

# AFCAN

## Informations



«Fort Sainte Marie» E. Gueguéniat

N° 98

Mai 2013



## Sommaire

Editorial .....	P. 3
Code des Transports – Modifications – lettre AFCAN .....	P. 4
AFCAN – AG Bordeaux Avril 2013.....	P. 5-7
OMI – Organisation Maritime internationale .....	P. 8
Protection des capitaines - Réponse d'Armateurs de France .....	P. 9-10
Services portuaires	
- Tentatives de la CE pour libéraliser l'accès .....	P. 10-11
M/V MATTERHORN	
- Arrêt de la Cour d'appel de Rennes.....	P. 12-13
IMTM - Colloque Info navires.....	P. 13-14
SEA FRANCE Naufrage programmé.....	P. 15-17
Veille à bord – Réflexions .....	P. 17-18
GPS – Défaillance d'un système multi connecté unique .....	P. 18
COSTA CONCORDIA et skidding.....	P. 19-23
COLREG : Reflexions de l'article Faut-il changer la règle 19 ? P. 24	
Disque de franc bord	
- Souvenons nous de Samuel Plimsoll.....	P. 25
Abécédaire	
- Termes en usage dans la marine marchande.....	P. 25-26
MSC FLAMINIA	
Gestion de crise par les préfectures maritimes .....	P. 27-28
Incendie à bord :	
Une fuite d'huile déclenche un feu machine.....	P. 28
ENSM - Stage de voile aux Glénans.....	P. 29
Région Bretagne - Réunion AFCAN à l'Île de GROIX.....	P. 29-30
Nouvelles, lettres et extraits, février - mai 2013 .....	P. 30-34
Hommage au commandant Alain Arbeille.....	P. 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](mailto:courrier@afcan.org) - Site web : [www.afcan.org](http://www.afcan.org)



### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2013

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

Fin mandat en 2014	Fin mandat en 2015	Fin mandat en 2016
B. APPERRY	J.P. COTE	H. ARDILLON
F. CAPOULADE	B. DERENNES	L. BARBANÇON
Th. CAUDAL	A. JEGU	M. BOUGEARD
G. GUILLEVIC	J. PORTAIL	J.F. GICQUIAUD
R. LE DOARE	M. PREBOT	P. LE VIGOUROUX
H. QUERE	J. RUZ	F.X. PIZON

## Bureau

Président	H. Ardillon president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon P. Le Vigouroux 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 :	G. Guillevic loire@afcan.org
Méditerranée :	P. Le Vigouroux marseille@afcan.org
Sud-Ouest & outremer :	sud-ouest@afcan.org
Est & Ile de France :	H. Dupont est-paris@afcan.org

### Contacts

<b>BREST :</b>	tél. : 0298 463 760
<b>LE HAVRE :</b>	tél. : 0609 450 057
<b>MARSEILLE :</b>	tél. : 0645 594 885
<b>NANTES :</b>	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

*L*

a Convention MLC 2006, enfin ratifiée par la France, va entrer en vigueur pendant l'été 2013. Cette Convention traite de certains points qui sont essentiels pour le marin, son métier, ses conditions de travail, son bien-être à bord des navires mais aussi en escale.

Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger et où les normes de sécurité sont respectées, à des conditions d'emploi équitables, à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires, à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale. Tout État Membre doit appliquer et faire respecter la législation et les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction, par des inspections régulières sur les navires battant son pavillon. Tout navire auquel la Convention s'applique peut faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'Etat du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente Convention.

Donc normalement, tout capitaine de navire verra embarquer chaque membre de son équipage avec tous les documents nécessaires, sur son contrat, sa santé, ses brevets et certificats. Ce capitaine sera donc en droit de penser que tous les contrôles ont été faits à terre avant l'embarquement, que son propre contrôle, lors de l'embarquement du marin, ne sera que pure routine. Cependant, en cas de violation de ce point, qui sera tenu responsable ? le capitaine ou la société de manning ? La France, encore une fois à la pointe de la répression envers le capitaine, va transposer la MLC 2006 dans le Code des Transports par les articles L. 5545-3-1 (I- Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical, en cours de validité, attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. II. - Le capitaine vérifie que le marin est en possession du certificat mentionné au I au plus tard avant son embarquement) et L. 5523-7 (Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 3750 € d'amende l'armateur ou le capitaine qui admettent à bord un membre de l'équipage ne disposant pas d'un certificat d'aptitude physique valide, délivré dans les conditions de l'article L. 5521-1). Ce qui se traduit en clair par : le capitaine, même s'il est reconnu qu'il n'a pas le choix des membres d'équipage devant rejoindre son navire, même s'il les voit arriver sur rade foraine ou de transit, avec impossibilité de les renvoyer (essayez donc de renvoyer un marin à un agent lors de son embarquement), est reconnu comme responsable (et donc coupable) de l'embarquement de ce marin administrativement inapte à la navigation.

Le capitaine, même s'il est aidé en cela par des procédures écrites par le Service qualité de la compagnie, est responsable de l'organisation du travail à bord. C'est donc lui, capitaine, qui sera inspecté lors du contrôle des heures de travail et de repos de l'équipage. Ce ne sera en aucun cas la compagnie. Et inutile de se retrancher derrière l'explication, pourtant aussi vraie qu'inacceptable, qu'il n'y a pas assez de monde à bord pour faire face à toutes les situations. Combien de capitaines se sont vus reprocher un nombre d'heures supplémentaires trop important, reproche généralement accompagné d'une remarque lui signifiant qu'il était mal organisé ?

Alors inspections par l'État du port, en plus de celui du pavillon. Certes il en faut, ne serait-ce que pour s'assurer que l'équipage présent à bord est suffisamment apte à reprendre la mer. Parlons des caboteurs armés par 5 personnes, capitaine compris, escales, manœuvres et quart 6/6 à la mer. Ce caboteur est armé de cette façon avec une décision d'effectif demandée par son armateur et visée par l'État du pavillon. Quel inspecteur osera arrêter ce caboteur, en exigeant soit un temps de repos supplémentaire avant appareillage, soit l'embarquement d'un ou plusieurs marins ? Quel inspecteur osera mettre en cause l'armateur de ce caboteur sur sa décision d'effectif ?

Quant au bien-être du marin, la même Convention demande que chaque Etat Membre assure aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être. Par contre le financement de telles installations de bien-être relève seulement de la partie B. Est-ce pour cela qu'il n'est pas possible, en France, de légiférer sur un financement pérenne de ces installations ?

Cette Convention est nécessaire, elle va certainement améliorer la vie de pas mal de marins. Mais attention, Capitaines, elle peut aussi nous attirer pas mal d'ennuis.

Bon vent, belle mer.

Cdt Hubert ARDILLON  
Président

# PROJET DE LOI MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS, LETTRE AU MINISTRE

## Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 02 98 46 37 60  
E-mail : [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org) - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Le 29 avril 2013



à Monsieur le Ministre délégué,  
chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.  
Ministère de l'Ecologie, du Développement  
Durable et de l'Energie.  
Grande Arche, Tour Pascal A et B  
92055 PARIS-La Défense Cedex

**Objet :** Modifications du code des transports - Dispositions relatives à la transposition de la directive 2009/13/CE concernant la convention du travail maritime 2006.

Monsieur le Ministre,

Le chapitre III du Projet de Loi visant à modifier le code des transports pour l'adapter à la convention du travail maritime 2006 met en cause directement la responsabilité du Capitaine de navire.

Article 14 - 11° : Article L. 5523-7 : Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende l'armateur ou le capitaine qui admettent à bord un membre de l'équipage ne disposant pas d'un certificat d'aptitude physique valide, délivré dans les conditions de l'article L. 5521.

Article 16 - 44° : Article L. 5545-3-1. II. – Le capitaine vérifie que le marin est en possession du certificat mentionné au I au plus tard avant son embarquement.

L'embarquement d'un membre de l'équipage est décidé largement avant l'arrivée à bord de ce marin. La décision de son embarquement est prise par l'armateur du navire ou la société de manning avec laquelle celui-ci est en contrat. Cette société de manning est alors tenue de vérifier les brevets et certificats, y compris le médical, du marin devant embarquer. Ces renseignements doivent d'ailleurs être notifiés sur le contrat d'embauche du marin, qui est obligatoirement rempli et signé avant son embarquement. Le navire, et donc son capitaine, reçoivent ces renseignements après vérification par l'armateur.

Le marin est responsable de la tenue et de la possession propre de ses certificats et brevets. Il est techniquement impossible pour le capitaine d'en vérifier l'authenticité avant son embarquement, ce qui est tout-à-fait réalisable dans les bureaux des sociétés de manning.

Nombre de relèves se faisant sur rade ou au mouillage, le capitaine n'a en outre guère la possibilité, en raison des formalités réglementaires et administratives indispensables, de pouvoir débarquer sur le champ un membre d'équipage embarquant avec un certificat médical invalide.

Article 14 - 10° : Article L.5523-6 : Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende l'armateur ou le capitaine qui font naviguer un navire avec un équipage sans être muni de la fiche d'effectif mentionnée à l'article L. 5522-2 ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit en application de cet article.

La décision d'appareiller d'un port est de plus en plus souvent soumise et imposée au capitaine, quelques soient les circonstances, par l'armateur ou l'exploitant du navire, voire l'administration portuaire. Le capitaine, soumis à de fortes pressions, ne peut répondre sans mettre en jeu son propre contrat d'emploi.

L'AFCAN, pour qui la sécurité de la navigation, effectuée avec des marins aptes et compétents, est une valeur fondamentale, attire l'attention sur ces articles inadaptés, et demande que les termes « ou le capitaine » en soient retirés. Il serait souhaitable d'insérer un article affirmant et renforçant la position du capitaine face aux pressions qu'il subit.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces remarques allant dans le sens de la convention du travail maritime 2006, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos respectueuses salutations.

Le Président  
Hubert ARDILLON

Copie : Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie  
MM. Les Présidents des Groupes Parlementaires de l'Assemblée Nationale et du Sénat  
Presse

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AFCAN

GPM de BORDEAUX, 10 ET 11 AVRIL 2013

*Le Président ouvre la séance à 14h00.*

*Le quorum est de 101. Le total des présents et représentés est de 118.*

*L'Assemblée générale ne peut donc pas délibérer valablement et se transforme en Assemblée générale extraordinaire au cours de laquelle ne seront traitées que les questions inscrites à l'ordre du jour.*



## LE MOT DU PRÉSIDENT HUBERT ARDILLON

Une fois de plus nous ne sommes pas assez nombreux pour pouvoir nous constituer en Assemblée générale ordinaire. Nos Statuts et Règlement Intérieur fixent le quorum à atteindre au tiers des membres navigants et retraités, soit 101, pouvoirs compris, mais en n'étant pas toutefois d'un nombre de présents inférieur au nombre d'administrateurs, soit actuellement 18. Et nous nous retrouvons seulement 15 dans cette salle. Une fois de plus, grâce à l'article 11bis du Règlement Intérieur, nous allons donc évoluer vers une Assemblée générale extraordinaire.

Le but d'une Assemblée générale, même si nous vivons dans un monde de facilité de communication, est de permettre aux adhérents de venir s'exprimer, questionner, proposer, enfin faire voir qu'il y a un certain intérêt à faire partie de l'AFCAN.

C'est aussi pour cela que nous essayons, depuis les débuts de l'Association, de tourner dans différentes zones géographiques, pour que les « régionaux de l'étape » puissent se sentir, une année, adhérents réels. Or, sur la région Sud-ouest qui comporte 29 adhérents, seulement 2 sont là, et je les remercie vivement de leur participation, et 4 ont envoyé un pouvoir. Et ce n'est pas le problème de cette région particulière, c'est le problème de toutes les régions, de tous les adhérents.

Alors que paradoxalement l'AFCAN est de plus en plus connue et reconnue par l'administration et les médias, nous avons l'impression que seule une petite poignée d'adhérents la font vivre. Et comme cette poignée est formée presque exclusivement de retraités, on est en droit de se demander si ce qui est fait et dit par les représentants de l'AFCAN reflète bien ce qui est vécu et perçu par les adhérents actifs.

Moyens de communication disais-je, nous avons un abonnement sur Live Meeting, qui nous permet d'organiser presque tous les lundis une réunion sur internet pendant laquelle nous discutons de sujets d'actualité, nous finalisons les courriers que nous voulons envoyer, nous échangeons sur des expériences ou des informations que nous avons pioché ici et là. Et il nous est arrivé de nous retrouver à 14 / 15 certains lundis pour discuter. Plus qu'en ce moment en Assemblée générale.

Nous nous réunissons aussi, outre les lundis et lors de l'Assemblée générale, une fois par an pour un Conseil d'administration. Sachant que l'Assemblée générale est suivie systématiquement d'un Conseil d'administration pour élire le bureau, je compte proposer, au cours des discussions que nous aurons ici, que nous ne nous réunissions plus qu'une seule fois par an, physiquement, lors d'une Assemblée générale suivie d'un Conseil d'administration. Et comme l'expérience m'a prouvé

que nous étions plus nombreux lors du Conseil d'administration d'octobre que lors de l'Assemblée générale d'avril / mai, je vous propose de n'envisager pour 2014 qu'une seule réunion (AG + CA) à l'automne. En tout état de cause, je pense qu'il est préférable de ne pas organiser de Conseil d'administration cette année. Cela nous fera aussi faire des économies de fonctionnement.

Autre sujet, en rapport avec ces économies, je vais aussi vous proposer cette année, une augmentation de cotisation. Celle-ci n'a pas changé depuis janvier 2004, donc décidée en AG 2003. L'augmentation avait alors été de 1 euro pour les actifs, 2 euros pour les associés et 3 euros pour les retraités. Si nous décidons d'une augmentation de cotisation lors de cette AG, elle sera applicable au 1er janvier 2014, soit 10 ans après la dernière. Comme toutes les associations, nous avons subi l'augmentation de notre fonctionnement, même si grâce à internet nous avons économisé sur les timbres, ne serait-ce que pour la lettre mensuelle, 10 par an multiplié par les quelques 300 adhérents recevant désormais cette lettre par email, soit une économie de timbres de quelques 1800 euros. Nous avons aussi subi une baisse de la somme que nous alloue l'État français en compensation de nos déplacements avec l'administration au siège de l'OMI à Londres.

L'OMI. « On » nous demande de participer aux travaux de l'OMI en tant que conseiller technique de la représentation française. Quoique que l'on puisse en penser, cela démontre que l'AFCAN est connue et surtout reconnue pour la qualité de ses intervenants, de ses réflexions, de ses commentaires et de ses propositions. Pouvons-nous nous passer de cette reconnaissance ?

Certains pensent que oui. A mon humble avis, non, car je crois qu'il est plus facile de faire évoluer les choses en matière de sécurité de la navigation lorsqu'on est présent dans les discussions, plutôt que de se plaindre après accident, même si nous devons aussi le faire.

En 2012, le poste budgétaire qui nous a mis dans le rouge est justement cette représentation à l'OMI. Nous nous sommes plus déplacés que les années précédentes. Peut-être trop.

En 2013, nous avions prévu 6 participations, mais nous avons reçu dernièrement un appel pour participer aussi au Sous-comité LEG en avril. Donc 7 participations, pour 8 l'année dernière.

Peut-être devons-nous aussi nous poser la question de la participation aux autres réunions prévues ? Il est certain que plus tôt nous décidons d'aller à Londres, plus tôt nous pouvons réserver train et hôtel, moins cher nous payons. Mais je crois qu'il est important que nous décidions aussi de notre participation non pas en fon-

tion de l'intitulé du Comité, mais de son contenu. Avoir accès aux sujets qui y seront débattus le plus tôt possible, afin de déterminer s'ils concernent pour une grande part l'activité spécifique de capitaine de navire ou non. Par exemple lorsqu'en Comité MEPC, on parle de déconstruction de navire, de systèmes de traitement d'eaux de ballast, de taux de soufre dans les fumées, notre présence est-elle réellement indispensable ? Il y a peut-être à revoir dans le total de nos participations.

En 2010, notre ratio recettes/dépenses était de 137.8%, paiement de l'avocat pour le Pascal Paoli compris, pour 4 missions à l'OMI à Londres, pour 5 représentants (dont 1 à titre «gratuit»).

En 2011, il était de 87.8%, pour 6 missions à l'OMI à Londres, pour 8 représentants (dont 3 à titre «gratuit»).

En 2012, il était de 109.3% et 7 missions à l'OMI à Londres, pour 8 représentants tous payant. Et nous avons besoin de faire des économies. Notre système de soutien, d'assistance pour les capitaines en activité, est notre premier argument pour convaincre les nouveaux capitaines d'adhérer à l'AFCAN. Nous avons dépensé une somme assez importante en 2010 pour l'affaire du Pascal Paoli, affaire gagnée, mais qui ne nous a rien rapporté sur le plan comptable, loin de là. Nous avons plusieurs dossiers en cours, nous en parlerons tout à l'heure, il n'est pas exclu que nous ayons

à débloquer des fonds pour certains. L'Association a aussi été créée pour cela, ne l'oublions pas.

Nos avoirs, de 84.863 euros fin 2010 et de 90.302 euros fin 2011 n'étaient plus que de 88.733 euros fin 2012. C'est notre fond de commerce pour aider nos adhérents qui auraient des soucis avec une administration ou leur armateur. Le coût moyen d'une participation OMI est de 1 200 euros. Une augmentation de 5 euros de cotisation, quel que soit le régime du cotisant, sur la base de 345 adhérents correspondrait à 2 participations OMI. C'est ce que je vais vous proposer, et j'attends de votre part une discussion sur le besoin, l'opportunité de l'augmentation de cotisation, mais aussi, si le principe en est acquis, de combien nous devons la faire.

Ce sont non pas les deux sujets les plus importants qui seront traités lors de cette Assemblée générale, mais je pense qu'ils le sont réellement.

Je donne maintenant la parole au Trésorier pour le bilan comptable de l'année écoulée et la présentation du budget de cette année, puis nous verrons le rapport d'activité de 2012 et début 2013. Ensuite dossiers juridiques en cours. Puis les questions diverses sur la formation, les colloques auxquels nous participons, l'Assemblée générale de CESMA que nous organisons en commun avec l'ACOMM à Nantes en mai prochain, et tout autre sujet que vous voudrez aborder.

## LE MOT DU TRÉSORIER JACQUES PORTAIL

Année	Actifs Mer	Actifs Terre	Retraités	Membres associés	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342

L'effectif est à peu près stable depuis quelques années et se maintient autour de 340/350 adhérents. L'encaissement des cotisations se fait à un rythme tout à fait normal par rapport aux autres années.

En 2012, 13 nouveaux adhérents sont venus nous rejoindre compensant ainsi 14 démissionnaires. Pour 2013, nous sommes déjà à 9 nouvelles adhésions pour 7 démissions.

Quitus est donné au trésorier à l'unanimité pour son bilan financier de l'année 2012.

## RAPPORT D'ACTIVITÉ

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

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFCAN
Confédération des Associations	13:03:2012	AG + CA	Paris	JEGU
CEDRE		Journée d'informations/ Détections pollutions	Paris	JEGU
OMI	20:03:2012		Londres	FAUDUET
Affaires Maritimes: rencontre avec Mr. MOUSSAT	26/30:03:2012	FSI 20		
AFCAN	19:04:2012		Paris	ARDILLON-PIZON-GUILLEVIC
OMI	22/23:04:2012	Statut social du Capitaine	Port Revel	
Colloque	30/04:05:2012	AG + CA	Londres	FAUDUET
OMI	09/12:05:2012	STW 43	La Rochelle	PORTAIL
La TOULINE	16/25:05:2012	Piraterie maritime	Londres	PIZON
Protechmar	25:05:2012	MSC 90	Brest	LOISEAU
IF SMA	01:06:2012	AG	Paris	PIZON
IMTM	14/15:06:2012	Piraterie maritime	Copenhague	BOUGEARD
	19:06:2012	AG	Aix en	PREBOT
		Infos-Droits	Provence	
Académie de Marine	19:06:2012		Paris	ARDILLON-JEGU
Observatoire des droits des marins	21/22:06:2012	Responsabilités du Capitaine	Nantes	GUILLEVIC-SUSSAC
AFDM	02:07:2012	Journées d'études	Paris	ARDILLON
OMI	02/06:07:2012	Rôle, contraintes, statut du Capitaine	Londres	TYL
Commission Centrale de Sécurité	05:09:2012	NAV 58	Paris	JEGU
Union Européenne	06:09:2012		Paris	PIZON
OMI	17/21:09:2012	Sécurité maritime en Méditerranée	Londres	TROYAT
Journées de Médecine maritime	27/28:09:2012	DSC 17	Marseille	PREBOT
OMI	01/05:10:2012		Londres	TYL
Audition au Sénat	02:10:2012	MEPC 64	Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	03:10:2012	Proposition de loi : Cabotage maritime	Paris	JEGU
CEPOL	03:10:2012		Brest	LOUDES
Monaco	09:10:2012	Devoirs et responsabilités du Capitaine	Monaco	PIZON
Rencontre avec le SG Mer	12:10:2012	Droit de la mer: 30 ans après Montego Bay	Paris	ARDILLON-PIZON
Université de Brest	26:10:2012	Mastère de droit maritime	Brest	LOISEAU
Napoléon Bonaparte	29:10:2012	BFM TV	Marseille	PIZON
Commission Centrale de Sécurité	07:11:2012		Paris	JEGU
IDIT	15:11:2012	Croisières : Entrée en vigueur des règlements européens	Le Havre	PELTIER

OMI	26/30:11:2012	MSC 91	Londres	PIZON-FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	05:12:2012		Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	09:01:2013		Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	06:02:2013		Paris	JEGU
OMI	04/08:03:2013	FSI 21	Londres	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	06:03:2013		Paris	JEGU
OMI	18/22:03:2013	DE 57	Londres	PORTAIL
CAMM	26:03:2013	AG + CA	Paris	JEGU
Préfecture maritime Cherbourg	03:04:2013	MSC Flaminia	Cherbourg	ARDILLON
Commission Centrale de Sécurité	03:04:2013		Paris	JEGU
Conseil supérieur MétéoFRANCE	05:04:2013	Commission Marine	Paris	JEGU
OMI	15/19:04:2013	LEG 100	Londres	TYL
Affaires maritimes	17:04:2013	Piraterie maritime	Paris	ARDILLON-PIZON-JEGU
OMI	29/03:05:2013	STW 44	Londres	FAUDUET
CESMA	10/11:05:2013	AG	Nantes	ARDILLON-TROYAT -TYL
OMI	13/17:05:2013	MEPC 65	Londres	PIZON
OMI	12/21:06:2013	MSC 92	Londres	PORTAIL
OMI	02/06:09:2013	NAV 59	Londres	

## SITE INTERNET, AFCAN-INFORMATIONS.

- **Live-meeting** : nous avons actuellement 13 postes disponibles, ce qui nous permet, en étant deux sur certains postes, d'avoir des réunions atteignant 14 ou 15 participants. Il est toujours possible d'augmenter le nombre de postes (moyennant finances évidemment). De plus, il est également possible de se connecter en auditeur simple sans limitation.
- **www.afcan.org**: La fréquentation du site avait légèrement baissé en 2011 et 2012, mais elle semble repartir cette année. Le nombre maximum de consultations dans une journée est 1465 et a été atteint courant mars, la moyenne se situe autour de 1100 par jour. L'origine des appels provient d'abord des U.S.A (peut-être en raison des moteurs de recherche), puis de la France. Viennent ensuite la Chine, le Canada et l'Algérie. L'article sur « La gestion des déchets huileux à bord des navires » est toujours le plus consulté.
- **Afcan-Infos** : le numéro 98 sortira fin mai, le numéro 99 en septembre et le numéro 100 en décembre

## AFFAIRES JURIDIQUES

- **Dossier S.** : après la première audience (tribunal de Commerce), on en est au deuxième report. Guillevic n'écarte pas la possibilité que le TMC se déclare incompétent.
- **Dossier M.** : affaire récente : convocation du capitaine par l'armateur en prévision d'une mise à pied et d'un éventuel licenciement. Le capitaine a demandé l'appui d'un avocat pour se rendre à cette convocation.

Un échange de vue a suivi sur les méthodes des armateurs pour se séparer de leurs Commandants. Il en ressort que la rupture conventionnelle vaut généralement mieux qu'un procès quel que soit le motif invoqué et que les armateurs ne respectent que très peu les procédures légales.

Affaire Deruy : l'Afcan a envoyé récemment un message de soutien à sa famille qui a beaucoup apprécié. Si la plainte de la famille débouche sur un procès, l'Afcan doit-elle se porter partie civile même si Deruy ne faisait plus partie de l'Afcan. Les avis sont partagés mais il y a une majorité pour répondre oui.

## RENOUVELLEMENT DU 1/3 ANNUEL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les sortants sont : Ardillon, Barbançon, Bougeard, Grall, Le Gall, Pizon. Grall et Le Gall sont démissionnaires. Conformément au Règlement intérieur, en l'absence de démission formelle, les sortants sont considérés comme à nouveau candidats. Le Vigouroux et Gicquiaud ont fait acte de candidature. Le Secrétaire propose de voter à mains levées. Les sortants et les nouveaux candidats sont élus pour trois ans.

## QUESTIONS DIVERSES

- **Piraterie** : Témoignage de Derennes au cours de son dernier embarquement : une équipe de militaires armés embarqués à Djibouti. Très efficaces pour le moral, comportement très professionnel à tout moment, aucun problème dans les relations avec l'équipage et le Cdt, disponibilité permanente. Problème du transport des armes : Air France accepte de transporter les armes si elles sont inoffensives, c'est à dire que les détonateurs et autres percuteurs voyagent par un autre avion. A l'heure actuelle, il y a très peu d'attaques dans l'océan Indien mais personne ne veut baisser la garde. Par contre, les actes de piraterie se multiplient en Afri-

que de l'Ouest et ils se produisent essentiellement dans les eaux territoriales, ce qui complique les interventions d'équipes de protection qui n'ont pas la bonne nationalité. Ardillon, Pizon et Jégu ont une réunion prévue avec la direction des Affaires maritimes le 17 avril pour aborder tous les problèmes liés à la piraterie et surtout aux équipes de protection embarquées.

- **Augmentation des cotisations** : Elles n'ont pas été augmentées depuis dix ans. Nos réserves financières sont à un bon niveau. Faut-il augmenter, peu, beaucoup, toutes les catégories ? Après discussion, il est décidé d'augmenter toutes les cotisations de 5 €, le prix de la revue restant inchangé.
- **MSC Flaminia** : La préfecture maritime de Cherbourg nous a adressé un document retraçant l'action des préfectures maritimes de l'Atlantique, et de la Manche et mer du Nord, qui sera publié dans Afcan Informations N°98 (mai 2013) puis sur le site Internet [www.afcan.org](http://www.afcan.org).
- **AG Cesma** : Organisée conjointement avec l'ACOMM qui s'est bien impliquée dans ce projet. Si tout se déroule comme prévu, le coût de cette manifestation devrait être réduit. Il est de toute façon prévu que les bénéficiaires, ou les pertes, seront partagés 50/50. Les participants de chaque association paieront eux-mêmes leur participation. Elle a lieu à la Maison de la Mer. Guillevic fait remarquer que toutes les associations « maritimes » sont adhérentes sauf nous et qu'on pourrait se renseigner sur une éventuelle participation, ce qui va être fait dans les prochains jours.
- **Journées d'études de l'Observatoire des droits du marin** : Elles ont lieu les 27 et 28 juin. Guillevic et Sussac représenteront l'AFCAN.
- **Mission d'étude sur la marine marchande** : M. Arnaud Leroy a été chargé d'une mission sur le développement de la marine marchande. Il serait intéressant de le rencontrer pour lui parler de notre métier, de la formation des officiers et équipage.

## RÉSOLUTIONS

L'Assemblée générale a adoptée à l'unanimité deux résolutions qui seront diffusées dans les médias mais aussi auprès des Affaires maritimes et des professionnels.

• **Résolution 1** : L'AFCAN estime nécessaire que l'administration du pavillon clarifie les responsabilités respectives du capitaine et du chef de l'équipe de protection embarquée (EPE) dans la conduite de la protection du navire, et en particulier dans la prise de décision de l'ouverture de tirs d'avertissement, ce qui est indissociable du recours aux EPE.

• **Résolution 2** : L'AFCAN considère qu'une bonne formation des élèves ingénieurs de l'ENSM doit obligatoirement comporter, pendant les années de cours, un nombre de travaux pratiques le plus élevé possible. De même, les heures passées sur simulateurs, si elles sont devenues indispensables à la formation, ne peuvent absolument pas remplacer les mois d'embarquement nécessaires à l'obtention des brevets maritimes conformément aux dispositions de la Convention STCW.

## RÉUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

**Président** : Hubert Ardillon. **Vice-présidents** : Lionel Barbançon, Patrice Le Vigouroux, François-Xavier Pizon. **Secrétaire général** : Alain Jégu. **Trésorier** : Jacques Portail.

Le CA a ensuite voté à l'unanimité la radiation de 9 membres pour défaut de paiement de cotisation.

# OMI : L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



C'est une agence spécialisée de l'ONU exclusivement consacrée à l'industrie maritime. Elle a été créée en 1948.

Elle est chargée d'établir des normes de sécurité et de protection du milieu marin en rédigeant des textes réglementaires (résolutions, circulaires, conventions, codes).

Le siège se trouve à Londres, 4, Albert Embankment. Environ 300 personnes y travaillent, dirigées par un Secrétaire général.

Son budget annuel est d'environ 35 millions d'euros, financé par les États. Ce financement est fonction du tonnage que représente chacun des pays membres.

L'Assemblée compte 170 États membres et 3 Membres associés.

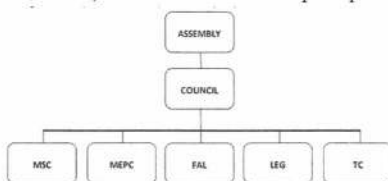
78 Organisations non-gouvernementales (NGO) ont un rôle consultatif (Exemple IFSMA, ILAMA).

Enfin, 63 Organisations intergouvernementales (IGO), ont signé des accords de coopération avec IMO (exemple Communauté européenne).

## STRUCTURE DE L'ASSEMBLÉE

L'organisation comprend une Assemblée, un Conseil et 5 Comités principaux :

L'Assemblée se réunit une fois tous les deux ans. Elle vote le budget de l'OMI, approuve le programme de travail et élit le Conseil. Elle décide des grandes décisions de politique générale.



Le Conseil, formé de 32 personnes, est élu pour 2 ans. C'est l'organe exécutif de l'OMI. Il coordonne les activités, examine le programme de travail, élit le Secrétaire général. Il n'a pas autorité pour donner des recommandations aux États sur la sécurité et la prévention de la pollution.

Le Comité de la sécurité maritime, MSC, est l'organe technique de l'OMI. Il est chargé de la sécurité et de la sûreté maritime. Il a aussi la responsabilité d'examiner et de soumettre des recommandations et des lignes directrices à l'Assemblée.

Le Comité de protection du milieu marin, MEPC, est habilité à examiner toute question relative à la prévention et le contrôle de la pollution. MSC et MEPC sont assistés par 9 Sous-comités :

BLG : Liquides et gaz en vrac

DSC : Transport des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs

FP : Protection contre l'incendie

COMSAR : Radiocommunications, Recherche et Sauvetage

DE : Sécurité de la navigation

SLF : Stabilité, lignes de charge et sécurité des navires de pêche

Le Comité de la simplification des formalités, FAL, est chargé de l'élimination des formalités inutiles. Selon les souhaits de l'Assemblée, Il doit trouver un juste équilibre entre sécurité maritime et facilitation du commerce maritime.

Le Comité juridique, LEG, est habilité à traiter de toutes les questions juridiques.

Le Comité de la coopération technique, TC, est chargé d'examiner toute question concernant la mise en œuvre de la coopération technique des projets de l'OMI.

## ADOPTION DES RÉSOLUTIONS ET CIRCULAIRES

Les résolutions sont adoptées soit en Assemblée, soit en Comité MSC ou MEPC. Les résolutions servent en général à adopter des textes qui vont instaurer de nouvelles exigences (SSAS, LRIT) et ont en général une valeur obligatoire. Une résolution adoptée en Assemblée est en général moins technique qu'une résolution adoptée en MSC ou MEPC.

Les circulaires peuvent être adoptées par différents organismes de l'OMI (MSC, MEPC, FAL, etc., (mais jamais en Assemblée). Elles permettent de préciser/interpréter ces exigences, en précisant par exemple les spécificités techniques que doivent remplir les nouveaux équipements. Les circulaires peuvent donner des «guidelines», laissant les États membres les rendre obligatoires ou non.

Les Conventions et les Codes sont adoptés, soit en Assemblée, soit MSC ou MEPC.

La première conférence de l'OMI en 1960 a permis d'adopter la Convention SOLAS. Elle est entrée en vigueur en 1965



Entrée du siège de l'OMI à Londres

puis amendée en 1974 (date de mise en vigueur 1980). Plusieurs Conventions et Codes ont suivis tels que :

- Convention sur les lignes de charge (1966)
- Convention sur le jaugeage des navires (1969)
- Règlement pour prévenir les abordages en mer Colreg (1972)
- Code MARPOL(1974)
- Code Normes de formation, brevets et veille des équipages STW(1984)
- Code pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime SUA(1988)
- Code ISPS(2004)

## ELABORATION D'UNE FEUILLE DE ROUTE - EXEMPLE

**Code polaire.** Au cours de la session A 26 du 18 janvier 2010, la résolution A 1024 a été adoptée. Celle-ci élabore des Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires. Ces Directives n'ont pas de caractère obligatoire. Elles recommandent aux États de porter ces Directives à l'attention de toutes les parties intéressées par l'exploitation des navires en eaux polaires.

A partir de la session du DE 54 (octobre 2010), des travaux sont conduits afin de rédiger un Code olaire. (Caractère obligatoire)

## EN 2012

Au cours du DE 56, le groupe de travail chargé de la poursuite de l'élaboration du code polaire a établi une feuille de route (Work plan).

## 2012-2013

Les Sous-comités sont invités à poursuivre les travaux sur les chapitres suivants :

DE : l'introduction, les règles 1 à 4 et les chapitres 1, 2, 5, 6, 8, 11, 12,14 et 15

SLF : Chapitres 3 et 4 (Stabilité et compartimentage)

FP : Chapitre 7 (Sécurité incendie)

NAV : Chapitre 9 (Navigation)

COMSAR : Chapitre 10 (Communications)

STW : Chapitre 13 (Equipe)

## 2013

Un groupe de travail (Working group) du DE 57 est invité à poursuivre ses travaux en particulier les dispositions sur la protection de l'environnement afin de le soumettre au MEPC(Marpol), BLG et DSC. Un groupe par correspondance (Correspondant group) sera constitué.

## 2014

Un Groupe de rédaction (Drafting group) du DE 58 doit finaliser le projet et le transmettre aux autres organes du MSC et MEPC afin de l'approuver avant adoption.

## NUMÉROTATION DES CIRCULAIRES ET RÉSOLUTIONS

Pour retrouver une résolution, il faut connaître le numéro de session à laquelle elle a été prise (par exemple Assembly 26 ou MSC 83). En ouvrant la circulaire ou la résolution, on trouvera la date.

Exemples : Résolution MSC.324(89) MSC 324ème résolution depuis la création de l'OMI, 89ème Session.

: Circulaire MEPC.1/Circ.765 MEPC 765ème circulaire MEPC depuis le début.

## LEXIQUE

IMO : International Maritime Organization

NGO : Non-governmental Organization

IGO : Intergovernmental Organization

MSC : Maritime Safety Committee

MEPC : Maritime Environment Protection Committee

FAL : Facilitation Committee

LEG : Legal Committee

TC : Technical Cooperation Committee

BLG : Bulk, Liquids and Gas

DSC : Carriage of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers

FP : Fire Protection

COMSAR : Radio Communications and Search and Rescue

NAV : Safety of Navigation

DE : Ship Design and Equipment

SLF : Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety

STW : Standards of Training and Watchkeeping

FSI : Flag State Implementation

Cdt Jacques PORTAIL

# PROTECTION DU CAPITAINE, RÉPONSE D'ARMATEURS DE FRANCE

Ce document complète la réponse d'Armateurs de France à notre lettre aux partenaires sociaux du 6 juin 2012 (accès à la lettre)



Le Délégué Général,

**Monsieur Jean-Pierre LAURENT**  
Secrétaire Général  
CFTC  
93 avenue de Montolivet  
13248 Marseille Cedex 04

N/Réf. : EB/ML/CCNN

Paris, 19 décembre 2012

Monsieur,

Suite à notre réunion du 13 décembre dernier, vous nous avez fait part de votre souhait de faire apparaître dans l'article 3.5.1 du projet de Convention collective, relatif aux sanctions disciplinaires, que le capitaine est assujéti aux dispositions relatives à la discipline notamment en cas de retrait du commandement pour perte de confiance.

A votre demande, nous avons inscrit dans la convention officier, que le capitaine, comme tout officier, bénéficie des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles applicables en matière de sanction disciplinaires.

Par ailleurs, je vous confirme à nouveau qu'en application du code du travail la perte de confiance ne peut être un motif légitime invoqué par un employeur pour sanctionner ou licencier un de ces marins. La jurisprudence est claire sur ce sujet. Toute sanction doit reposer sur un motif objectif et vérifiable. Un motif subjectif, tel que la perte de confiance, ne saurait valablement fonder une sanction.

L'employeur qui retire le commandement à un capitaine à titre de sanction doit justifier sa décision par des faits objectifs et le capitaine, comme tout marin, dispose du droit de demander la convocation de la commission de discipline. C'est le sens de l'article 3.5.1.

Nous tenons à rappeler que cette règle est d'ordre public et qu'il ne revient par à une convention collective d'établir un recueil de jurisprudence ou de rappeler la loi.

En outre, une convention de branche se doit de fixer des règles d'ordre général et ne saurait entrer dans un degré de détail trop important qui nuirait non seulement à la clarté du texte mais pourrait difficilement tenir compte de l'ensemble des spécificités des entreprises du secteur.

.../...

Enfin, nous nous engageons sur ce point à réunir la commission d'interprétation et de recommandation prévue à l'article 2.1.2 des conventions. Le rôle de cette formation est d'émettre des avis sur les questions spécifiques d'une branche qui peuvent se poser au regard des textes applicables. Aussi, dans ce cadre, nous prenons l'engagement de convoquer cette commission dans les plus brefs délais après l'entrée en vigueur de la convention. Cette commission sera l'occasion de rappeler le droit applicable en la matière.

Nous espérons vivement que cette précision, ainsi que cet engagement, sont de nature à clarifier la situation et permettre l'entrée en vigueur des conventions qui constitueront le nouveau socle de notre dialogue social futur.

Veillez recevoir, Monsieur, mes sincères salutations.

Raymond VIDIL

Eric BANEL

## LES TENTATIVES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE POUR LIBÉRALISER L'ACCÈS AUX SERVICES PORTUAIRES

La Commission européenne n'a pas abandonné l'idée de vouloir libéraliser l'accès aux services portuaires. Déjà en 2001 et 2004, deux projets de Directive présentés par la Commission européenne avaient été respectivement rejetés en 2003 et en 2006 par les parlementaires européens. Ceux-ci, conscients des enjeux de sécurité, avaient à une très large majorité, fait savoir à la Commission que l'exercice du pilotage maritime ne pouvait être déréglementé dans une optique ultralibérale déséquilibrée. Pour autant, la Commission européenne adressait en 2009 une Communication au Conseil et au Parlement européens concernant l'amélioration de l'efficacité du transport maritime intra-communautaire. Affirmant la nécessité d'éliminer les entraves affectant ce mode de transport, la Commission recommandait en particulier aux Etats membres «de permettre l'octroi de certificats de dispense de pilotage sur la base de meilleures pratiques existantes».

En 2010, le Parlement européen et le Conseil publient une Directive, dite Directive FAL, relative aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports. Ceux-ci considèrent entre autres que « les exigences linguistiques nationales constituent dans bien des cas un obstacle au développement du réseau du cabotage, et que « les Etats membres devraient s'efforcer, conformément aux pratiques internationales, de trouver des moyens de communication communs ». L'enjeu est celui d'une éventuelle langue commune de travail qui ne saurait être que l'anglais.

Depuis la publication en 2011 de son livre blanc sur l'avenir des transports, la Commission européenne annonçait sa volonté

de réexaminer les restrictions à la prestation de services portuaires et la possibilité d'aller vers la libéralisation des activités de pilotage, sans toutefois fixer de date. Dans un premier temps, le document préconisait de définir un cadre pour l'octroi des certificats de dispense de pilotage dans les ports de l'Union Européenne. Pour cela, dès l'automne, le Commissaire européen en charge des Transports, Siim Kallas (Estonie), informait les Etats-membres de l'intention de la DG Move (Mobilité et Transport, qui couvre tous les types de transport) de leur proposer un «paquet» de mesures visant à améliorer un meilleur accès au marché portuaire.

L'année suivante, en septembre 2012, lors d'une conférence consacrée à la politique portuaire européenne, le commissaire Siim Kallas proposait d'ouvrir plusieurs pistes de travail, dont

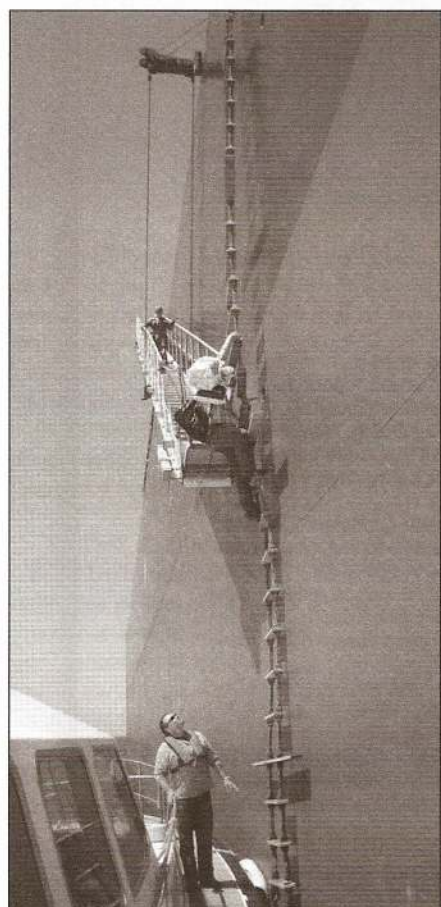


en particulier l'examen de la fourniture des services technico-nautiques, c'est-à-dire le pilotage, le remorquage, le lamanage et le dragage.

Aussi est-ce dans ce contexte, qu'à la demande de la DG Move, deux sociétés d'audit, PricewaterhouseCoopers (PWC) et Panteia, remettent en octobre 2012 à celle-ci une «Étude sur les certificats d'exemption de pilotage». Ce volumineux rapport de 248 pages est une description et une analyse des systèmes de pilotage en Europe ainsi qu'en Croatie et en Norvège. Sont ainsi passés en revue les critères d'obligation de pilotage dans les divers Etats. Le document examine en particulier les modalités de délivrance des certificats d'exemption de pilotage (PEC, pilotage exemption certificat). Ces conditions portent essentiellement

sur la langue d'examen, la fréquence des escales et l'octroi des PEC à d'autres officiers que le capitaine.

D'après l'étude, la plupart des pays interrogés exigent la langue nationale ou l'anglais, la Grande-Bretagne, Malte et l'Irlande, seulement l'anglais et quatre pays dont la France, seulement la langue nationale. La France considère que le capitaine pilote doit posséder une connaissance suffisante de la langue française, ne serait-ce que pour communiquer avec les intervenants portuaires, remorqueurs, lamaners,



éclusiers, qui ne sont pas anglophones. A ce sujet, rappelons que si l'OMI, dans sa résolution A 960, concernant la formation des pilotes maritimes, recommande l'anglais sur les passerelles, l'Organisation reconnaît que ceux-ci communiquent avec l'extérieur dans la langue locale.

Le nombre et la fréquence des manœuvres requises sont variables suivant les pays. Les Belges exigent 25 entrées et 25 sorties par an, mais la moyenne est plutôt de 10 à 20 manœuvres, avec une périodicité allant de 3 mois à 2 ans. En France, les mouvements nécessaires sont variables suivant les ports. Le nombre de dispenses de pilotage délivrées en Europe est évalué à 8 500, avec un nombre bien supérieur en Europe du Nord qu'en Europe du Sud. Seuls quatre pays n'en délivrent pas (Chypre, Grèce, Italie, Roumanie).

Concernant les PEC, il apparaît que les pilotes consultés sont en majorité opposés à une harmonisation commune, considérant que les certificats doivent être réglementés au plan national ou local, étant donné les conditions spécifiques locales. De leur côté, les autorités portuaires soulignent le besoin d'un minimum

de normes communes, arguant que les questions concernant la sécurité et la protection de l'environnement doivent être réglementées au niveau européen.

Dans le programme de travail 2012-2013 de l'association des armateurs européens (ECSA) figure le plan d'action de la promotion cabotage (short sea) : ils sont favorables au projet de l'Union européenne de faciliter l'obtention des PEC. En France, les pilotes souhaitent que les conditions d'obtention des licences respectent leurs objectifs de sécurité et que ces paramètres soient déterminés nationalement ou localement. La licence de capitaine pilote, telle qu'elle existe en France, répond à ces objectifs. Cependant, les pilotes ne sont pas décideurs, la licence est tributaire d'un pool portuaire : elle est délivrée par le préfet de département après avis d'une commission comprenant le directeur des Affaires maritimes, le directeur du port, un officier de port, un capitaine de navire et un pilote. Les pilotes français sont opposés à une harmonisation européenne qui ne tiendrait pas compte des particularités propres à chaque port.

Mais l'analyse de ce rapport va plus loin. En abordant la question générale du pilotage, PWC tente de relier et d'intégrer les questions des licences de capitaine dans la Directive des services portuaires. Et tout laisse à penser que l'assouplissement des règles d'obtention des PEC, au détriment de la sécurité maritime, soit les prémices de la libéralisation des services portuaires, et en particulier la libéralisation des activités de pilotage.

La position de la France à ce sujet est sans équivoque : elle a toujours rappelé à la Commission son opposition à toute mesure conduisant à une déréglementation par rapport au dispositif national de pilotage maritime en vigueur, eu égard aux risques de dumping social ainsi que de réduction de la sécurité par rapport à celui garanti dans les ports français. Dans sa réponse du 6 novembre dernier à la question posée par la députée socialiste Estelle Grelier concernant les propositions de dérégulation de la mission de service public confiée aujourd'hui par l'Etat aux pilotes maritimes, le ministre délégué aux Transports et à la Mer a affirmé que « les autorités françaises ne percevaient pas quelle serait la plus-value apportée par une réglementation européenne qui tendrait à une libéralisation de l'offre de pilotage ou à un accroissement des cas d'exemption du pilotage ».

La Fédération française des pilotes maritimes (FFPM) rappelle «qu'au-delà de l'aspect service qu'on lui connaît, le pilotage maritime est une mission de service public dévolue à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement». La soumission des activités de pilotage aux règles de la concurrence remettrait en cause la sécurité de la navigation à proximité des ports et à l'intérieur des ports. Partout dans le monde où il y eu une mise en concurrence du pilotage, à l'exemple du port de Constanza en Roumanie, une dégradation du service et une recrudescence des accidents ont été rapidement remarquées. Seul le recours à un prestataire unique du service de pilotage dans les ports est la condition sine qua non de sécurité.

Il reste néanmoins que l'acharnement de la Commission européenne à vouloir imposer sa vision purement idéologique d'une libre concurrence universelle est une menace pour une profession qui donne entière satisfaction aux acteurs portuaires.

*René TYL*

# M/V MATTERHORN - ARRÊT de la Cour d'appel de RENNES

## LETTRE ADRESSÉE À MADAME LE GARDE DES SCEAUX

L'armateur du M/V ayant été mis hors de cause en appel, l'AFCAN a fait part de son inquiétude à Madame le Garde des Sceaux

### Association Française des Capitaines de Navires

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

Brest, le 07 février 2013

Lettre ouverte à  
Madame le Garde des Sceaux,



Objet : Arrêt N°13/46 du 10 janvier 2013 - Cour d'appel de RENNES

Madame la Ministre,

Lors du jugement en date du 2 mars 2010, le tribunal correctionnel de Brest a condamné sur l'action publique le capitaine du M/V MATTERHORN à un million d'euros d'amende pour rejet au-delà de la mer territoriale de substance polluante par un navire d'au moins 400 tonneaux, et a dit que cette condamnation sera à la charge de la société EASTWIND HELLAS S.A., armateur du navire, à hauteur de 90%. Sur l'action civile, le capitaine du M/V MATTERHORN a été condamné, "in solidum" avec la société EASTWIND HELLAS S.A., à payer 30 700 euros de dommages-intérêts et indemnités à diverses associations écologiques parties civiles.

Le capitaine du M/V MATTERHORN a fait appel, considérant que cette condamnation avait été prononcée sans tenir compte du fait que l'examen du navire par le centre de sécurité des navires le 26 mai 2009 n'avait mis en évidence aucune opération de rejet le 25 mai 2009 ni aucun dysfonctionnement, et avait montré que le compartiment machine était propre, que le registre des hydrocarbures et le bon de déchargement précisaient que le navire avait débarqué des résidus de combustible et d'eaux de cale et qu'au moment du contrôle les quantités stockées étaient conformes aux indications du registre.

Les parties civiles ont également fait appel de ce jugement, mais pas l'opérateur du navire, et les appels ont été reçus. La Cour d'appel de Rennes a déclaré la société EASTWIND HELLAS S.A. hors de cause, et a confirmé le jugement sur la culpabilité et les peines à l'égard du capitaine, que ce soit sur l'action publique ou sur l'action civile. La condamnation à une amende d'un million d'euros en première instance, dont 90% à charge de la société EASTWIND HELLAS S.A., est désormais en totalité à l'encontre du capitaine, de même que les peines au Civil alors que celui-ci a été condamné "in solidum" avec la société EASTWIND HELLAS S.A..

L'Association Française des Capitaines de Navires tire les conclusions suivantes de ce jugement en appel :

La société EASTWIND HELLAS S.A., n'étant plus condamnée, pourra revenir travailler avec d'autres navires en Europe, transiter dans les eaux françaises (territoriales ou ZEE) sans aucune crainte de voir un de ses navires être arraisonné pour l'obliger à payer une amende non acquittée.

La condamnation de la société EASTWIND HELLAS S.A. à payer 90% du montant de l'amende ayant été annulée en appel, ce jugement établit une jurisprudence. On ne peut exclure qu'un armateur douteux, dans le cadre des "single ship companies", exerce des pressions sur le capitaine qui l'amèneraient à effectuer des rejets illicites. En l'assurant de sa défense en première instance, puis lui demandant de faire appel, l'armateur obtiendrait ainsi sa propre mise hors de cause. L'énormité des amendes reposerait en conséquence uniquement sur un capitaine salarié, jugé coupable, et qui n'est en aucune manière capable de s'en acquitter.

Or, deux éléments ont aidé fortement à la diminution de la pollution sur nos côtes. En premier lieu les avancées techniques en matière de séparation des boues ainsi que le fait que les ports soient de plus en plus équipés d'installations de réception, et en second lieu, il faut le reconnaître, la peur du gendarme. Si cette peur diminue du côté d'armateurs peu scrupuleux, il y a fort à craindre que les rejets illicites connaissent une nette augmentation. Nos côtes subiront de nouveau de sérieux préjudices écologiques sans que l'Etat puisse être en mesure de poursuivre efficacement les donneurs d'ordres.

En espérant retenir votre attention, veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de notre haute considération.

Commandant Hubert Ardillon  
Président de l'AFCAN

Copies : M. le Ministre des Transports, M. le Secrétaire général de la Mer, MM. les Présidents des groupes parlementaires du Sénat et de l'Assemblée Nationale.  
Journaux : Le Monde, le Figaro, Valeurs Actuelles, Ouest-France, Le Marin, J.M.M. Le télégramme de Brest, Mer et Marine, BFM TV.

## COMMENTAIRES :

Nous avons demandé l'avis de Me BRAJEUX, du barreau de PARIS, qui nous a confirmé que

*"nonobstant la formulation somme toute malheureuse de l'arrêt d'appel, la condamnation prononcée à l'encontre de l'armateur en première instance demeure en vigueur", ajoutant que :*

*"Sur le plan juridique, la décision de la Cour d'appel n'est donc pas surprenante, quoique le résultat auquel elle aboutit (reformulation partielle du jugement à l'égard du seul Capitaine) puisse sembler curieux.*

*Sur le plan politique, on peut regretter que la formule employée par la Cour d'appel puisse laisser entendre, à un public peu au fait de ces subtilités procédurales, que l'armateur s'en tire à bon compte. La communication que vous avez diffusée nous semble donc très utile en ce qu'elle devrait susciter des réponses confirmant la condamnation de l'armateur."*

Effectivement, car la publication ultérieure de l'extrait des minutes du greffe de la Cour d'appel de Rennes précise bien que l'amende d'un million d'euros est à la charge de l'armateur à hauteur de 90%. Cela lève donc les inquiétudes de l'AFCAN. Mais il n'en reste pas moins que face à l'énormité de l'amende et des dommages-intérêts, le commandant Turbin, citoyen russe résidant en Russie, reste à l'abri d'un paiement qu'il n'est de toutes façons pas en mesure d'effectuer. Le Parquet et les associations en resteront pour leurs frais, car trop d'amende tue l'amende.

*Le Bureau de l'AFCAN*

## EXTRAIT DES MINUTES DU GREFFE DE LA COUR D'APPEL DE RENNES

Par arrêt contradictoire, définitif, rendu par la 11ème chambre des appels correctionnels de la Cour d'Appel de Rennes le 10 janvier 2013, sur appel d'un jugement du tribunal correctionnel de Brest en date du 02 mars 2010

### TURBIN Vitaly

Né le 20 novembre 1958 à LENINGRAD (Russie)-  
demeurant 5 rue Maréchal Konev BELGOROD RUSSIE

a été condamné pour :

- REJET AU-DELA DE LA MER TERRITORIALE DE SUBSTANCE POLLUANTE PAR UN NAVIRE D'AU MOINS 400 TONNEAUX - POLLUTION MARINE (faits prévus et réprimés des articles L 218-13, L 218-22, L 218-23, L 18-13, L 218-11 alinéa 1, L 218-18, L 218-10 du code de l'environnement, règles 1, 15, 34, 38 (anciennement règles 9 et 10) annexe I et l'article 13 annexe II de la convention internationale du 2 novembre 1973 modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés) ;

à :

### Sur l'action publique :

- une amende délictuelle de 100.000 € (la cour a dit que la condamnation totale -1.000.000 €- sera à la charge de la société civilement responsable SA Eastwind Hellas à hauteur de 90% et 10% pour Vitaly Turbin) ;

### Sur l'action civile :

- a confirmé les dispositions civiles de jugement,  
- y additant, a condamné Vitaly Turbin à payer à toutes les associations parties civiles 1.000 € pour les frais exposés devant la Cour ;

La Cour a en outre ordonné la publication aux frais du condamné de l'arrêt dans les journaux suivants : Lloyd's Register Fair Play (dans son édition anglaise) à hauteur d'un coût maximal de 4.000€ (frais de traduction compris), le Journal de la Marine Marchande à hauteur maximale de 1.500€ ;

Vu au Parquet Général

le 28/01/2013

LE PROCUREUR GENERAL,

P/ LE GREFFIER EN CHEF,

# Colloque Info NAVIRES INSTITUT MÉDITERRANÉEN des TRANSPORTS MARITIMES

## 12 NOVEMBRE 2012 - SÉANCE ANIMÉE PAR M. PIERRE ORTOLAN

### Mesures de sécurité à bord des navires de croisières.

*M. Erminio ESCHENA, délégué de la CLIA pour la France  
et directeur général de MSC France.*

M. Eschena a abordé les mesures de sécurité à bord des navires de croisières prises depuis l'accident du Costa Concordia. Cet accident a marqué un tournant. De nouvelles mesures de sécurité ont été prises à bord dont M Eschena a pu vérifier à bord son efficacité et en particulier :

- Les exercices d'évacuation sont réalisés avant le départ du quai.
- Les conditions d'accès à la passerelle sont renforcées.
- Le plan de navigation est validé par la compagnie avant le départ.
- Le nombre de gilets de sauvetage est très largement augmenté.
- La nationalité de chaque passager est enregistrée.
- La formation des équipages pour les cas d'abandon du navire et pour la lutte contre l'incendie est améliorée.
- Le comptage des passagers et du personnel est effectif.

Le prix «Seafarer of the Year» du Lloyd list a été décerné à l'équipage du Costa Concordia. La citation pour décerner le



prix précise que l'équipage a fourni «de vrais exemples de courage et de professionnalisme» lors de la dangereuse évacuation nocturne du navire après avoir touché un rocher au large de l'île toscane de Giglio.

### Le port de Marseille à l'heure des plus grands paquebots de croisières. *Jacques TRUAU, Président du club de la croisière.*

M Truau a dressé une vue d'ensemble des mesures prises pour accueillir les paquebots à Marseille.

#### I. SÉCURITÉ.

##### 1. Rappels.

- i. ISPS. Le plan de sûreté du port de Marseille a été approuvé le 5 juin 2004. Mise en place de 3 niveaux. Désignation de l'ASIP (agent de sûreté de l'installation portuaire). Procédures d'audits. Directive européenne du 26 octobre 2005.
- ii. Les recommandations de la partie B du Code (non obligatoire) est étendue à la zone portuaire.
- iii. Arrêté ministériel du 4 juin 2008. Les zones d'accès restreint (ZAR) sont intégrées dans le Code des ports maritimes.

##### 2. Mesures de sûreté adoptées dans le port de Marseille.

- i. ZAR. 5 zones d'accès restreint.  
T1, T2, (2 gares maritimes de continuité territoriale).  
Gare du cap Janet.  
MPCT (Marseille Provence Cruise Terminal).  
Gares J4-J10.



- ii. Obligations à respecter pour pénétrer et circuler en ZAR. Nécessité d'une habilitation. Permis d'un permis de circulation. Contrôles par les AVSP. Moyens de contrôle.
- iii. Contrôles et sanctions pour non-respect de la réglementation en

ZAR. En cas de nécessité, il est fait appel à des officiers de police judiciaire.

- iv. Poste de sécurité. Le PC est armé par le GPMM 24/24.
- v. Audits/Inspections par la CE. Dossier de non-conformité. Pénalités.

Inscription sur la liste noire.

### 3. Création d'un escadron de gendarmes maritimes. Deux ports sont concernés : Le Havre et Marseille.

Moyens humains et matériels.

Ceux-ci sont en charge des accès portuaires et de l'application des mesures de sécurité prises dans les ZAR. Le port de Marseille est à peu près en règle avec la directive 2005/65. La conclusion d'un audit effectué en 07/2004 par la compagnie Cunard en vue de faire escaler ses navires à Marseille a été favorable.

Marseille c'est le 45ème port mondial. L'investissement est de 12 ME.

Budget de gardiennage 1,5 ME.

## II. INVESTISSEMENTS.

### 1. Infrastructures portuaires.

- i. Léon Gourret. Aménagement des quais 162 et 181.

Arasement de la passe Mirabeau.

Elargissement des passes nord et est.

Mise en place de bollards de 250 T.

Quatre cent douze paquebots sont prévus escaler en 2013 à Marseille. SO-GREAH est chargée de la trajectographie.

Des capitaines de navires de Carnival, MSC, Costa et Princess ont été invités à participer aux travaux.

- ii. Construction d'un pôle industriel de réparation navale Le Grand Port de Marseille estime nécessaire un centre de réparation navale en Méditerranée.

Concession des formes 8 et 9.

Concession de la forme 10 confiée à un consortium formé par STX, San Giorgio della Puerto et Mariotti. Mise en service prévue en 2014.

### 2. Superstructures: Gares de croisière.

### 3. Dispositions réglementaires.

- i. Arrêt préfectoral réglementant la circulation dans les bassins du port.
- ii. Création du MPCI.
- iii. Dispositions prises par la station de pilotage.
- iv. Dispositions prises par le club de croisières Marseille Port.

## III. COÛTS.

1. Coût GPMM 89 ME.

2. Coût MPCT 10 ME.

## Assistance et maintenance des éoliennes en mer.

**Guy Chambon, président de la compagnie maritime Chambon.**

M Chambon présente les différents types d'énergie renouvelable en milieu marin.

### I. LES DIFFÉRENTS TYPES DE SYSTÈMES.

#### 1. Energie développée due à la force du vent.

##### Eoliennes.

Un appel d'offre a été lancé en 2011 pour la construction d'environ 500 éoliennes qui seront implantées sur différents sites sur les côtes françaises.

EDF et Alstom vont équiper les sites de Fécamp, Courseulles et Saint Nazaire.

Alstom développe l'Haliade 150 avec des pales de 73,50 m, Iberdrola et Areva vont équiper le site de Saint Brieu.

Areva présente l'éolienne M5000 qui culmine à 45 m de haut pour un poids de 1700T.

Les éoliennes sont implantées sur des supports de type pieu, tripode, jacket suivant la profondeur et la nature des fonds marins. A partir de 80 m, une structure flottante est privilégiée.

#### 2. Energie développée due à la force de l'eau.

##### Hydroliennes.

Les hydroliennes permettent de transformer l'énergie cinétique des courants marins en électricité.

Projet français Sabelle D10.

##### Marémotrice.

L'usine marémotrice utilise l'énergie potentielle de la marée (Marnage).

Type La Rance.

##### Houlomotrice.

Les vagues créées par le vent à la surface de l'eau transportent de l'énergie cinétique. On utilise l'énergie cédée au contact d'un obstacle pour la transformer en énergie électrique.

Projet écossais, Pelamis.

Projet Wavestar de 500 MW.

Projet Waveroller de 500 MW.

### 3. Energie développée due à la température.

Station de pompage et d'échange thermique.

## II. MOYENS MIS EN ŒUVRE pour la construction et la surveillance des installations.

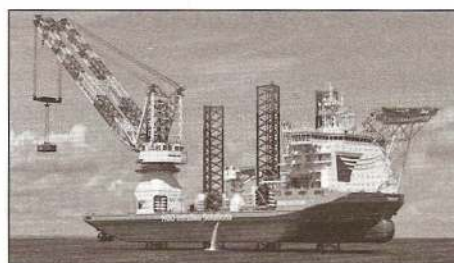
**Avant d'entreprendre la création d'un champ d'éoliennes, il est nécessaire d'engager des études sur la nature des fonds marins :**

o Déminage des zones, sachant que toute la Manche est sévèrement touchée.

o Recherche et destruction des épaves.

o Reconnaissance des sols afin de déterminer le lieu le plus propice et le type de support qu'il va falloir mettre en place.

o Construction d'une flotte de navires aptes à positionner les éoliennes, les construire et transporter du matériel et du personnel.



Exemples : Pacific Orca et Innovation. Ces navires se hissent sur des «jambes télescopiques»

Chambon, devant la montée en puissance des parcs éoliens, devrait passer commande de 10 supplies, type Alizé.



Ce navire, tout juste baptisé est un AHTS (Anchor Handling Tug Supply vessel). L'Alizé dispose d'un éventail très large de travail, du remorquage hauturier, assistance et sauvetage au traitement anti-pollution.

Grâce au positionnement dynamique, il pourra servir de support de plongée, ravitailler les plateformes de travail, que ce soit en éolien ou hydrolien.

L'AHTS est appelé à se développer sur les champs d'éoliennes car il servirait de multipurpose vessel :

o Chien de garde.

o Hôtel.

o Transport de personnel.

Chambon a aussi choisi d'intégrer le projet d'un navire du futur développé avec le concours du Pôle Mer, les CNIM, Bertin et Socarenam. L'objectif est de disposer, en 2016, d'un démonstrateur capable de supporter 300 jours de mer par tous les temps. Si ce



projet aboutit, il donnera naissance au "Windkeeper", un catamaran qui permettrait de rester 300 jours sur zone.

# LE NAUFRAGE PROGRAMMÉ DE SEA FRANCE (DE L'ARMEMENT NAVAL SNCF À MY FERRY LINK)

*La nécessité de continuité de liaisons de réseaux de chemins de fer au-delà des séparations maritimes est apparue dès le XIX<sup>ème</sup> siècle dans tous les cas où un bras de mer était trop important pour franchir celui-ci par un pont. Elle a conduit les réseaux de France et de Grande-Bretagne à créer des flottes pour assurer leur raccordement.*

## LES INTÉRÊTS MARITIMES DE LA SNCF



Ainsi la SNCF a-t-elle, à sa création en 1938, pris en charge la flotte, née en 1856, de l'ancien réseau de l'État assurant la ligne Dieppe-Newhaven, et celle, née en 1896 de la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui assurait le franchissement du Pas-de-Calais.

Les services hérités des anciens réseaux par la SNCF avaient été interrompus par la guerre et ils furent ensuite réorganisés à son terme avec la création, en 1948, de l'Armement Naval chargé d'assurer la direction des activités maritimes de l'entreprise.

En 1969, la SNCF et British Railways regrouperont leur activité sous la dénomination de Sealink.

En 1990, l'Armement naval de la SNCF devient la SNAT (Société Nationale d'Armement Transmanche) dont la création va entraîner la naissance d'une société propriétaire des navires (SPN). Son capital est détenu pour 51% par un GIE Transmanche et pour 49% par la compagnie Sealink British Ferries, ensuite reprise par l'opérateur suédois Stena Line.

En 1992, devant la menace potentielle que représente l'ouverture prochaine du tunnel sous la Manche, la SNAT va décider d'abandonner la ligne Dieppe-Newhaven pour se recentrer sur Calais, point d'accostage français de la ligne la plus courte du détroit. De même en 1995, elle quittera Dunkerque, où la SNCF exploitait la liaison ferroviaire Paris-Londres avec un navire spécialisé dans le transport des wagons, pour venir s'installer à Calais.

Le partenariat avec Stena s'est révélé un échec. Il s'est terminé par la dénonciation des accords de pool par les Suédois, avec résiliation au 31 décembre 1995. Et la SNAT, contrainte d'exploiter ses navires sous une nouvelle marque (abandon de Sealink), est devenue le 1er janvier 1996, SeaFrance détenue par la SNCF à 100%.

Néanmoins, on peut s'interroger sur les raisons qu'avait la SNCF à vouloir conserver dans son périmètre sa filiale SNCF, celle-ci n'étant pas dans son cœur de métier. Pour autant, la question de son désengagement du transport maritime s'est posée par la suite. Mais il semble qu'entre l'avantage de céder une filiale périphérique, et les inconvénients, notamment sociaux, qui en résulteraient, les seconds aient semblé supérieurs au premier.

## DES DÉBUTS DIFFICILES

En 1996, SeaFrance ne pouvait aligner qu'une capacité de transport relativement faible. Elle ne disposait pour réaliser ses activités, que de 2 petits ferries pour réaliser ses activités, le SeaFrance Renoir (ex-Côte d'Azur, construit en 1980) et le SeaFrance Cézanne (ex-Fiesta construit en 1980 et modifié en 1990), auxquels s'ajoutent un peu plus tard le SeaFrance Monet (ex-Versailles, construit en 1974) et un frétier, le SeaFrance Nord-Pas-de-Calais (construit en 1987).

Les débuts seront laborieux : SeaFrance doit faire face à deux opérateurs de grande taille, P&O et Stena qui fusionneront en 1998 pour donner naissance à P&O Stena Line. Stena va cependant s'effacer en 2001, en cédant le Manet (ex-Champs-Élysées, construit en 1984) à SeaFrance, et P&O restera le grand rival de SeaFrance.

En 1994 la mise en service du tunnel va profondément bouleverser l'ensemble du trafic transmanche, avec pour conséquence une concentration des lignes maritimes à proximité du lien fixe, c'est-à-dire à Calais. La ligne Calais-Douvres devient la «voie royale» du transmanche et les compagnies vont s'y livrer une guerre tarifaire sans merci. Ainsi en 1996 un passage en voiture (aller et retour dans la journée) avec quatre personnes pouvait-il être proposé à 75 francs, soit dix fois moins cher que le tarif officiel !

Pour équilibrer les pertes financières consécutives à cette «braderie», les compagnies vont alors fortement miser sur les ventes «hors taxes». Elles leur ont permis de continuer à proposer des prix très bas, compensés par l'argent dépensé à bord, notamment par les excursionnistes, dont une immense majorité était constituée de «touristes d'un jour» ou «day trippers», arrivant le matin et repartant le soir. Hélas, cinq ans après l'ouverture du tunnel, les compagnies de ferries vont être confrontées à une nouvelle épreuve, avec l'interdiction de la vente de produits hors taxe, décidée par Bruxelles en juillet 1999. La fin du «duty free» générera une forte inquiétude et deviendra un nouveau défi. SeaFrance estime que cela lui a coûté plusieurs millions d'euros par an.

Pour essayer de maintenir sa place sur le détroit, la compagnie va alors décider de développer son offre tourisme, d'accentuer sa présence sur le fret et d'améliorer son service. Mais sa position est très difficile à tenir, dans un marché en progression constante et où règne une vive concurrence.

## UNE CONCURRENCE ACHARNÉE

C'est la compagnie britannique P&O ferries qui est toujours à l'époque, le grand rival de SeaFrance sur la ligne Calais-Douvres. En 2007, elle représentait 57% du marché maritime du détroit, contre 28% pour SeaFrance, disposait de 6 navires et assurait 30 départs par jour. Les britanniques ont toujours un véritable attachement pour cette société, filiale spécialisée du célèbre groupe P&O (The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company).

Rachetée en 2008 par Dubai Ports World, P&O a annoncé qu'elle passait commande de 2 ferries de nouvelle génération destinés à opérer entre Calais et Douvres. Ces super-ferries, les Spirit of Britain, et Spirit

of France, sont respectivement entrés en service en 2011 et 2012. Longs de 213 mètres, ce sont les plus importants sur les installations portuaires en Manche.

Eurotunnel est aussi devenu un concurrent, dont la part de marché sur le trafic transmanche s'était élevée en 2007 à 40%. Il est toutefois difficile de faire des comparaisons entre ces modes de transport tant les structures de coût sont différentes, ne serait-ce que l'usage de l'électricité au lieu du fuel.

## UNE FLOTTE SURDIMENSIONNÉE ET INADAPTÉE

Le détroit du Pas-de-Calais est le plus fréquenté du monde après celui de Malacca (Malaisie) et représente environ 20% du trafic mondial. Compte tenu de la densité du trafic et du nombre de passagers transportés chaque jour, les opérateurs de transmanche sont tenus d'exploiter des navires très performants, répondant à toutes les normes de sécurité internationales.



A ses débuts, SeaFrance armait une flotte composée de 3 puis 4 ferries (les SeaFrance Cézanne, Renoir, Manet, Monet), et d'un frétier (le SF Nord Pas-de-Calais). Elle se sépara du SF Monet en 2000. En 2001, l'entrée en flotte du SF Rodin, et en 2005 celle du SF Berlioz, deux navires puissants de 53 000 CV, parfaitement adaptés aux exigences de la ligne, capables de transporter 1 900 passagers et 700 voitures, a contribué au renouvellement d'une flotte vieillissante. Mais SeaFrance se trouve alors disposer d'une flotte manifestement en surcapacité avec 6 navires dont un frétier alors que la part de marché qu'elle est susceptible de capter n'en nécessite que 5.

Pour assurer son redressement, elle avait envisagé, dès 2005, de vendre ses 2 navires à faible capacité (Renoir et Manet) et d'acquérir un nouveau car-ferry du type Rodin/Berlioz. Déçue par les offres de navire neuf, SeaFrance va se tourner vers le marché de l'occasion et acheter en 2007 un navire appartenant à Veolia, le Jean Nicoli, affrété coque nue à la SNCM. La Direction considérait qu'il s'agissait d'une bonne opportunité, à condition d'obtenir une décote sur le prix assez élevé que l'avait payé Veolia (112 M€). La SNCM avait en effet besoin de s'en séparer pour remporter l'appel d'offres de l'Office des transports de la Corse.

De son côté, la SNCF, seule actionnaire de SeaFrance, si elle a permis l'achat du Jean Nicoli, n'a pas investi dans cette acquisition et a conditionné son accord à des gains de productivité.

Finalement le Jean Nicoli fut négocié à un peu moins de 110 M€, auxquels s'ajoutèrent 15 M€ de travaux et 2 mois de chantier, pour l'adapter aux caractéristiques de la ligne Calais-Douvres. En 2008, les 2 ferries anciens, les SF Manet et Renoir, n'étaient toujours pas vendus, et l'acquisition du Jean Nicoli, rebaptisé le SF Molière, s'est révélée bien décevante sur de nombreux points.

## L'AMORCE DU DÉCLIN

En fait, la situation de SeaFrance ne va pas cesser de se dégrader à partir de l'arrivée en 2001 d'un nouveau président du directoire, M. Eudes Riblier, nommé par M. Louis Gallois, PDG de la SNCF, après le décès brutal de l'ancien président M. Didier Bonnet. Pensant apaiser le climat social de l'entreprise, soumis à un antagonisme fort entre les

officiers majoritairement syndiqués CGC-CGT et le reste du personnel largement adhérent de la CFDT, le président choisit de nouer des relations privilégiées avec la CFDT, syndicat majoritaire. Cette attitude a donné l'impression aux syndicats minoritaires et aux officiers d'être laissés pour compte.

A son arrivée, le nouveau président a mis en place une nouvelle organisation dont la curieuse originalité consistait à placer les officiers (150) et le personnel d'exécution pont et machine (300) sous l'autorité du directeur de l'armement, et le personnel ADSG (600) sous le contrôle de la direction des ventes à bord. Le rattachement de ces personnels à une autre autorité que celle du directeur de l'armement a rendu plus difficile pour le capitaine l'exercice de son autorité tant sur le plan de la discipline que celui de la sécurité dans le contexte syndical particulier de la compagnie. Les délégués de bord avaient pris l'habitude de ne plus rendre compte des problèmes du bord au seul capitaine, dont ils ne dépendaient d'ailleurs plus, mais s'adressaient directement au syndicat qui en référerait au directoire.

Le recrutement des ADSG se pratiquait en effet de préférence sous le contrôle de l'organisation syndicale majoritaire et concernait souvent des personnes sans formation et sans culture maritime. Leur effectif, jugé pléthorique par un rapport de consultant, était bien supérieur aux besoins. Pour absorber cette redondance, l'armement continuait de payer en congé certains salariés permanents, bien au-delà de la fin de leurs droits, faute de pouvoir les embarquer. Et il avait, en parallèle, recours à des CDD.

Un profond malaise existait entre la direction et les officiers, au point que tout dialogue était devenu impossible entre eux. Les officiers reprochaient au directoire son absence de reconnaissance pour leur fonction, ce dernier n'acceptant de dialoguer qu'avec le syndicat majoritaire. Ce malaise s'est accru en 2008 et a donné naissance à un conflit dont la longueur, du 27 février au 14 mars, inhabituelle au regard des revendications, s'explique par le refus de la direction de tout compromis. Les officiers réclamaient depuis longtemps un embarquement de 3 jours au lieu de 2 sur les navires à cinq voyages et la suppression de la clause de proximité qui les contraignait à habiter à moins de 200 km de Calais. Ils réclamaient aussi une augmentation de salaires de 5%. L'accord de sortie de grève signé après 17 jours de conflit a acté ces points. Il prévoyait aussi une augmentation de salaires de 100 euros de la base mensuelle des officiers. Les conséquences de la grève ont été évaluées à une perte de revenus pour la société de 5 M€. On peut regretter que la direction des affaires maritimes ait été peu présente dans la gestion de ce conflit.

Cette même année 2008, des présomptions de détournement de marchandises par certains employés des boutiques ont aussi été avancées, un cabinet d'audit ayant émis des réserves concernant le chiffre d'affaires des ventes à bord. La direction de SeaFrance avait porté plainte et le parquet de Lille a ouvert une enquête pour «vol en bande organisée». En juin 2012, huit ex-salariés de SeaFrance ont été déférés devant un juge d'instruction lillois, accusés de plusieurs vols au sein des navires (alcool et marchandises alimentaires), en supplément à la mise en examen au mois de mars 2012 et pour le même motif, de cinq autres personnes. L'affaire suit son cours.

Au moment du départ de M. Eudes Riblier en 2008, les effectifs de SeaFrance s'élevaient à 1 699 personnes dont 79% de navigants et 21% de sédentaires. Le personnel sédentaire se répartissait sur deux sites : 72 personnes au siège situé dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, et 286 à Calais. La pertinence du maintien de ces deux sites géographiques n'a jamais paru évidente, l'essentiel du personnel sédentaire étant situé à Calais. La filiale SeaFrance Ltd comportait un peu plus de 160 personnes situées principalement à Douvres.

## UN DÉCLIN INÉLUCTABLE JUSQU'AU NAUFRAGE

Les difficultés financières ont commencé dès la fin de l'année 2008. A cette époque, un inspecteur général de la SNCF, M. Pierre Fa, est nommé nouveau président du directoire. Après une longue série de désaccords entre la Direction et la CFDT, autour de l'élaboration d'un plan de redressement, le Tribunal de commerce de Paris va placer SeaFrance en redressement judiciaire, le 30 juin 2010. Suivront l'échec d'une demande de recapitalisation, refusée par Bruxelles, puis le refus de deux

offres de reprise. Au final, le Tribunal de commerce prononcera, le 16 novembre 2011, la liquidation judiciaire de la société, avec maintien d'activité jusqu'au 28 janvier 2012. En fait, les navires de SeaFrance resteront à quai à Calais et à Douvres, dès le 15 novembre 2011.

Soutenus par le syndicat CFDT maritime Nord, les salariés vont alors décider de reprendre leur entreprise dans le cadre de la liquidation judiciaire, via la création d'une société coopérative et participative (SCOP). Et quand le 9 janvier 2012, le Tribunal de commerce de Paris prononce la liquidation définitive de SeaFrance avec cessation d'activité immédiate. Eurotunnel, l'exploitant du tunnel sous la Manche, entre en lice et manifeste son intérêt pour le rachat des 3 navires (Rodin, Berlioz et Nord-Pas-de-Calais) en vue de réaliser un projet d'entreprise, qu'elle déclare souhaiter monter en s'appuyant sur la SCOP.

Sur le plan social, la liquidation de SeaFrance s'est déroulée de façon satisfaisante pour l'ensemble de ses acteurs. Sur les 819 salariés qu'elle «laissait sur le carreau» (hors cheminots détachés par la SNCF et réintégrés dans l'entreprise publique), 24 ont été reclassés à la SNCF, 10 ont bénéficié d'une aide au retour à l'emploi et 572 d'un contrat de sécurisation professionnelle. Deux cent treize ont refusé les propositions de reclassement et ont touché, en moyenne, 70 000 euros d'indemnités.

## UNE RECONVERSION PROBLÉMATIQUE AVEC MY FERRY LINK

Le 11 juin 2012, c'est Eurotunnel que va choisir le Tribunal de commerce, comme acquéreur des 3 navires appartenant à SeaFrance pour un prix de 65 millions d'euros, alors que leur valeur de marché était estimée à 130. La 4<sup>ème</sup> unité de la flotte, le Molière, n'était pas concernée car elle n'appartenait pas à la SNCF, mais à un groupe de banques. Une nouvelle société, My Ferry Link, sera aussitôt constituée pour assurer la relance de l'activité «passagers» avec ces navires, loués à Eurotunnel et exploités par la SCOP SeaFrance, formée par les anciens salariés de la compagnie.

Après quelques travaux, le Berlioz et le Rodin ont recommencé, le 20 août, leurs rotations entre Douvres et Calais, à raison de 8 traversées par jour chacun. Ils ont été rejoints en novembre 2012 par le frétier Nord-Pas-de-Calais. La SCOP a déjà embauché 395 personnes (45 officiers, 208 navigants, 95 sédentaires en France, 47 en Grande-Bretagne) dont 329 ex-SeaFrance. Tenant compte des leçons apprises avec l'échec de celle-ci, qui «travaillait avec des rythmes aux coûts exorbitants», les salariés ont accepté un régime d'activité de 7j/7j, deux



fois plus élevé que celui de l'ancienne compagnie, afin d'abaisser les coûts d'exploitation.

Malgré ces efforts, le succès de My Ferry Link sur le détroit reste un challenge difficile. La nouvelle compagnie va se trouver dans un marché d'autant plus concurrentiel que la capacité offerte sur le détroit a évolué depuis l'an dernier. Louis Dreyfus Armateurs (LDA), qui a recruté 123 personnes d'ex-SeaFrance, s'est en effet allié au groupe danois DFDS pour constituer DFDS-LD Lines qui exploite 3 navires sur la ligne Dunkerque-Douvres (dont l'ex-SeaFrance Molière devenu Dieppe Seaways, après être resté inactif plus d'un an) et 2 autres navires, le Deal Seaways et le Norman Spirit, sur la liaison Calais-Douvres. My ferry Link retrouvera aussi en face d'elle, P&O Ferries, qui reste le principal opérateur sur le détroit, avec ses 2 géants Spirit of France et Spirit of Britain, capables de transporter chacun 2000 passagers, 1000 voitures ou 170 camions et 195 voitures.

Pour regagner des parts de marché, la nouvelle société va devoir pratiquer des prix compétitifs. Et pour y parvenir, ses dirigeants devront développer une nouvelle culture d'entreprise bien différente de celle pratiquée par l'ancien armement, et surtout, motiver le personnel. Celui-ci comprend beaucoup d'anciens de SeaFrance, recrutés pour beaucoup dans la région calaisienne où règne un important taux de chômage. Il constitue un élément clé pour relever l'une des dernières compagnies transmanche battant pavillon français (hors les deux navires de DFDS-LD Lines). Il se dit que les 450 salariés qui sont devenus actionnaires, en sont tout à fait conscients et bien décidés à relever le défi. Un an après la liquidation de SeaFrance, et quatre mois après le démarrage de sa suivante, à la fin août 2012, le directeur général de My Ferry Link se déclarait confiant pour l'avenir, en dépit des incertitudes concernant la trésorerie de la nouvelle société. My Ferry Link a, peut-être, réussi son pari : parvenir à se faire une place sur le Marché...

René TYL

# SOKALIQUE (SUITE) :

## RÉFLEXIONS AU SUJET DE LA VEILLE À BORD DES NAVIRES

**Ocean Jasper, Melbridge Bilbao, Maximum, Triton Highway, Groupe Bel, Manas, Bureau Vallée, Sokalique, Bilabong, Kini Kersten, Kaptan Aslan Fatoglou, Saint Jacques II etc, etc.** La liste non exhaustive des navires, en tort ou non, impliqués dans un abordage au large de nos côtes ou fautifs d'un échouement sur notre littoral, à cause d'un défaut de veille, est longue, bien trop longue et loin d'être close !

*«Tout navire doit, en permanence, assurer une veille visuelle et auditive appropriée en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances existantes de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.»*

C'est la règle 5 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), règle au libellé net et précis, sans passe-droit

possible ni dérogation d'aucune sorte, théoriquement... Règle à laquelle il appartient d'ajouter les dispositions de la Convention internationale STCW 95 (Section A-VIII/2, part 3-1, alinéa 15) qui fixent entre autres l'organisation du personnel de quart de nuit à la passerelle.

Autant la veille de jour sur la passerelle d'un navire de commerce peut être assurée par le seul officier de quart, dans certaines conditions (haute mer, bonne visibilité), que, de nuit, l'absence d'un matelot supplémentaire effectuant une veille optique est contraire aux exigences de ladite Convention STCW 95 ! Cette non-présence en passerelle apparaît comme un facteur déterminant lors d'une collision ou au cours de l'échouement d'un «bateau ivre» !

Une récente étude danoise le confirme: l'officier de quart est seul en passerelle de nuit sur plus de la moitié des 55.000 navires sillonnant mers et océans ! Constat accablant ! Effectifs réduits validés par l'État



du pavillon et instructions de la compagnie de navigation fixant l'organisation du travail à bord du navire c'est à dire veille en solo de nuit, sont des facteurs aggravants.

La responsabilité de l'armateur ou de l'exploitant est donc engagée par ce non respect des règlements en cas d'accident de mer. Il est évi-

dent que deux matelots sont plus utiles à l'entretien courant du navire (peinture et piquage de rouille), à la préparation de l'escale, à l'arrimage de la cargaison en fin d'escale plutôt qu'à être utilisés de nuit à faire la veille ! Il est surprenant que lors des jugements de ces abordages dramatiques, ce problème ne soit jamais abordé et condamné ! De même lors des visites des inspecteurs de l'État du port, le doigt n'est pas assez mis sur les effectifs squelettiques de certains navires contrôlés. Ce qui implique de facto un quart de nuit en solo sur leurs passerelles !

Et c'est bien l'armateur de ce navire contrevenant qui est responsable de cet état de fait.

Certaines pratiques à la pêche ne sont pas, non plus, exemptes de critiques car hasardeuses, voire dangereuses. La veille en timonerie pose problème de nuit. Souvent, pour des raisons de fatigue et aussi de faibles effectifs, la fâcheuse habitude est de mettre à la barre le moins chevronné de l'équipage !

Quant aux skippers solitaires embarqués dans une course folle autour de la planète océan heurtant, pendant leur sommeil, un chalutier ou un cargo, que dire ? S'insurger sur le bien-fondé de ces courses est vain. A quoi bon faire de commentaires alarmistes... si ce n'est marteler que rien ne remplacera la veille humaine 24h/24.

**Michel BOUGEARD**  
Capitaine au long cours

## ATTENTION À LA DÉFAILLANCE D'UN SYSTÈME MULTI-CONNECTÉ UNIQUE.

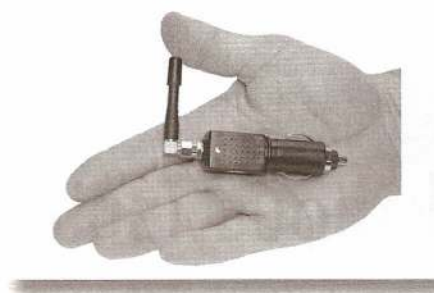
*Traduction libre par le cdt Ph. SUSSAC d'un article de Paul Williams (cadre de la GLA) paru dans Fairplay.*

Le mois dernier (janvier), la General Lighthouse Authority (GLA) a annoncé un déploiement de l'e-Loran, une technologie radio basse fréquence donnant une redondance effective et peu coûteuse à un système de navigation par satellite (GNSS) tel que le GPS. Le déploiement dans le Pas-de-Calais, zone de trafic très important, marque la première étape d'un projet pour son établissement dans l'Est du Royaume-Uni.

Dans de nombreuses activités, il y a maintenant une dépendance dangereuse au GNSS et aux systèmes similaires qui donnent, par essence, des signaux extrêmement faibles. Ils sont facilement interrompus ou brouillés, entraînant ainsi un possible arrêt du service dans de larges zones et dans de nombreux secteurs d'activités utilisant ce service, notamment les télécoms, les systèmes financiers, les contrôles divers et bien sûr la navigation maritime.

Par ailleurs, les mêmes inconvénients affectent aussi le système Galileo. Il est important qu'un système tel que l'e-Loran soit disponible en permanence afin de le fiabiliser pour que son déploiement soit assuré. Dans la navigation maritime, l'arrêt total de service, bien que gênant et peut-être dangereux sera, au moins, constaté. Cependant, il y a plus dangereux et insidieux lorsqu'une différence ou une erreur très faible et indétectable se produit. Cela entraîne de mauvaises informations (HMI) donnant un faux sentiment de sécurité sur la position, avec une carte par ailleurs correcte.

Ces dernières années, l'intérêt pour des systèmes de secours a grandi, encouragé par l'augmentation de



la disponibilité de brouilleurs de GPS efficaces sur un signal particulièrement faible. Bien que l'usage de ces appareils soit illégal, leur vente est autorisée et on en trouve pour quelques dizaines de livres sterling.

Il y a de plus en plus de signalements d'utilisation de brouilleurs sur les routes britanniques, dont celles voisines des ports. Le projet Sentinel a mis en place des appareils autour du pays qui ont démontré une utilisation fréquente de ces brouilleurs. Bien que l'on pense que c'est surtout dans le but de bloquer le tracking de véhicules de sociétés, ces appareils sont plus puissants que leurs utilisateurs ne le pensent et ils perturbent les récepteurs GPS à des kilomètres à la ronde. De plus, des brouilleurs beaucoup plus puissants ont été saisis dans des affaires de détournements/vols de camions au voisinage de ports importants.

Quels seraient les effets d'un dérangement du GNSS à bord d'un navire? Ces dernières années, la GLA a effectué plusieurs essais en mer du Nord, essais

qui ont montré non seulement combien il est facile de brouiller les systèmes de navigation, mais aussi que de nombreux appareils sont connectés au GNSS. Par exemple, le signal est transmis à l'ECDIS, aux autres navires par l'AIS, utilisé pour le gyro-compas, et même le radar. Un brouilleur de seulement 1,5 Watt émettant en mer peut affecter les récepteurs à une distance supérieure à 15 milles.

Il est également connecté au système d'appel sélectif numérique, composant du protocole "search and rescue", au VDR, éventuellement au système de positionnement dynamique, à des équipements de surveillance et même à l'heure en service. Selon la puissance du brouillage, les effets peuvent donner des fausses indications pouvant ne pas être détectées par le marin. La GLA commence à mettre en place l'e-Loran, comme complément et secours, effectifs et efficaces, au GNSS. L'e-Loran, substitut modernisé du Loran-C, donne une position près de 40 fois plus précise.

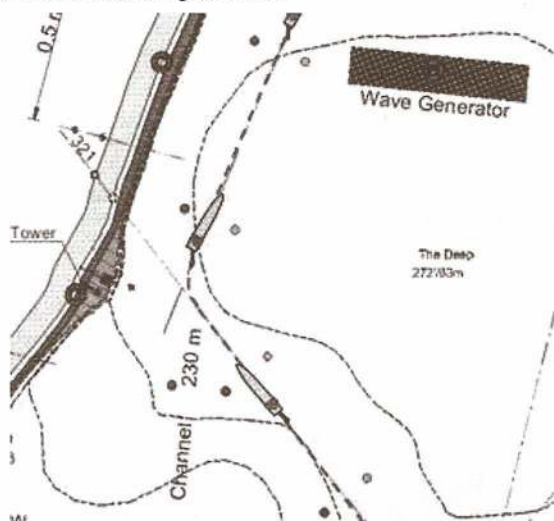
L'intérêt de ce "back-up" a déjà été reconnu par les exploitants et P&O a installé un récepteur e-Loran sur le Spirit of Britain.

Une indication précise de la position est essentielle pour une navigation sûre avec les cartes électroniques modernes. Avec des systèmes de navigation par satellite si sensibles aux parasites ou brouillages, le shipping ne peut s'en satisfaire et doit rechercher des systèmes alternatifs pour éviter la "panne". Une action plus réactive pour développer une radio-navigation destinée à atténuer la vulnérabilité du GNSS est nécessaire.

# COSTA CONCORDIA ET skidding

*Bernard Giland, ancien pilote de Dunkerque et ancien instructeur à Port Revel, avec sa profonde expérience de la manœuvre des navires, nous apporte une analyse remarquable de l'accident du Costa Concordia. Il faut toutefois remarquer que la mise en service d'un propulseur d'étrave sur le seul groupe de secours, au démarrage difficile de surcroît, semble peu probable, en raison de la puissance électrique demandée.*

Tous ceux qui sont passés par Port Revel reconnaîtront sur cette image l'excellent exercice de skidding réalisé avec le tanker «Brittany» sur ballast. Le but de l'exercice est de bien contrôler la trajectoire pour se retrouver bien à droite et au bon cap dans le chenal suivant. Un premier passage entre les bouées pour s'insérer dans le «deepwater channel» et un deuxième passage plus stressant entre le chenal et la berge à 10 nœuds. Qui aurait réussi l'exercice à 16 nœuds ? Probablement personne !

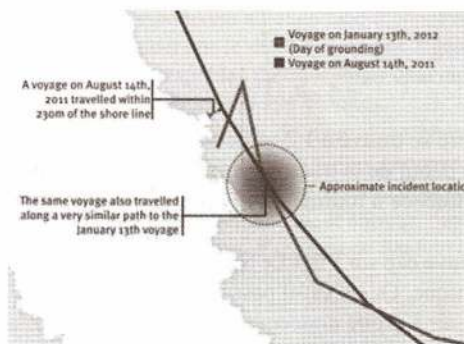


En clin d'œil au dramatique accident du Costa Concordia, Arthur De Graauw, directeur du Centre de Port Revel, a rebaptisé la berge «Isola del Giglio». Si le Cdt Schettino était passé par Port Revel, aurait-il pris le risque insensé de venir tourner aussi près de la côte avec une telle incidence et une telle vitesse ? Probablement non. Aurait-il eu les bons réflexes dans la phase ultime avant de toucher les rochers ? Oui assurément ! Evidemment, on n'enseigne pas cette technique à Port Revel pour venir flirter avec les dangers.

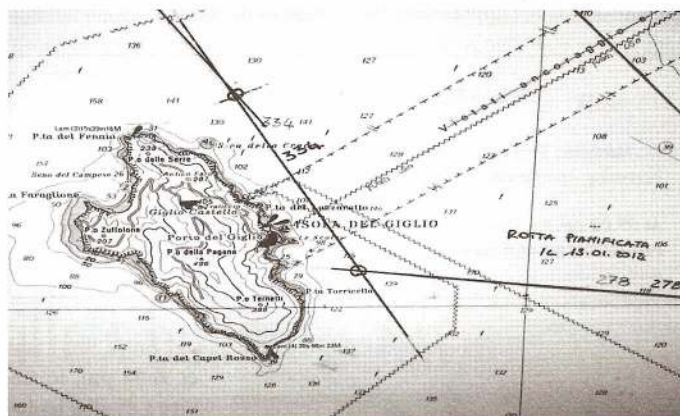


## 1. L'APPROCHE

Au cours d'un passage précédent, la route d'approche du Concordia était beaucoup plus proche du cap de sortie, peu de barre suffisait pour venir au cap de «tourisme» parallèle à la côte, le personnel de quart a pu aisément apprécier la dérive et contrôler la trajectoire.



*Extraits du rapport préliminaire de l'«Italian maritime investigative body on marine accidents» : Before departure Planning of a touristic sailing course envisaging an approach to the Island of Giglio — up to a bathymetric contour line at 10 meters depth.*



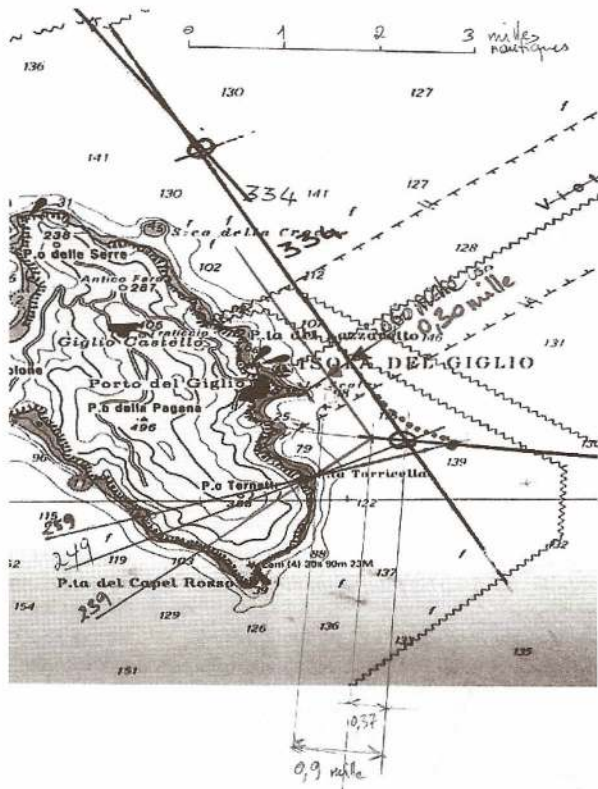
A 9h11 pm le cap est stabilisé au 279° sur l'île Del Giglio. Cinq minutes plus tard le Cdt est appelé en passerelle. Peu après, il prend la responsabilité du navire et passe (cela a-t-il été vérifié?) en barre manuelle.

The **voyage plan** schedules:

- altering the course to 334°, where Punta della Torricella (Island of Giglio) is bearing 239° from the ship, at a distance of 0,9 miles.

Erreur sur le relèvement de la pointe, 239° au lieu de 249°, comme on peut le voir sur le plan ci-dessous. Le navire est venu à droite sans attendre d'être au way-point, surtout à cette vitesse, mais cette erreur

sur le relèvement «programmé» de la pointe de Torricella pourrait bien être à l'origine du drame.



A 9h37 pm, le navire se trouve à 1,2 mille nautique de la pointe de Torricella (point au début de la trace en pointillé sur le croquis), vitesse 15,4 kn et commence à tourner pour venir au 334° comme prévu.

A 9h44 pm il se trouve cap sur l'îlot Le Scola au 323° et une distance de 0,3 mille nautique. Que s'est-il passé pendant ces 7 minutes ? Cherchait-on à venir à droite doucement jusqu'à voir la pointe de Torricella au radar au 239° comme prévu ?

Le Cdt Schettino a-t-il pris les commandes (je prends !) trop tardivement ? Peut-être même plus tard que ce qui figure dans le rapport (9h10 pm), trop tard pour apprécier toute la situation. Mais quelqu'un l'a-t-il appréciée ? on peut se le demander.

**WEATHER CONTITIONS ON SCENE ACCIDENT**

«...Northern Tyrrhenian Sea: changeable 3 rotating from north-east and increasing - partly cloudy - good visibility ....»

At 09.00 pm the Monte Argentario weather station records «wind blowing from East-North-East at a speed of 17 knots that intensifies up to 19 knots at 11.00 pm»



Entre 9h37 pm et 9h44 pm, le navire a évolué lentement sur la droite de 40° et parcouru 1,5 nm en venant petit à petit travers au vent. Sept longues minutes pour venir d'une quarantaine de degrés seulement...

Qui s'est soucié pendant ce long laps de temps de prendre un relèvement radar de la pointe de Scola ou un relèvement visuel des feux du port de Giglio ? Qui aujourd'hui sort sur l'aile pour prendre un relèvement ?

Sans doute personne, si quelqu'un l'avait fait, il aurait probablement vu le relèvement rester le même, voire augmenter au lieu de diminuer. Et dans ce cas, on serait venu plus vite à droite pour

ne pas se retrouver dans la fâcheuse position de la figure, mais cap au Nord au moins.

**3. FACTUAL INFORMATION**

**3.1 The Accident**

When the Ship is deemed to be sailing too close to the coast the **SEQUENCE OF SHIP MASTER'S ORDERS** is the following:

- 1) "hard to starboard" and the Ship's bow avoids the shallows;
- 2) "hard to port", but the Ship's stern cannot avoid them

**09.45 pm : COLLISION** between the port side of the hull and the eastern rock of "Le Scola"

- 3) "hard to starboard" and the ship speed reduces instantly up to 8,3 knots, drifting off in headwav, on a headina of 350°



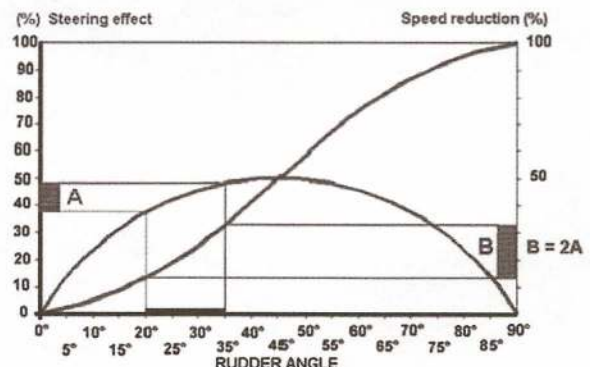
Entre 9h44 pm et la collision à 9h45 pm sur l'enregistrement ci-contre, le navire est encore à 15 kn. Le Cdt a perçu le danger et fait mettre la barre toute à droite. Le skidding (transfert latéral + dérapage de l'arrière) et le vent (15 à 20 nœuds) poussaient vers les rochers. A partir de la position ci-dessus, la suite était comme programmée.

L'avant est passé, mais le navire a touché la roche à l'arrière bâbord.

**2. LE SKIDDING ET L'IMPACT**

**09.44 pm**

- o Manoeuvre still ongoing
- o Ship's position : 42°21'05" N; 010°56' E her bow heading to "Le Scola Reef" - 0,3 mile off the rocks
- o Speed : 16 knots

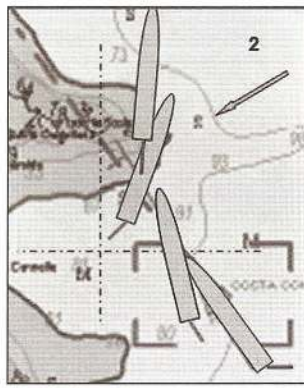
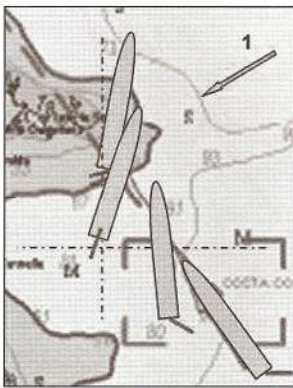
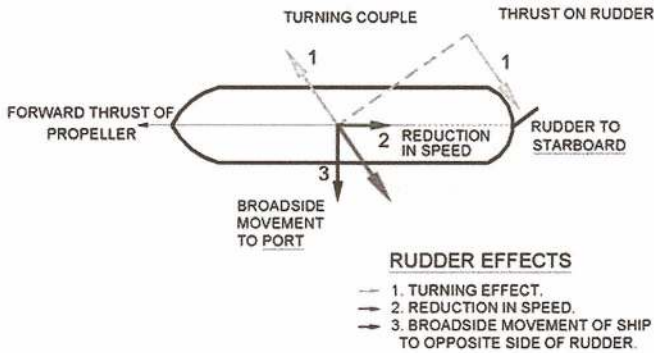


Entre 20° de barre et barre toute, le gain en giration est faible alors que la réduction de vitesse est beaucoup plus significative comme le montrent la photo et le graphe ci-dessus (document Port Revel).

Barre toute à droite le skidding est beaucoup plus important :

La force appliquée sur le gouvernail étant proportionnelle au carré de la vitesse, le transfert latéral du navire est lui-même proportionnel au carré de la vitesse, 15 kn pour le Concordia.

A ce déplacement latéral vient s'en ajouter un autre : le navire ralentit brutalement, travers au vent d'ENE qui souffle à 17 nœuds, le vecteur vitesse fond s'incline davantage vers la côte.

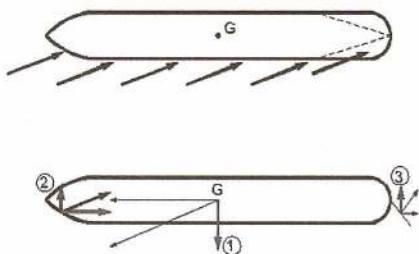


**Croquis n°1** : scénario probable : la barre qui devait être 5 ou 10° à droite (peut-être en automatique contrairement aux affirmations du bord) est mise toute à droite, l'avant ayant paré l'îlot de la pointe de Scola, elle est mise à zéro, puis aussitôt toute à gauche. Pendant cet intervalle de temps, la force centrifuge fait «glisser» le Concordia en bloc latéralement vers le récif, et comme sa vitesse a diminué considérablement, il dérive aussi vers le récif à cause du vent (et du courant selon J.Konrad).

**Croquis n°2, contrôle du skidding** : la giration qui est en cours avec un faible angle de barre de l'ordre de 5° à 10° (?) est accélérée en mettant la barre toute à droite. L'accélération de la giration étant bien engagée la barre est ramenée à 20° avec pour conséquence :

- moins de transfert latéral.
- conservation d'une vitesse élevée, d'où moins de dérive due au vent.

On laisse le navire venir plus à droite que le cap souhaité pour parer le danger d'au moins 10 à 20° avant de mettre toute à gauche et en augmentant les tours machine ... s'il en reste ! En faisant cela, on annule la force centrifuge et par conséquent le glissement latéral vers le rocher.



- When ship steadies up under correcting helm, there is a balance of forces
- ① SIDE MOTION OF SHIP
  - ② TRANSVERSE COMPONENT OF UNDER WATER RESISTANCE
  - ③ TRANSVERSE COMPONENT OF RUDDER THRUST

Sur le croquis ci-contre, la barre a été mise toute à contre et le navire vient de se stabiliser en cap, les forces 1, 2 et 3 font un système équilibré. Si maintenant on met la barre à zéro, les forces 1 et 2 vont continuer à faire

tourner le navire (mémoire de giration), mais surtout le déplacement latéral en bloc n'a pas été annulé, on ne restera pas sur la route espérée (en pointillé): d'où la nécessité de venir davantage à droite en cap d'au moins 10 à 20°.

Dans cette deuxième hypothèse le Concordia serait probablement passé sans toucher.

### 3. Dérive et échouement

Après l'impact :

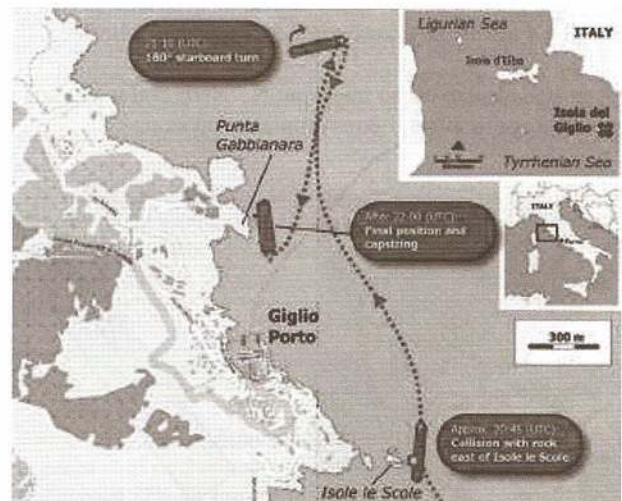
- soit Schettino a fait tout ce qu'il pouvait pour venir poser son navire sur les rochers du bord de gîte, ce qui a évité un chavirage, sans quoi il y aurait eu beaucoup plus de victimes, cela laisse supposer que l'on a pu se servir du ou des propulseurs d'étrave.
- soit comme certains le suggèrent, le navire a passé seul le lit du vent puis a ensuite dérivé vers la côte où il s'est définitivement couché, un miracle...



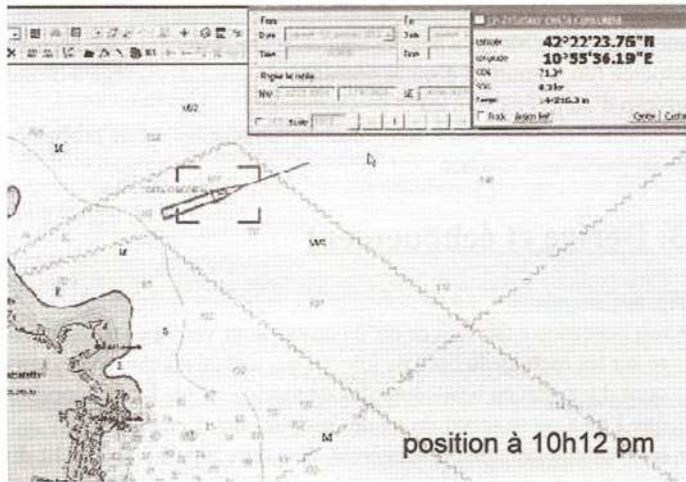
Entre l'impact sur l'îlot de Scola à 9h45 pm et la position repérée à 10h12 pm où le Concordia est presque stoppé (0,3 kn au 71° sur le fond), les écarts en latitude (1,3' vers le nord) et longitude (0,4' vers l'ouest) montrent une route fond suivie vers le nord.

En surface il a fait une sorte de lacet, d'abord grosse embardée à gauche (barre toute à gauche + effet de coussin à l'arrière + impact), ensuite avec barre toute à droite juste après l'impact pour corriger l'embardée à gauche. La vitesse décroît de façon spectaculaire.

3) "hard to starboard" and the ship speed reduces instantly up to 8,3 knots, drifting off in headway, on a heading of 350°



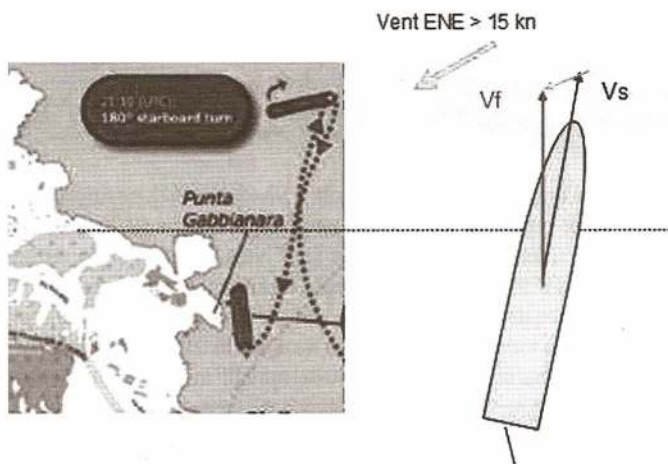
Le tracking ci-dessus (issu du rapport) montre assez bien la route suivie entre ces 2 positions à vitesse moyenne de 3,3 kn. A 10h12 pm il me semble peu vraisemblable de se trouver à cet endroit en ayant passé le lit du vent ENE. sans l'aide d'un propulseur latéral, comme beaucoup l'ont suggéré, dont John Konrad (voir gcaptain.com).



position à 10h12 pm

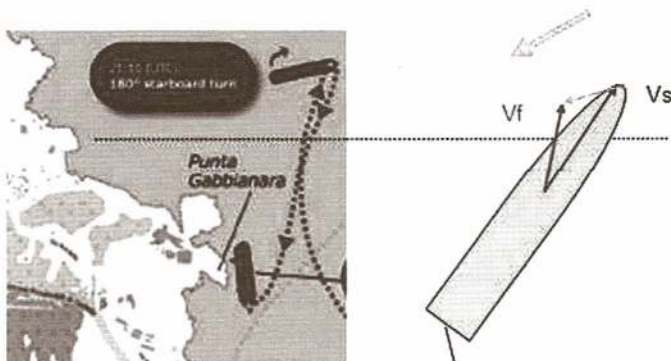
**Ship's position at 10.11 pm**

- steady (0.3 knots)
- 42°22'24"N 010°55'36"E
- starting to drift and to list her bow to starboard, south-westward due to the combined influence of the north-east wind and the helm hard to starboard.

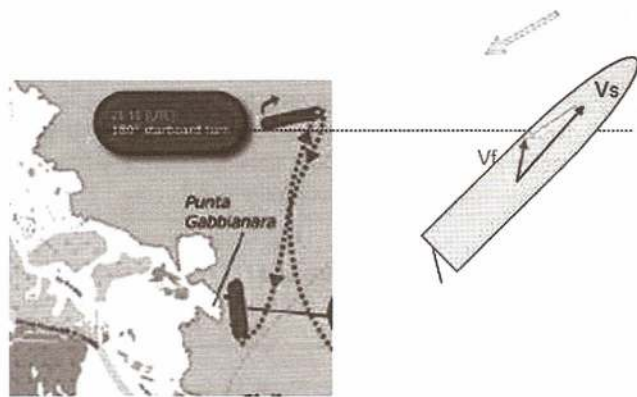


L'embarquée à gauche étant enrayée, le navire vient encore un peu à droite grâce à un très faible restant de gouverne (il doit rester à peine 3 à 4 nœuds de vitesse propre) et grâce à l'auloffée.

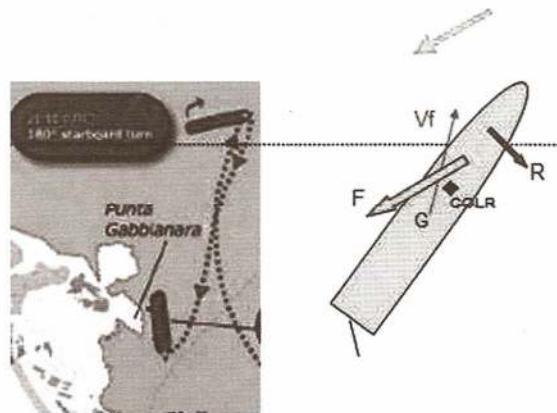
A ce stade le cap est au mieux au N - NNE et il y a moins de 2 longueurs à courir avant d'être complètement stoppé.



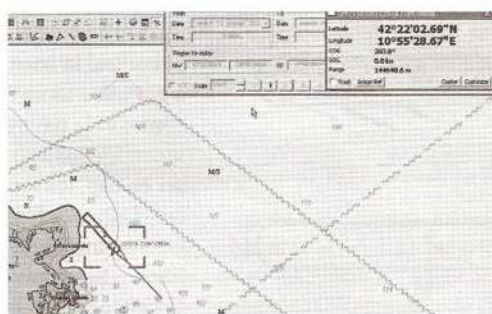
Le navire tel un voilier a fait du «près», sa vitesse continue de diminuer, il y a moins d'une longueur à courir avant d'être complètement stoppé.



En approchant le lit du vent, il reste une très faible vitesse fond vers le nord. La vitesse surface est très faible, moins d'un nœud, le gouvernail est totalement inefficace.



En supposant que le navire ait atteint cette position, il faut voir que la résistance de carène est devenue très faible, alors que dans le même temps le centre de voilure s'est déplacé vers l'avant : le moment total fait plutôt abattre le navire, comme on le voit sur ce navire amarré qui reçoit le vent sur l'épaule avant tribord.

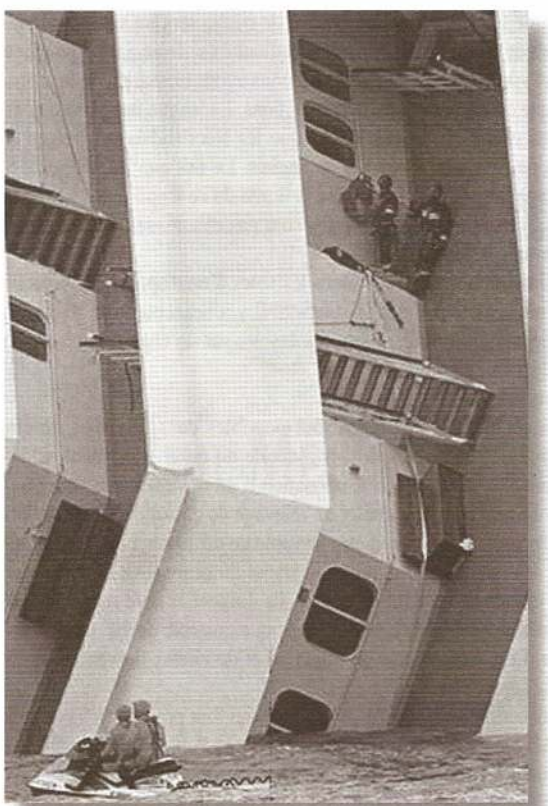


Le Concordia dérive SSW et s'échoue à 22h58 soit environ 45mn après avoir passé le lit du vent et en ayant parcouru l' vent de travers en suivant une route fond SSW.

Je ne me souviens pas avoir vu un navire sans vitesse franchir tout seul le lit du vent.

#### 4. La gîte

TIME	EVENT	HEELING	EVIDENCE from
09.45 pm	Collision with the Scolo reefs		A.I.S.
09.50 pm	Black-out onboard		Crew
10.36 pm	Ship drifting	05°	Crew
10.44 pm	Ship touches the sea bottom	12°	Patrol boat "G 104"
10.48 pm	General Emergency		Witness ashore
10.55 pm	First lifeboat launched at sea		Patrol boat "G 104"
10.58 pm	Ship grounding	15°	Ship Master
11.37 pm	440 persons still to evacuate	20°	Livorno Coast Guard
00.34 am	Ship master leaves the Ship by lifeboat	70° - 75°	Ship Master



Au moment de son échouement final à 22h58 pm la gîte est de 15°.

A 0h34 am le navire couché sur son côté tribord présente 70° de gîte.

La photo ci-dessus montre deux personnes piégées.

Seul un alpiniste pourrait se déplacer dans de telles conditions.

### 3. FACTUAL INFORMATION

#### 3.1 The Accident

**01.46 am** : Leghorn M.R.S.C intimates the Ship Master to go onboard the Ship and to give an account of the actual situation

## 5. Conclusion

- Suffisance (choix d'une route/manœuvre dangereuse),
- négligence (appréciation de la dérive, contrôle de la trajectoire),
- manque de formation (réaction inappropriée):

### UN COCKTAIL DRAMATIQUE.

Dans un monde idéal, la formation continue se composerait des éléments suivants :

1. Entraînement à bord des navires où l'environnement est évidemment réaliste, mais où le temps passé et les risques acceptés sont limités,
2. Entraînement «scolaire» sur les simulateurs numériques où l'eau et les navires sont virtuels mais où l'environnement visuel est suffisamment réaliste pour comprendre la théorie de la manœuvre et s'y initier, pour permettre la formation au «Bridge Resource Management» et à la gestion des situations de crise.
3. Entraînement pratique sur les modèles réduits qui naviguent sur de l'eau bien réelle, dans une troisième dimension sous-marine bien réelle avec toutes les situations inhérentes difficiles à mettre en équations, et avec lesquels on peut outrepasser les limites de sécurité «pour voir», pour développer voire acquérir le «feeling» de la manœuvre. Seul le vent, qui ne peut être mis à l'échelle\*, peut être un facteur limitatif dans certaines manœuvres très fines, mais par ailleurs cela oblige les stagiaires à beaucoup d'attention, d'observation visuelle et d'anticipation. Sur modèle réduit il n'y a pas de bouton «reset»

Ne faisons pas des «marins numériques». Aujourd'hui, avec une tablette, on peut faire le Vendée Globe sans se mouiller, mettre un VLCC à quai les doigts dans le nez, et finalement laisser penser que nos marins ne pourraient être que des avatars.

*Note\** : en similitude, la vitesse est proportionnelle à l'inverse de la racine de l'échelle. A Port Revel tout est au 1/25ème: un navire de 300 mètres réels qui avancerait à 10 nœuds en mer, est modélisé fidèlement par une maquette de 12 mètres qui avancera sur le lac à 2 nœuds seulement. Un vent de 10 nœuds sur le lac équivaut à un vent de 50 nœuds en mer.

*Le temps du lac est aussi racine de l'échelle : la manœuvre d'entrée et mise à quai d'un pétrolier qui prendrait 1h ne durera que 12 minutes sur le lac...une journée de 6h de «training» en vaut 30 !*

*Les ordres du pilote à l'homme de barre et au capitaine du remorqueur sont les mêmes qu'en réalité, sauf qu'ils se succèdent 5 fois plus vite : on n'a guère le temps de réfléchir ou d'hésiter et l'entraînement à la manœuvre en est d'autant plus instructif ... et intensif.*

<http://www.ifsma.org/tempannonce/CostaConcordia.pdf>

<http://www.portrevel.com/>

<http://gcaptain.com/gcaptains-john-konrad-narrates-the-final-maneuvers-of-the-costa-concordia-video/>

**B. GILAND**  
Février 2013

# A propos de l'ARTICLE du PROFESSEUR JM AUZON

## «FAUT-IL CHANGER LA RÈGLE 19 ?»

*Le commandant J-F. Le Gall, pilote hauturier, nous fait part de ses réflexions sur la règle 19 du Règlement pour prévenir les abordages en mer.*



La définition de la « faible visibilité » de la règle 3.1 ne couvre pas tous les cas où la visibilité est réduite. La démonstration est très claire. Cette notion de visibilité réduite a t'elle encore un intérêt.

La puissance lumineuse réglementaire et la taille des marques de jour sont manifestement trop faibles. Comment distinguer des feux avec un arrière-plan lumineux, ce qui est largement le cas à l'approche des ports.

La règle 17 n'est pas assez précise. Elle donne trop de place à l'appréciation du chef de quart. De nombreux pilotes hauturiers, dont je fais partie, développent une stratégie pour éviter les situations rapprochées bien en amont de la visibilité oculaire.

La veille auditive comme la diffusion des signaux phoniques n'ont plus beaucoup de réalité sur de nombreux navires. Toutes les passerelles des gros PC de la société Evergreen, pour ne citer qu'elle, sont fermées. L'armement des gros navires ainsi que la gestion des temps de repos ne permettent pas la mise en place d'une veille auditive effective.

La proposition du professeur Auzon d'étendre le champ d'application de la règle 19, modifiée pour la rendre moins elliptique et plus actuelle à tous les cas de visibilité et à tous les navires, est tout à fait intéressante, elle a le mérite de rapprocher les règles avec visibilité et les règles sans visibilité. Mes nombreuses traversées en Manche et mer du Nord ne m'ont pas permis de distinguer une « attitude » différente des navires avec ou sans visibilité.

Cette défiance dans les règles au sujet des moyens radar, et par extension à l'AIS et la carte électronique qui sont de plus en plus fiables et performants, est tout à fait anachronique. Ces outils sont absolument indispensables quelles que soient les conditions de visibilité.

Les avions de ligne atterrissent aux instruments depuis longtemps en toute sécurité (ILS). En 2006 le Jean LD que je commandais a été piégé par une nappe de brouillard épais peu avant le passage des jetées du port de Rotterdam. Nous avions dépassé le point de non-retour. Nous avons donc décidé avec le pilote de progresser et d'accoster «aux instruments». Nous avions à notre disposition la cartographie et le système DGPS du pilotage de Rotterdam parfaitement initialisé ainsi que de 2 radars en parfait état de marche. Les manœuvres d'accostage ont commencé « aux instruments » et nous n'avons aperçu nettement le quai qu'à 5 / 10 mètres de celui-ci.

Je trouve que la proposition du professeur est extrêmement séduisante. A priori j'y adhère complètement. Je n'ai pas encore trouvé les situations où elle serait inopérante.

Les voiliers actuels sont très manœuvrants. Quant à ceux du passé, les quelques navires école restant, ils pourraient avoir la marque navire à capacité de

manœuvre restreinte. A propos des voiliers, même si l'installation d'un radar est hors de proportion, un équipement AIS leurs permet de voir et d'être vus, même par mauvais temps, quand les retours de mer saturent les écrans. Le prix d'un équipement AIS est tout à fait raisonnable.

Concernant les navires en train de pêcher : il est vrai qu'il y a un manque de sérieux manifeste de la part de certains pêcheurs concernant l'utilisation de leurs feux et marques de pêche. Heureusement nous avons l'AIS qui nous permet de les identifier. Les navires de pêche sont un vrai souci pour tous les officiers de quart. Notre principale difficulté est de ne pas pouvoir prévoir leurs route et vitesse. Le seul moyen que nous ayons trouvé est de les contacter pour avoir une confirmation de leurs intentions. La langue française doit être utilisée avec les pêcheurs français tandis que les Néerlandais les Belges et les Allemands peuvent être contactés en anglais. Le fait que les pêcheurs français ne comprennent pas l'anglais donne la limite du concept.

Les communications VHF ne sont pas encore, selon les règles, un moyen d'éviter une collision.

L'interdiction de pêcher dans les voies d'un dispositif de séparation de trafic ne me semble pas être la solution. Il y a beaucoup trop d'emplois liés à la pêche. Selon une étude récente un emploi sur un chalutier génère 4/5 emplois à terre.

### MA SUGGESTION :

La pêche et le chalutage sont possibles dans les voies de circulation à condition de suivre la direction générale du trafic en gardant autant que possible son cap et sa vitesse. L'utilisation d'un flash sur tout l'horizon permettra au navire de pêche de signaler un relevage de chalut et/ou une variation de cap et/ou de vitesse. Il pourrait être possible de déclencher un signal visible sur les radars des navires à proximité (un signal du genre SART). Pour les navires de pêche traversant en train de pêcher, ils doivent le faire sans changer de cap et de vitesse avec un angle aussi proche que possible de 90° tant qu'ils sont dans la voie. Les changements de direction et de vitesse doivent avoir lieu dans la zone de séparation.

Nous aimons beaucoup les patrons qui font précéder le nom de leur navire sur l'AIS du suffixe F/V, exemple : F/V Bara Pemdez.

Quand vous conduisez un porte-conteneurs de plus de 10.000 EVP à 23 ou 25 nœuds il est indispensable de « pré-voir » au sens littéral du terme. Tous les « targets » doivent être analysés pour manœuvrer le plus tôt possible et éviter toutes les situations rapprochées. Dans ce cadre il n'y a pas de différence entre une situation avec visibilité et une situation sans visibilité. Dans la plupart des cas, les manœuvres sont décidées bien avant que nous ayons distingué avec les yeux le navire qui nous préoccupe.

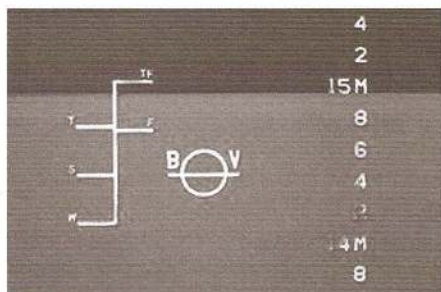
En tout état de cause il est important de mettre les nouveaux règlements en rapport avec les moyens de détection (de pré-vision) à notre disposition. Tâche ardue surtout pour une génération qui a transformé les passerelles en fabrique d'évidences (il y a des boîtes noires sur les navires qui font très bien le boulot) avec remplissage de « check-lists » de tout ordre transformant nos officiers en paperassiers. J'ai même vu à bord d'un navire une check-list de check-lists. Les check-lists liées strictement à la conduite du navire ont leur place en passerelle pendant la navigation à l'exception de toutes les autres.

Vous savez tous que le pilotage d'un gros navire en Manche demande une attention constante pour interpréter les renseignements du radar, de l'AIS et de votre position sur la carte électronique sans oublier votre vision oculaire de la situation. Je trouve notamment inutile voire dangereux de reporter sur une carte papier un point tous les quarts d'heure à l'approche des ports. Nous avons assez de moyens fiables pour vérifier notre position sans quitter notre poste de travail.

*Cdt J-F LE GALL*

# SOUVENONS-NOUS DE SAMUEL PLIMSOLL

Traduction libre par le Cdt Philippe Sussac de l'article "Plimsoll's fight to draw the line", i3 magazine, www.jepesen.com/i3



La vie du marin Britannique était périlleuse au 19<sup>e</sup> siècle. Environ un sur cinq périssait en mer, et entre 1861 et 1870, 5.826 navires furent perdus au large des côtes anglaises. Un inspecteur des prisons, dans l'Angleterre du Sud-Ouest, a signalé qu'environ neuf prisonniers sur douze étaient des marins ayant refusé d'appareiller sur des navires non sûrs ou avec trop peu d'équipage.

En 1867, S. Plimsoll, membre du Parlement (élu de Derby) assista à un colloque sur la sécurité des navires. Intéressé par la question, il poursuivit des recherches qui lui montrèrent que la situation était plus grave encore qu'indiqué. Il commença une campagne active contre les navires trop chargés ou dangereux ("navires cercueil"), et pour des inspections régulières et obligatoires, qui lui valurent d'être connu comme "l'ami du marin".

Né en 1824, il a eu très tôt (1840) à prendre

la charge de sa famille. Après une activité de marchand de charbon et l'achat d'une maison, il s'est rapproché des mouvements agissant contre la poursuite de profits sans tenir compte de la misère des pauvres. Il a travaillé sur les textes juridiques du travail. En 1867, il est élu à Derby au parti libéral, défendant les idées du libre commerce, de réforme financière et de lutte contre la corruption. Une activité multiple l'amène à inventer un procédé bon marché pour la détection du gaz de mine, un procédé d'émaillage, un procédé pour filtrer la bière, un parapluie de poche....

En 1870, il saisit l'idée d'un armateur, J. Hall : une marque permanente "ligne de charge" à peindre sur la coque des navires, comme limite de sécurité légale d'enfoncement maximum. La campagne correspondante lui valut des louanges et des critiques violentes, un livre "Our Seamen" (1872) eut beaucoup de succès, et une commission royale en recommanda l'application. Il était ouvertement hostile au Premier ministre B. Disraéli et le 22 juillet 1875, la proposition de loi sur la ligne de charge fut repoussée (principalement du fait du grand nombre d'armateurs au Parlement). La chronique raconte que Plimsoll, en rage, a frappé en pleine face le "speaker" et a traité les opposants de "vilains" (sans doute une des rares fois où on en est venu aux mains au Parlement britannique). Malgré une opposition résolue, il continua sa campagne et, en 1876, un "Act" fut

adopté et la marque apposée sur les premiers navires britanniques.

Plimsoll fut réélu à Derby en 1880 mais se retira en faveur de W. V. Harcourt qu'il pensait mieux placé pour défendre les intérêts des marins. Il fut longtemps président honoraire du syndicat des marins. Toujours éclectique, il se rendit aux États-Unis pour lutter contre le ton péjoratif au sujet de l'Angleterre dans les livres scolaires. Il est mort en 1898 dans le Kent.

Bien que le Merchant Shipping Act de 1876, ait rendu obligatoire la marque, sa position exacte n'a été fixée par la loi qu'en 1894. En 1906, les navires étrangers en escale en Grande-Bretagne devaient l'avoir. C'est vers cette époque que le terme de "ligne de Plimsoll" fut généralisé. Une première Convention internationale sur les lignes de charge fut établie en 1930.

Aujourd'hui, l'ICLL (International Convention on Load Lines) est une Convention OMI applicable à tous les navires assurant un trafic international. Elle définit les tirants d'eau maximum suivant les conditions de navigation. Tous les marins connaissent le "disque de Plimsoll", cercle barré horizontalement avec la marque de la société de classification et les lignes T, S, W, WNA et F, TF. Un mémorial sur l'appontement Victoria, sur la Tamise, conserve la mémoire de Samuel Plimsoll.

## TERMES EN USAGE DANS LA MARINE MARCHANDE EN GÉNÉRAL ET À LA COMPAGNIE EN PARTICULIER (SUITE)

(À NE PAS LAISSER ENTRE TOUTES LES MAINS...)

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

**Contrebordier** : rien à voir avec un contrebandier mal orthographié, il s'agit d'un navire naviguant en sens contraire.

**Corde** : il n'y a qu'une seule corde à bord, celle de la cloche ! Cette mise à l'index du mot « corde » vient du temps où l'on pendait encore les mutins haut et court.

**Corps** : En langage d'assurance, désigne le navire lui-même, par opposition à ce qu'il transporte (la marchandise). Rien à voir donc avec les corps des marins, notamment dans l'expression « navire perdu corps et biens », qui signifie

la perte du navire et de sa cargaison. Autrefois, l'équipage comptait pour bien peu de choses...

**Couleurs** : le pavillon national. On doit « amener les couleurs » à 20h (heure lé-gale) sauf si le soleil se couche plus tôt, auquel cas on doit affaler le pavillon national au crépuscule. L'étiquette interdit, en effet, de porter les couleurs de nuit. Le lendemain ce même pavillon doit être envoyé à 08h, même si l'aube n'est pas encore en vue... Cette règle stricte est surtout pratiquée dans la MN.

**Coup de ballast** : mouvement brutal du navire qui tousse (cogne à la lame) dans le mauvais temps.

**Coup de canif (donner un coup de canif dans le contrat)** : cela arrive parfois en escale, le marin se comportant alors en célibataire géographique.

**Coup de biniou ou coup de violon** : rappel à l'ordre ou réprimande sévère.

**Coup de tabac** : belle tempête.

**Coup de trique ou coup de pen-baz** : mesure disciplinaire (voir aussi sac).

**Coup de sifflet bref** : se dit d'un événement trop rapide, par exemple, d'une escale qu'on aurait souhaitée plus longue...

**Courbe du chien** : cette manœuvre d'anticollision consiste à éviter un navire prioritaire en gardant le cap sur son cul jusqu'à ce qu'on ait rejoint le cap initial ce qui fait perdre le minimum de temps tout en conservant la distance de passage minimum (dit CPA).

**Couteau** : c'est bien connu, un marin «ne sort jamais sans sa bite et son couteau». (On devrait dire "ne sortait").

**Crasse de meule** : bon à rien.

**Cravate** : morceau d'aussière qui servait à s'amarrer sur coffre, notamment à Port-Saïd. On ne la récupérait jamais...

**Cuisses (ou couilles) propres (ne pas avoir les)** : avoir quelque chose à se reprocher...

**Culer** : un célèbre Commandant sur le non moins célèbre Marion-Dufresne avait répondu lors d'une manœuvre d'accostage à un lieutenant l'informant que le navire reculait : «Lieutenant, les chevaux reculent, les pédés s'enculent, mais un bateau... cule !». Tout cela devant les passagers médusés, car il n'y avait pas de talky-walky à l'époque et les ordres passaient par haut-parleur !

**Deck Tennis** : encore une spécificité purement MM. Il s'agissait de se lancer un anneau de caoutchouc par dessus un filet de volley-ball. Les points étaient comptés comme au tennis. Le jeu n'était pas aussi simple qu'on pourrait le croire !

**Défense** : ballon amortisseur entre la coque et le quai. Ne joue pas toujours son rôle.

**Dégagé (le)** : la fin de la journée de travail...

**Délégation** : il s'agissait de la somme d'argent qui était versée à la famille chaque mois, avant que le reste de la solde ne soit payé à bord (c'était la partie réservataire en quelque sorte). N'existe plus depuis la mensualisation des salaires.

**Démâté** : raide saoul !

**Dépôt** : situation du navigant sans embarquement en fin de congés. Toujours apprécié mais rare, et transformé depuis quelques années en «congé à valoir» !!

**Dératisation ou encore stage de voile** : cure de désintoxication alcoolique.

**Desiderata** : mot magique désignant les souhaits de débarquement de l'équipage et qui marque un tournant psychologique dans le voyage lorsqu'on les envoie à l'Armement et, surtout, lorsqu'on reçoit ensuite la relève (liste des remplaçants).

**Desserts en bois** : voir fruits en bois.

**Deuxième de bordée** : marin suppléant destiné à venir en renfort du timonier de quart, ce qui permettait soit de renforcer la veille, soit de partager quatre longues heures de barre (dans le canal de Suez par exemple) ou, aux arrivées au port, aller dessaisir les ancres, disposer l'échelle de pilote, accueillir celui-ci à son embarquement, etc.

**Dose de bosco** : dose d'alcool à assommer un mort.

**Droit de cuissage** : ce droit légendaire médiéval est attribué un peu abusivement aux capitaines !

**Droiture (aller en)** : le plus court chemin pour aller d'un point à un autre... ce qui ne signifie pas forcément la ligne droite. (Ce terme est utilisé également dans la terminologie douanière).

**Drome** : ensemble des dispositifs installés à bord pour le sauvetage (rien à voir avec le département homonyme). La drome est déterminée par le nombre maximum de personnes prévues embarquer à bord.

**Dropper** : faire dropper quelqu'un c'est le faire marcher à la baguette. On dit aussi qu'il «file quinze nœuds».

**Duc d'Albe** : bollard isolé sur un pylône de maçonnerie au milieu du plan d'eau, dénommé ainsi en souvenir du duc qui utilisait ce système avec ses prisonniers comme défenses.

**Échouement** : s'échouer involontairement, par opposition à l'échouage (par exemple en cale sèche), qui lui, est un acte volontaire.

**Élingue carrée** : désigne une bâche en toile plastifiée servant à hisser des colis divers...

**Embouquer (ou engainer) un chenal** : emprunter un chenal.

**ENIM (Établissement National des Invalides de la Marine)** : caisse de retraite des gens de mer. Ce régime spécifique datant de Colbert, initialement créé sous le nom d'«Établissement Royal des Invalides de la Marine» a été institué par l'édit de Nancy le 22 septembre 1673.

**En pied (être en pied sur...)** : être attaché à un bateau ou à une ligne de navigation.

**Équipage** : désigne tantôt l'ensemble des personnes embarquées sur le navire (à l'exception des passagers et du Capitaine, celui-ci ayant un statut à part), tantôt le seul personnel d'exécution.

**Erre** : vitesse du navire sur l'eau. Courir sur son erre c'est garder encore un peu de vitesse après avoir stoppé la machine. Ceux de la Transat se souviennent de ce pilote antillais ayant eu la répartition suivante lors d'une manœuvre :  
- Stoppez la machine.  
- La machine est stoppée.  
- Stoppez encor 'un 'ti peu ! - Euh... vous êtes sûr que vous êtes le pilote?  
- Ah non, c'est mon frère qui est pilote, mais il assiste à un mariage. Aujourd'hui c'est moi qui le remplace...

**Escarbilleur** : (souvenir de la chauffe au charbon) plat destiné à recueillir les déchets sur la table.

**Escargot** : petit ventilateur électrique portatif.

**Étagère à bibelots** : la Passerelle.

**Étaler** : raidir une aussière pour arrêter le mouvement du navire (en manœuvre), faire face au mauvais temps... mais aussi arriver à surmonter une tâche...

**Étalons (présentation des)** : pot de bienvenue aux passagers (et passagères), offert par le Commandant en début de traversée, et au cours duquel il leur présente l'état-major.

**Étiquette navale** : ensemble des règles de courtoisie régissant la police des pavillons, les bons usages vis-à-vis des ports ou navires rencontrés, etc.

**Éventail (faire l')** : «balancer» alternativement la barre tout d'un bord puis de l'autre, pour «freiner» le navire quand on arrive un peu vite à la station pilote par exemple.

**Éviter** : tourner sur place et non éviter les (toujours trop nombreux) écueils de la navigation.

**Existants (les)** : quantités de combustible à bord à un moment donné.

**Faire son trou** : couler !

**Faire de l'eau** : avoir quelques problèmes de santé mentale.

**Faire tête** : ce n'est pas bouder mais crocher l'ancre après avoir mouillé (jeté) celle-ci.

**Faites ça bien qu'on soit pas em...** : expression très courante de la part des chefs de service !

**Faites marcher** : code des maîtres d'hôtel pour lancer la cuisson ou la préparation des plats.

**Fascicule** : le livret professionnel maritime du marin de commerce.

**Fatras (vendeurs de)** : canotiers du Canal de Suez.

**Faubert (avec un « a »)** : tresse de coton servant au nettoyage. Lorsque le faubert est emmanché (pour le lavage des ponts) on l'appelle une vadrouille.

**Fayots** : les gars de la Royale.

**Femme** : autrefois une femme à bord était considérée comme pouvant porter malheur (Yves de Kerguelen en a fait la triste expérience). Leur présence est maintenant devenue une réalité incontournable sur les navires. Quant à celles rencontrées en escale, si l'on vous dit d'un air narquois «ah oui, une femme dans chaque port !...», il suffit de répondre «je ne sais pas, je n'ai pas encore fait tous les ports !», ce qui clôt la conversation. Ce dicton populaire est certainement la plus grosse ânerie que l'on peut entendre à propos du métier de marin. Voir aussi bigame.

**Feuille rose** : le célèbre formulaire CGP 102 des Affaires Maritimes en cas d'accident ou maladie.

**Ficelles** : les amarres (par dérision car ce terme est fondamentalement anti-maritime).

**Figure et Noix** : surnom d'une société de restauration dunkerquoise qui a affamé les équipages durant de longues années.

**Filer quinze nœuds** : obtempérer aux ordres sans discuter. Voir aussi dropper.

**Fleuve** : les marins ne connaissent pas le terme de fleuve mais seulement des "rivières". En venant du large, ils remontent la rivière de Santos, la rivière de Nantes ou la rivière de Bordeaux, etc.

**Foc (pédé comme un)** : car le foc prend le vent par l'arrière... Rien à voir avec le phoque !

**Force (la force)** : mélange d'huile et de piments, dit aussi Pili-Pili.

**Fortune** : mis à part son sens désignant une voile (la misaine carrée d'une goélette), la fortune est plus généralement associée au sort, heureux ou malheureux, réservé à un navire. La fortune de mer est plutôt un événement fâcheux dû aux périls de la mer. Le terme bonne fortune ! est un souhait de traversée heureuse, comme bon vent !

A suivre...

Cdt Gilles FOUBERT

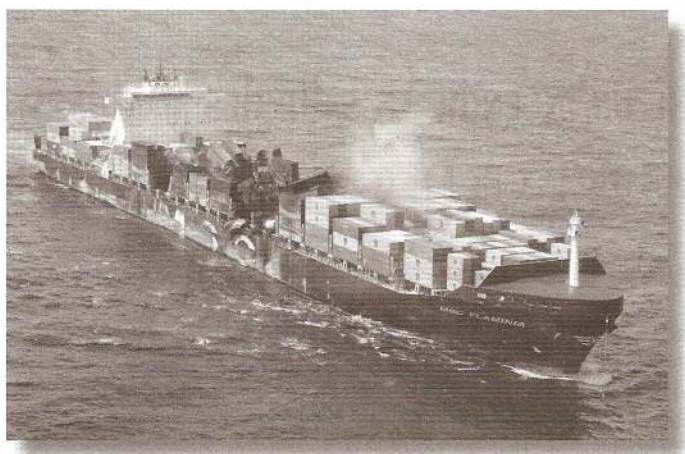
# GESTION DE L'ACCIDENT DU MSC FLAMINIA

## PAR LES PRÉFECTURES MARITIMES DE L'ATLANTIQUE ET DE LA MANCHE

*Lors de l'accident du MSC Flaminia, la communication médiatique se limitait essentiellement à des observations spectaculaires et à des communiqués de presse ne donnant que des vues partielles de la situation. Rien de mieux pour alimenter de sévères inquiétudes issues des naufrages de l'Erika et du Prestige.*

*Le Commandant Ardillon, président de l'AFCAN, a rencontré à ce sujet les autorités de la Préfecture Maritime de Cherbourg, qui nous ont adressé un document explicatif permettant d'éclairer nos adhérents sur la gestion étatique de cet évènement de mer.*

*Il n'en reste pas moins que le MSC Flaminia était un bon navire, qui a sagement attendu que tout le monde se mette d'accord pour le mettre à l'abri. Le problème de la rapidité d'accès à un refuge reste donc toujours posé, ainsi que celui du contenu des conteneurs et de la responsabilité des personnes qui autorisent leur embarquement à bord des navires.*



Photographie prise par un aéronef de la marine nationale le 22 août 2012

L'assistance portée au navire «*MSC Flaminia*», les modalités de traitement de son remorquage et de son accueil dans un port européen ont constitué une expérience exceptionnelle pour les préfectures maritimes de l'Atlantique et de la Manche et de la mer du Nord, qui ont eu à traiter cet événement en liaison avec plusieurs États de l'Union européenne.

### PRISE DE DÉCISION ET RESPONSABILITÉ

Il faut souligner l'importance de la phase de recueil d'information, préalable obligatoire lorsqu'il faut décider de la destination à donner à un navire en difficulté. En l'absence de certitudes sur l'état de la poutre navire, de sa navigabilité et de sa dangerosité, il n'était pas certain que la meilleure option résidait dans la mise à l'abri rapide au mouillage ou dans un port.

Le Salvage master a produit son plan d'action trois semaines après le début de l'incident ; un délai similaire a été nécessaire à la société de classification pour fournir un rapport sur l'intégrité structurelle du «*MSC Flaminia* ». Le rapport de dangerosité de la combustion de la cargaison n'a, lui, été fourni qu'après deux semaines. On comprend aisément que ces délais cumulés ont inéluctablement produit un effet domino pour les prises de décisions étatiques.

Ils s'expliquent par les conditions propres à l'évènement lui-même, (incendie difficile à maîtriser rendant les données d'analyse du risque d'explosion et de résistance de la structure incomplètes), ainsi que par les conditions météorologiques particulièrement difficiles rencontrées pendant plusieurs jours. Les premières investigations à bord n'ont pu être conduites qu'à partir du 6 août.

Pour compléter les rapports et corroborer les analyses de SMIT, la préfecture maritime de l'Atlantique, en coordination avec la Grande-Bretagne, a pu déclencher des vols de reconnaissance et de surveillance maritime et acquérir des images. La capacité de surveillance maritime aérienne est primordiale pour le renseignement de l'autorité maritime. Celle-ci a été compliquée par l'éloignement du navire lors du déclenchement du sinistre (900 nautiques). Les informations provenant des survols des aéronefs français puis britanniques (principalement) ont été échangées en temps réel et mises ensuite à disposition des autorités allemandes. La France est le seul État disposant aujourd'hui de moyens aériens à long rayon d'action pour la surveillance en haute mer.

A la mi-août, la situation du navire s'est grandement améliorée. Il n'y avait plus a priori de danger réel immédiat aux abords du navire, cependant un panache de fumée s'échappait toujours du «*MSC Flaminia*». Le feu était circonscrit, le danger d'explosion de certains conteneurs restait probablement résiduel. La gîte était ramenée à 2,5°. En conséquence, la décision de poursuivre le combat contre l'incendie et de réduire la gîte en laissant le bâtiment au large avait porté ses fruits. Cela a permis, à terme, au «*MSC Flaminia*» de rallier son port de destination, facilitant les opérations d'accueil à quai sans passer par un mouillage préalable en baie abritée et exposer ainsi des populations littorales alors que la situation n'était pas stabilisée.

### MISE À L'ABRI OU ACTION EN MER

Il convient d'être vigilant sur l'interprétation de la réglementation en vigueur relative à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance.

Tout d'abord, la procédure de traitement d'un évènement en mer n'a pas pour objectif de conduire à tout prix un navire dans un port. Lorsque l'autorité maritime considère qu'il s'agit de la meilleure posture au regard des éléments à sa disposition afin d'assurer la sauvegarde des personnes, de l'environnement et des biens, le choix de laisser un navire en mer est bien prévu par l'instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 qui décline les Directives européennes 2002/59 et 2009/17 en droit français.

Laisser temporairement un navire suffisamment éloigné des côtes est une stratégie de gestion du risque quand ce dernier est estimé supérieur à celui que l'on peut faire supporter à la population ou à l'environnement. Ce fut la stratégie des États côtiers jusqu'à la stabilisation du «*MSC Flaminia*», à la mi-août.

En outre, la procédure n'a pas pour objet de mettre à l'abri tous les navires rencontrant des difficultés. Elle concerne principalement ceux qui sont en situation d'extrême détresse, qui présentent clairement un risque de naufrage ou de pollution majeure. A la mi-août, le «*MSC Flaminia*» n'était plus en détresse, le risque de naufrage, de pollution maritime ou d'atteinte à la vie humaine étant devenu quasi nul.

## NIVEAU ÉLEVÉ DE COORDINATION INTERNATIONALE

Les États directement concernés sont entrés très tôt en contact et se sont investis de manière pro-active dans la gestion de cette crise. Le rôle du SOSREP(1) et de son équipe a été majeur, tant dans sa fonction de coordination que pour l'échange d'informations vers les États côtiers.

Une étroite collaboration s'est mise en place entre les autorités maritimes françaises et britanniques ; elle s'est traduite par une surveillance aérienne alternée du navire, seul moyen d'avoir une information directe, objective et externe pour croiser les informations en provenance de SMIT Salvage.

La constitution d'une équipe d'évaluation internationale a complété utilement l'information des États devant lesquels le navire devait transiter et celle de l'État d'accueil.

## AUTORISATION DE TRANSIT / ACCUEIL DU NAVIRE AU PORT

La France a fixé très tôt les conditions auxquelles elle subordonnait le transit et éventuellement l'arrêt temporaire du « MSC Flaminia » dans ses eaux. Les autres États côtiers ont eux aussi adhéré à ces conditions ce qui a permis d'accélérer le règlement de la crise.

Le 15 août, l'État du pavillon (Allemagne) a annoncé, par le biais de l'Havarie Kommando, l'acceptation du navire sans condition dans un de ses ports et en a donné confirmation officielle le 21 août.

Sur demande de l'Allemagne, une équipe d'évaluation composée de membres britanniques, français et allemands a pu monter à bord le 28 août.

Après exploitation de son rapport d'analyse par les différents États côtiers, le convoi a commencé son transit vers Wilhelmshaven le 3 septembre.

Au bilan, les autorités maritimes françaises considèrent que cette crise, à cinétique lente, a fait l'objet d'un traitement réellement diligent compte tenu des informations mises à leur disposition et soulignent que l'implication continue du SOSREP comme autorité générale de coordination a été très précieuse. L'attitude et l'implication de la France dans le traitement de cette crise ont toujours été entières, claires, rapides et coordonnées.

*La Préfecture Maritime de Cherbourg*

(1) Lors du déclenchement du sinistre, le navire était situé en zone de responsabilité britannique. Le SOSREP (Secretary of State Representative) est l'autorité compétente pour l'assistance aux navires en difficulté dans toutes les eaux sous responsabilité du Royaume-Uni.

# UNE FUITE D'HUILE HYDRAULIQUE DÉCLENCHE UN INCENDIE EN SALLE DES MACHINES.

TRADUCTION LIBRE DE MARS 2013/2 PAR LE Cdt J.F. GICQUIAUD.



Vue de la fumée quand l'équipe incendie commença à éteindre le feu.

## Les faits :

Sur un pétrolier, en cours de traversée, l'alarme incendie a soudainement retenti. Au même moment l'équipage machine a vu des flammèches et de la fumée qui montaient de la partie arrière du collecteur d'échappement et des culasses du moteur principal. Après avoir éteint l'incendie, les mécaniciens ont constaté que le système hydraulique des pompes cargaison avait fuit depuis une bride du tuyau de trop-plein, située exactement au-dessus de la plateforme des culasses du moteur principal.

## Résultat de l'enquête :

Au port précédent, lors du déchargement, un moteur de pompe hydraulique immergée de cargaison avait mal fonctionné. Lors de la préparation des tra-

voux de réparation, un mécanicien avait fermé sur le tuyau de trop-plein la vanne située avant la caisse de service principale sans purger la tuyauterie.

En raison de la pression résiduelle dans la tuyauterie, la bride de connexion, dont le boulonnage était desserré, se mit à fuir et une fine pulvérisation d'huile hydraulique commença à retomber sur les surfaces chaudes du dessus du collecteur d'échappement et prit feu quand la température d'auto-inflammation fut atteinte.

## Cause fondamentale / facteurs contributifs :

### PROGRAMME DE TRAVAIL INADÉQUAT :

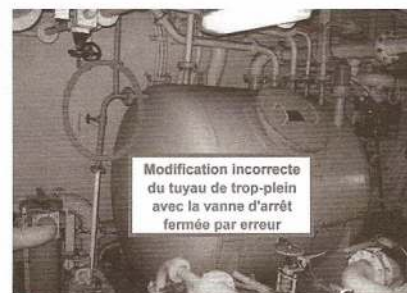
La tuyauterie n'avait pas été purgée avant la fermeture de la vanne se trouvant avant la caisse de service principale.



Joint à bride sur le tuyau de trop-plein avec les écrous desserrés, situé au-dessus de l'arrière du collecteur d'échappement du moteur principal.

### PLAN DE MODIFICATION INADÉQUAT :

Le circuit hydraulique avait été modifié quelques années auparavant afin de connecter avant la caisse principale une tuyauterie secondaire conduisant à un système annexe de filtrage d'huile. Une vanne d'arrêt



Vue de la caisse de service principale avant l'action corrective.

avait été installée avant la connexion sans que les risques aient été évalués correctement.

### COMMUNICATION DÉFAILLANTE :

Le mécanicien qui avait fermé la vanne omit d'en informer les autres mécaniciens.

## Actions correctives/préventives :

L'équipage du navire a démonté la vanne d'arrêt du tuyau de trop-plein, et le circuit a été à nouveau modifié afin de s'assurer que le circuit annexe de filtration soit indépendant de la tuyauterie de trop-plein.

Tous les joints à bride des tuyaux hydrauliques ont été inspectés afin de s'assurer de leur bon état et de leur étanchéité. Il a été demandé aux sister-ships équipés du même système de circuit hydraulique d'inspecter les tuyauteries afin de s'assurer que celle du trop-plein ne puisse pas être isolée par inadvertance. Tous les navires ont reçu pour instruction de vérifier minutieusement le serrage de tous les écrous et boulons des joints à brides.

# UN STAGE DE VOILE AUX GLÉNANS POUR APPRENDRE LE MÉTIER ?

La réforme de la filière A, avec un cursus qui prévoyait l'embarquement simultané de toutes les promotions d'élèves, a été réalisée en concertation avec les armateurs. Bien que ces derniers s'en défendent aujourd'hui, ils ont été associés à toutes les étapes, ce qui n'a pas été notre cas. Nous avons donc dû nous contenter d'envoyer des courriers, qui malheureusement n'ont pas été pris en considération.

Aujourd'hui un nouveau cursus a été mis sur pied en toute hâte, reprenant ni plus ni moins le principe qui avait cours auparavant, à savoir l'embarquement tout au long de l'année des promotions, les unes après les autres. Le bon sens a repris le dessus, il était temps, mais que ne nous a-t-on écouté plus tôt ! ...

S'il n'est plus possible de revenir en arrière sur d'autres aspects de la réforme qui posent problème, tout au moins pourrait-on en haut lieu tirer les leçons de cette expérience et écouter un peu plus les professionnels, et en particulier les capitaines de navires, qui ont plus que

jamais besoin d'avoir des officiers compétents sur leurs navires.

Et ce n'est pas une semaine de voile aux Glénans, quelles que soient les qualités de ce centre, qui remplacera les stages embarqués. Cela ne compensera pas non plus la diminution très importante des heures de TP et d'enseignement de matières maritimes.

Car les promoteurs de cette réforme ont été semble-t-il plus soucieux de satisfaire aux exigences de la CTI (Commission des Titres Ingénieurs) qu'à celles d'une navigation sûre avec des navires de plus en plus complexes, et des équipages moins bien formés qu'autrefois.

De plus, ce stage a été cité récemment par le nouveau directeur de l'ENSM comme une des causes majeures de l'augmentation des frais de scolarité qui frappe de plein fouet les élèves et leur famille, contrairement, une fois de plus, à tous les engagements pris à ce sujet. Et encore est-il bien précisé que les frais de transport restent à leur charge.

Certains réclament aussi la vente du patrimoine immobilier pour résoudre les problèmes financiers. Une réhabilitation des bâtiments actuels reviendrait certainement moins cher, et préserverait des sites exceptionnels, qu'il serait bien dommage d'abandonner. Faut-il rappeler que le projet de nouvelle école au Havre serait évalué autour de 30 M€, quand le terrain de Sainte Adresse pourrait être véritablement bradé pour 3 M€ (chiffres communiqués lors du CA du 24 novembre 2011) ?

L'AFCAN rassemble quasi-exclusivement des navigants ou d'anciens navigants ayant consacré toute leur vie à ce métier exigeant. Nous pouvons nous exprimer librement, en toute indépendance, avec le poids considérable de l'expérience. A ce titre, nous avons le devoir de nous élever contre la dégradation d'un enseignement dont nous étions si fiers.

*Cdt Marc Prébot,  
le 20/04/2013*

## RÉUNION AFCAN DE LA RÉGION BRETAGNE

ILE DE GROIX - 20 MARS 2013

*La région Bretagne de l'AFCAN a décentralisé sa réunion mensuelle sur l'île de GROIX le 20 mars 2013, et nous en fait le compte-rendu.*



Présents: 11 dont 2 actifs  
Excusés: 8

Tous nos remerciements à Achille MARTIN-GOUSSET pour l'organisation de cette escapade et au staff, commandants et équipages pour le bon déroulement du passage.

Nous avons eu la surprise d'être escortés par des commandos marine (2 jets ski et 2 semi-rigides) - ce qui nous a conforté dans le sentiment que nous étions des personnalités importantes.

Les dates de l'A.G. AFCAN, 10 et 11 avril à BORDEAUX, et

de l'AG CESMA à NANTES en collaboration avec ACOMM ont été rappelées en demandant à chacun d'envoyer son pouvoir.

Après un excellent repas les travaux ont pu commencer à 14h00. Les sujets suivants ont été évoqués :

### AVARIES DE PAQUEBOTS : 3 EN UNE SEMAINE...

Bien que l'anglais soit la langue officielle de travail, le personnel revient à sa langue maternelle en situation de stress, quant aux passagers !!! Sur certains gros navires une avarie de pompe toilette

ou d'air conditionné peut être insupportable pour les passagers et l'équipage. La construction des nouveaux navires géants ne permet pas la ventilation naturelle.

#### PARTICIPATION SOUS-COMITÉ LEG À L'OMI :

Pour la majorité des présents, il faut y participer surtout si nous sommes sollicités. Bien sûr, cela nous coûte de l'argent mais c'est un investissement pour le renom de notre association.

#### EMBARCATIONS DE SAUVETAGE DES NAVIRES DE CHARGE :

Suite aux accidents mortels au cours d'exercices de mise à l'eau, VANHERDRICK s'étonne que l'on ne généralise pas le système de ber de lancement par gravité depuis la plage arrière. Est-ce que c'est parce que sur les porte-conteneurs on perdrait quelques slots ?

#### ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME :

1. Il y a lieu de diminuer le nombre d'écoles, et de vendre le foncier actuel pour réaliser de nouveaux bâtiments plus adaptés.
2. Stage GLÉNANS: QUÉRÉ pense qu'il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Avec ces stages on pourrait mieux "maritimiser" les Premières-années que par des embarquements avec des équipages étrangers qui les considèrent comme des concurrents.  
En effet avec le recrutement actuel en école d'ingénieur on peut avoir des gens qui n'ont jamais mis le pied à bord un

bateau. A. MARTIN-GOUSSET, ancien moniteur aux GLÉNANS, fait remarquer que le stage croisière est de grande qualité et pourrait être adapté aux normes marine marchande.

De plus les GLÉNANS ont plusieurs sites. Bien sûr tout cela dépend de conditions qui sont loin d'être évidentes: accord État - ENSM - GLÉNANS, contenu du stage, financement? L'unanimité des présents pensent que cela mérite examen, tout en étant conscient de la différence entre les mondes de la plaisance et de la marine marchande.

3. On ne trouve plus trace de la promotion sociale dans cette école d'ingénieur pour la filière A.

#### CONTENTIEUX AFCAN :

Il est rendu compte de la dernière affaire en cours: Absence du capitaine au port !

Projet de loi de modification du Code des transports: il concerne les navires abandonnés, la pollution, les inspecteurs de la sécurité maritime etc.

Affaire MATTERHORN : Nous avons rappelé la lecture qu'il fallait avoir de l'arrêt de la Cour d'appel qui pouvait prêter à interprétation.

La séance a été levée à 16h30, ce qui nous a laissé le temps pour une agréable promenade avant de reprendre le bateau de 17h30.

*Christian LOUDES et Jacques LOISEAU*

## NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS - FÉVRIER - MAI 2013

*Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC*

#### MAERSK LINE COMMUNIQUE SUR SA POLITIQUE ÉCOLOGIQUE.

Fin janvier, M. Engelstoft, chef d'exploitation de la partie conteneur d'AP Moller Maersk a communiqué que par rapport aux chiffres de 2007, il avait un objectif de réduction de 25% des émissions de CO2 en 2020, objectif qu'il avait atteint fin 2012, indiquant qu'ils sont dans la bonne direction et ont maintenant un objectif de réduction de 40% en 2020. Il ajoute que les chargeurs sont également sensibilisés à ces considérations "vertes", tout comme le Lloyd's Register ainsi que le déclare T. Andersen, ajoutant même que deux niveaux de la profession vont se développer à la suite de l'exigence d'un shipping "sain pour l'environnement".

Par ailleurs, la compagnie demande à la Commission Européenne de réglementer et exclure à terme les conteneurs reefer n'utilisant pas de gaz modernes, moins nocifs pour l'environnement et la couche d'ozone. Elle indique que des milliers de conteneurs "nocifs" circulent en Europe, aux mêmes conditions que ceux des compagnies qui font des efforts environnementaux.



#### CONTROVERSE SUR L'UTILISATION DU LNG.

Fin janvier, lors d'un colloque (Rotterdam), on signale que le LNG ne peut être une solution à long terme pour éviter la pollution. Il ne peut être qu'une alternative pour diminuer quelques pollutions mais il peut être plus nocif pour le climat que les fuels conventionnels. Le LNG est tout à fait convenable pour diminuer les soufres, nitrogènes et particules, il diminue de 20% (déclarés) l'émission de CO2. Mais il faut aussi considérer sa production, son transport et le fait qu'il dégage du méthane non brûlé dans l'atmosphère, méthane qui est un gaz à effet de serre environ 21 fois plus nocif que le CO2. Pour l'instant Rolls-Royce, par exemple, travaille sur la diminution d'émission de méthane pour ses moteurs LNG, avec quelques résultats, et la Norvège (17 navires LNG) projette de durcir la réglementation pour le méthane.



#### FAST REX.

Une amende de 1,5 million Euros (dont 95% à la charge de l'exploitant) a été confirmée en appel dans l'affaire du Fast Rex, pour une pollution dans le golfe de Gascogne en août 2009. Le capitaine Russe avait refusé de se détourner vers Brest ou un port français, confirmé par l'exploitant Roko Ship (Riga).



#### QUELQUES CHIFFRES.

Début février, le Lloyd's List indique un prix de 107 millions USD pour un PC 13.000 evp (il était à 118 un an auparavant). La valeur totale des PC commandés en 2012 est de 5,2 milliards USD pour un total de 430.000 evp (à comparer respectivement à 22 milliards et 1,7 million evp en 2011).



#### AVARIE RARE SUR L'EMMA MAERSK.

Le 1<sup>er</sup> février, l'Emma Maersk (PC 18.000) a subi une avarie rare alors qu'il venait d'entrer dans le canal de Suez. Envahissement de la machine par le tunnel, le navire désemparé a été remorqué et accosté au terminal de Port Saïd. Il a été constaté que des pales d'un des propulseurs arrière (le plus à l'avant) avaient percé le tunnel entraînant une voie d'eau importante.

La distance entre l'avarie et le local machine est de 140 m. C'est la première avarie de ce type, alors que les navires de cette série utilisent ces propulseurs régulièrement en manœuvre depuis 2006. Des instructions de cesser temporairement de s'en servir ont été données par la compagnie.



#### **SOKALIQUE – OCEAN JASPER.**

Après le premier jugement condamnant le capitaine et le Second de l'Ocean Jasper, pour homicide involontaire, délit de fuite et manque de secours aux survivants (lors de l'abordage avec le Sokalique en août 2007). Au pénal, le jugement stipule que l'exploitant, Onurhan Denizcilik, n'était pas responsable de l'accident ni du comportement de l'équipage, mais a été cependant condamné à payer une partie des 60.000 Euros d'indemnité. Un appel a été fait au pénal, et à la suite du premier jugement, la veuve du patron du Sokalique (resté à bord pour continuer à diffuser la détresse) a l'intention de faire appel au civil.

Par ailleurs, on indique qu'une autre procédure civile a jugé l'armateur (Ocean Jasper Shipping), acquitté au procès criminel, responsable pour 75% du dommage, et a ajouté une autre indemnité.



#### **LA CE CONFIRME TOUJOURS LA DATE LIMITE DES FUELS DÉSOUFRÉS.**

Armateurs de France note que le 8 février était le dernier jour pour intervenir avant le prochain MEPC de l'OMI. AdF avait demandé un report de trois ans de la date limite de janvier 2015 pour utilisation des fuels 0,1% soufre en Baltique, mer du Nord et Manche. R. Vidil (AdF) regrette le rejet, par la Commission Européenne, de la demande de la France, et fait part de graves préoccupations sur la survie de certaines compagnies et des emplois induits, s'il n'y a pas d'aide efficace de l'UE. Il ajoute maintenir que la Convention Marpol autorise un délai supplémentaire de 18 mois si les essais pour de nouvelles technologies sont encore en cours.



#### **ACCIDENT MORTEL AU COURS D'UNE MANŒUVRE D'EMBARCATION.**

Le 11 février, on annonce le décès de cinq membres d'équipage du Thomson Majesty (40.876 tjb, 1993, exploitant Louis Cruise, Chypre, pavillon Malte), accosté à Santa Cruz (Palma) en cours de croisière, lors de la manœuvre (remontée) d'une embarcation de sauvetage, il y a eu aussi des blessés.

En septembre 2012, la CLIA (association de croisiéristes) a demandé que toutes les embarcations soient manœuvrées au moins tous les six mois. L'OMI a demandé une mise en conformité des crocs à des standards minimum avant 2019. La SOLAS demande une inspection hebdomadaire des câbles, une inversion au bout de 30 mois, un remplacement au bout de cinq ans.



#### **CONVENTION OIT 185/2003, CONFUSIONS/CONTRADICTIONS.**

Début février, le Steamship Mutual P&I Club rapporte qu'au Brésil, il y a des applications contradictoires de cette Convention. Depuis deux ans, les autorités d'immigration ont des appréciations différentes et certaines infligent des amendes et/ou des restrictions de circulation aux marins de nations n'ayant pas ratifié la Convention 185/2003 (Pièce d'Identité des gens de mer) ou la 108/1958 (Livret maritime). L'OIT signale que le Brésil a ratifié la 185 (en vigueur depuis 2003) en janvier 2010, et a dénoncé la 108. La Convention 185 interdit la délivrance de la PIM à des non-nationaux (ou résidents). Les principaux problèmes ont eu lieu à Rio de Janeiro, où des marins, en plus d'être consignés à bord, ont eu des amendes pour ne pas avoir de document "maritime" correspondant à leur nationalité (Ils avaient un Livret délivré par un autre pays tel qu'autorisé par la Convention 108), et, en aucun cas, autorisés à transiter pour embarquement ou débarquement. Cependant, les P&I signalent que la ratification n'a pas été approuvée par le Président, et s'élèvent contre des amendes infligées à des marins qui ne quittent pas le bord, chose qui n'est pas prévue dans la Convention. Des cas approchants ont été signalés dans d'autres pays.

*Par ailleurs, ayant communiqué le texte du P&I au Pr. Chaumette (Observatoire des droits des marins), il m'a indiqué en avoir parlé au Conseil supérieur des gens de mer avec M. Moussat, qui a indiqué que les arbitrages ne sont pas encore intervenus: soit distribuer à tous les marins la PIM moderne (ce qui arriverait à un prix unitaire raisonnable), soit seulement pour la navigation internationale, auquel cas le coût unitaire serait de 250/300 Euros. Dans ce cas, la non-application de cette Convention ratifiée et en vigueur depuis 10 ans est envisagée. Le problème est semblable au niveau Européen: La Commission n'en fait pas une priorité, au contraire, signalant des réticences fortes et des enjeux finalement faibles (!). Les angoisses générées par le 11 septembre semblent s'estomper.*



#### **USA, FORTE AMENDE À PIL POUR OBSTRUCTION ET FAUX.**

Le 22 février, un tribunal fédéral US a infligé une amende de 2,2 millions USD à la Pacific International Lines (Singapour) pour fausses déclarations à des inspecteurs fédéraux, avoir présenté des Oil record books falsifiés et caché des rejets illégaux d'eaux huileuses. PIL exploite 150 PC et est soumis à trois ans de "probation". L'origine de l'affaire est une inspection au cours de laquelle il a été découvert un séparateur d'eau mazoutuse en avarie depuis plusieurs mois sur le Southern Lily (PC 13.497 evp). De plus, le second mécanicien qui a plaidé coupable a été condamné à une interdiction de 3 ans de travailler sur un navire faisant escale aux USA.



#### **USA, LES ÉCONOMIES BUDGÉTAIRES VONT INFLUER SUR LE TRAFIC CONTENEURS.**

La FTA (Foreign Trade Association) remarque que la diminution du budget des US Customs and Border Protection (procédure "sequester" automatique), à partir du 1er mars, entraîne une diminution des heures de travail du service de surveillance par "scanners" des conteneurs (surveillance d'entrée possible d'armes nucléaires). Une simulation de l'arrêt pendant une partie de la nuit montre un retard jusqu'à cinq jours à Los Angeles/Long Beach, avec une congestion des terminaux. La FTA demande une nouvelle organisation.



#### **COSTA CONCORDIA (suite).**

Jusqu'à présent toutes les plaintes déposées aux USA avaient été repoussées comme pouvant et devant être traitées en Italie. Carnival avait demandé qu'une "class action" déposée par des passagers en Floride soit transférée au niveau fédéral en septembre 2012, mais, le 15 février, ce cas a été renvoyé devant la juridiction de Floride. Dans l'explication donnée, il est indiqué que la protection des passagers sera mieux assurée qu'en Italie où les tribunaux s'avèrent notoirement lents (on constate qu'une action relative à un naufrage n'a toujours pas été réglée après 30 ans), et d'autre part, il est remarqué que les plaignants doivent payer tous les frais en Italie, alors qu'aux USA, les compagnies d'avocats n'auront une rétribution normale qu'en cas de succès.



#### **INDE, UN ARMATEUR POURSUIVI APRÈS LA MORT DE MARINS.**

En octobre 2012, le pétrolier Pratibha Cauvery (29.810 tpl), s'était échoué lors d'un cyclone près de Chennai. Deux directeurs de Pratibha Shipping ont été arrêtés, l'enquête ayant montré des manquements graves, venant aussi de leur agence de Chennai (Sea World Shipping and Logistics), manquements ayant entraîné la mort de marins. L'accusation indique que la compagnie n'avait pas fourni de combustibles convenables, d'eau douce, d'approvisionnements ni avoir payé les salaires, et aussi d'avoir sciemment refusé de réparer un canot de sauvetage, ce qui a entraîné la mort de six marins. Des documents ont été saisis dont des mails du capitaine demandant des approvisionnements de base et du fuel. Une dizaine d'autres cadres de la compagnie sont poursuivis.



#### **LES AVARIES CHEZ CARNIVAL CRUISES ATTIRENT L'ATTENTION.**

Après l'avarie du Carnival Triumph (fév. 2013), le sénateur US J. Rockefeller a fait remarquer qu'il y a plus d'avaries sur les navires de Carnival Cruises que sur d'autres compagnies de croisières. D'après les chiffres publiés par les USCG, au sujet des grands navires de croisière, il y a eu 138 incidents entre 2008 et fév. 2013 dont 67% chez Carnival, 16% chez Royal Caribbean, 6% chez NCL et 11% chez d'autres armateurs. Même compte tenu du fait que le nombre de navires est différent selon les flottes (Carnival a 2,4 fois plus de navires que Royal Caribbean), le taux est néanmoins nettement plus important. La direction de Carnival a annoncé une action significative à ce sujet. Le sénateur suggère que les USCG facturent

les frais entraînés par les incidents du Carnival Splendor (2010) et du Carnival Triumph (2013). Carnival conteste la plupart des déclarations du sénateur indiquant que 83 des 90 incidents rapportés depuis 2008 ne sont pas des "serious marine incidents". Le sénateur a insisté, faisant remarquer le faible taux d'imposition de la compagnie. M. Arison a répondu que le devoir d'assistance aux personnes est une obligation universelle et que la croisière n'est pas une exception, ajoutant que Carnival avait souvent porté assistance (parfois à la demande des USCG). Mais il a changé de position le 15 avril, disant qu'il allait volontairement rembourser le gouvernement fédéral des frais engagés pour les Carnival Triumph et Splendor (4,2 millions USD), tout en précisant que jamais Carnival ne refuserait de payer en cas de demande d'une agence fédérale et, qu'aucune demande n'ayant eu lieu, le remboursement est volontaire.



#### L'UE SE PENCHE DE NOUVEAU SUR LA QUESTION DES PORTS/ZONES DE REFUGE.

Le 18 mars, on annonce un colloque d'environ 20 États membres, avec certaines associations professionnelles et l'EMSA, sous la direction du commissaire aux Transports Siim Kallas qui attend des "suggestions constructives" pour les zones refuge, dans l'optique de la Directive de 2002 sur le contrôle et la diffusion de l'information du trafic maritime. Il s'inquiète des raisons du retard important de mise à l'abri du MSC Flaminia après l'accident du 14 juillet 2012.



#### MSC FLAMINIA.

Le navire avait été déclaré en avarie commune au cours des opérations de sauvetage, procédure normale. Mais, comme à chaque fois que le cas se présente, les chargeurs occasionnels ayant peu de marchandise sont totalement ignorants de la chose jusqu'à la réception de ladite marchandise. Ils sont victimes du manque de conseil de leur courtier ou agent de transport qui ne les informe pas de la possibilité de survenue d'une avarie commune et de la possibilité d'assurance (ou également contre l'incendie) - (La prime d'assurance "avarie commune" est de l'ordre de 1 pour mille de la valeur). Les opérations ayant été très longues à cause de retards dus à diverses autorités, chose dont s'est plaint l'armateur à plusieurs reprises, il semble que la "quotité" soit vraiment très élevée. Plusieurs clients (ayant, par ex, un déménagement ou une voiture) écrivent que c'est un vol pur et simple de la part de l'armateur ou de MSC (qui sont en fait eux aussi victimes des obstructions au sauvetage).

*On peut rappeler la distinction introduite par une Convention de 1989 (art. 13 et 14) entre les frais du sauvetage lui-même (inclus dans l'avarie commune) et les frais engagés pour la protection de l'environnement (non inclus). Des juristes avaient attiré l'attention sur la difficulté éventuelle de la séparation.*



#### UN COLLOQUE ATTIRE DE NOUVEAU L'ATTENTION SUR LA CYBER SÉCURITÉ.

Fin mars, des intervenants à un colloque de la Connecticut Maritime Association ont insisté sur la vulnérabilité de la navigation et des communications dans le shipping, ainsi que dans les terminaux. Des menaces sont considérées comme très sérieuses, des attaques assez faciles auraient des conséquences importantes. Citation: "Alors que l'on connecte entre eux de plus en plus de systèmes d'exploitation, on doit s'occuper, maintenant, de la cyber sécurité en s'intéressant aux points où elle doit être nettement améliorée, compte tenu notamment des conséquences possibles".



#### FUELS DESOUFFRÉS, ON COMMENCE À COMPTER.

Les limitations de taux de soufre doivent être effectives en janvier 2015 dans les zones SECA (Manche, mer du Nord). Alors que l'on préconise le transport par mer, pour alléger le transport routier, un armateur calcule qu'un voyage aller-retour Rotterdam-Oslo pour un PC de 800 evp, va entraîner un supplément de 24.000 Euros (80 euros par evp avec un remplissage de 75%) soit 8 à 10% d'augmentation. Calcul basé sur les prix de 610 USD pour le HFO, et de 930 USD pour le diesel à 0,1% de soufre.

#### L'ALLEMAGNE CONFIRME L'EMPRISONNEMENT DE MARINS APRÈS ABORDAGE.

Il est confirmé par le gouvernement allemand que deux marins ont été emprisonnés, à Chennai, après la mort d'un pêcheur Indien à la suite d'un abordage, en attendant une enquête. Les circonstances ne sont pas claires, le navire n'est pas indiqué.



#### UNE ÉVACUATION D'UNE CENTAINE DE PERSONNES RÉUSSIE.

Le 2 avril, un ferry turc, en mer de Marmara, a été complètement évacué après un incendie généralisé. Il y avait une centaine de passagers. Malgré un début de panique et des personnes intoxiquées par la fumée, l'évacuation a été totale.



#### ARMATEURS DE FRANCE INTERPELLE LE GOUVERNEMENT.

Début avril, on signale qu'Armateurs de France a adressé une lettre ouverte au gouvernement demandant des mesures urgentes au sujet de la loi de 1992 sur le transport d'hydrocarbures. AdF indique que sur les 9 pétroliers restant, 2 vont disparaître rapidement. AdF demande que la loi qui mentionne le pétrole brut soit modifiée pour inclure les produits raffinés. "Si rien ne change, la situation va encore s'aggraver". Le ministre Cuveillier, d'accord sur le besoin d'une réforme, attend des études plus détaillées.

*La lettre est disponible sur le site AdF.*



#### CONTROVERSES POUR UNE CENTRALE NUCLÉAIRE FLOTTANTE EN RUSSIE.

La construction d'un réacteur flottant est déjà commencée au chantier Baltic (St Petersburg), pour un achèvement en 2016. Il devrait être mis en place au Kamchatka dans la base navale de Vilyuchinsk, mais le gouverneur y est opposé. Greenpeace Russie s'inquiète et indique que l'État fédéral n'a rien annulé, le gouvernement faisant également valoir des exportations possibles, ce que Greenpeace considère comme bizarre car les pays cités pourraient construire des réacteurs à terre.



#### EAUX DE BALLAST DANS LES GRANDS LACS.

Depuis 2006, les règles pour la gestion des eaux de ballast dans les Grands Lacs sont appliquées, contrôlées conjointement par les USA et le Canada (contrôle strict au premier port d'escale). On ne signale pas de nouvelle espèce invasive depuis. Il est prévu que les navires US ou canadiens construits avant 2009 soient exempts de ces règles à la condition de rester sur les Lacs et le St Laurent en amont de l'île Anticosti. Mais cela exclut les ports des provinces maritimes, Port Cartier, Sept Îles et Terre Neuve. Le Canada se plaint que les USA veulent appliquer les règles (changement au large) également à des navires qui ne posent pas de problème, et demande avec insistance que "le gouvernement fédéral US continue à travailler avec nous dans une politique flexible, bi-nationale et non discriminatoire".



#### AMENDE, ET INTERDICTION, À UN CAPITAINE RUSSE "INTOXIQUÉ".

Le 8 avril, à Portland, Oregon, le capitaine Russe (62 ans) de l'Adfines East (36.941 tpl, Malte) a été arrêté momentanément par les USCG, ayant observé un "comportement et odeur", une analyse a montré un taux d'alcool très élevé. Il a été condamné à deux ans de probation et interdit d'exercer dans les eaux US, ainsi qu'à une amende de 1.000 USD. Par ailleurs un journal local rapporte : "alors que le capitaine était retenu à terre, le navire a été piloté du quai à un mouillage et s'est brièvement échoué".



#### LES ARMATEURS PROTESTENT CONTRE LA TAXE "DÉMANTÈLEMENT" DE L'UE.

Les associations d'armateurs Européens, asiatiques et l'International Chamber of Shipping protestent contre le projet de taxe qui serait une "grave offense" aux partenaires commerciaux de l'UE. Le projet prévoit de taxer tous les navires en escale dans les ports de l'Union afin de financer des projets de filières de démantèlement locales: ce serait une taxe sur le commerce

inacceptable. Il serait anormal de taxer une activité commerciale pour en subventionner une autre. Le Secrétaire général de l'ICS a déclaré que cela va très probablement entraîner un refus des nations asiatiques de ratifier la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires, ce qui ruinerait plusieurs années de travail à l'OMI.



#### USA, EAUX DE BALLAST.

Le 16 avril, les USCG ont agréé l'usage de neuf systèmes de traitement des eaux de ballast, ce qui permet d'éviter l'échange d'eau en haute mer (règle qui avait encore été durcie récemment, ce qui avait provoqué une protestation du Canada). Ces dispositions sont indiquées comme donnant de meilleurs résultats contre la migration d'espèces invasives, et facilitant l'exploitation des navires. Cependant, les systèmes utilisant des procédés chimiques seront très surveillés pour éviter les rejets toxiques.



#### UE, LA TAXE DE DÉMANTÈLEMENT REJETÉE.

Le 19 avril, on annonce que le projet de taxe "de démantèlement", sur les navires faisant escale dans les ports de l'UE, a été repoussé. Il avait provoqué une forte réaction d'opposition. Le Parlement souhaite cependant un système d'incitation volontaire pour le recyclage des navires. Le Secrétaire général de l'ESPO (European Sea Ports Organization) s'est félicité de ce rejet, mais le parlementaire rapporteur a déploré le vote provoqué par une action de lobbying "exagérée et non fondée", se plaignant qu'on n'avait pas laissé le temps au Parlement de consulter des sources "neutres".



#### CONJOINTEMENT ICS/ITF DÉNONCENT DES MANQUEMENTS DANS LES TRANSMISSIONS DE RAPPORTS.

Dans une note conjointe, l'ICS et ITF demandent une action contre les États qui ne transmettent pas à l'OMI de rapports d'enquête après accident, comme il est requis par SOLAS I/21 pour "very serious maritime casualty" (défini comme accident entraînant la perte de navire, mort ou dommage important à l'environnement). Le Secrétaire d'ITF, S. Cotton, indique que plusieurs pavillons n'observent pas les obligations de SOLAS en la matière, ce qui, au moins, retarde la mise en place de mesures appropriées par l'OMI. L'ICS fait une remarque similaire en ce qui concerne les armateurs qui ne bénéficient alors pas du "retour d'expérience". Ils demandent que l'OMI clarifie la notion de "very serious maritime casualty" afin d'éviter qu'une ambiguïté puisse justifier l'absence de rapport d'enquête, clarification souhaitable au prochain MSC.



#### CONTREBANDE SOUS-MARINE.

Fin avril, on signale qu'une opération des douanes néerlandaises a permis de récupérer un cylindre fixé sous la coque du tanker Laguna D (29.458 tpl) en escale à Rotterdam, en provenance de Colombie. Ce cylindre contenait plus de 100 kg de cocaïne (valeur estimée à 3,5 M Euros). Trois plongeurs français ont été arrêtés. Les informations fournies indiquent que l'affaire avait commencé en juin 2012, quand un plongeur en difficulté avait été secouru dans le port de Fos. Ce plongeur ("connu des services de police"), placé sous surveillance, avait, avec des associés, acheté des équipements de plongée coûteux. Le départ de l'équipe vers Rotterdam avec ces équipements a provoqué la transmission du renseignement. Il y a eu plusieurs autres arrestations.



## PIRATERIE

#### MISE EN GARDE DES P&I AU SUJET DES GARDÉS ARMÉS.

Début février, le Club North of England a émis une mise en garde insistante au sujet de l'emploi de gardes armés en Afrique de l'Ouest. Il indique que les opérations de ces gardes privés sont interdites dans les eaux territoriales de tous les pays de l'Afrique de l'Ouest, avec une législation stricte, situation différente de celle de l'océan Indien. Les lois locales obligent les gardes armés à être des forces locales officielles, ce qui pose de multiples problèmes si, par exemple, le navire doit opérer dans les eaux de plusieurs États. De plus, les intermédiaires, agences locales, n'ont pas toujours été parfaitement en règle en mettant les navires en infraction. Le P&I indique que les exploitants doivent s'assurer que le fournisseur est bien "un légitime représentant de forces militaires ou de sécurité officielles locales", à l'aide de renseignements sérieux. Il y a l'exemple d'un équipage et de l'équipe de sécurité russes, emprisonnés à Lagos pour "contrebande d'armes" entre le 17 octobre 2012 et le 1er mars 2013, libérés, avec le navire, contre une caution de 500.000 USD.

Dans l'océan Indien, des accords bilatéraux entre États, en particulier avec le Sri Lanka, ont permis l'emploi de gardes de sécurité de compagnies privées sans grande difficulté, pour des transits de personnels et d'armes par exemple. Le dernier accord en date est avec les Pays-Bas, dont l'ambassadeur fait remarquer que la protection par la marine est très chère mais aussi que ces équipes de protection sont très efficaces. Une compagnie sri lankaise a mis en place un navire-base en mer Rouge.

Après de longs mois de "tests" la Norvège a officiellement autorisé les gardes armés privés à bord de ses navires en Somalie/océan Indien.



#### AFRIQUE DE L'OUEST, EXEMPLES D'ATTAQUES.

Le 3 février, le Gascogne (pétrolier 7.150 tpl, Sea Tankers, pavillon Luxembourg) a été attaqué au large de la Côte d'Ivoire. Le contrôle du navire a été repris le 6 au large du Nigéria, après pillage et débarquement d'une partie de la cargaison.

Le 4, Le Pyxis Delta (chimiquier, 46.616 tpl, pavillon Iles Marshall) a été attaqué au Nigéria. Un marin a été tué.

Le 7, attaque de l'Esther C en route de Tema vers Douala, pillage du navire et enlèvement à terre de 3 officiers (relâchés au bout de 31 jours).

Le 17, attaque de l'Aramada Tuah 101 (supply, 2.147 jib), 6 marins enlevés pour lesquels il est demandé (le 21) l'équivalent de 1,3 million USD de rançon. Libérés le 27 (aucune indication sur une éventuelle rançon).

Le 4 mars, attaque de l'Armada Tuah 22, le capitaine et le chef mécanicien emmenés à terre.

Les attaques violentes deviennent de plus en plus fréquentes, ces attaques avec enlèvements sont sans compter les attaques armées pour vols et pillages rapidement exécutés.



#### EXEMPLES D'INTERVENTIONS NAVFOR.

Le 20 février, il est signalé que les navires De Ruyter (néerlandais) et Mendez Nunez (espagnol) sont parvenus à stopper deux embarcations pirates signalées pour comportement suspect par un navire panaméen. Les (présomés) pirates avaient jeté tout le matériel suspect. Le 8 mars, Le Mendez Nunez a constaté que le Royal Grace (chimiquier, exploitant UAE), capturé le 2 mars 2012, naviguait à 20 milles au large à 4 nds, le capitaine a confirmé que le navire avait été libéré et a demandé des approvisionnements (eau, vivres) et de l'aide médicale. La Navfor l'escorte vers Muscat. Aucun commentaire sur une éventuelle rançon. Le 11, Le Smyrn (tanker grec, 150.000 tpl) a également été libéré. Le gang qui a détenu ces deux navires est parfaitement connu: Isse Yulux Gang.

Par ailleurs, les marins détenus à terre sont quelquefois oubliés dans les statistiques publiées. Rappelons l'équipage du Léopard (enlevé sans le navire le 12 janvier 2011) et une partie de celui de l'Asphalt Venture (capturé le 28 septembre 2010, navire libéré mais sans la totalité de l'équipage).



#### TÉMOIGNAGES DEMANDÉS.

L'Inde doit juger 120 présumés pirates à Mumbai et demande des témoignages. Les ambassades des marins pouvant témoigner ont fait savoir qu'elles demandaient paiement des frais par l'Inde. Il s'agit du Pakistan, Burma, Thaïlande, Iran, Mozambique et Indonésie. Des informations font état de paiement par l'État de Mumbai et non par l'État fédéral.

#### AMNISTIE POUR LES PIRATES.

Le 1<sup>er</sup> mars, le président somalien a annoncé qu'il offrait une amnistie aux pirates, dans l'espoir de stopper l'activité en océan Indien, il indique négocier avec des "notables" dans les enclaves autonomes des gangs pirates. En fait, la situation est confuse et, malgré les indications que l'amnistie serait seulement pour les sous-ordres, les réactions sont assez négatives.



#### DÉFENSE DE PIRATES AYANT ATTAQUÉ UN NAVIRE DE GUERRE US.

Cinq Somaliens jugés aux USA pour des tirs avec des AK-47 vers la frégate US Ashland, ont indiqué qu'au cours du retour d'un voyage d'immigrés illégaux au Yémen, ils s'étaient trouvés désarmés et avaient simplement voulu attirer l'attention pour assistance. Un sixième homme a donné d'autres renseignements et indiqué des attaques de navires perpétrées par cette équipe, et ils ont été convaincus de détournement au moins du Clipper (Nov 2008). Un premier procès avait annulé l'accusation de piraterie parce qu'il n'y avait pas eu vol ni détournement de l'Ashland.

*Avis personnel : Plusieurs fois il a été indiqué des attaques de navires de guerre "par erreur", je ne pense pas que ce soit toujours une erreur, en effet, des pirates au bout de leurs vivres, combustible (ou khat) savent bien que, depuis plusieurs années, les bâtiments de certaines nationalités les recueillent et après quelques heures (parfois une visite médicale) les renvoient avec assez de provisions pour revenir à terre, n'ayant pas détruit toutes leurs embarcations. Cela par manque de preuves suffisantes.*



#### ENRICA LEXIE (suite).

Le gouvernement italien avait refusé le retour en Inde des deux militaires Italiens, gardes sur l'Enrica Lexie en février 2012, accusés de "culpable homicide" par l'Inde pour avoir ouvert le feu sur des pêcheurs provoquant des morts. L'Italie a toujours fait valoir la conduite agressive des pêcheurs, qui avaient ignoré les tirs d'avertissement, et que les faits avaient eu lieu en eaux internationales, au contraire de l'Inde qui indique à l'intérieur des eaux territoriales. Le contentieux au civil avait été réglé par 190.000 USD pour chaque famille des morts. Contre promesse de retour, les Italiens avaient pu rentrer en Italie pour Noël, puis de nouveau à l'occasion des élections. C'est à ce moment que le gouvernement s'était opposé à leur départ, ajoutant qu'il était prêt à une sentence arbitrale internationale. Mais l'Inde a alors fait valoir une promesse personnelle de l'ambassadeur, et l'a déclaré "hors immunité", le retenant en Inde. A la suite de négociations diverses (dont la promesse de ne pas appliquer la peine de mort), les deux militaires ont été renvoyés en Inde. Le ministre des Affaires étrangères, G. Terzi, en désaccord, a démissionné du gouvernement, fin mars. Mais Rome proteste contre le fait que le cas va être confié à la NIA (National Investigation Agency) qui traite des cas de terrorisme, l'Inde expliquant que le CBI (Central Bureau of Investigation) est trop occupé. Une affaire de terrorisme traitée par la NIA prévoit la peine de mort automatique en cas de meurtre. Mi-avril, les choses ne sont pas encore clarifiées.



#### AFRIQUE DE L'OUEST.

On constate une augmentation constante des attaques dans le golfe de Guinée, spécialement entre le Nigéria et la Côte d'Ivoire. La 19 mars une réunion de plusieurs pays de la région a promis une coopération et une action plus vigoureuse contre la piraterie, tout en demandant aux armateurs de prendre davantage de précautions. Des accords sont en projet pour l'emploi de gardes armés en eaux territoriales de ces pays. Des pressions des USA et de leurs alliés s'exercent contre les pays à partir desquels de telles actions sont perpétrées. En effet, les attaques sont pour la plupart, en même temps que très violentes, destinées à des vols et transferts de cargaisons (les montants de rançons éventuellement remises n'ont pas été indiqués), et d'après les officiels US, les gangs sont directement affiliés à des groupes terroristes, en coopération avec Al Qaida (AQMI) et Boko Haram. Les attaques dans la région sont évidemment facilitées par les attentes fréquentes, et parfois longues, à l'approche des ports.



#### RAPPORT DE MI- AVRIL DE L'IMB.

Le dernier rapport de l'IMB (International Maritime Bureau) indique une baisse globale de la piraterie au cours du 1er trimestre 2013 par rapport à la même période 2012, malgré l'augmentation en Afrique de l'Ouest et une stabilisation en Indonésie. La baisse en océan Indien est principalement attribuée à la présence de gardes armés à bord. On constate des approches de pirates "to check on board vigilance and the carriage of armed teams", ce qui montre que la menace demeure, surtout pour les navires moins bien défendus. Des rackets continuent vers l'Indonésie, récemment 20 corps de pêcheurs ont été retrouvés dans le golfe du Bengale (jetés à la mer ligotés).



#### LES PÉTROLIERS SONT DES CIBLES PRIVILÉGIÉES.

D'après un rapport de l'IMB (International Maritime Bureau) : Piracy reporting center, les pétroliers sont la cible privilégiée des pirates avec 28 attaques au 1er trimestre (sur 66 au total) dont 17 sur des navires de produits raffinés, 8 sur des transports de brut et 3 de LPG. Les attaques de transport de produits ont surtout lieu en Afrique de l'Ouest (certaines ne sont pas à proprement parler de la piraterie puisqu'en eaux territoriales). Les attaques en océan Indien/Somalie ne comptent plus que pour 8% du total. L'IMB indique que la vigilance et la protection des navires ne doit pas se relâcher. Au total, au 1er trimestre, l'IMB compte 4 navires attaqués et retenus, 51 cas de montée à bord de pirates avec pillage, 7 navires ayant subi des tirs et 4 navires d'autres tentatives d'attaque.



#### L'ÉQUATEUR SIGNALE DES ATTAQUES AU LARGE DE SES CÔTES.

Fin avril, les autorités équatoriennes signalent plusieurs cas d'attaques de pêcheurs (70 depuis le début de l'année), au large (entre 30 et 80 milles), pour pillage et vols divers, avec au moins un mort. De son côté, l'IMB signale 5 cas de piraterie ou brigandage sur des navires marchands à Guayaquil ou au voisinage. Des deux côtés, on redoute une augmentation des attaques sur des navires plus importants.



#### EXEMPLE D'ENLÈVEMENT EN AFRIQUE DE L'OUEST.

On signale l'attaque du Hansa Marburg (pavillon libérien, 23.419 tpl) le 22 avril à 130 milles au large de Malabo. Quatre membres d'équipage ont été enlevés, le reste de l'équipage (aucun blessé) a pu continuer le voyage vers la destination normale (Sénégal). D. Sloggett, "security analyst", indique que cela montre une aggravation de la situation dans la région, d'une part enlèvement de personnel (inhabituel malgré plusieurs cas signalés) et d'autre part une capacité des pirates à aborder un navire assez grand faisant route (17 nds).



#### L'ÉQUIPAGE DU LEOPARD LIBÉRÉ.

Le 1er mai 2013, la libération de l'équipage (danois et philippin) du Leopard a été officiellement confirmée par le ministre des Affaires étrangères danois, sans aucune information sur les circonstances ou conditions de cette libération. On se souvient que le Leopard avait été attaqué le 12 janvier 2011, au large d'Oman, l'équipage enlevé et le navire abandonné (il avait été remis en service assez rapidement). Une vidéo des otages avait été transmise en juillet 2011, demandant de l'aide et signalant de mauvaises conditions de détention. Ces hommes doivent rejoindre leurs familles aussitôt que possible.



#### ADF RÉAGIT AU LIVRE BLANC DE LA DÉFENSE.

Début mai, Armateurs de France exprime sa déception de ne pas voir de mesures concrètes pour l'usage des gardes privés dans le nouveau Livre blanc de la Défense. AdF indique avoir besoin de protection à 100% pour ne pas être en infériorité vis-à-vis des concurrents. La protection assurée par l'armée à l'heure actuelle couvre à peine les deux tiers des navires dans les zones de piraterie. AdF ajoute que le Livre blanc promet une étude de solutions appropriées, ce qui est contraire aux promesses faites récemment par les ministres Cuveillier et Le Drian. La conclusion indique que la France et les Pays-Bas sont les seuls pays Européens à ne pas autoriser les gardes privés, qu'il n'est plus le temps de faire des études, tout ayant été dit sur le sujet au cours des deux dernières années, et qu'une absence de protection des navires du pavillon menace sa compétitivité.



### Hommage au commandant Alain Arbeille *Un grand écrivain maritime*

Alain Arbeille n'est plus : le commandant n'a pas disparu, à l'image du titre d'un de ses ouvrages, mais il a largué les amarres et appareillé le 28 janvier pour l'ultime mouillage. Marin authentique, 34 années de navigation dont 19 ans de commandement, Alain Arbeille était aussi un de nos meilleurs écrivains maritimes.

De la lignée d'Edouard Peisson, il a su faire revivre son métier d'un ton juste et mesuré, faisant revivre le navire, les marins et leurs fonctions, les hommes avec leur personnalité, le tout avec un style enchanteur qui n'appartient qu'à lui.

Son premier ouvrage, «Capitaine au long cours», paru en 1991, est un récit autobiographique qui sera très apprécié par le monde maritime, heureux de découvrir un auteur talentueux raconter avec justesse, simplicité et humour la «navigation» d'un marin au long cours de nos jours. Embarqué en 1949 sur le Penlan, il vit alors ses premières heures de chef de quart à la mer, et «n'aurait pas troqué cette humble et obscure passerelle pour le plus somptueux palais». Puis ce fut le Granville, un liberty-ship, (un «grand lineur» lui avait dit la compagnie !), voyage qui le conduisit à Madagascar. Mais c'est à bord du Jacques Bingen en 1952 qu'il découvre la côte d'Afrique dont il a si bien décrit le décor insolite et le parfum si caractéristique. A partir de 1953, suivirent quatre années de navigation «maghrébine», passées sur les fameux «six-moteurs» ou «mille-pattes» dont une des caractéristiques était de «faire fuir les officiers mécaniciens».

Il obtint son brevet de capitaine au long cours en 1960, après un passage à l'école de l'avenue Foch marqué par le souvenir de prise des hauteurs d'astres au-dessus de l'horizon des toits. Cet «ultime parchemin acquis», il embarque comme second capitaine sur le Saint Marc, de la série des «évangélistes», où il retrouve la côte d'Afrique, puis sur le Saint Philippe. Il reçoit alors la fameuse lettre lui conférant le commandement du navire transport d'alumine le Sainte-Claire-Deville, constituant un instant charnière de sa carrière. Placé devant sa nouvelle fonction «comme devant un livre neuf», il en découvrira page après page «le vrai sens caché», sachant «qu'il y aurait le meilleur et le pire». Il le commandera à quatre reprises de 1962 à 1964. Entre-temps, il commandera le Saint Marc puis le Saint Matthieu.

A sa grande surprise, il est nommé en 1964 commandant sur les navires transmanche de Dunkerque, le Saint-Germain et le Twickenham-ferry, appartenant à la SNCF et gérés par la SAGA. Il se trouve alors devant un nouveau métier, celui de manœuvrier sur le Transmanche, métier dont il affirme «qu'il faut au moins quinze ans avant de dompter ces navires, tous différents, tous capricieux, avec leurs forces connues, et leurs faiblesses cachées, tous suffisamment têtus pour vous entraîner parfois dans des aventures peu communes, tous suffisamment souples pour vous obéir, si vous ne tentez pas de les brutaliser, et si vous avez usé de leurs capacités, si faibles soient-elles, avec doigté et souplesse». Pour Alain Arbeille, la manœuvre d'un navire, si «elle constitue une part captivante, stimulante du métier et une source raisonnable de satisfaction», en contrepartie, «que de déconvenues et de surprises, parfois malheureuses !». Il ajoute «qu'il s'agit d'un art et, comme pour tout art, personne n'en atteint jamais le sommet même en s'y adonnant jour après jour, des années durant».

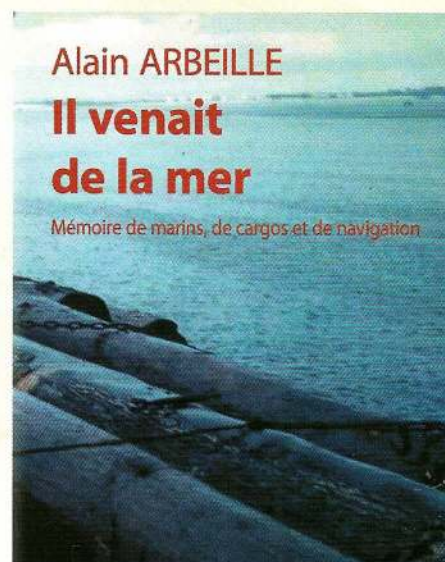
Nous lui devons les plus belles descriptions de manœuvres difficiles par gros temps des ferries de cette époque, qui «absorbaient une grande part de l'énergie morale et physique des capitaines, à la mesure des risques encourus». Que dire aussi de ses réflexions sur la navigation en temps de brume, dans laquelle «on entre comme dans un cloître de silence et de solitude», où «l'abordage et son cortège de malheur vient hanter l'esprit des capitaines» ! Dans ces moments-là, la brume rend humble, ajoute-t-il.

Il accomplit sa dernière traversée à bord du Côte d'Azur en octobre 1981, avant de prononcer «à haute voix, et pour l'ultime fois : terminé !». Arrive le temps de la retraite, et «l'objectif ambitieux» de relater la vie professionnelle d'un officier de la marine marchande.

Après «Capitaine au long cours», il publie en 1994 «Le commandant a disparu», huit récits qui ont pour centre d'action et de mystère un liberty-ship, où il fait preuve d'un véritable talent de conteur. Son troisième ouvrage «Il venait de la mer», publié en 2009, lui vaudra d'être distingué par l'Académie de marine qui lui décernera en 2010 un prix littéraire. Peut-être un ultime récit autobiographique où l'auteur ne se met pas directement en scène, mais se cache derrière ses personnages, car déjà il nous avait confié les atteintes du mal qui devait l'emporter, cette dernière œuvre raconte avec subtilité, au travers du suspense de la vie de son héros, un voyage sur la côte occidentale d'Afrique à bord du Saint-Georges.

Il nous a aussi laissé plusieurs petits récits savoureux, dont la lecture nous a enchantés : «La chambre froide du commandant» - «Le roulis du Cap Razo» - «Boby» - «Au mouillage à Manakara» - «Les éléphants du Twickenham-Ferry» - «La Manche à bicyclette» - «Les Mille-Pattes» - «Une passagère en rose» - «Tiré au sort».

Après sa retraite en 1981, Alain Arbeille s'est retiré en banlieue parisienne à Verrières-le-Buisson. La cérémonie d'obsèques a été célébrée le 31 janvier en l'église de Verrières-le-Buisson, là même où il s'était marié. Nous étions plusieurs de ses amis, pensionnés de la marine marchande, de l'Afcan ou de l'Acomm, représentant les associations auprès desquelles Alain Arbeille était très présent, à l'accompagner à sa dernière demeure. Nous garderons toujours le souvenir d'un camarade fidèle, discret, attentionné, dont la réussite littéraire n'entachait pas la modestie. Il restera toujours dans nos cœurs. Nous exprimons notre émotion et notre tristesse à toute sa famille.



# En passant par la cambuse



## Que faire avec le sel ?

Ceux qui ont répondu «saler» ont gagné, mais les autres aussi, car le sel a bien d'autres vertus, ne serait-ce que mélangé à du vinaigre pour nettoyer vos carafes pour une belle table.

Vous l'utiliserez aussi pour faire dégorger des escargots, des bulots, des coques ou des légumes pour en extraire l'excès d'eau ou d'amertume. C'est aussi un agent de conservation qui fait merveille avec des anchois, des harengs, des cabillauds (morues) de la viande de porc ou de bœuf, ou du chou, créant ainsi de nouvelles saveurs.

Avec du saumon, faites le gravlax qui nous vient des pays scandinaves : prenez un saumon et ouvrez le pour enlever l'arête centrale et les autres avec une pince à épiler. Poser un des filets côté peau sur un film plastique ou d'aluminium, couvrir d'un mélange moitié gros sel et moitié sucre en poudre avec une cuillère de poivre mignonnette et des herbes aromatiques (en principe de l'aneth) poser par dessus l'autre filet pour reconstituer le poisson et l'envelopper dans le film, mettre au frais pendant 3 jours sans oublier de retourner le paquet toutes les 12 heures. Ensuite, bien nettoyer les filets et les débiter en fines tranches que l'on pourra déguster avec du pain grillé, beurre, citron, moutarde etc.

Si vous appréciez la cuisine du Maghreb, faites vos citrons confits au sel : coupez les citrons jaunes en 4 mais en laissant les morceaux attachés par la base, bien saupoudrer l'intérieur des citrons avec du sel fin, refermer et les ranger dans un bocal. On ajoute une petite poignée de gros sel et le jus d'un citron ; couvrir avec de l'eau froide que l'on aura fait bouillir, fermer le bocal et attendre 1 mois pour pouvoir les utiliser après les avoir rincés à l'eau.

C'est surtout en Espagne que l'on va trouver le filet mignon de porc séché, il fait partie des tapas classiques, on le trouve sous le nom de lomo seco ou lomo curado. Prendre un filet mignon, et noyez-le dans un mélange

de 250 g de sucre et 200 g de gros sel, faire cela dans un moule à cake en verre ou en céramique, mettre au frigo pendant 2 jours, rincer sous le robinet et bien sécher, saupoudrer d'herbes aromatiques, envelopper dans une gaze et remettre au frigo pendant une semaine, selon les goûts de chacun on peut alors commencer à déguster, mais il est préférable de le laisser dans un endroit frais et aéré pendant 10 ou 20 jours, voire plus...

Après l'avoir rincé et séché, on peut aussi l'enduire d'un mélange d'huile d'olive, ail haché et poivre ; envelopper d'un film pendant 2 ou 3 jours, puis suspendre à l'air libre pendant 3 semaines ou plus. On pourra faire de même pour du magret de canard séché, qu'en Espagne on appelle jambon de canard.

Avec le sel on fait ainsi le salage à sec, mais nos anciens étaient plus habitués au salage par la saumure, qui est toujours utilisée, c'est cette saumure qui permet d'obtenir des viandes de porc toutes roses en particulier le jambon de Paris.

Le sel peut s'utiliser aussi sous forme de saumure, ce que font les professionnels, mais on peut l'utiliser en cuisine, chez soi. Préparer une saumure toute simple avec 30 g de sel pour 1 litre d'eau, faire bouillir puis laisser refroidir, mettre au frigo pour qu'elle soit bien fraîche, on pourra alors y faire tremper des côtes de porc pendant 3 à 12 heures, ou des blancs de poulet pendant 1 à 3 heures, le sel va pénétrer la viande en la faisant gonfler légèrement et va entamer un processus de salaison rendant la chair plus moelleuse, et si à la saumure on ajoute quelques saveurs, elles se logeront dans la viande. Vous pouvez aussi cuire des foies gras au sel, les recettes sont nombreuses, mais il faut s'exercer pour obtenir un produit qui se soit dessalé.

Cdt Yves CHARLOT