

AFCAN

Informations



Effets du gigantisme

N°101

Février 2014



SOMMAIRE

• Editorial.....	3
• Naufrage PRESTIGE - Communiqué de presse AFCAN.....	4
• ENSM - Lettre AFCAN au ministre chargé de la mer.....	5
• Capitaine et Pilote - L'esprit d'équipe.....	6-8
• Journal officiel - Textes officiels parus en 2013.....	8-9
• Navigation fluviale avec un pétrolier.....	10-12
• Conseil supérieur de la météorologie - Commission marine.....	12
• Lien entre le Code ISM et STCW 2010.....	13-15
• Assises de l'économie de la mer - 9 ^{èmes} assises.....	15-16
• Porte-conteneurs géants : big, bigger and biggest.....	17-18
• Y a-t-il toujours des ports «black-listés ISPS» par les USA.....	18
• Libéralisation des services portuaires : un pari incertain.....	19-20
• Vrais faux-billets et fausse vraie-monnaie.....	21
• Termes en usage dans la marine marchande.....	22-23
• OMI : 59 ^{ème} session du Sous comité de la sécurité de la navigation.....	23-26
• OMI : Participation de l'AFCAN aux sessions 2014.....	27
• Une commande de barre excentrée créée de confusion.....	27-28
• Nouvelles, lettres et extraits, novembre 2013-février 2014.....	28-35
• In memoriam.....	35
• En passant par la cambuse.....	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.

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.

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

Rue de Bassam - 29200 BREST.

Tél. 0298 463 760

Courriel : courrier@afcan.org - Site web : www.afcan.org

**ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2014**

Membres actifs navigants : 207 €

Actifs en Mission à terre : 155 €

Retraités et Membres associés : 35 €

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 : 227 € / 175 € / 55 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €
- 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.

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

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

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**
**Tél. : 0298 463 760 (renvoi d'appel
vers un membre du Bureau)**
Courriel : courrier@afcan.org
Permanence au Siège :
Lundi de 14h à 18h

Editorial

*Vieil océan, dans tes rivages
Flotte comme un ciel écumant,
Plus orageux que les nuages,
Plus lumineux qu'au firmament !*

Le poète a souvent raison (en l'occurrence Alphonse de Lamartine). Comme il est vrai, lorsque l'on est à bord, que les orages les plus lourds à affronter semblent venir plus souvent du rivage (la terre quel que soit le service - armement, affrètement, portuaire, réglementaire) que de l'océan.

La fin de l'année 2013 a été, ou aurait pu être, l'occasion de trois changements importants dans le monde maritime marchand français.

D'abord aux Assises de la Mer, tenues au tout début du mois de décembre juste à la suite du CIMER, il y a eu ces deux annonces importantes et tellement attendues du monde maritime (marins et armateurs).

L'embarquement de gardes armés sous contrat privé lors des traversées de la zone de pirates du golfe d'Aden. Enfin ! C'est, pour faire simple, ce que tous les marins français ont pensé. Mais tempérons bien vite cet enthousiasme. Le projet de loi (qui encadrera rigoureusement l'emploi de ces gardes ainsi que leur rôle et leur responsabilité) autorisant les gardes armés sous contrat privé à bord des navires battant pavillon français a été présenté en janvier au Conseil des Ministres avant d'être soumis au Parlement. De suite, Madame la directrice des Affaires maritimes a donné un coup de froid à ceux qui pensaient voir des EPE lors de leur prochain embarquement. A la question de savoir quand ce projet sera voté au Parlement, Madame la directrice s'est empressée de répondre «Pas de pronostic» !

De même il faut réformer la loi de 1992 sur le transport de produits pétroliers. «C'est un impératif ! C'est vital !», etc. Les mots et l'accent mis en les prononçant par nos politiques sont vibrants. Malheureusement ils semblent être creux. Ils ne déboucheront (peut-être) sur quelque chose de réel que lorsqu'il sera trop tard. Et comme il n'est malheureusement pas sûr que l'Union européenne n'y rajoute pas son grain de sel (ou de rouille), nos collègues de Maersk Tankers France (et les autres à suivre) apprécieront certainement à sa juste valeur ce bel effet d'annonce.

Enfin le Conseil d'Administration de l'ENSM a finalement réussi à voter le projet d'établissement de l'école. L'AFCAN a fait savoir en son temps ce qu'elle en pensait. Désormais le projet existe, et quoiqu'on en pense, il faut le mettre sur les rails. Et c'est aussi à nous, capitaines, de faire en sorte que ce projet d'établissement devienne un bienfait pour les élèves que nous verrons arriver sur nos navires. C'est à nous, à bord mais aussi au sein de l'association, de faire en sorte que les élèves de l'ENSM qui auront la volonté, la passion de naviguer, de devenir - pourquoi pas - les capitaines de demain, acquièrent lors de leurs embarquements, le complément nécessaire à leur formation. Si, comme le dit un proverbe anglais, «une mer calme n'a jamais fait un bon marin», nul doute que les élèves, actuellement dans les centres de l'ENSM et qui ont subi en pleine face les troubles qui ont précédé le vote du projet d'établissement, seront de sacrés bons marins.

Former des ingénieurs ou des monovalents internationaux, pourquoi pas. La seule et vraie question à se poser est de savoir si ceux qui souhaitent naviguer à la fin de leurs études le pourront.

Malgré les nouvelles, soyons quand même optimistes pour 2014. Alors, à nos collègues qui naviguent, je souhaite une navigation sans danger ni mauvais temps, sur des navires performants et en bon état, sur des mers sûres et propres, dans des ports accueillants, avec des équipages en nombre suffisant, bien formés et compétents. Il n'est pas interdit de rêver.

A tous les adhérents qui lisent notre revue, le numéro 100 d'AFCAN INFORMATIONS tout en couleur a, semble t-il, remporté un réel succès. Nous déciderons lors de la prochaine Assemblée Générale qui se tiendra à Paris les 26 et 27 mars 2014, si nous continuerons ou pas dans la couleur car cela a un coût. Un AFCAN Informations qui s'enrichirait aussi grâce à vous. Histoires (de mer, en mer, au port, dans les armements, etc.), nouveautés techniques ou réglementaires, anecdotes, coups de gueule. Chacun d'entre nous a au moins UN souvenir qu'il pourrait partager avec les adhérents. Alors n'hésitez-pas, à vos plumes ! Et si souhaité, le nom de l'auteur ne sera pas divulgué.

Très bonne année 2014 à vous et vos proches.

Cdt Hubert ARDILLON
Président

COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'AFCAN

SUITE À CELUI DU GARDE DES SCEAUX ET DU MINISTRE DES FINANCES

COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'AFCAN

L'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN), à l'issue d'une réunion de son Bureau le 25 novembre 2013, proteste formellement contre des termes inacceptables du communiqué de presse commun du Garde des Sceaux et du Ministre des Finances publié le 22 novembre 2013 à la suite du jugement rendu par le tribunal de La Corogne dans l'affaire du naufrage du Prestige, et de la marée noire qui en a résulté.

Citation :

L'Etat français introduit ce jour un pourvoi en cassation contre ce jugement afin de faire reconnaître par la Cour Suprême espagnole l'existence d'une infraction pénale d'atteinte à l'environnement en raison des actes commis par le capitaine et l'équipage.

Fin de citation

Pour l'Association Française des Capitaines de navires, il est contraire à la présomption d'innocence de désigner le capitaine et les marins comme seuls responsables de la marée noire, alors que le tribunal de La Corogne a relaxé l'ensemble des personnes poursuivies. Cela institue la criminalisation du capitaine et des marins et n'est rien d'autre que la recherche d'un fusible ou d'un « bouc émissaire ». L'AFCAN ne peut l'accepter et manifeste son indignation.

C'est aussi une tentative officielle et publique d'influencer en ce sens le jugement de la Cour Suprême Espagnole que le Gouvernement Espagnol appréciera à sa juste mesure.

22 novembre 2013

Recours en cassation, Naufrage prestige

Communiqué de presse de Christiane Taubira et Pierre Moscovici

Christiane TAUBIRA et Pierre MOSCOVICI annoncent l'introduction par l'agent judiciaire de l'Etat d'un recours en cassation contre le jugement du tribunal de La Corogne dans l'affaire dite du naufrage du Prestige

Par un jugement rendu le 13 novembre dernier, 11 ans jour pour jour après le naufrage du pétrolier Prestige, le tribunal de La Corogne a relaxé l'ensemble des personnes poursuivies dans l'affaire de la marée noire causée par le naufrage du Prestige, et notamment l'équipage du chef d'inculpation d'atteinte à l'environnement.

Le tribunal a estimé que le capitaine ne s'était rendu coupable que de désobéissance et de résistance aux instructions qui lui ont été données. Il a en outre jugé qu'en l'absence d'infractions constitutives d'atteinte à l'environnement, il n'y avait pas lieu de se prononcer sur la responsabilité civile des personnes poursuivies, ce qui prive les victimes, notamment françaises, de la possibilité de voir leur préjudice indemnisé. Or, le coût entraîné par cette marée noire est estimé à 109,7 millions d'euros pour les victimes françaises, dont 67,5 supportés par l'Etat pour lutter contre la pollution.

Ainsi que l'a souhaité Pierre MOSCOVICI, ministre de l'Economie et des Finances, en liaison avec Christiane TAUBIRA, Garde des Sceaux, ministre de la Justice, l'Agent judiciaire de l'Etat français introduit ce jour un pourvoi en cassation contre ce jugement afin de faire reconnaître par la Cour Suprême espagnole l'existence d'une infraction pénale d'atteinte à l'environnement en raison des actes commis par le capitaine et l'équipage. Il permettra également de contester les conclusions du tribunal de la Corogne en termes de responsabilités civiles.

Ce recours intervient en cohérence avec la position du Procureur général espagnol et du Gouvernement espagnol, qui ont également décidé de se pourvoir dans ce dossier.

Contacts presse :

Cabinet de la Garde des Sceaux : 01 44 77 22 02

Cabinet de Pierre MOSCOVICI : 01 53 18 40 82

PROJET d'ÉTABLISSEMENT DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

Association Française des Capitaines de Navires

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

Le 20 novembre 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 : Projet d'établissement de l'École Nationale Supérieure Maritime

Monsieur le Ministre,

Nous avons eu connaissance du projet d'établissement de l'ENSM, qui doit être présenté de nouveau lors du prochain Conseil d'Administration, le 10 décembre 2013, ainsi que du rapport du député Leroy sur la compétitivité maritime. Pour l'AFCAN, il est nécessaire de revenir sur les points suivants :

L'objectif de formation de marins doit être parfaitement clair et bien défini. A défaut l'ENSM risque de perdre très rapidement son titre « maritime », pour devenir une simple école d'ingénieurs, qui ne pourra plus se contenter d'un niveau baccalauréat à l'entrée.

Répondre aux exigences du STCW doit rester l'objectif prioritaire de l'ENSM, faute de quoi il y aurait lieu de s'interroger sur la viabilité de l'enseignement maritime en France. L'année M1, prévue comme année d'embarquement au titre du STCW pour l'apprentissage et l'exercice du métier d'officier de la marine marchande, est difficilement compatible avec des obligations à caractère scolaire.

Qu'on le veuille ou non, il faut admettre que le vivier principal des élèves se situe entre Brest et Le Havre. Déplacer les élèves à leurs frais au cours de leurs études amènera nombre d'entre eux à se poser des questions sur le choix de leurs études. De plus, l'année M1 s'effectuant en mer, séparer l'année M2 des années L en passant d'un site à l'autre n'assure plus l'homogénéité de la formation.

La Marine Marchande en France n'est pas actuellement en période d'expansion. Les difficultés actuelles de financement font douter de la faisabilité du projet actuel, qui prévoit la construction de trois nouvelles écoles, et l'agrandissement de la quatrième pour l'adapter au projet. En d'autres termes, dispose-t-on d'une solution de secours en cas de fermeture d'un ou plusieurs sites.

L'AFCAN a relevé les grosses difficultés rencontrées par les élèves pour trouver des embarquements dans le cadre de leur scolarité. Sur ce point, le rapport du député Leroy sur la compétitivité maritime propose de rendre obligatoire l'embarquement des élèves sous pavillon étranger. L'AFCAN souhaite que cela soit seulement rendu possible en cas de difficulté à embarquer sous pavillon français, et de le limiter aux pavillons européens pour garder un minimum d'homogénéité dans la formation.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien apporter à ces commentaires, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos respectueuses salutations.

Le Président de l'AFCAN,

Hubert Ardillon

Copie : M. le Secrétaire Général de la Mer
Mme la Directrice des Affaires Maritimes
M. le Président du CA de l'ENSM
M. le Directeur général de l'ENSM
Mmes et Mrs les Enseignants et Elèves des 4 sites de l'ENSM
Confédération des Associations Maritimes
Presse : Le Marin – Journal de la Marine Marchande – Mer et Marine

LE CAPITAINE ET LE PILOTE : L'ESPRIT D'ÉQUIPE

Le pilote est par définition un «pratique du port», un conseiller qu'il faut écouter, mais qui ne diminue en rien la responsabilité du capitaine. Tous deux ont un but commun, amener rapidement le navire à quai, et sans accident. Cette relation fait l'objet d'un certain nombre d'idées reçues et de clichés, et la perception du capitaine par le pilote peut s'opposer à celle du pilote vu par le capitaine. Le pilote de Marseille Eric BARON nous fait part de son analyse, et nous l'en remercions.



Le commandant et le pilote forment une équipe. Ils travaillent ensemble avec comme objectif commun la sécurité du navire dans l'espace portuaire. Pour que cette équipe fonctionne bien il faut que les personnes qui la constituent admettent que la performance collective est liée à la mise en harmonie de leurs compétences individuelles. La planification des actions et les procédures d'échanges d'informations sont les préalables nécessaires à la confiance et à la synergie.

LE DANGER

En manœuvre, le danger se cache souvent derrière un concours de circonstances difficile à anticiper. Que peut-il arriver ? Quelles seront les conséquences ? Quelle probabilité ? Comment peut-on réduire le risque ? Ces questions, le commandant et le pilote se les posent à chaque manœuvre et plus encore lorsqu'on s'approche des limites de sécurité. Ils évaluent les enjeux, pèsent le pour et le contre, en connaissance de cause, et acceptent ou pas d'assumer un risque en fonction de la perception qu'ils ont de la situation et de son évolution. Cette perception reste subjective puisqu'elle dépend des informations disponibles lors de la prise de décision mais également de leurs connaissances générales, de leurs expériences respectives, de leur personnalité, de leurs motivations, de leurs cultures... Pour le commandant comme pour le pilote, le risque est alors de faire une erreur, de ne pas percevoir correctement la réalité, de se tromper, de faire confiance alors qu'il ne fallait pas, de croire vrai ce qui est faux ou inversement.

Pour être compétent, il faut bien percevoir la réalité et les dangers. Toutefois, le concept de réalité nautique est autant scientifique que philosophique. Il désigne, à un instant et en un lieu donnés, ce que nous percevons comme concret. Le jugement reste donc relatif à un référentiel de temps de lieu et de personne.

Le vent est un exemple de phénomène physique important pour les marins, mais dont la réalité est particulièrement difficile à percevoir : faut-il plutôt prendre en compte le vent mesuré par l'anémomètre, le vent moyen, sa direction, les rafales, la voilure du navire, l'influence des constructions dans le port, ou faut-il se fier à son instinct ? L'usage consiste à prendre en compte l'ensemble de ces paramètres et à les pondérer grâce à notre expérience. Dans la pratique de notre métier, l'analyse d'un problème préalable à l'établissement d'un jugement et à la prise de décision est donc subjective, car dépendante des expériences vécues.

LA CONFIANCE

En manœuvre, nous savons qu'il ne faut pas avoir trop de certitudes. Seul le doute peut enrichir la compétence. Le philosophe Descartes nous l'explique en montrant que le doute méthodologique est la seule approche rationnelle pour faire progresser la connaissance. Dans sa démarche, la notion de méthode est importante. Elle écarte l'idée que le doute implique systématiquement un manque de confiance en soi. Par contre, elle impose de relativiser son jugement et de confronter sa vision de la réalité avec d'autres personnes compétentes. À ce

moment de la réflexion, il devient plus clair que le commandant, connaissant parfaitement les caractéristiques de son navire et les possibilités de son équipage, et le pilote du port, ayant une bonne expérience du comportement des navires dans l'environnement portuaire, doivent réunir leurs savoirs pour sécuriser la manœuvre du navire. La qualité de leur communication et la relation de confiance qu'ils vont créer, protègent le navire contre la part subjective du jugement.

Pour sécuriser cet échange, il faut formaliser une analyse de la situation conduisant à une spécification claire des objectifs à atteindre et des moyens à mettre en œuvre (capacité manœuvrière du navire, environnement nautique et météorologique, remorqueurs, trafic...). Cette analyse, dont l'objectivité ne peut être garantie que par l'indépendance et l'exclusivité d'action dont bénéficie le pilote, doit donner lieu à une procédure d'échange d'informations (Master Pilot Exchange) au cours de laquelle les détails du Passage Plan et les rôles de chacun sont clairement explicités.

LA DÉCISION

Ensuite dans l'action, la maîtrise du navire conduit à prendre des décisions. Plus elles s'enchaînent rapidement plus la rationalité de celles-ci peut sembler limitée. Elles sont souvent semi-empiriques car elles intègrent un nombre de données importantes qu'il faut recueillir puis structurer. Au final, plusieurs solutions apparaissent et l'expérience permet de choisir celle qui semble être la meilleure.

Lorsque les conditions nautiques sont mauvaises ou plus globalement en situation de stress, les décisions ont un caractère empirique encore plus prononcé. Elles présentent un certain degré d'incertitude car les données sont, soit trop importantes en nombre, soit trop faibles en nombre, soit trop complexes pour que la décision puisse être qualifiée de rationnelle, de logique ou même d'optimale. L'incertitude est présente et le sens marin joue un rôle primordial dans le processus de prise de décision.

Il apparaît dans ce cas que la décision repose sur les caractéristiques propres du décideur, c'est-à-dire sur son flair et son expérience mais aussi sur sa personnalité. Une stratégie innée d'attaque ou de fuite caractérise les attitudes. Elle est associée à une recherche de reconnaissance de la part des autres. Serai-je félicité ou critiqué si je fais face ou si je fuis ? Serai-je perçu comme courageux ou comme téméraire, prudent ou peureux ?

Pourtant dans les situations de travail où le risque doit être maîtrisé, c'est l'accomplissement d'une tâche qui doit justifier la prise de décisions. L'apprentissage d'une tâche consiste d'ailleurs avant tout à savoir ordonner des décisions. Pour cela, il faut assimiler les connaissances théoriques nécessaires, puis être capable de comprendre le problème, avoir le savoir faire nécessaire pour réaliser la tâche puis évaluer l'efficacité de son accomplissement. L'influence de la personnalité doit être limitée.

LA PERSONNALITÉ

La personnalité explique l'originalité et la spécificité de la manière d'être d'un individu. Carl Gustav Jung (médecin psychologue suisse, 1875-1961) a tenté d'en percer les secrets en développant la théorie des « types psychologiques ». Cette théorie influence aujourd'hui de nombreux spécialistes du management. Elle décrit la personnalité suivant 3 axes : introverti – extraverti ; intuitif – factuel ; intellectuel – affectif. Elle différencie aussi 2 paires de fonctions de la personnalité : la pensée - le sentiment et l'intuition - la sensation (une de ces quatre fonctions est dominante chez chacun d'entre nous). Au total 16 différents types psychologiques apparaissent pour justifier les différences de « fonctionnement » entre les individus.

Il est incohérent de vouloir « classer » les personnes avec lesquelles nous travaillons. Toutefois, des comportements particuliers liés à des personnalités et les difficultés relationnelles qu'ils induisent s'observent sur les passerelles :

1. Comportement autocratique – Le leader (Capitaine, pilote...) se comporte en « chef » autoritaire. Il refuse toute coopération perçue comme une critique. Il cherche à montrer qu'il est sûr de lui, mais en fait, il masque certainement ses insuffisances et un manque de confiance en lui.

2. Comportement égocentré - Le leader égocentré ne fait pas de briefing. En adoptant la même attitude, les membres de l'équipe passerelle s'engagent dans des projets d'action indépendants. La synergie est absente car chacun travaille dans son coin sans s'intéresser aux autres, mais l'égocentré croit tout de même que les autres sont au courant de ce qu'il fait. Il s'étonne que personne ne l'aide à détecter ses erreurs.

3. Comportement expert – « tu ne vas pas m'apprendre à naviguer » le leader expert prend en général de bonnes décisions mais il ne prend pas le temps ou ne peut pas forcément les justifier. Il s'isole d'autant plus facilement que sa différence d'âge avec ses collaborateurs est importante. La sur-confiance qui le caractérise fait qu'il ne ressent pas le besoin d'une procédure de communication qui favorise pourtant la détection des erreurs.

4. Fatigué - Le mauvais temps, les rotations rapides, le manque de repos sont autant de critères qui favorisent la fatigue de l'équipage. Le leader fatigué apparaît renfermé, susceptible. Il ne communique pas ou peu et repousse le moment de décider. Il se rapproche inconsciemment du danger.

5. Laisser faire – Ce leader a davantage le souci de plaire que de bien faire. Il n'exerce plus vraiment son autorité. Ce type de comportement est fréquent lorsque les membres de l'équipe se connaissent bien. Une décontraction excessive s'installe sur la passerelle. La logique de décision (évaluation collective de la situation puis choix de la solution par le commandant) n'est plus vraiment respectée. L'imprévu devient très difficile à gérer.

6. Comportement conformiste - Chaque compagnie et parfois même chaque navire de la compagnie a ses propres usages. Le conformiste suit aveuglément ces pratiques même s'il manque des compétences nécessaires à l'accomplissement des tâches qui lui sont confiées. Il disperse alors son attention dans la recherche d'assentiment de la part des autres membres de l'équipe. Il manque de performance. Il ne fait rien sans qu'on lui dise. Il manque également d'autonomie de jugement.

7. Comportement ludique – Il y a de nombreux aspects attrayants dans la manœuvre : anticiper, prendre une bonne décision, contrôler un navire lourd et puissant, faire face à un risque. Tout cela est gratifiant. Mais les dimensions ludiques du métier doivent rester contrôlées. Faut-il prendre des risques inconsidérés pour se faire plaisir ? Est-ce un jeu de manœuvrer ?

8. Novice – le novice manque d'expérience. Il ne dispose donc pas des automatismes pour hiérarchiser les problèmes. Il se perd souvent dans les détails et rate l'essentiel. Il peut avoir une mauvaise perception du risque.

Cette liste peut sembler caricaturale. Pourtant, le modèle SHEL (Software-Hardware-Environment/Liveware), développé par FH Hawkins en 1975, montre que chaque opérateur d'un système homme/machine se voit au centre du système, en interaction et en interdépendance avec les autres opérateurs et avec la machine. On imagine aisément que le capitaine peut avoir ce sentiment d'être au cœur du système. On imagine aussi que le pilote peut avoir le même sentiment. Cette perception contribue à tendre les pièges précédemment énoncés par la liste des « comportements types ».

LA SYNERGIE

L'expérience montre qu'une répartition des tâches entre le capitaine et le pilote, basée sur la confiance mutuelle et l'indépendance d'esprit (sans aucune subordination possible), permet d'améliorer la performance et de limiter les risques d'erreur. Elle conduit à des prises de décisions assumées conjointement. La synergie (1+1>2) impose un esprit d'équipe et un certain nombre de règles pour que le projet d'action puisse se mettre en place. En premier lieu :

1. Je fais confiance parce que je suis en mesure d'exercer un contrôle.
2. On me fait confiance parce que j'adopte le comportement prévu.

Improviser dans l'urgence est très difficile, en particulier en manœuvre. Il est donc souhaitable de choisir la voie des actions planifiées pour travailler en équipe et enrichir son expérience. Cette démarche permet de gérer l'urgence en cherchant, dans la réalité d'une situation, la procédure ou la suite de procédures qui permettront de solutionner le pro-

blème. La procédure ne s'oppose pas au raisonnement, bien au contraire. Dans notre domaine, raisonner c'est enchaîner logiquement des propositions en se conformant à des règles. C'est aussi situer une pensée dans un contexte de circonstances, de causes et de conséquences. La procédure est en ce sens un raisonnement logique pour atteindre un but récurrent de l'exploitation du navire. Elle s'applique dans des circonstances particulières et limite les erreurs liées aux conséquences prévisibles. Elle sécurise le travail lorsque l'expérience du navigant est suffisante pour identifier le but, le contexte et les conséquences. Elle évolue grâce à la fécondité de l'esprit de celui qui la pratique.

Le cas particulier de la manœuvre offre un exemple du regard qu'il faut porter sur les procédures. Il n'y a pas de check-list pour décrire une manœuvre pas à pas. L'intuition développée par l'expérience est trop présente. Par contre, il faut vérifier un à un les appareils de communications et de manœuvre utilisés. Il faut aussi standardiser le processus d'échange d'informations entre le pilote et l'équipe passerelle pour que le Passage Plan soit approuvé de tous. La procédure est ainsi plus un savoir faire qu'une check-list. C'est une manière d'appréhender la tâche avec la rigueur et la compétence qui favorisent la synergie.

L'ESPRIT D'ÉQUIPE

La synergie qui renforce la performance d'un groupe est irremplaçable sur la passerelle d'un navire en manœuvre. Elle implique un esprit d'équipe. La synergie dans l'organisation du travail d'un équipage relève bien évidemment du commandant du navire et de son armateur mais également de l'autorité portuaire, de la station de pilotage et des services d'assistance portuaire puisqu'il est question de sécurité au sens le plus large. Pour que les risques soient maîtrisés, cette synergie est pour nous synonyme de discernement, d'anticipation, de vigilance, d'empathie mais surtout de solidarité.

La formation au facteur humain trouve lentement sa place dans notre univers maritime. Elle enrichit le regard que nous devons porter sur la sécurité des navires et des ports. Pour s'approprier cette formation, il faut la traduire en actes dans notre vie professionnelle. Le premier de ces actes consiste à valoriser l'esprit d'équipe...

Eric BARON, pilote de Marseille

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL EN 2013

Par ordre de parution, du plus récent au plus ancien. La liste n'est pas exhaustive.

Pour obtenir les textes :

www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

Pour obtenir les annexes des textes relatifs à la formation professionnelle : www.ucem-nantes.fr puis sur la barre d'outils en haut à gauche, cliquer sur «référentiels» et sur «CER- Certifications maritimes».

Arrêté du 24 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 26 juin 2008 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions d'agent de sûreté du navire. Texte NOR : TRAT1329504A, publié au JORF N° 0012 du 15 janvier 2014.

Arrêté du 19 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (règlement annexé, divisions 221 et 213).

Texte NOR : TRAT1330255A, publié au JORF N° 0299 du 26 décembre 2013.

Arrêté du 19 décembre 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 423 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1328475A, publié au JORF N° 0299 du 26 décembre 2013.

Arrêté du 19 décembre 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 411 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1328390A, publié au JORF N° 0299 du 26 décembre 2013.

Note GM1/214 du 9 décembre 2013, relative à la mise en œuvre de l'arrêté du 19 novembre 2012 relative à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime en matière de sûreté et l'annexe à cette note (6 pages).

Le texte est non référencé au JORF mais est consultable sur le site de l'UCEM, tel qu'indiqué au début de ce document.

Arrêté du 5 décembre 2013 relatif à l'organisation des examens, des concours et à l'obtention des titres et diplômes de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : TRAT1227572A, publié au JORF N° 0289 du 13 décembre 2013.

Décision N° 2013-357 QPC du 29 novembre 2013 déclarant les articles 62 et 63 du Code des douanes contraires à la Constitution.

Texte NOR : CSCX1329486S, publié au JORF N° 0279 du 1er décembre 2013.

Arrêté du 22 novembre 2013 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (règlement annexé, divisions 120, 130 et 170).

Texte NOR : TRAT1327985A, publié au JORF N° 0281 du 4 décembre 2013.

Décret N° 2013-992 du 6 novembre 2013 portant modification de l'article R. 6 du code des pensions de retraite des marins.

Texte NOR : TRAT1227060D, publié au JORF N° 0260 du 8 novembre 2013.

Arrêté du 5 novembre 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 311 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1326867A, publié au JORF N° 0275 du 27 novembre 2013.

Arrêté du 16 octobre 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 213 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1325622A, publié au JORF N° 0252 du 29 octobre 2013.

Arrêté du 26 juillet 2013 relatif à la délivrance du certificat de qualification avancée à la lutte contre l'incendie.

Texte NOR : TRAT1319157A, publié au JORF N° 0183 du 8 août 2013.

Arrêté du 26 juillet 2013 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que du certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides.

Texte NOR : TRAT1319154A, publié au JORF N° 0183 du 8 août 2013.

Arrêté du 26 juillet 2013 relatif à la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité.

Texte NOR : TRAT1319151A, publié au JORF N° 0179 du 3 août 2013.

Arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : TRAT1239921A, publié au JORF N° 0177 du 1er août 2013

Loi N° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (1).

Texte NOR : DEVK1240259L, publié au JORF N° 0164 du 17 juillet 2013.

Voir dans le Titre II, le chapitre III qui traite des dispositions relatives aux transports.

Arrêté du 10 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 22 avril 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 222 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1314370A, publié au JORF N° 0140 du 19 juin 2013.

Arrêté du 6 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 130 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT 1314086A, publié au JORF N° 0145 du 25 juin 2013.

Arrêté du 6 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 410 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1314014A, publié au JORF N° 0136 du 14 juin 2013.

Arrêté du 6 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (création de la division 210 «Jaugeage maritime» et modification des divisions 120, 130 et 140 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1239377A, publié au JORF N° 0133 du 11 juin 2013.

Décret N° 2013-484 du 6 juin 2013 modifiant le décret N° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Texte NOR : TRAT1235668D, publié au JORF N° 0133 du 11 juin 2013.

Arrêté du 31 mai 2013 modifiant l'arrêté du 22 avril 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification des divisions 130, 222, 223, 226, 227, 228 et 229 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1312990A, publié au JORF N° 0134 du 12 juin 2013.

Arrêté du 28 mai 2013 relatif à la délivrance du brevet de capitaine aux officiers issus de la formation d'officier chef de quart passerelle conformément à l'arrêté du 11 mars 2008.

Texte NOR : TRAT1312755A, publié au JORF N° 0133 du 11 juin 2013.

Arrêté du 27 mai 2013 portant modification de l'arrêté du 30 juin 1967 relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Texte NOR : TRAT1313500A, publié au JORF N° 0134 du 12 juin 2013.

Arrêté du 21 mai 2013 modifiant l'arrêté du 24 novembre 2008 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime par la validation des acquis de l'expérience.

Texte NOR : TRAT1311296A, publié au JORF N° 0130 du 7 juin 2013.

Arrêté du 30 avril 2013 modifiant l'arrêté du 8 mars 2011 relatif au cursus de formation permettant d'accéder au brevet de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime.

Texte NOR : TRAT1309154A, publié au JORF N° 0108 du 11 mai 2013.

Arrêté du 22 avril 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification des divisions 130, 222, 223, 226, 227, 228 et 229 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1308915A, publié au JORF N° 0108 du 11 mai 2013.

Arrêté du 2 avril 2013 portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et des pensions des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines.

Texte NOR : DEVT1307439A, publié au JORF N° 0083 du 9 avril 2013.

Décret N° 2013-209 du 12 mars 2013 portant publication de la résolution MEPC.186(59) relative aux amendements à l'annexe au protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 17 juillet 2009 (1).

Texte NOR : MAEJ1305488D, publié au JORF N° 0062 du 14 mars 2013.

Décret N° 2013-166 du 22 février 2013 portant publication de la résolution MSC.258(84) relative à l'adoption d'amendements au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 16 mai 2008 (1).

Texte NOR : MAEJ1303695D, publié au JORF N° 0048 du 26 février 2013.

Décret N° 2013-163 du 22 février 2013 portant publication de la résolution MSC.207(81) relative à l'adoption d'amendements au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (recueil LSA) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 18 mai 2006 (1).

Texte NOR : MAEJ1303694D, publié au JORF N° 0048 du 26 février 2013.

Décret N° 2013-160 du 22 février 2013 portant publication de la résolution MSC.256(84) relative à l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 16 mai 2008 (1).

Texte NOR : MAEJ1303971D, publié au JORF N° 0047 du 24 février 2013.

Décret N° 2013-159 du 22 février 2013 portant publication de la résolution MSC.240(83) relative à l'adoption d'amendements au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 12 octobre 2007 (1).

Texte NOR : MAEJ1303268D, publié au JORF N° 0047 du 24 février 2013.

Décret N° 2013-158 du 22 février 2013 portant publication de la résolution MSC.227(82) relative à l'adoption d'amendements au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 8 décembre 2006 (1).

Texte NOR : MAEJ1303638D, publié au JORF N° 0047 du 24 février 2013.

Décret N° 2013-136 du 13 février 2013 relatif à la zone de compétence des représentants de l'Etat en mer.

Texte NOR : PRMX1301498D, publié au JORF N°0039 du 15 février 2013.

Ordonnance N° 2013-139 du 13 février 2013 relative aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes.

Texte NOR : DEVT1234293R, publié au JORF N° 0039 du 15 février 2013.

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance N°2013-139 du 13 février 2013 relative aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes.

Texte NOR : DEVT 1234293R, publié au JORF N° 0039 du 15 février 2013.

Décret N° 2013-124 du 7 février 2013 portant publication de la résolution MSC.293(87) relative à l'adoption d'amendements au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 21 mai 2010 (1).

Texte NOR : MAEJ1302099D, publié au JORF N° 0034 du 9 février 2013.

Décret N° 2013-112 du 31 janvier 2013 portant publication de la résolution MEPC.187(59) relative aux amendements à l'annexe au protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 17 juillet 2009 (1).

Texte NOR : MAEJ1301851D, publié au JORF N° 0028 du 2 février 2013.

Décret N° 2013-111 du 31 janvier 2013 portant publication de la résolution MSC.272(85) relative à l'adoption d'amendements au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 4 décembre 2008 (1).

Texte NOR : MAEJ1301878D, publié au JORF N° 0028 du 2 février 2013.

Arrêté du 23 janvier 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 215 « Habitabilité » du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1240656A, publié au JORF N° 0041 du 17 février 2013.

Décret N° 2013-63 du 17 janvier 2013 portant publication de la résolution MSC.154(78) relative à l'adoption d'amendements au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 20 mai 2004 (1).

Texte NOR : MAEJ1300352D, publié au JORF N° 0016 du 19 janvier 2013.

Décret N° 2013-62 du 17 janvier 2013 portant publication de la résolution MSC.151(78) relative à l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 20 mai 2004 (1).

Texte NOR : MAEJ1300265D, publié au JORF N° 0016 du 19 janvier 2013.

Décret N°2013-41 du 14 janvier 2013 portant publication de la résolution MEPC.189(60) relative aux amendements à l'annexe au protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 26 mars 2010 (1).

Texte NOR : MAEJ1300016D, publié au JORF N° 0013 du 16 janvier 2013.

ET AUSSI, QUELQUES TEXTES EN 2012 :

Arrêté du 13 décembre 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (création de la division 337 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1241080A, publié au JORF N° 0003 du 4 janvier 2013.

Arrêté du 13 décembre 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 321 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1241078A, publié au JORF N° 0301 du 27 décembre 2012.

Note de GM/1 N° 160 du 11 décembre 2012 relative à la délivrance et revalidation du certificat de qualification à la conduite des engins à grande vitesse. (Sous-direction des gens de mer, bureau de la formation et de l'emploi maritimes).

Le texte est non référencé au JORF mais est consultable sur le site de l'UCEM, tel qu'indiqué au début de ce document.

Arrêté du 28 novembre 2012 relatif à la délivrance des titres requis pour le service à bord des pétroliers et des navires citernes.

Texte NOR : TRAT1239564A, publié au JORF N° 0286 du 8 décembre 2012.

Arrêté du 19 novembre 2012 relatif à la délivrance de l'habilitation à la conduite et à la maintenance des installations frigorifiques embarquées à ammoniac à bord des navires.

Texte NOR : TRAT1239878A, publié au JORF N° 0283 du 5 décembre 2012.

Arrêté du 19 novembre 2012 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime en matière de sûreté.

Texte NOR : TRAT1239534A, publié au JORF N° 0283 du 5 décembre 2012.

Arrêté du 1^{er} août 2012, portant modification à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 311 du règlement annexé).

Texte NOR : TRAT1231209A, publié au JORF N° 0184 du 9 août 2012.

Arrêté du 27 juillet 2012 relatif à la formation exigée à bord des navires équipés d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS).

Texte NOR : TRAT1128042A, publié au JORF N° 0184 du 9 août 2012.

Claude Peltier.
Membre associé de l'AFCAN.

NAVIGATION FLUVIALE AVEC UN PÉTROLIER

TRANSPORTEUR DE PRODUITS RAFFINÉS

Suite à l'appel du Président demandant une participation active des membres de l'association à la réalisation de la revue, nous avons reçu du Cdt Bertrand Derennes un récit de voyage que nous publions ci-dessous. Vous aussi, n'hésitez pas à faire profiter nos lecteurs de vos expériences en envoyant au webmaster vos textes qui seront les bienvenus.

À l'opposé des monotones et parfois longues transatlantiques ou transpacifiques au cours desquelles on a coutume de dire qu'on «pousse de l'eau», les remontées de rivières ou fleuves sont synonymes de paysages changeants et souvent magnifiques si on les compare à une entrée dans le port de Rotterdam, Houston (voir plus loin) et bien d'autres, de navigation au ras des cailloux ou des berges, de longues heures passées à la passerelle en faisant virer au rouge le logiciel de contrôle des heures de repos et de ... frissons.

Vous trouverez ci-dessous un récit de quelques navigations fluviales agrémenté de photos et anecdotes.

Quand je commandais des petits navires, j'ai fréquenté plusieurs fois le port de Stanlow en Angleterre, accessible via le canal qui longe la rivière allant de Liverpool à Manchester. Un jour, alors que nous ralentissions pour se présenter dans le sas d'Ellesmere, un pilote me dit :

«Ne trainons pas trop, il fait beau, on est dimanche les joueurs de golf sont dehors»

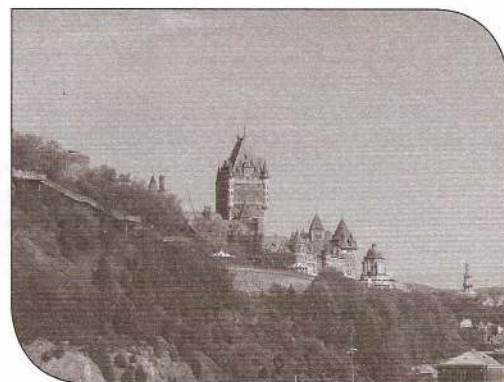
«Pardon ?»

«Ils se mettent sur la berge et visent les navires qui passent (à une centaine de mètres) ! Il arrive que les balles atteignent le pont.»

Sur la même rivière, en sortie nous étions cap au 005°. Le pilote demande 355°. Le brave Philippin a commencé son tour sur tribord jusqu'à ce qu'il soit écrasé, pris en sandwich entre un commandant et un pilote qui se sont jetés ensemble sur la barre.

Plus exotique, j'ai récemment complété mon expérience fluviale avec 4 remontées de fleuves américains.

En commençant par le nord : Le Saint-Laurent jusqu'à Québec City pour débarquer une cargaison de gasoil chargée en Lituanie. Navigation calme, sans surprise. On longe les stations de ski dont la neige tassée par les multiples passages de spatules et «planches à neige» résiste encore à la fonte.



Un déchargement à cadence «raisonnable» a permis à plusieurs d'aller visiter la ville de Québec. Dommage que deux inspections (affréteurs et PSC) soient venues troubler l'emploi du temps des Commandant et Chef Mécanicien. Privilège du grade !!

Une douzaine d'heures de descente du St-Laurent pour arriver aux Escoumins, dernière station de pilotage, débarquer nos 2 pilotes contents d'avoir pu «jaser» en français puis en route sur ballast pour Rotterdam à ordres. Traversée de l'Atlantique que nous envisagions sans plaisir tant ces pétroliers double-coques sont inconfortables quand ils sont légers. Les lamentations se sont vite tues. Le service affrètement nous a trouvé une cargaison d'essence à prendre à Montréal pour Port Canaveral en Floride. Un peu de mouillage pour préparer les citernes et demi-tour ! C'est reparti pour une remontée du St-Laurent. 24 hrs plus tard nous sommes à Montréal, au grand bonheur de nombreux marins du bord. Beaucoup de temps passé dans ce grand fleuve, mais pas vu de cétaqués. Il faudra revenir à une autre époque.



Pas de remontée de rivière à Port Canaveral mais un lancement d'une fusée qui laisse sa signature dans le ciel. Presque la même que Zorro !

Je passe sur la remontée vers Houston. Raffinerie à Td, bidons de pétrole à Bd, puis à Td puis raffinerie à Td et encore des bidons...

Ça sent le pétrole, ça vit du pétrole. On ne s'attarde pas.

La remontée du Mississippi vers Bâton-Rouge (24 h si tout va bien) n'est guère plus attrayante. Seule la traversée de la Nouvelle-Orléans nous sort de la torpeur. Quelques bovidés assoiffés ne prêteront aucun intérêt à notre passage.



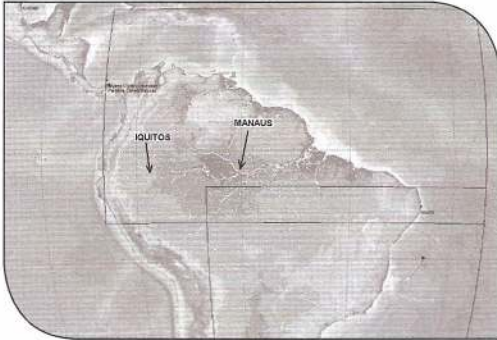
J'aurais pu prendre des photos des quais en bois mais on m'aurait accusé de ressortir des clichés des années 1930.

«Doucement à virer sur les aussières, doucement...».

J'apprends que si mon canot avait été une péniche, j'aurais pu aller jusqu'à Chicago en traversant les USA du sud au nord.

On continue plus au sud.

Retour dans la verdure avec Manaus qui s'annonce.



A nous l'Amazonie !

On nous annonce trois jours de remontée jusqu'à Manaus, jusqu'à 5 nds de courant sur le nez. 11.20 m de tirant d'eau, ça va le faire ?

Le point le plus chaud est.. en mer. C'est la Barra Norte à environ 50' de l'embouchure. Un mètre sous la quille, passage à pleine vitesse pour être sûr de passer le banc avant le jusant. Puis les grands fonds. On aura jusqu'à 80 m d'eau sous la quille en approchant de Manaus !

Le fleuve est si haut (5 m de plus que la normale) qu'un pilote me certifie que je pourrais aller jusqu'à Iquitos mais ... que je m'échouerais plusieurs fois en route.

On va donc s'arrêter sagement à Manaus.

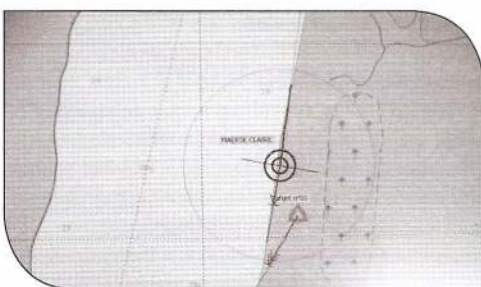


*Défilé de verdure,
arbres, maisons sur
pilotis.*



La nuit, ces petits transporteurs de passagers ne naviguent qu'avec le projecteur. Pas de radar. Un coup de spot sur la berge et ça le fait.

S'ils sont un peu distraits, ils ne voient nos feux de navigation qu'au dernier moment et nous balancent un coup de projecteur dans les mirettes pour ... voir ce que c'est que ce gros truc qui chemine. Sympa.



Lecdis ne nous est guère utile, il nous promène parfois en forêt.

Plusieurs pilotes se sont succédé.

Des jeunes, des moins jeunes, des beaucoup moins jeunes.

Ce sont ces derniers qui étaient les mieux équipés en matériel électronique.

Les jeunes naviguent au feeling, les anciens déballetent un Apple store à la passerelle.

I pad, I pod, E Book...

Et ça cause à la VHF!

Encore un peu plus Sud et c'est la River Plata en Argentine. On y est venu avec une cargaison de gasoil chargée en Russie Mer Noire. Trois semaines de mer, 36 hrs de remontée de la Parana River jusqu'à un mouillage au nom peu exotique : km171 Parana Guazu River.

Le gasoil va continuer vers le Paraguay. Entre la navigation à petite vitesse et les mouillages en attendant que les «descendants» passent, il faudra entre 10 et 15 jours pour atteindre la destination finale. Heureusement qu'il n'y a pas de date de péremption sur ce produit.

Ce fleuve ressemble à l'Amazonie (en beaucoup moins profond), la température en moins. Les berges sont plus peuplées. Le spectacle est varié :



Déchargement sur barge



Un bateau potager



Un bateau aquarium



Un autre qui se cache dans la verdure



La maison du Petit Cochon ?



Celle-ci est quand même mieux



Neully sur Parana River ?

Cdt Bertrand Derennes

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE. RÉUNION DE LA COMMISSION MARINE.

La Commission marine s'est réunie le vendredi 6 décembre 2013. Cette réunion était, en fait, une visioconférence entre les membres de la Commission qui se trouvaient au siège de Météo-France, à Saint-Mandé et des personnels du site toulousain de Météo-France. Parmi les participants, on notait, entre autres, des représentants de la direction des Affaires maritimes, d'Armateurs de France, de la Marine nationale, de l'Institut français de navigation, de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, d'organisations de plaisanciers... et de l'AFCAN.

Plusieurs points ont été abordés :

LA VOCALISATION DES MESSAGES MÉTÉOROLOGIQUES PRÉPARÉS PAR MÉTÉO-FRANCE ET TRANSMIS AUX CROSS POUR DIFFUSION.

Il apparaît que la situation est, dans l'ensemble, satisfaisante mais que certains ajustements sont souhaitables puisque deux CROSS sur cinq estiment nécessaire de reprendre ces messages. Il s'agit de prévisions côtières à court terme qui intéressent essentiellement les plaisanciers.

L'ÉLABORATION D'UNE FICHE DE RAPPELS DE BASE SUR LA SÉCURITÉ POUR LES PLAISANCIERS.

C'est la SNSM qui pilote ce dossier et s'interrogeait sur l'étendue de ces rappels. Compte tenu de l'existence de divers guides à l'usage des plaisanciers, il a été précisé que cette fiche de format 21x29 devait être limitée au périmètre de la météo maritime.

MESSAGES NAVTEX

Mise en place d'abréviations à l'image des bulletins anglais. Quelques présentations ont été faites par le site toulousain. Tout d'abord, la présentation du système SAVaS.

Il s'agit d'un système de prévision des états de mer et d'alerte de vagues extrêmes et scélébrates mis au point par une PME toulousaine, la société NOVELTIS. Dans ce type de présentation, le présentateur en dit toujours trop ou pas assez ! En l'occurrence, le présentateur a beaucoup insisté sur la qualité du service rendu :

- Système fiable et précis, facile à utiliser, accessible partout,
- Interface web,
- Prévisions à 7 jours, mises à jour toutes les 6 heures,
- Indication de mers cambrées, mers croisées, vagues scélébrates, vagues extrêmes,
- Cartes fournies à différentes échelles régionales et temporelles,
- Abonnements et messages personnalisés

Mais a refusé de répondre à quelques questions concernant le « comment »...

SAVaS est un système breveté et sa clientèle actuelle est le monde de l'offshore.

AVANCÉES CONCERNANT LE DIAGNOSTIC DE BROUILLARD DANS LE DOMAINE MARITIME.

Il s'agit de l'adaptation du système d'observation CARIBOU au domaine maritime. Ce système fournit actuellement les cartes des zones d'occurrence de brume et de brouillard sur la France. Son adaptation au domaine maritime sera évaluée début 2014 pour mise en production opérationnelle courant 2014.

NOUVEAUTÉS DU MODÈLE MOTHY.

Il s'agit, à l'origine (1998), d'un modèle permettant d'évaluer la dérive des hydrocarbures en surface et en sub-surface. Ce modèle a été, par la suite, étendu aux dérives des épaves et des naufragés. Il est en constant développement et amélioration (prévisions probabilistes et multi-façage océanique). A titre indicatif, on sollicite l'intervention de ce modèle 500 fois par an, bon an mal an, et les demandeurs proviennent surtout des DOM/TOM.

L'organisation de la prévention marine à Météo-France, telle que révisée a été présentée :

- Zones de prévisions, large et côtières
- Un pôle national : DPREVI/MAR
- Maintien d'un pôle régional pour le domaine côtier : SIRPM/N
- Réseau de prévision-conseil
- Vigilance vague/submersion (une nouveauté).

POUR TERMINER, IL A ÉTÉ PROCÉDÉ À L'ÉLECTION D'UN NOUVEAU PRÉSIDENT.

En effet, l'administrateur général des Affaires maritimes Jean-Marc Schindler, ancien représentant permanent de la France à l'OMI et ancien directeur du BEA-Mer, président de la commission depuis 2002 avait décidé de se retirer. Son successeur sera l'administrateur général Le Direac'h, actuel directeur du BEA-Mer. La présidence de cette commission semble d'ailleurs être l'affaire d'administrateurs des Aff Mar anciens marins puisqu'avant J-M Schindler, c'était l'administrateur général Guibert, actuel secrétaire général de l'IFN, qui présidait la commission.

Jean-François Fauduet
Membre associé de l'AFCAN

LIEN ENTRE LE CODE ISM ET STCW 2010

Page du Code ISM N°31

INTRODUCTION

Le Code ISM traîne depuis sa création un « oubli » très préjudiciable qui est la formation associée, ce que l'OMI a beaucoup de mal à rectifier. En effet, il s'agit soit d'un oubli soit d'une grossière erreur rappelée en son temps par William O'Neil, le Canadien, alors Secrétaire général de l'OMI et d'aucuns se persuadent eux-mêmes encore aujourd'hui que la formation initiale est suffisante. Et comme toutes les organisations internationales ou nationales on a beaucoup, beaucoup, de mal à admettre ses erreurs.

Rappelez-vous aussi les circulaires de 2007 (MSC-MEPC.7/Circ.5 et 6) qui ont néanmoins tenté de rectifier le tir d'une manière encore une fois beaucoup trop floue : quelques pavillons ont seulement exigé une formation de la DPA en utilisant un subterfuge (voir article « la page du Code ISM N°30 » sur le site de l'AFCAN). On estime donc que ces circulaires ce n'est pas mal mais ce n'est pas comme cela que ça va marcher. En effet, la formation des marins n'est-ce-pas STCW ? Il serait donc peut-être bon que pour une fois un parallèle entre le Code ISM et STCW soit fait.

CONSTAT

Oui, la formation des marins c'est la Convention internationale STCW (telle qu'amendée à Manille en 2010). C'est un outil fantastique, unique au monde, que toutes les autres industries nous envient. Elle précise d'une manière détaillée le contenu des formations obligatoires des marins : formation générale aux trois niveaux de responsabilités (appui - équipage, opérationnel - officiers et direction/chefs de service et capitaines), formations spéciales pour certains navires et certaines fonctions, normes pour la veille, volume de travail des marins ainsi que les tolérances pour la consommation d'alcool avant de prendre le quart.

On constate que :

- La formation de base des gens de mer (BST), même revue en 2010, ne prévoit pas de connaissance du Code ISM.
- La formation de base des officiers comprend une connaissance et l'application des Codes IMDG et IMSBC (matières dangereuses), IAMSAR (recherche et sauvetage), ISPS (sûreté) ... mais pas celles du Code ISM.

- La formation nécessaire pour certains types de navires (pétroliers, gaziers, chimiquiers, navires à passagers) ne prévoit pas de connaissance du Code ISM non plus.

En un mot, si le Code ISM est obligatoire pour la plupart des navires de + de 500 GT, aujourd'hui la formation associée n'existe toujours pas dans STCW. Pourquoi ?

HISTORIQUE DE LA FORMATION ISM

Du plus loin que je me souviens, le Code ISM est présenté dans les écoles comme un Code de management à observer au minimum par les compagnies et leurs navires tandis que la Convention STCW est une norme de formation des marins qui devrait leur permettre de l'appliquer.

Oui, le Code ISM est une norme de management comprenant en résumé :

- l'observation d'une politique sécurité et protection de l'environnement,
- la définition d'une structure de responsabilités et de communication tant à terre qu'à bord,
- l'observation de procédures et instructions pour une opération sûre du navire,
- une préparation à répondre à toute situation d'urgence que ce soit à bord ou à terre,
- une organisation de l'analyse du retour d'expérience et l'autocontrôle de fonctionnement.

Aujourd'hui même pour une norme de management concernant essentiellement les marins on devrait exiger une formation initiale d'abord et une formation continue ensuite. En un mot, la formation ISM devrait faire partie de STCW. Or, rien de tout ça dans STCW, sauf peut-être un chapitre sur une compétence « élaboration de plans d'intervention en cas d'urgence » et la « familiarisation » au navire qui sont directement rattachées aux exigences ISM.

COMPARAISONS

Comment pourrions-nous inclure la formation ISM dans STCW ?

Le présent tableau de comparaison montre les exigences du Code ISM liées à une formation déjà existante ou non incluse dans STCW :

N°	Code ISM	Convention et Code STCW 2010
1	Politique sécurité et protection de l'environnement	non
2	Responsabilités et autorité de la compagnie	Règle I/14 : effectifs, brevets, familiarisation, coordination des activités et de la communication à bord sous la responsabilité de la compagnie et du capitaine
3	Personne désignée à terre	non
4	Responsabilité et autorité du capitaine	Vérification du brevet du capitaine par la compagnie
5	Ressources et personnel : Qualification et connaissance SMS du capitaine (6.1) et du personnel (6.6) Connaissances/formation personnel impliqué dans le SMS (6.4) Brevets/certificats personnel et aptitude physique (6.2) Familiarisation (6.3) Détection formation nécessaire (6.5) Communication interne à propos du SMS (6.7)	Règle I/14 base de données nationale des brevets, certificats initiaux et spéciaux Acuité visuelle- Aptitude physique - Visite médicale périodique (certificat bilingue) Règle VIII : Aptitude au service (charge de travail/repos- limites alcoolémie - prévention fatigue) Gestion du personnel (MCRM) Section A 1/14 : Familiarisation minimum sur tous les navires et familiarisation spécifique sur les rouliers à passagers (détaillée en partie B 1/14) non non
6	Opérations à bord/procédures	Section A/1-4 Compétence pour : Manœuvre du navire Manutention, arrimage et assujettissement Inspections structure Formations spéciales : citernes/gaz/pax/sûreté Transport MDG

7	Préparation aux situations d'urgence	A-II/1 et 2 Elaboration et/ou application procédures d'urgence et maîtrise des avaries Prévention et lutte incendie et pollution Sauvetage Situations d'urgence limitées sauf parfois en formations spéciales Pax et MDG
8	Notification et analyse/REX	non
9	Maintien en état du navire et gestion particulière des équipements critiques	A-III/1 et 2 Maintenance des équipements sécurité - Entretien équipements en général y compris Propulsion/ Electronique / Electricité /sauvetage Pas de notion de criticité des équipements et de leur gestion particulière y compris en mode dégradé
10	Documents Gestion de la documentation du SMS	Certificats équipage et officiers valides pour fonction et navire concernés Connaissance des documents que doit posséder et élaborer le navire y compris SMS Pas de notion de gestion des enregistrements
11	Vérifications internes (autocontrôle)	Système qualité de l'enseignement maritime national Pas de notion de vérifications internes compagnies ou navires
12	Certification	Approbation des formations par l'Etat Délivrance des brevets/revalidation Reconnaissance des brevets STCW Règle I/7 Renseignements/white-liste

PROPOSITIONS POUR UNE FORMATION ISM OBLIGATOIRE

La formation intitulée «formation ISM» devrait prévoir une connaissance minimum du Code ISM puis d'un SMS type et son application à bord. Il serait aussi normal d'avoir une formation initiale de base pour tout marin avec une mise à niveau périodique (tout cela évolue dans le temps) comme requis par la Convention STCW.

Formation initiale :

Une formation de base, un minimum destiné au **niveau d'appui** (équipage) en pratique serait l'affaire d'une journée et pourrait être introduit dans A VI/1 (BST) par exemple en ajoutant un nouveau § A VI/1-5 : «Application de la norme de management appelée Code ISM (Resol A 741 telle qu'amendée)».

Ensuite, au **niveau opérationnel** où les officiers appliquent le SMS de la compagnie et sont grandement nécessaires pour son bon fonctionnement, une formation avancée devrait être incluse soit dans un § VI/7 soit dans un chapitre IX nommé «Normes concernant le management de la sécurité et de la protection de l'environnement» (il y a bien déjà les normes de veille - § VIII). Ce ne serait que l'affaire de 3 jours seulement au cours d'une formation longue de... 3 années scolaires pendant lesquels les principes du management de la sécurité seraient développés pour leur plus grand bien à ses officiers et aux navires sur lesquels ils vont apprendre leur métier pendant les premières années.

Formation continue :

Pour STCW la formation obligatoire (hors formation continue) devrait s'arrêter là et des recommandations sur la formation des officiers en cours de carrière (**niveau direction**) devenus plus ou moins auditeurs internes, comme dans tout système de management, pourraient être incluses dans la partie B du Code STCW (rappel : partie B non obligatoire).

La formation de la DPA resterait comme détaillée dans la circulaire N°6 de MSC-MEPC.7 une affaire de « terriens » car elle concerne une position à terre donc exclue de STCW (voir son § 8 en annexe).

Enfin, un cours type OMI pourrait être élaboré. Il existe peu de modèles sauf celui proposé par l'AFEXMAR/IIMS (en anglais et en français) qui pourrait servir de base aux fonctionnaires en charge de le préparer (chiche !)

NB SUR LA FAMILIARISATION

La familiarisation au navire, aux appareils, aux consignes ou ordres particuliers fait partie de notre culture. Le Code ISM en a fait un chapitre très court mais qui étrangement ne concerne que le « personnel ayant des tâches liées à la sécurité et la protection de l'environnement ». Pour ce qui est des cargos, tout l'équipage fait partie des équipes de sécurité... il n'y a donc pas photo : tous les membres d'équipage doivent recevoir une familiarisation dont les conditions correspondent à leur fonction à bord.

Pour ce qui est des navires à passagers avec du personnel n'ayant qu'une fonction sécurité limitée à une aide aux passagers en cas d'urgence, la réglementation reste suffisamment vague pour que les compagnies de croisière aient laissé de côté leur familiarisation comme leur formation de participation à la gestion des situations d'urgence pour tout le personnel. Finalement seuls les responsables étaient convenablement formés selon STCW V/2.

Le Sous-comité HTW 1 (nouveau Sous-comité de l'OMI en charge de l'élément humain, de la formation et de la veille) est prévu se réunir en février 2014 et une révision de cette formation va y être proposée. Nous sommes confiants que l'accident du CONCORDIA va servir à clairement étendre la formation spéciale navires à passagers à toutes les personnes à bord autres que les passagers, ce qui est on ne peut plus logique. Il est seulement dommage qu'il ait fallu attendre un terrible accident pour réagir (voir mon article dans le N°96 d'Afcan Info).

En conclusion pour la familiarisation, la procédure élémentaire de familiarisation comprenant le coaching par un membre d'équipage expérimenté est obligatoire depuis STCW 95 mais STCW 2010 n'a pas amélioré grand-chose. Cependant le bon sens marin voulait que dans nos SMS cette question soit considérée comme primordiale même si c'était parfois difficile. Heureusement, des méthodes de familiarisation modernes axées sur la simulation ne vont pas tarder à être proposées... mais il faut raison garder, sans obligation, nos armateurs ne les achèteront pas.

En conclusion pour la formation ISM

Si dans STCW la familiarisation pour tous gens de mer devrait être accompagnée d'une partie ISM, une formation particulière obligatoire devrait être assurée pour les officiers.

Ma présente proposition n'a rien d'extravagant mais, à supposer qu'une décision positive soit prise, à la vitesse de l'OMI il faudrait une première introduction dans la partie B du Code STCW (donc au plus tôt 2017) puis un glissement dans la partie A... soit au plus tôt en 2022 ! Autrement dit aux calendes grecques et ... 30 ans après la naissance du Code ISM. Chapeau !

LE CODE ISM ET LA GESTION DE LA FATIGUE

Il existe un autre lien important entre le Code ISM et le Code STCW : c'est le management de la fatigue. C'est un vieux sujet tabou de la profession mais qui petit à petit se dote d'une réglementation qui est considérée par tout le monde à présent comme très bien venue. D'abord cantonnée à de simples recommandations (j'ai participé activement à la rédaction de la circulaire 1014 « guidelines on fatigue » qui date de 2001), on en est aujourd'hui à des normes strictes de prévention de la fatigue. Pour le lien avec le Code ISM, même si celui-ci se limite à un laconique « medically fit » un peu trop général, l'application des règles et règlements obligatoires et la prise en compte des recommandations (Code ISM 1.2.3.) nous oblige à tenter de gérer repos et fatigue à bord

(FMP fatigue Management Plan) en tenant compte de la Convention 180 et des circulaires OMI ou des Directives ILO.

En effet, STCW 2010 a introduit une formation sur la gestion de la fatigue dans la formation de base BST A-VI/1-4 et le management de la charge de travail dans le MCRM (on évite cependant de parler de fatigue) et la règle VIII (Aptitude au service). C'est, en gros, le transfert, sous forme d'obligation, des recommandations de STCW 95.

Pour ce qui est de la formation correspondante, il nous a fallu la publication du cours type «leadership and teamwork» pour avoir enfin quelque chose de solide sur le management de la fatigue et dans un chapitre complet s'il vous plait (chap 16- voir annexe 3 ci-dessous). Cependant faut-il rappeler qu'un cours type n'est qu'une recommandation.

Enfin, la MLC 2006 qui vient de rentrer en application avec un certain fracas, parle de fatigue mais en restant quand même très prudente et renvoyant l'ensemble à un programme de santé et sécurité dans le travail que nous allons intégrer dans le SMS. La boucle est bouclée.

EN CONCLUSION

Même si la fatigue refait une entrée un peu moins discrète dans la profession en ce moment, elle reste quand même « orpheline » d'une réglementation claire dans un des nombreux outils à notre disposition : SOLAS (la fatigue y mériterait un chapitre tout entier), le Code ISM, la Convention STCW, la MLC.

Pour nous, en faisant entrer, via le SMS, la gestion de la fatigue dans un programme de management de la santé et de la sécurité à bord (SOHSP), relié à la MLC 2006 (règle 4.3) et le MCRM pour la formation, cela nous permet d'accélérer son application en attendant mieux.

Le sujet est vaste mais très actuel (les résultats du projet HORIZON de l'UE sur la fatigue des gens de mer et le logiciel MARTHA pour la prévention ont été présentés au STW 44) et mérite vraiment toute notre attention de capitaines.

*Cdt Bertrand APPERRY
Président AFEXMAR, Vice-Président IIMS
Août 2013*

Annexe 1

«8- QUALIFICATIONS, FORMATION ET EXPÉRIENCE 8.1 Le Code ISM exige que la compagnie veille à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne d'une manière satisfaisante les règles, règlements, recueils de règles, codes et directives pertinents. La compagnie devrait veiller aussi à ce que l'ensemble du personnel possède les qualifications, l'expérience et la formation requises pour appliquer le système de gestion de la sécurité». Superbe non ? ... mais malheureusement ceci reste une recommandation.

Annexe 2 : avis des Américains

La presse maritime américaine (Maritime Reporter & Engineering news- Août 2013) estime que «le volume de la formation et particulièrement celui de la familiarisation baisse à cause des contraintes économiques alors que les navires sont de plus en plus sophistiqués et nécessitent donc de nouvelles connaissances et adaptations. Pour des escales de quelques heures et un turnover de plus en plus grand des membres d'équipage, assurer une familiarisation digne de ce nom peut devenir très coûteux : familiarisation assurée par la compagnie avant l'escale du navire dans un centre adéquat ou report du départ pour l'assurer par des équipes volantes spécialisées. Le PSC des Coast Guards (Qualship 21) entend s'en mêler, il faut donc considérer que le coût de la formation et/ou de la familiarisation ne fera qu'augmenter dans le futur» (traduction libre)

Annexe 3 : extrait du cours type OMI «Leadership and teamwork» Chap 16

Description du volume de travail de certaines fonctions
Dangers d'un volume de travail très important
Désavantages d'un volume de travail trop faible
Comment évaluer le volume de travail
Comment assurer un volume de travail approprié
Dispositions à prendre pour assurer un repos adéquat
Comment enregistrer ses heures de repos
Les signes de fatigue
Conséquences de la fatigue
Management de la fatigue : règles et autres directives/exemple de FMS

LES 9^{ÈMES} ASSISES DE L'ÉCONOMIE DE LA MER

La région Languedoc-Roussillon a accueilli les 9^{èmes} Assises de l'économie maritime et du littoral, à Montpellier et à Sète, les mardi 3 et mercredi 4 décembre 2013. Évènement maritime devenu incontournable, plus de 1 500 personnes dont 150 étudiants de la mer, et parmi ceux-ci 10 élèves de l'ENSM, ont assisté à cette manifestation. Parmi les participants figuraient entre autres - des armements, Brittany Ferries, Bourbon, Chambon, CMA-CGM, la Cie du Ponant, Gazocéan, Genavir, Louis Dreyfus armement, Maersk tankers France, SNCM - des industriels, GDF Suez, DCNS, Areva, STX, Alstom, le GICAN, le CORICAN - des politiques, région, maires - des fonctionnaires, Marine nationale, Affaires maritimes, grands ports maritimes etc. L'AFCAN était représentée par René TYL.

La première journée a été marquée par la présence de trois ministres : le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, le ministre de la mer Frédéric Cuvillier et le ministre de l'outre-mer Victorin Lurel. Mais il faut rappeler en exergue la tenue à Paris, la veille de ces deux journées, du Comité interministériel de la mer (CIMer) au cours duquel le Premier ministre a réuni une partie de son gouvernement pour poser les bases de sa politique maritime. Ces thèmes ont été largement développés au cours de l'allocation de trente minutes que le Premier ministre a consacrée aux Assises de la mer. Nous ne relaterons ici que les mesures concernant le transport maritime, l'ensemble du discours du Premier ministre pouvant être consulté sur internet. «La France, a-t-il affirmé, doit retrouver sa place dans les échanges, 80% du commerce mondial s'effectuant sur mer. C'est l'avenir de notre marine marchande qui est en jeu»

Parmi les 26 propositions du député Arnaud Leroy évoquées par le Premier ministre, on notera la demande concernant l'autorisation des équipes privées de protection des navires en complément des équipes de protection embarquées mises à disposition par la Marine nationale. (NDLR : l'Afcan pour sa part, a demandé depuis longtemps, qu'une telle protection soit possible et que ses règles d'utilisation soient clairement définies, notamment en ce qui concerne le rôle et la responsabilité du capitaine).

Le CIMer a validé le projet qui a été transmis au Conseil d'État et sera présenté par Frédéric Cuvillier lors d'un prochain Conseil des ministres avant sa transmission au Parlement. Rappelons que les armateurs souhaitaient depuis longtemps pouvoir assurer la protection de leurs navires lorsque l'État ne peut pas le faire et, dans ce cas, demandaient à l'État de définir un cadre juridique permettant l'habilitation et l'autorisation d'avoir recours à des entreprises privées. Pour les armateurs, il conviendrait alors de définir la responsabilité du capitaine, décideur et responsable de la sécurité et de la sûreté à bord et celle de l'armateur en sa qualité d'employeur.

Le lendemain mercredi, Mme Régine Bréhier, directrice des Affaires maritimes, participant à une table ronde sur «les vulnérabilités maritimes de la France», a défini les

enjeux d'un recours à une société privée pour lutter contre la piraterie. S'agissant essentiellement d'une protection civile, le projet de loi devra définir les critères de recrutement, l'encadrement, un code de sécurité intérieure, mentionner l'obligation d'une autorité administrative qui contrôlera la certification des entreprises, l'agrément des dirigeants et délivrera une carte professionnelle aux agents de sécurité. Un contrat d'assurance sera demandé aux armateurs. Le recours aux sociétés privées sera limité aux besoins, et le décret d'application définira les zones où l'embarquement de gardes privés armés sera autorisé et les types de navires éligibles. Les règles d'engagement seront strictement encadrées, et l'usage de la force prohibé, excepté en cas de légitime défense. La poursuite sera interdite, le but de l'opération étant la dissuasion. Pour le moment, a-t-elle ajouté, l'objectif est que le projet de loi soit présenté en Conseil des ministres en janvier. Cependant l'adoption par le Parlement risque de prendre plusieurs mois.

Le contre-amiral Jubelin, de l'état-major des opérations aéronavales, participant à la même table ronde, a évoqué les zones où les intérêts français sont menacés par la piraterie : le nord-ouest de l'océan Indien où la piraterie serait en régression grâce à la présence de navires militaires, et le golfe de Guinée dont les États riverains sont soucieux de leur souveraineté et où les attaques visant à extorquer des biens monnayables sont caractérisées par leur violence. Alors que l'on observe un net reflux des attaques dans l'océan Indien (5 attaques en 2013 sans aucune prise, contre 120 en 2012), par contraste les attaques dans le golfe de Guinée sont évaluées à plus d'une centaine par an avec un rayon d'action qui a tendance à s'accroître au large du Gabon.

Intervenant aussi à cette même table ronde, Christian Lefèvre, ancien officier de la marine marchande (CINM), directeur général du groupe Bourbon, a précisé les conditions de navigation difficiles auxquelles étaient exposés les 210 supply vessels, réalisant deux allers et retours par semaine, et les 270 crewboats présents dans le golfe de Guinée. On compte jusqu'alors trois prises d'otages, l'une au Cameroun, deux à 100 km des côtes du Nigéria. Les otages ont été libérés au bout de 10 à 50 jours. La veille, Charles Mallié, DRH du groupe Bourbon, avait, à l'occasion d'un atelier thématique, insisté sur la dangerosité de ce genre de navigation et sur le haut niveau de sécurité développé par le groupe. Les supply vessels sont en effet bas sur l'eau, peu rapides et ont besoin d'une protection. Aussi à la demande de la clientèle des plateformes, profondément sensibilisée par la sécurité, ces navires se déplacent-ils en convois accompagnés de navires de sûreté, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Ces navires sont fournis par des sociétés privées et armés par des militaires et du personnel faisant partie d'organismes d'États en accord avec les autorités locales, comme le Nigéria.

Le Premier ministre a également demandé que le gouvernement avance rapidement sur une autre proposition du rapport Leroy concernant l'adaptation de la loi de 1992 relative aux approvisionnements pétroliers, autrement dit l'élargissement de la protection de pavillon du brut au transport de produits raffinés. La loi de 1992 instituait une obligation de détention de capacité de transport maritime sous pavillon français applicable aux seules importations de pétrole brut. Cette adaptation est rendue nécessaire par la décroissance des importations de brut au profit du pétrole raffiné. Pour le Premier ministre, «ce dispositif permettra de rééquilibrer les conditions de concurrence entre raffineurs et distributeurs de pétrole, mais aussi de pérenniser notre flotte. Près de 400 emplois sur terre et sur mer sont en jeu dans ce dossier».

Il s'agit d'un sujet vital, affirme le Cluster maritime, car il conditionne l'avenir de toute une filière de transport de produits pétroliers, à défaut de couvrir le charbon et le gaz, et surtout il est la clef de la sécurité des approvisionnements stratégiques du pays en cas de crise. Bien que le dispositif reste à affiner, l'objectif du Premier ministre est «que les dispositions législatives soient prêtes, pour aller vite, dans les toutes prochaines semaines». Il faut en effet «aller vite» pour sauver les emplois de Maersk Tankers France, sachant qu'il a fallu plus de 18

mois pour arriver à une décision, au moins de principe. Or, un plan social a déjà été engagé, touchant environ une centaine de navigants et sédentaires français, et un calendrier «ultra-court» a été annoncé par la direction du groupe Maersk.

Le Premier ministre a pris acte des préconisations du rapport Leroy en vue de favoriser le renouvellement et le financement de la flotte de commerce, avec notamment l'aménagement de la fiscalité des plus-values de cessions de navires, conforter le système de la taxe au tonnage et mobiliser la BPI pour faciliter le financement de nouveaux navires. Il a insisté sur l'effort à apporter sur la modernisation de l'outil de travail et donc sur les navires. Il annonce le lancement d'un second appel à projets «Navire du futur», doté de 30 millions d'euros, dont l'appel à manifestation d'intérêt qui va lui succéder et sur lequel le gouvernement travaille, sera centré sur la distribution de gaz naturel liquéfié comme carburant, en accompagnement des nouvelles obligations imposées au niveau international sur les émissions de soufre.

Le ministre de la mer, Frédéric Cuvillier, a pris la parole l'après-midi. Parmi les principaux thèmes développés dans un discours d'une trentaine de minutes figurait la formation maritime, une des clés du dynamisme d'un secteur professionnel. Revenant sur l'École nationale supérieure maritime (ENSM), préoccupation de beaucoup, il a tenu à apporter son soutien au projet d'établissement de l'école sur 4 sites, accordant toute sa confiance à l'équipe de direction qu'il a nommée en fin d'année 2012, tout comme sa confiance dans les élus des sites de cette grande école. Il a ajouté que «celle-ci doit retrouver son dynamisme pour se situer au niveau des plus grandes écoles : ce sera l'objet du CA du 10 décembre. C'est un enjeu majeur pour tous les métiers du maritime».

Il a ensuite annoncé l'ouverture dès la rentrée 2014 de quatre classes de BTS maritimes dans quatre lycées professionnels maritimes. Il a indiqué le choix des sites : Saint-Malo et Fécamp pour l'option «électromécanique, froid et énergie» - Sète et Boulogne-sur-Mer pour l'option «pêche, tourisme et environnement». Ces BTS seront ouverts aux élèves sortant des lycées professionnels maritimes et également aux candidats titulaires d'un baccalauréat général. Et pourquoi pas dans l'avenir, Paimpol avec les hautes technologies liées aux fibres optiques - La Rochelle pour un BTS plaisance - ou Nantes sur la maintenance des technologies maritimes.

Abordant le sujet de l'administration de la mer, le ministre a annoncé la création d'une délégation à la mer et au littoral, décidée par le CIMer. Ce nouvel instrument, chargé de coordonner et d'animer les différentes politiques qui concourent à l'action publique dans le domaine maritime, sera placé sous son autorité. S'adressant aux professionnels, il ajoute que cette délégation a pour ambition de «répondre à leurs ambitions et à leurs attentes». Le journal «Le Marin» précise que «cette nouvelle gouvernance dont les milieux maritimes ne connaissent pas encore bien la vocation, serait un lot de consolation pour son ministère qui n'a pas obtenu que le Secrétariat général à la mer (SG mer, dépendant du Premier ministre) soit placé sous son autorité».

Les thèmes évoqués durant ces assises ont été très nombreux, on citera entre autres pour ce qui concerne le transport maritime la réduction de la facture énergétique des navires, l'application du gaz pour les navires, le parcours professionnel des navigants.

Le point d'orgue des Assises a été le commentaire pessimiste de Patrick Boissier, PDG de DCNS, qui, interrogé sur le décalage entre les enjeux maritimes français et la politique menée, a déclaré que «l'on n'a absolument pas, aujourd'hui les moyens de notre ambition de développement maritime». Paraphrasant Aragon «la mer est l'avenir de l'homme», il a ajouté que «la France n'est pas encore prête à se tourner vers la mer».

*René TYL
membre de l'AFCAN*

PORTE-CONTENEURS GÉANTS : big, bigger and biggest



C'est ainsi que le quotidien britannique Lloyd's List qualifie la course au gigantisme que se livrent les grands armements mondiaux.

Jusqu'à présent le Marco Polo et son sister ship le Jules Verne de la compagnie CMA CGM, d'une longueur de 396 mètres et d'une capacité de 16 000 EVP, étaient les plus grands porte-conteneurs existants. La sortie annoncée au cours du second semestre de cette année de la classe «Triple-E» de la compagnie danoise Maersk, leader du marché conteneurisé, devrait voir arriver des mastodontes de près de 400 mètres de long et d'une capacité de 18 270 EVP. Cette nouvelle classification doit son nom aux normes de conception en termes d'efficacité énergétique, d'économie d'échelle et d'environnement rendues obligatoires par l'OMI pour les navires neufs à partir de 2013, afin de réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre).

Ces PC seront de loin les plus longs et les plus larges navires dans le monde. Si la longueur des «Triple-E» dépassera à peine 3 mètres celle des «E-Class» de capacité de 14 500 EVP, leur largeur atteint 59 mètres contre 56 mètres pour ces derniers. Mais cela permettra d'ajouter une rangée de conteneurs de chaque bord (la largeur du Marco Polo n'atteint que 53,60 mètres !).

L'armement Maersk a en effet été le premier à se lancer dans l'aventure du gigantisme en passant la commande, au début de 2011, aux chantiers coréens DSME (South Korea's Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering) de 20 porte-conteneurs de 18 270 EVP, au prix unitaire de 185 millions de dollars, les premiers Triple-E au monde. Le marché affichait alors des résultats exceptionnels après le redressement spectaculaire qui avait suivi l'effondrement de 2009. Cependant, très tôt, l'industrie maritime se trouva plongée dans une autre guerre des prix, et l'économie européenne étranglée par la crise et par la récession. Est-ce une erreur de «timing» de la part de Maersk d'avoir engagé 3,7 milliards de dollars dans ces énormes navires alors que les conditions de marché se détérioraient rapidement. Il est certain qu'aucun autre armement ne manifestait de l'enthousiasme à faire de même, Mediterranean Ship Co (MSC) et CMA CGM limitant leurs ambitions à 16 000 EVP, pour des raisons financières plutôt que pour des raisons stratégiques.

Depuis cette option, il semblerait que les transporteurs maritimes asiatiques aient tendance à augmenter le volume transporté par voyage plutôt que d'accroître la fréquence du nombre de navires de plus faible capacité. Ainsi le premier grand transporteur après Maersk à manifester de l'intérêt pour les 18 000 EVP se trouve être l'armateur émirati United Arab Shipping Co (UASC), basé au Koweït. Après des mois de négociations, UASC passe commande en août 2013 de 5 porte-conteneurs de cette taille auprès des chantiers

coréens Hyundai Heavy Industries (HHI). Ces navires devraient être livrés en 2014-2015.

La même année, en mai, China Shipping, partenaire d'UASC dans la boucle Asie-Europe, avait conclu en mai un accord auprès des mêmes chantiers coréens pour la commande de 5 porte-conteneurs de 18 400 EVP, dont le premier devrait être livré au deuxième semestre 2014. De leur côté, les chantiers coréens DSME, constructeurs des Triple-E de Maersk, ont reçu en juillet et août une commande de deux fois 3 navires de même capacité. Les acheteurs, chinois, sont Bank of Communication Leasing et Minsheng Financial Leasing. Ces 6 porte-conteneurs seraient affrétés par MSC, qui sera bientôt le partenaire de Maersk et CMA CGM au sein de l'alliance phénoménale baptisée P3. Le taux journalier de l'affrètement est estimé entre 53 000 et 55 000 dollars.

Si ces transporteurs ont décidé d'imiter Maersk, leurs commandes ont néanmoins été négociées à un tarif beaucoup moins élevé que 185 millions de dollars par Triple-E. Ainsi China Shipping paiera aux chantiers HHI seulement 136,5 millions de dollars par navire soit 48,5 millions de moins que Maersk. Il est vrai que les futurs navires chinois auront un moteur principal et non pas deux, et 2 lignes d'arbre. Pour des raisons de différences de conception, l'armateur UASC paiera cependant aux mêmes chantiers environ 150 millions de dollars par navire. Les acheteurs chinois réussiront de leur côté à obtenir auprès des chantiers DSME un prix de 140,5 millions de dollars.

Dans son commentaire sur la course au gigantisme inaugurée par les grands transporteurs, le grand quotidien spécialiste du monde maritime qu'est le Lloyd's List observe que pour les armateurs, tous les navires sont des investissements à long terme, soumis aux cycles des marchés, gagnant de l'argent une année, le perdant l'année suivante. Les événements récents prouvent que ces transporteurs ne réalisent des bénéfices raisonnables qu'en pratiquant des économies d'échelle. Non seulement, les vitesses de voyage ont été réduites, passant de 20-22 nœuds à 13-15 nœuds, mais ils ont opté pour une optimisation de la propulsion et de la coque de leurs navires. L'armement Maersk est sûr que ses porte-conteneurs à deux moteurs sont un gage de plus-value. Bien qu'ils consomment de 30 000 à 35 000 tonnes de fuel par an, ce qui équivaudra à terme sensiblement à trois fois leur prix, Maersk affirme qu'ils sont de l'ordre de 15% plus économiques que les 18 000 EVP standards.

Cependant, ces résultats ne peuvent être atteints qu'avec un plein emploi de leur flotte, ce qui implique une planification intelligente et aussi une politique de partenariat. Maersk a déjà annoncé la création d'une alliance avec les deux plus grands transporteurs maritimes européens MSC et CMA CGM, concernant les liaisons Europe-Asie, transpacifiques et transatlantiques. UASC et China Shipping sont sur le point de finaliser un service commun pour leurs porte-conteneurs de 18 000 EVP.

À l'heure actuelle le nombre de porte-conteneurs en commande de plus de 18 000 EVP, qui seraient mis en service les deux prochaines années, peut être évalué à une quarantaine. L'aboutissement des commandes en cours devrait donner le jour à un marché à deux étages de la conteneurisation, les méga porte-conteneurs prenant le pas sur les autres. Cette frénésie des commandes présente toutefois le risque d'une nouvelle période de surcapacité.

En conclusion, il ne faut pas oublier que le gigantisme de ces dernières générations de porte-conteneurs induit des contraintes



de même nature que celles des paquebots géants. Le professeur de l'enseignement maritime Hervé Baudu, bien connu pour son «traité de manœuvre», s'est penché

sur les problèmes posés par l'arrivée de ces géants des mers, et en particulier sur les qualités manœuvrières des porte-conteneurs de 16 000 EVP. Pour lui, la contrainte la plus importante est celle liée à la surface de voilure développée qui peut dépasser 18 000 m². Aussi,

par fort vent l'importance de la surface de voilure peut-elle mettre le navire en difficulté, en particulier en chenal ou en manœuvre portuaire. En chenal, il est nécessaire de maintenir une vitesse de près de 9 nœuds par vent de travers de 50 nœuds. Au-delà de 30 nœuds de vent décostant ou accostant, les manœuvres portuaires d'accostage et d'appareillage deviennent très délicates. Malgré les propulseurs d'étrave, il sera alors impératif d'utiliser 4 remorqueurs, encore faut-il qu'ils soient tous disponibles !

René TYL
Membre de l'AFCAN

Y A-T-IL TOUJOURS DES PORTS «BLACK-LISTÉS ISPS» PAR LES USA ?

Page du code ISPS N°5

MESURES AMÉRICAINES

À la suite des attentats du 11 septembre 2001 à New York, une loi très importante a été promulguée aux USA : le MTSA 2002 (Maritime Transportation Security Act) qui «mandate» les US Coast Guards pour évaluer l'efficacité des mesures anti-terroristes dans les ports étrangers et imposer des mesures de sûreté particulières aux navires arrivant aux USA lorsqu'ils viennent de pays n'appliquant pas, selon eux, «des mesures anti-terroristes effectives» (ref MTSA 46 USC § 70108).

Il y a là quelques subtilités bien sûr : la loi US «ordonne» une action d'évaluation des mesures anti-terroristes dans des ports qui sont sous la souveraineté d'autres Etats de droit. On comprend que ce pays, gros importateur, tente par tous les moyens d'éviter que des attentats comme ceux du 9/11 se reproduisent. Mais de là à juger sur place avec des inspecteurs, il y a un pas qu'ils ont franchi allègrement.

Autre subtilité réside dans le terme «efficacité des mesures anti-terroristes». En effet, ces mesures ne sont en fait qu'une partie du code ISPS qui comme chacun sait, concerne plus largement la protection des navires et des ports contre tous les actes illégaux intentionnels.

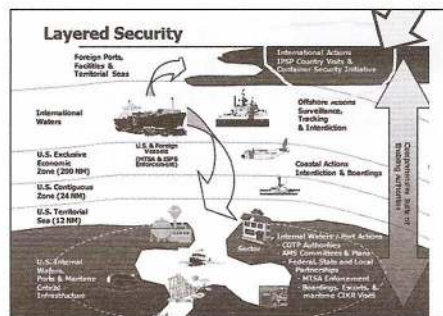
Ces actes sont nombreux et vont du simple vol de marchandises à une intention terroriste en passant par le passager clandestin, le détournement du navire, la prise d'otage ou la contrebande d'armes/produits illicites. Il est à noter encore que les USA ont inclus également dans leur protection MTSA le CSI dans certains grands ports ; c'est un contrôle sûreté des conteneurs avant embarquement vers les USA.

Près de 10 ans après la naissance du code ISPS, les USCG se permettent donc toujours de publier sur leur site une information qui a le titre de recommandation (Port Security Advisory) mais à laquelle ils ont rajouté des mesures techniques qui sont en fait des menaces. On est presque dans la diplomatie où la subtilité des termes est reine.

Les Coast Guards ont donc voyagé partout dans le monde et ont «évalué» tous les ports du monde dignes de ce nom. Les résultats ont déjà été publiés 3 fois et à ce jour (15 décembre 2013) une longue «black-list» de ports et installations portuaires de 15 pays est accessible sur internet. Il est à noter que pour certains pays TOUS les ports sont black-listés, pour d'autres il y a quelques exceptions bien déterminées.

USCG BLACK-LIST :

Tous les ports des pays suivants sont black-listés : Comores, Côte d'Ivoire, Cuba, Guinée-Bissau, Iran, Sao-Tome, Syrie, Timor, Venezuela. Les principaux grands ports concernés sont : ABIDJAN, CARACAS, LA HAVANE !



Les pays suivants sont black-listés avec quelques exceptions pour certaines installations portuaires qui apparemment ont «passé» l'examen : il s'agit du Cambodge, du Cameroun, de la Guinée Equatoriale, du Libéria, de Madagascar et du Yémen. Il y a quelques grands ports parmi les rescapés comme DOUALA, DIEGO-SUAREZ par exemple.

Conséquences pour les navires qui ont escalé dans les ports ou installations portuaires black-listés au cours de leurs 5 dernières escales, ils doivent :

- Appliquer les mesures du niveau 2 avant l'arrivée
 - Assurer une garde permanente à chaque point d'accès du navire (côté quai et côté mer). Ces gardes peuvent être des membres d'équipage en tenant compte de la réglementation sur les heures de travail et de repos (MLC 2006) sinon le navire doit engager des gardes externes approuvés
 - Une DOS doit être remplie
 - Les actions de sûreté enregistrées
 - Informer les autorités portuaires USCG des mesures prises avant l'arrivée au port
- Ces navires seront inspectés par les CG à leur arrivée (sur rade ?). Tout manquement aux dispositions pourra entraîner des retards ou un refus d'entrée dans le port.
- Après inspection, les CG peuvent décider que le navire doit mettre en place des gardes armés agréés.
 - Toutefois, les navires ayant pris les mesures effectives ci-dessus en seront dispensés.

EN CONCLUSION

Pour un navire «suspect», même si les mesures ne sont pas draconiennes, on voit que l'inspection des USCG est systématique et tous les armateurs savent que ce genre d'inspection avant toute opération de manutention entraîne des retards préjudiciables à l'affrèteur comme aux chargeurs... en fait au business en général.

Sans préjuger du comportement des inspecteurs et en dépit de leur philosophie anglo-saxonne du business, il est certain que le risque de retard dans tous les ports US n'incitera pas l'armateur, le chargeur ou l'affrèteur à privilégier un port ou une installation portuaire black-listé et l'incitera plutôt à les éviter. Le but recherché étant bien d'inciter les ports et leurs installations à se mettre en conformité avec le code ISPS. Et là, ce n'est pas encore gagné apparemment.

Cdt Bertrand APPERRY
membre de l'AFCAN, Président AFEXMAR
décembre 2013

LIBÉRALISATION DES SERVICES PORTUAIRES : UN PARI INCERTAIN

A l'initiative de l'IDIT – Institut du Droit International des Transports – un déjeuner-débat s'est tenu au Havre le 16 octobre 2013. Une cinquantaine de personnes ont assisté à la conférence donnée par Maître Guillaume Brajeux, avocat à la Cour, Membre du Cabinet Holman Fenwick Willian France et par ailleurs, membre associé de l'Afcan. Nous remercions beaucoup Maître Brajeux de nous avoir autorisés à faire bénéficier les adhérents de l'AFCAN de son intervention. Nous reproduisons ci-dessous sa communication



LES SERVICES PORTUAIRES A L'HEURE DE L'EUROPE.

1. HISTORIQUE.

Premiers paquets portuaires.

Une ambition de longue date :

- Déc. 1997 : livre Vert de la Commission européenne.
- Mars 2000 : agenda de Lisbonne.
- Sept. 2001 : livre Blanc sur la politique européenne des transports. Mais soldée par 2 échecs devant le Parlement européen :
- 2003 : refus du 1^{er} paquet portuaire. Mesures phares de ce projet :
 - o Auto-assistance : manutention par les chargeurs et les armateurs eux-mêmes.
 - o Pilotage par les capitaines eux-mêmes dans certains ports.
 - o Transparence des aides publiques portuaires et des comptes.
 - o Combattre les monopoles portuaires pour plus de compétition.Négociations chaotiques, 32 amendements, présentation d'un texte amoindri.

Rejet le 20 novembre 2003

- 2006 : échec du 2^{ème} paquet portuaire. Des objectifs similaires...
 - o Auto-assistance généralisée.
 - o Compétition accrue dans les ports (accès au marché) et entre ports (financement).
 - o Contrôles des comptes des autorités portuaires et de la distribution des aides publiques.pour un résultat identique.

Rejet massif le 18 janvier 2006, 532 votes contre, 120 pour, 25 abstentions.

- La Commission persévère : le 3^{ème} paquet. Demande de réforme toujours importante :
 - o Adhésion des acteurs portuaires (ESPO, ADLE etc.) à de nombreux principes défendus malgré un rejet des précédents paquets.
 - o Directive Service – ou Bolkestein – du 12 déc. 2006 relance le débat sur la nécessité de libéralisation des services.

Initiatives nationales insuffisantes :

- o Loi du 4 juillet 2008 pour rétablir la compétitivité des ports français en Europe.
- o et bilan du Sénat du 6 juillet 2011 marquant l'insuffisance de cette loi à rétablir la concurrence des ports français.

La Commission européenne reprend la main :

- o 28 mars 2011: nouveau livre Blanc «vers un système de transport compétitif et économe en ressources».
- o 8 septembre 2011: annonce la présentation d'un nouveau paquet pour 2013.

23 mai 2013 : la Commission européenne présente une nouvelle initiative pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière.

2. LES OBJECTIFS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE.

• Objectif 1 : Concurrence. Des flux déséquilibrés :

- o Environ 1200 ports.
- o 74% des marchandises transitent en Europe par voie maritime.
- o 1/5 de ce volume transite par 3 ports seulement : Rotterdam, Hambourg et Anvers.

Conséquences économiques importantes :

- o Congestion, ralentissement de la distribution, coûts supplémentaires.

Objectifs :

- o Concurrence équitable entre les prestataires de services portuaires.
- o Concurrence équitable entre les différents ports.
- o 10 milliards d'euros d'ici 2030.

• Objectif 2 : Transparence. Lourdeur bureaucratique et opacité de l'utilisation des fonds publics :

- o Formalités administratives excessives restreignant l'accès aux ports.
- o Manque de transparence sur les redevances portuaires et risque d'abus.
- o Manque de transparence sur les financements publics des ports.

Objectifs :

- o Ouverture dans la désignation des prestataires de services.
- o Un service à la clientèle meilleur et simplifié.
- o Contrôler le recours aux financements publics.

• Objectif 3 : Efficacité. Des enjeux futurs de taille :

- o Evolution des flux : augmentation de 50% des cargaisons traitées d'ici 2030.
- o Evolutions techniques : accueil de porte-conteneurs d'une capacité de 18 000 evp.
- o Capacités logistiques très variables selon les ports.

Objectifs :

- o Modernisation des infrastructures, notamment intermodales.
- o Meilleures informations sur les flux portuaires.
- o Meilleure répartition des flux portuaires européens = distribution mieux adaptée – trajets moins congestionnés/plus efficaces – réduction du coût des transports – protection de l'environnement/qualité de vie.

3. LES RÈGLES ENVISAGÉES.

• Champ d'application de la proposition de règlement COM(2013)296 final. Au terme de l'art. 1^{er}, les services portuaires concernés par la proposition sont les suivants :

- o Soutage.
- o Manutention des marchandises (à l'exception des dispositions relatives à la concurrence).
- o Dragage.
- o Amarrage.
- o Services passagers (à l'exception des dispositions relatives à la concurrence).
- o Pilotage. (ndlr : in fine, service non inclus dans le projet de Directive)
- o Remorquage.

• Davantage de liberté de prestation de services.

- o Accès équitable et non discriminatoire aux installations portuaires essentielles (art. 3)
- o Le gestionnaire du port traite les prestations de services portuaires sur un pied d'égalité et agit de manière transparente (art. 5).
- o Obligation d'assurer une procédure de sélection non discriminatoire et transparente lorsque les prestataires sont limités (art. 7).
- o Limitation de la possibilité de déclarer une activité comme étant un service public (art. 8).

• Mais dans un cadre adapté.

- o Possibilité d'imposer des exigences minimales aux prestataires candidats. (qualification professionnelle, équipement, sécurité, environnement) (art 4).
- o Possibilité pour le gestionnaire du port de limiter le nombre de prestataires (art. 6), si :
 - les espaces portuaires sont insuffisants.
 - l'absence de limitation fait obstacle à l'exécution d'un service public.
- o Possibilité pour les gestionnaires ou pour les agents qu'ils missionnent de fournir eux-mêmes un service portuaire, dans les limites de l'art. 6 (art. 9).
- o **Exclusion de taille** : non-application des dispositions sur la concurrence aux activités de manutention des marchandises et aux services passagers (art. 11).
- o L'évaluation des conditions de prestation de ces services se ferait en 2016.

• Transparence financière et autonomie des ports.

Financements publics :

- o Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port doivent être consignées en toute transparence dans les comptes (art. 12.1).
- o Si les gestionnaires bénéficiant de financements publics fournissent eux-mêmes des services portuaires, tenue de comptes séparés pour chaque activité de service portuaire (art. 12.2).
- o Mise à disposition de la Commission des données sur les aides (art.12.4).

Redevances de services et infrastructures portuaires :

- o En cas de limitation du nombre de prestataires pour un même service, les redevances devront être «proportionnées à la valeur du service fourni» (art. 13)
- o Liberté commerciale du gestionnaire pour la fixation des redevances d'infrastructure portuaire, bien qu'assortie de limitation (art. 14).

• De nouvelles autorités pour mener à bien la réforme.

- o Création d'«autorités de contrôle indépendantes» dans chaque État (art. 17), qui coopèrent entre elles (art 18).
- o Création dans chaque port d'un «Comité consultatif des utilisateurs» consulté par le gestionnaire et les prestataires sur le coût des redevances (art. 15) (Utilisateurs : exploitants de navires, propriétaires de cargaisons et autres interlocuteurs, etc.)
- o Remise d'un rapport prévue dans les 3 ans et seconde vague de réforme envisagée.

4. DIFFICULTÉS RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE ET CRITIQUES.

- Compatibilité avec le principe de subsidiarité ?
 - o L'UE ne peut intervenir que si elle est en mesure d'agir plus efficacement que les États membres.
- Libre concurrence ou prime au dumping ?
- Risque de dégradation de la sécurité.
 - o La sécurité n'est plus définie comme une mission de Service public (art. 6).
 - o L'exemple du pilotage : l'accidentologie dans des cas de mise en concurrence (accident de 2010 à Constanza en Roumanie, etc.).
- Une mise en œuvre inadaptée dans certains ports.
 - o Prévalence nécessaire du Service public sur la concurrence eu égard aux spécificités locales.

Spécificité accrue des ports français.

- o Nécessité pour les ports de pouvoir utiliser le double levier : droits de port + tarifs domaniaux.
- o Gouvernance déjà remise en cause par la réforme de 2008 (digestion difficile).
- o Double emploi du projet avec le projet de Directive sur les concessions (projet publié en 2011, applicable aux ports).
- o Risque d'entraîner de nouvelles surcharges administratives contre-productives pour l'efficacité des ports.

Critiques françaises.

- o **Pilotes** : pour la FPPM, «le pilotage a vocation à assurer la sécurité maritime et la fluidité du passage portuaire et n'a rien à faire dans ce projet de règlement». (ndlr : in fine, service non inclus dans le projet de Directive)
- o **Ports** : «les ports français sont opposés à la proposition de règlement».
- o **Dockers** : hostiles, crainte de dumping social, «une libéralisation à la débouée ne sera pas tolérée», «nous avons réussi à les bloquer et nous les bloquerons encore».
- o **Conseil des ministres** du 10 juin 2013 : réserves exprimées par la France.
- o **Assemblée nationale** : le 12 juin 2013, rejet de la proposition par la Commission des Affaires européennes.

Critiques transnationales

- o EMPA (Association européenne des pilotes) : prévalence nécessaire de la sécurité sur la concurrence selon l'EMPA.
- o ESPO (Ports maritimes) : désapprobation du projet : «la diversité des ports rend l'encadrement de tous les ports impossible».
- o UKMPG (Ports anglais) : «plus une camisole de force qu'une boîte à outils».
- o EBA (lamaneurs européens) : «aucun impératif économique ne justifie une telle réglementation».
- o Comité économique et social européen critique le projet.

- o Pays-Bas : le Parlement remet en question l'opportunité d'un tel projet.
- o Belgique : réserve du Parlement (flamand) : exige moins de restriction à la liberté commerciale des ports, notamment en matière de fixation des tarifs.
- o Royaume-Uni : remise en cause de la conformité du Règlement par le Parlement au regard du principe de subsidiarité.
- o Italie : grande perplexité du Parlement face au manque de précision de certaines notions et interrogation quant à la nécessité d'adopter un règlement.

Mais des critiques favorables également.

- o L'EuDA (Association européenne des sociétés de dragage) déclare ne pas vouloir être exclue du règlement : «Nous nous sommes battus pour la libéralisation des services portuaires, pourquoi en serait-on exclu dans notre propre continent ?»
- o L'ECSA (Armateurs européens) soutient l'initiative de la Commission mais «pas l'exclusion de la manutention, du service aux passagers et du droit du travail qui ne peuvent être isolés».
- o ETA (Remorqueurs européens) : «ne pas inclure la manutention et le service aux passagers est en contradiction totale avec les problèmes identifiés qui justifient l'action de la Commission».

5. L'AVENIR.

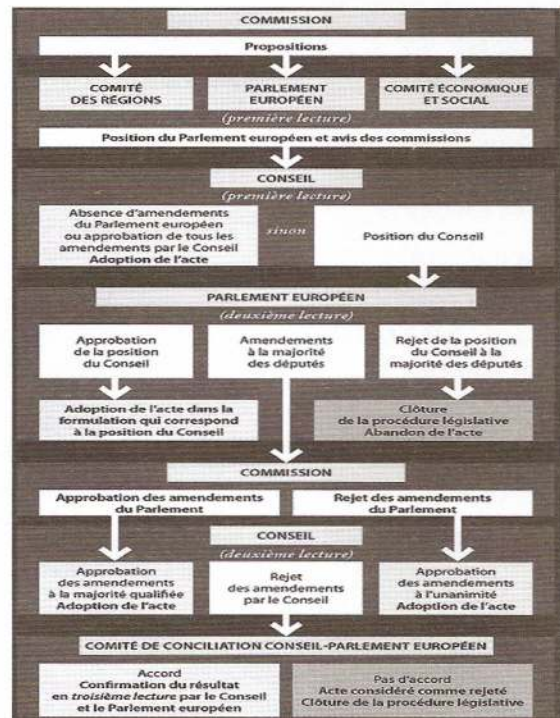
• Quel calendrier ?

- o 10 juin 2013 : saisine de la Commission parlementaire (TRAN/7/12830).
- o 30 septembre 2013 : début des discussions du projet en Commission.
- o 26 novembre 2013 environ : présentation du projet amendé.
- o 3 décembre 2013 : date limite pour remise des amendements.
- o Février 2014 environ : vote en Commission.
- o 12 mars 2014 : date indicative de vote en session plénière.

• L'avenir : un vote compromis ?

- o Election de mai 2014 : renouvellement politique de la Commission. La couleur politique du Parlement aux élections déterminera la composition de la prochaine Commission et sa position sur la réforme.
- o Janvier – juin 2014 : présidence de l'UE par la Grèce (les autorités portuaires grecques semblent favorables au projet).
- o MAIS, juillet – décembre 2014 : présidence par l'Italie (opposée au projet).
- o Il reste qu'une majorité qualifiée au Conseil européen est nécessaire pour que la proposition soit adoptée. Or, plusieurs États y sont hostiles.
- o Si 1/3 des Parlements nationaux adopte un avis motivé contre la proposition (comme la France), la Commission européenne devra réexaminer son projet.

RAPPEL DU PROCESSUS LÉGISLATIF EUROPÉEN



Note du signataire :

Lors de la discussion qui a suivi la présentation de Maître Brajeux, le signataire lui a indiqué qu'il pouvait ajouter l'Afcan à la liste des opposants au projet. En effet, l'Afcan n'était pas, elle non plus, favorable à ce projet notamment concernant plus particulièrement le service de pilotage.

Claude PELTIER, Membre associé de l'AFKAN

VRAIS FAUX-BILLETS ET FAUSSE VRAIE-MONNAIE



Dans les années soixante, le système conteneur n'existait pas encore sur notre ligne de l'océan Indien, nous voyions donc la réalité du chargement ; deux faux-ponts permettaient de classer l'ensemble, tant bien que mal et sans trop de dégâts pour la marchandise,

souvent embarquée par petits lots....

Les nécessités de manutentionner commodément des frets retour en vrac ou quasi vrac amenèrent la suppression d'un faux-pont, ce qui ne fut pas sans conséquences sur l'arrimage et la bonne livraison du divers lors de l'aller. Tout cela pour brosser le contexte de cette péripétie.

Donc, me voilà embarqué comme Sd capitaine, à bord d'un «Ville de tout à l'arrière», confronté à ces problèmes. Comme à l'accoutumée, après une escale à Boulogne-sur-Mer pour charger du ciment en sacs, nous voilà au Havre : le mot : divers, représentant l'essentiel des prévisions de chargement, vélos, marmites, «engades», caisses de vin, gros ou petit caissage...va savoir ! Le mieux était donc d'aller faire un tour sous le hangar pour anticiper au mieux la menace... Ah! J'oubliais, le commandant m'avait averti qu'on prendrait à Marseille un lot de billetterie malgache, nouvelle monnaie, à répartir aux différentes escales de la grande île. Aucun problème, on réserve la soute à valeurs. Quant aux futures caisses de boissons fortes, on avisera plus tard. Au cours de ma visite sous le hangar, j'avise plusieurs palettes sur lesquelles reposaient de bien jolies caisses bien solides et bien cerclées, destinataire : banque de la Réunion.

Evidemment intrigué, puisque non averti, je vais voir le douanier de service qui contrôlait la correspondance entre documents et marchandises. Le préposé sortit avec un large sourire le bon de chargement (rose) en claironnant: «c'est pour vous, et ce sont des jetons, voyez le bon !». Un peu étonné tout de même, car je n'avais pas encore imaginé qu'une banque puisse ouvrir un casino, j'en référerai à mon supérieur. Au vu de ces caisses posées sans précaution sous hangar sous ce nom de baptême, ce n'était que de la marchandise normale ne payant pas de fret «ad valorem», suivant donc le sort commun. En l'occurrence, la Réunion étant quasiment le dernier port de débarquement, en fond de cale sur le ciment bâché, excellent plan de base pour la suite. Aussitôt fait, rappelé tout de même au calier pointeur d'avoir à bien noter le nombre de ces caisses, bon de chargement apuré, copie du bord mise toutefois à part pour «servir en cas de quoi que ce soit», nous passons à autre chose.

Tournée du nord : gros émoi sur les quais marseillais suite à l'arrivée, au dernier moment, de fourgons blindés avec escorte officielle : embarquement, pointage, on boucle la soute aux billets, et l'on part. Dès Majunga nous commençons la distribution de ces nouveaux billets au sigle de la République Malgache. Peu d'empressement apparent des autorités à prendre livraison de

leur bien Cela restant dans la logique routinière des choses.

Nous voilà à la Réunion Toutes les autorités chez le commandant. Plus discret, Max, le contremaître, vient me voir et sans autre forme de procès me jette: «Tu as l'argent ! Quand peut-on le faire ?». Vous avez deviné ma réponse: «Pas d'argent à bord ! Mais comme c'est toi je peux te dire qu'il y a quelques caisses de jetons en fond de cale. Auparavant on débarque donc le carré du panneau du faux-pont, puis la section avant de la cale : les caisses sont posées sur le ciment. Pour la date, c'est à toi de voir en fonction de tes possibilités de main d'œuvre».

Pendant ce temps, le grand chef avait dû finir par dire, pour se débarrasser de toutes ces autorités en émoi: «Voyez le Second», car voilà tout ce beau monde, debout dans le bureau, et pointant déjà un doigt accusateur. Devant l'agressivité générale, le ton monte évidemment. Je sors mon bon de chargement justifiant notre attitude et répliquai au jeune et très fringant attaché bancaire que je n'avais reçu aucun pouvoir surnaturel me permettant de transformer des jetons en pièces de monnaie et qu'il était bien impudent de réclamer autre chose que ce que ses principaux avaient déclaré alors que dans cette affaire, c'était notre Compagnie qui était lésée. Notre ami Max ramena la sérénité en avouant que l'origine de la fébrilité générale était la convocation de la gendarmerie pour l'escorte jusqu'à Saint-Denis, qui, l'arme au pied, attendait le signal....

Là-dessus, la fin d'après-midi venue, devant une boisson fraîche, on fixe une date et une heure de débarquement à diffuser «à qui de droit». Ce moment venu, un convoi militaire (camions, véhicules légers, motos, gendarmes, majors et leur capitaine compris), s'avance le long du bord. Il leur est dit d'aller se garer plus au large, sur la terre ferme, car vu l'état de l'appontement en bois on risquait ainsi de voir disparaître les forces de l'ordre de la Réunion dans les eaux du port. Le ton était donné ! Tout se passa bien jusqu'au moment où un capitaine de gendarmerie excédé monta à bord et me demanda quand allait se terminer cette petite comédie etc. etc.

Et il avait raison le bougre, car pendant la manipulation, une des caisses, ayant glissé entre la coque et le vaigrage, était tombée en fond de cale...Evidemment, maistrances du bord et de manutention étaient mobilisées et œuvraient d'arrache-pied pour rattraper le corps du délit. Il me fallu meubler le temps du capitaine de gendarmerie et lui donner les détails de l'affaire. Nous nous quittâmes bons amis, bien qu'il m'était tout de même hasardeux d'offrir le pot de circonstance puisque ses hommes attendaient avec impatience (hors le fait que tout ce beau monde était en service).

Pour terminer, il me fut confirmé par la suite que la population malgache rechignait à accepter les nouveaux billets doutant de leur authenticité, car ils n'étaient pas signés (et c'était vrai). Comme quoi, comme ailleurs, en matière d'argent, tout reste relatif.

Cdt Paul Massein

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.

Franchir (les jetées) : ce n'est pas couper en deux un môle, un musoir ou autre jetée avec l'étrave mais rentrer ou sortir d'un port.

Frères à quatre bras : les jésuites des Rimains (à Cancale), école qui préparait au concours d'entrée à l'Hydro. Expression due à la cape qu'ils portaient sur les épaules. Dits aussi les frères «tape-dur». L'autre école préparant au concours d'entrée à l'Hydro était Kersa (Paimpol).

Fruits en bois : les 13 desserts de Noël.

Fusible : l'électricien du bord.

Gaffe (tenir à bout de gaffe) : se dit d'une personne dont on devrait se méfier...

Garcette : petite cordelette fine.

Gâteau au mètre ou gâteau électronique : pâtisserie industrielle découpée en tranches individuelles.

Gens de mer : les marins professionnels appartiennent tous à l'administration des Gens de mer (« la Marine »). La «Maison des Gens de mer» (appelée autrefois le «oyer du marin») est une vieille institution dont l'équivalent à l'étranger est le Seamen's Club.

Gerber : outre son sens argotique désignant les effets du mal de mer, gerber veut dire l'action d'empiler verticalement des marchandises, ou des conteneurs.

Goderville («On n'est pas rendu à Goderville») : expression signifiant qu'on n'est pas encore arrivé à la retraite, du nom d'un quartier du Havre où semblaient se regrouper d'anciens navigants Transat partis à la casse.

Godille (navire à la) : navire ne marchant pas droit.

Goêle : goinfre (vient de goéland). Voir aussi mâchoiron.

Grand Mât : le Président de l'Association des Hydros à l'ENMM. Il y a aussi le Grand Mât de l'association des capitaines cap-horniers (dits les «albatros», les seconds capitaines étant pour leur part appelés les «malamoks»).

Greffier : le chat du bord, du temps où il y en avait parfois.

Gueule en vent debout (avoir une) : quelqu'un n'ayant pas un air vraiment sympathique.

Heure de montre : faire une « heure de montre » c'est régler sa montre sur l'heure du fuseau local.

Homme de bronze : le gyropilote.

Homme mort : dit aussi «détecteur de présence humaine» à la passerelle (terme impropre car cet appareil ne fait qu'émettre une sonnerie que l'on acquitte à intervalle régulier), l'homme mort a remplacé le timonier durant la journée...

Hydro : autrefois l'École Nationale de la Marine Marchande, qui formait les officiers de la Mar-Mar. Ce n'était pas une école destinée à former des ingénieurs hydrographes mais on n'était pas à une contradiction près... (cf. le terme Capitaine). C'est devenu depuis peu l'ENSM.

Invalides de la Marine : voir ENIM.

Jambe d'ajut : se dit de quelqu'un qui boite (qui a une jambe plus courte que l'autre).

Joint plein : à table, désigne la tranche de mortadelle ou de saucisson.

Journée coloniale : autrefois, type particulier d'organisation du travail en escale dans les pays tropicaux afin de dégager («chaper») plus rapidement. On commençait plus tôt le matin.

Jules («le Petit Jules Illustré») : série de fiches documentaires sur les ports, élaborées par un chef mécanicien appelé aussi JMJ, qui notait tous les renseignements touristiques utiles aux marins lors de chaque escale, jusqu'aux tarifs des timbres poste pour la France...

Jumboisé : navire dont la longueur initiale a été augmentée par l'ajout d'une tranche.

Lège (navire lége) : un navire est «lége» quand il n'a aucune marchandise embarquée, ni combustible ni ballast.

Langue gymnastique : système universel pour communiquer avec quelqu'un dont on ne connaît pas la langue.

Lest (être embarqué comme lest) : ne pas servir à grand-chose à bord. Voir aussi bras cassé.

Lève rame (faire) : suspendre son travail.

Licorne (avoir une licorne sur le front) : être «légèrement» obsédé par le sexe. Dit aussi Chien jaune (expression des MM).

Lit picot : lit de camp repliable, utilisé lors des relèves lorsque le nombre de couchettes était insuffisant (d'origine militaire).

Love boat : les paquebots...

Lover : en chaque marin ne sommeille pas un « french lover ». Le verbe lover veut dire enrouler un cordage.

Machine sur le pont (mettre la) : mettre le cran au maximum, pousser le moteur à fond. Voir plus !

Mâchoiron : qui mange n'importe quoi et en grande quantité. Voir aussi goêle.

Magasin 17 (Messageries Maritimes) : désigne... la mer lorsqu'on se débarrassait de quelque chose par-dessus bord. Origine: les hangars de marchandises à Marseille avaient des numéros allant de 1 à 16, les MM occupant le hangar 16. Le magasin 17 n'existait donc pas !

Main (une main pour soi, une main pour le bateau) : adage des marins, toujours d'actualité.

Main : désigne une équipe de dockers.

Mama San : Mère maquerelle sur les sampans fleuris.

Manceuvre : une manœuvre réussie, c'est bien connu, n'est jamais qu'une suite de catastrophes évitées de justesse... Certains pilotes savent bien manœuvrer, d'autres non. Un second m'avait dit à propos de l'un d'eux : «C'est pas de la manœuvre, c'est du rangement !».

Manifeste (des marchandises) : Il s'agit de l'état descriptif des marchandises embarquées (on n'a jamais vu les colis et autres conteneurs se mettre en grève...)

Manquer à virer : faire une gaffe, ou une c...

Marchand d'hommes : ce terme rappelant l'époque de la traite des noirs voire celle des «hôteses» qui hébergeaient les marins à terre et les «plaçaient» auprès des armateurs lorsqu'elles leur avaient fait épuiser leur solde de congé, est bien toujours d'actualité : il désigne maintenant les officines de placement d'équipages auprès d'armateurs à la recherche d'une main d'œuvre toujours la moins chère possible.

Marabout cognac : terme désignant certains marins musulmans peu regardants sur les interdits de leur religion (tous les musulmans ne suivent pas les prescriptions du Prophète...).

Marchand de soupe : Le commandant qui, autrefois, nourrissait les équipages avec l'argent que lui fournissait son armateur et dont il avait lui-même la gestion. Une expression était «le commandant a bien mangé l'équipage est content».

Marché d'Ouessant : prélèvement de quelques cartons de banane dans les conteneurs par les boscos au retour des Antilles, sans doute un reste nostalgique de leurs ancêtres naufrageurs.

Marécageux : sur la côte d'Afrique, français locaux (colons, chargeurs...) qui venaient à bord pour manger (un peu) et boire (beaucoup).

Marguerite : désigne les grues équipant certains navires de commerce dits «gréés».

Marie-salope : Cette expression désigne la barge qui reçoit la vase extraite par une drague. **Marin :** une vieille définition du Larousse le décrivait comme quelqu'un se nourrissant d'alcool, de femmes et de tabac. Platon disait quant à lui : Il y a trois sortes d'humains : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer... Il n'avait pas tout à fait tort. Un autre dicton dit encore : mon Dieu, protégez les marins qui sont à terre ; quant à ceux qui sont en mer, qu'ils se dém...

Marine (la) : l'administration des Affaires Maritimes et toutes les caisses associées (CGPM, ENIM...)

Marlboro Canal : le canal de Suez, bakchich oblige.

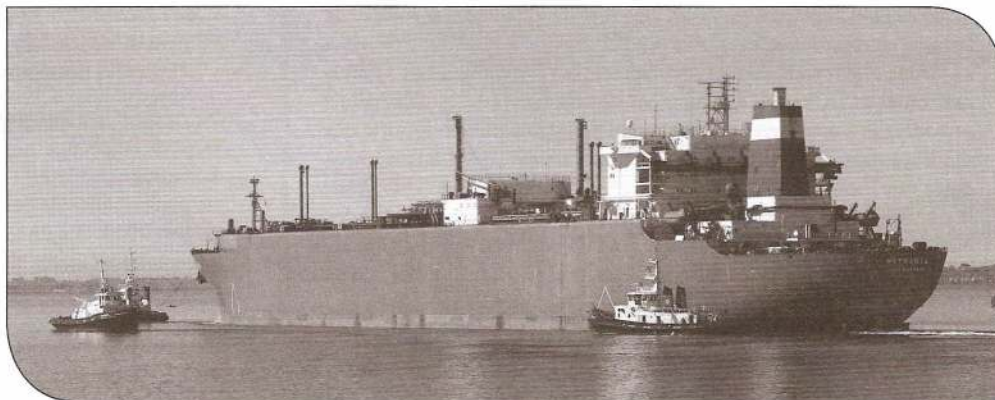
Marques (être «aux marques») : 1/ désigne quelqu'un en état d'ivresse avancé. On dit aussi chargé dans les hauts ou «écrou, contre-écrou». 2/ Mouiller les marques se dit lorsque le navire a ses marques de franc-bord (peintes sur la coque) enfoncées au-delà de ce que lui permet la réglementation, en fonction de la zone de navigation envisagée.

A suivre...

Cdt Gilles FOUBERT

O.M.I : 59^{ÈME} SESSION DU SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Le Sous-comité de la sécurité de la navigation a tenu sa 59^{ème} session du 2 au 6 septembre 2013 sous la présidence de M. J.M. Sollosi (Etats-Unis). Le Vice-président, M. K. Billiar (Ukraine), était également présent. Ont participé à cette session 66 Etats membres et 29 observateurs d'organisations internationales et d'organisations non gouvernementales (24). La délégation française était composée des deux représentants permanents adjoints, du représentant des Affaires maritimes, et de 10 conseillers représentant le CETMEF, la Fédération des pilotes maritimes, le Bureau Veritas, le SHOM, l'Institut français de navigation, la DCNS et l'AFCAN. René TYL, membre de l'AFCAN et conseiller technique de la délégation française, nous en fait le compte-rendu.



ALLOCUTION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

La navigation en Arctique

Le Secrétaire général a rendu compte de son voyage en Arctique du 15 au 19 août à bord d'un brise-glace russe. Il voulait se rendre compte des conditions de navigation dans la nouvelle voie septentrionale, en évaluer les difficultés mais aussi le risque que pourrait faire courir le développement du trafic sur un environnement polaire très fragile. Il a déclaré essentiel de réglementer cette voie polaire. Les aides à la navigation doivent être renforcées, les routes doivent être établies. Un projet de Code sur la navigation dans les eaux polaires, auquel travaille l'OMI, doit voir le jour en 2014.

L'ECDIS

La nouvelle prescription d'obligation d'emport de l'ECDIS est entrée en vigueur en 2012 pour une catégorie de navires. Il est essentiel de corriger les anomalies de fonctionnement de façon à pouvoir utiliser l'ECDIS en toute sécurité à bord des navires.

Le-navigaton

Le Secrétaire général a souligné qu'il fallait mettre au point les 5 solutions principales possibles, classées par ordre de priorité, achever l'analyse des risques et du rapport coûts-avantages accompagnant ces 5 solutions et les 7 options de maîtrise des risques correspondantes. Il a demandé l'achèvement d'une version définitive d'un plan d'application de la stratégie en matière de navigation. Ce plan sera adopté en 2014, et les documents devront être prêts d'ici 2016, de façon à être communiqués à l'industrie. Nous devons progresser, et ne pas débattre sans obtenir de résultats. Nous débattons depuis 10 ans !

Il faut parallèlement se concentrer sur les Directives concernant l'évaluation de la convivialité du matériel de navigation, sur un système intégré de données sur la position, la navigation et la synchronisation, sur l'assurance de la qualité des logiciels et sur le cadre de la conception axée sur la personne, sans pour autant retarder l'achèvement du plan d'application de la stratégie.

Le nouveau Sous-comité NCSR

La première session du Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR), fusion des Sous-comités NAV et COMSAR, devrait en principe se tenir du 30 juin au 4 juillet 2014. La fusion de ces 2 Sous-comités a été approuvée par le Conseil, lors de sa 110^{ème} session. Elle devrait améliorer les travaux de ces 2 Sous-comités, en éliminant toute perte de temps. C'est un défi que nous lançons !

I. ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME

1. Nouveaux dispositifs de séparation du trafic (DST)

Etablissement de 3 nouveaux DST le long de la côte Pacifique de la république du Panama, ainsi que les zones de navigation côtière associées.

Cette disposition constituerait l'une des premières étapes vers l'organisation du trafic maritime le long de la côte Pacifique du Panama. Son objectif est d'améliorer la sécurité de la navigation en réduisant les risques d'abordages et d'autres incidents maritimes dans un secteur caractérisé par un trafic intense de navires de commerce, transportant notamment des matières dangereuses, dans des directions opposées. Ces navires transitent chaque jour dans la zone en question, en provenance de l'Asie, de l'Océanie et de la côte Ouest de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. Par ailleurs une augmentation de la taille de ces navires est à prévoir du fait de l'élargissement en cours du canal de Panama.

Une fois établies, ces mesures d'organisation du trafic maritime permettraient de réduire le risque de dommages que les incidents maritimes (échouements, collisions, abordages et pollution due aux déchets) pourraient faire courir au milieu marin en général.

La nouvelle mesure d'organisation du trafic proposait aussi que pour éviter les collisions entre les baleines, en particulier les baleines à bosse qui migrent depuis l'hémisphère Sud dans le Golfe du Panama, avec les 17 000

navires, transportant environ 350 millions de tonnes, qui longent chaque année la côte Pacifique du pays, ceux-ci seront tenus de limiter périodiquement leur vitesse. La proposition du Panama était de limiter la vitesse à 10 nœuds du 1^{er} août au 30 novembre de chaque année, dans les deux voies de circulation du dispositif.

La réduction de vitesse des navires pour réduire les risques de collision mortelle avec des cétacés est une nouveauté. Jusqu'à présent la limitation de vitesse s'appliquait seulement aux très grands pétroliers et aux navires de fort tirant d'eau empruntant les détroits de Malacca et de Singapour, ceux-ci devant naviguer à une vitesse fond ne dépassant pas 12 nœuds dans certaines zones du dispositif de séparation de trafic et de la route en eau profonde adoptée par l'OMI.

Le Groupe de travail, auquel participaient le représentant des Affaires maritimes et l'AFCAN, a facilement obtenu l'accord des délégations présentes et a approuvé les nouveaux DST, après y avoir apporté des modifications de forme. Mais la question de savoir s'il fallait introduire une limitation périodique de la vitesse a donné lieu à de nombreux débats, au cours desquels les incidences de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont été évoquées. Après avoir longuement débattu sur la question de limitation de vitesse, le Groupe de travail a finalement élaboré le texte de la recommandation suivante : «*Pour contribuer à réduire le risque de collision mortelle avec les cétacés, il est recommandé aux navires, dans la mesure où ils peuvent le faire sans danger, de ne pas dépasser 10 nœuds entre le 1^{er} août et le 30 novembre de chaque année.*»

Le Sous-comité NAV, et en particulier la France, les USA, l'Australie, le Maroc, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et l'Italie, a approuvé en séance plénière les nouveaux DST. Ils seront présentés pour adoption au prochain MSC.

Etablissement de nouveaux DST «aux abords de Puerto Cristobal»

Ce nouveau dispositif, divisé en 3 zones de séparation, situé dans la mer des Caraïbes, concerne le secteur très fréquenté de la voie d'accès septentrionale du canal de Panama. Il comprend également 2 zones de navigation côtière situées entre la côte et une ligne parallèle à la côte, ainsi qu'une zone de prudence.

La zone atlantique du Panama est traversée continuellement par des navires en provenance et à destination des ports de Limon, Manzanillo ou Las Minas, ainsi que par ceux qui s'apprentent à entrer dans le canal, ou le quittent pour se diriger principalement vers la côte Est de l'Amérique, les Caraïbes, l'Afrique ou l'Europe.

La proposition du Panama a pour objectif de favoriser la sécurité de la navigation de tous les navires qui emprunteront le dispositif, en établissant des routes ou des voies de séparation pour les flux de trafics opposés, afin de réduire la fréquence des abordages et autres incidents et d'assurer l'organisation générale du trafic maritime dans la zone, ce qui d'une manière ou d'une autre, contribuera également à la protection du milieu marin.

Le Sous-comité a approuvé les nouveaux DST présentés par le Panama.

2. Modification du DST existant «Au large d'Ouessant»

Le MSC 91 a adopté un amendement au DST d'Ouessant, présenté par la France et entré en vigueur le 1^{er} juin 2013. Compte tenu de la publication par le Secrétariat de la circulaire SN en date du 7 décembre 2012 modifiant celle du 16 septembre 2003, et d'une circulaire du 4 décembre 2012 modifiant la circulaire COLREG du 31 mai 2002, et de la publication d'un arrêté des autorités françaises (PREMAR 2) reprenant la nouvelle organisation du trafic maritime, il est apparu nécessaire à la France de mettre en cohérence les documents relatifs au DST Ouessant. En conséquence, il est demandé au Secrétariat d'une part, d'annuler la circulaire de 2012 et de publier une version révisée de la circulaire de 2003, et d'autre part, de préparer un amendement à la circulaire COLREG de 2012 en vue de son approbation par le MSC 93.

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

Etablissement d'une route à double sens de circulation qu'il serait recommandé d'emprunter aux abords des récifs de la Grande Barrière et dans le détroit de Torrès

Le projet vise à réduire les risques d'abordage et d'échouement en séparant les flux de trafic opposés, tout en veillant à ce que les navires

évitent les hauts-fonds, récifs et îles en grand nombre qui se trouvent à proximité immédiate de la route à double sens.

Annulation de la zone à éviter et de la zone de mouillage interdit obligatoire au port en eau profonde d'El Paso, dans le golfe du Mexique
Le port en eau profonde a désormais été démantelé.

II. APPLICATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION PAR SATELLITE «BEIDOU» DANS LE DOMAINE MARITIME

Objectifs de la Chine :

- faire reconnaître le système de navigation par satellite comme élément du SMDSM,
- élaborer les normes de performance en tant que récepteur BeiDou.

Normes de performance applicables à l'équipement de réception de bord de BeiDou

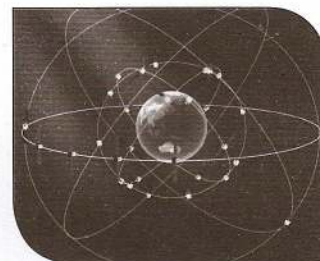
Le Groupe de travail a établi la version définitive du projet de normes de performance de BeiDou, et l'a transmis pour adoption au MSC 93 de mai 2014. Il a invité la CEI (Commission Electrotechnique Internationale) à développer la norme de test associée à cette résolution.

Examen préliminaire de BeiDou

BeiDou est mis au point et exploité de manière indépendante par la Chine. Il est conçu pour fournir des services de détermination de la position, de la vitesse fond et de synchronisation. Il est entré officiellement en service à la fin de 2012 dans la quasi-totalité de la région Asie-Pacifique ; il assurera un service mondial d'ici à 2020.

Le Groupe a noté que la précision de détermination de la vitesse mentionnée (0,2 m/s = 0,39 nœud) est insuffisante au regard de la précision requise (0,2 nœud) par l'OMI. Des informations complémentaires seront transmises par la Chine afin d'en garantir la conformité.

Il a également noté que la résolution A.1046(27) relative à la procédure de reconnaissance de systèmes de radionavigation par l'OMI est à appliquer.



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

La navigation électronique a pour objet d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes aux fins de la sécurité et de la sûreté en mer, ainsi que la protection du milieu marin. Le-navigation vise à renforcer la sécurité maritime par le biais de la simplification et de l'harmonisation, et à faciliter le commerce maritime et en accroître l'efficacité en améliorant l'échange de renseignements.

Rapport du Groupe de travail par correspondance sur le-navigation présenté par la Norvège

Le Groupe a hiérarchisé les 5 principales solutions possibles en matière d'e-navigation classées par ordre de priorité :

- S1 : conception améliorée, harmonisée et conviviale de la passerelle,
- S2 : moyens d'envoyer des comptes rendus normalisés et automatisés,
- S3 : fiabilité, résilience et intégrité améliorées de l'équipement de la passerelle et des renseignements sur la navigation,
- S4 : intégration et présentation sur affichages graphiques des renseignements disponibles reçus par l'équipement de communication et,
- S5 : communication améliorée du portefeuille de services de STM.

Ces 5 solutions possibles constituent la base des analyses des risques et des coûts-avantages. Une étude d'évaluation formelle de la sécurité (FSA) a été effectuée afin d'évaluer des options de maîtrise des risques (RCO) possibles applicables aux navires neufs suivants : navires de marchandises diverses – pétroliers – navires à passagers – navires au large et autres (sauf navires de pêche).

Les RCO ci-après permettent de réduire les risques en termes de coûts :

- RCO 1 : intégration des renseignements et de l'équipement de navigation, y compris une meilleure assurance de la qualité des logiciels,
- RCO 2 : gestion des alertes à la passerelle,
- RCO 3 : normalisation du ou des modes de fonctionnement de l'équipement de navigation,
- RCO 4 : automatisation et normalisation des C/R navire/terre,
- RCO 5 : amélioration de la fiabilité et de la résilience des systèmes PNT (Positioning Navigation and Timing technology) à bord,
- RCO 6 : amélioration des services à terre,
- RCO 7 : normalisation de l'agencement de la passerelle et des postes de travail.

Le Sous-comité a examiné les différents thèmes du Groupe concernant : les 5 solutions principales possibles, l'analyse définitive des risques et des coûts-avantages et des 7 RCO correspondantes, la liste préliminaire des portefeuilles de services maritimes, la nécessité d'un système intégré résilient sur la PNT pour l'application de l'e-navigation, l'inclusion de l'assurance de la qualité des logiciels, et notamment un régime de mise à jour des logiciels, dans le cadre global de la conception axée sur la personne, un projet de plan d'application de la stratégie.

Les délégations ont dans l'ensemble bien accueilli le rapport du Groupe de travail par correspondance, qui devrait servir de base pour poursuivre les travaux pendant la session. A cet effet, le président du Sous-comité, le président du Groupe et le Secrétariat ont rédigé un document de travail pour aider le Groupe à élaborer plus avant le projet de plan d'application de la stratégie.

Rapport du Groupe de travail

A l'issue d'un échange de vue préliminaire en séance plénière, le président a chargé le Groupe de travail sur l'e-navigation d'examiner les documents présentés par la Norvège, l'Australie, la Corée du Sud, l'OHI, ICS et BIMCO concernant respectivement l'e-navigation – la convivialité en matière d'e-navigation – l'élaboration d'une méthode pour évaluer la convivialité du matériel de navigation – l'élaboration du concept de portefeuilles de services maritimes – des observations sur le rapport de la Norvège.

Lors de la séance plénière de clôture, le Sous-comité après avoir passé en revue les différentes propositions du Groupe de travail, a approuvé le rapport sur l'e-navigation. Il a approuvé entre autres les 5 solutions possibles en matière d'e-navigation - l'évaluation formelle de la sécurité (FSA), y compris l'analyse définitive des risques et des coûts-avantages – le point de vue du Groupe sur les portefeuilles de services maritimes – l'avant-projet de plan d'application de la stratégie.

La question de tenir une réunion intersessions sur l'e-navigation pour faciliter l'achèvement des travaux nécessaires dans les délais voulus, proposée par le Groupe de travail, a donné lieu à de nombreux échanges de points de vue. Alors que les Iles Cook, les Iles Marshall, le Panama et les Bahamas y étaient opposés, une grande majorité (Norvège, Australie, Grèce, Belgique, Danemark, Finlande, Lituanie, Bulgarie, Allemagne et la France (compte tenu de la charge de travail), sur proposition des Pays-Bas, y étaient favorables.

Compte tenu de ce consensus, le président a noté qu'il fallait pour cela obtenir l'approbation du Comité de tutelle, le MSC, qui devrait se réunir en mai, et celle du Conseil. La réunion ne pouvait avoir lieu qu'après.

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

Une aide à la navigation AIS est une aide numérique à la navigation diffusée par un prestataire de service agréé au moyen du message AIS de type 21 (compte rendu d'aide à la navigation), qui est représentée sur des dispositifs ou des systèmes, par exemple, système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS), radar ou système de navigation intégré (INS).

Il est extrêmement important que les navigateurs sachent comment interpréter, comprendre et utiliser les aides à la navigation AIS. Grâce aux aides à la navigation AIS, les navigateurs seront plus sensibles aux renseignements sur la sécurité maritime (RSM), étant donné que ces aides permettent de porter quasiment immédiatement ces renseignements à leur attention.

Le Groupe de travail par correspondance (Japon) et le Groupe de rédaction constitué en session ont élaboré un projet de circulaire MSC sur les principes applicables à l'utilisation des aides à la navigation AIS, et un projet de circulaire SN sur les Directives révisées pour la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation. Le Sous-comité a approuvé ces deux projets et invite le Comité à les approuver.

V. RÉVISION DES DIRECTIVES POUR L'EXPLOITATION, À BORD DES NAVIRES, DES SYSTÈMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS)

L'AIS a pour objet d'aider à identifier les navires, de faciliter la poursuite des cibles et les opérations de recherche et de sauvetage, de simplifier l'échange d'informations (par exemple en réduisant les comptes rendus de navires oraux obligatoires), et de fournir des renseignements supplémentaires pour mieux appréhender la situation.

La Chine a proposé de mettre à jour la résolution A.917 (22), amendée par la résolution A.956 (23), Directives pour l'exploitation à bord de l'AIS. Le Groupe de travail technique a eu pour mandat d'examiner le rapport de la Chine et d'établir le projet de texte d'une résolution révisée de l'Assemblée à ce sujet.

Le document du Groupe de travail technique se présente comme un guide d'utilisation de l'AIS à bord. On notera qu'il commence par donner des conseils de prudence, car tous les navires ne sont pas équipés d'AIS. Ainsi *«l'officier de quart devra toujours être conscient du fait que d'autres navires, notamment les bateaux de plaisance, les navires de pêche et les bâtiments de guerre peuvent ne pas être équipés d'un AIS. Il devra aussi toujours être conscient du fait que d'autres navires munis d'un AIS au titre d'une prescription d'emport obligatoire, pourraient, dans certaines circonstances, sur décision professionnelle du capitaine, avoir mis l'AIS hors circuit»*.

Le Groupe de travail a fait remarquer que les exigences des résolutions nommées supra s'appuient sur une recommandation de l'IUT, actuellement en cours de révision, qui sera émise avant le prochain Comité NCSR. Aussi le projet de résolution concernant l'exploitation à bord de l'AIS sera-t-il renvoyé au NCSR pour finalisation.

VI. ANOMALIES D'UTILISATION DES ECDIS

La nouvelle prescription d'emport obligatoire concernant les ECDIS est entrée en vigueur en juillet 2012 pour les navires passagers d'une jb égale ou supérieure à 500, construits le 1er juillet 2012 ou après cette date, et pour les navires citernes d'une jb égale ou supérieure à 3000, construits le 1er juillet 2012 ou après cette date. Des navires d'autres dimensions et d'autres types seront également tenus d'emporter un ECDIS dans les années à venir.

BIMCO et le Danemark ont présenté une enquête sur les anomalies rencontrées dans le fonctionnement normal des ECDIS. D'une manière générale, les ECDIS semblent fonctionner sans anomalies. Il est cependant demandé aux fabricants d'améliorer l'interface utilisateur.

Dans son rapport sur le suivi des questions concernant les ECDIS, l'OHI rendait compte qu'aucune nouvelle question importante n'avait été identifiée depuis le NAV 58. Toutefois les ECDIS doivent être tenus à jour quel que soit leur date d'utilisation.

L'Ukraine a proposé d'intégrer l'ASN à ondes métriques pour simplifier les radiocommunications actives et permettre l'identification fiable des navires. Devant les remarques de certaines délégations, le Sous-comité a invité l'Ukraine à soumettre sa demande à un examen par le nouveau Sous-comité NCSR.

L'Australie, le Royaume-Uni, l'OHI, le Nautical Institute et le CIRM ont proposé qu'une note de bas de page soit insérée dans la SOLAS V/27 afin d'expliquer ce que l'on entend par «appropriées» et «tenues à jour». L'ICS et la CLIA ont soulevé le cas particulier du propriétaire du navire qui pourrait avoir des problèmes lors du contrôle par l'Etat du port, celui-ci étant dépendant du fabricant pour la mise à jour de l'ECDIS. La Norvège a estimé que cette note de bas de page allait à l'encontre des prescriptions de la règle V/18.4 de la SOLAS. Le Sous-comité n'a pu se mettre d'accord et a fixé l'échéance des travaux au prochain NCSR.

VII. RECOURS À DES PILOTES HAUTURIERS DANS LA MER DU NORD, LA MANCHE ET LE SKAGERRAK, ET EN MER BALTIQUE

Le Groupe de rédaction sur la révision des renseignements figurant dans les annexes actuelles de la Recommandation sur le recours à des pilotes hauturiers dûment qualifiés dans les zones désignées ci-dessus (résolution A.486 (XII)) a été chargé d'établir la version définitive des textes révisés des projets de résolutions de l'Assemblée.

Il est en particulier recommandé aux gouvernements membres de prendre toutes les mesures nécessaires pour encourager les capitaines et propriétaires de navires autorisés à battre le pavillon de leur Etat qui traversent les zones mentionnées supra, lorsqu'ils décident d'avoir recours à un pilote hauturier, d'utiliser uniquement les services de pilotes hauturiers dûment qualifiés et brevetés. Les gouvernements des Etats riverains de la mer du Nord, de la Manche, du Skagerrak et de la mer Baltique doivent prendre toutes les mesures pour que tous les pilotes hauturiers soient titulaires d'une carte d'identité.

Le Sous-comité a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée.

VIII. ELABORATION D'UN RECUEIL DE RÈGLES OBLIGATOIRES POUR LES NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES

Lors du MSC 92, l'OHI avait souligné que les cartes de l'Arctique et de l'Antarctique étaient inadéquates pour la navigation côtière. Devant cette carence, l'OHI proposait que les Etats côtiers et les Etats signataires du Traité sur l'Antarctique réalisent des relevés hydrographiques afin de permettre aux navires exploités dans les eaux polaires de naviguer dans ces eaux en toute sécurité. Il devrait être rendu compte de l'état actuel des levés dans le recueil sur la navigation polaire, comme le proposait le document DE 57/11/24. Aussi l'OHI priait-elle le Sous-comité NAV d'inviter le Groupe de travail intersessions sur la navigation polaire d'incorporer cette proposition à sa prochaine réunion.

La Russie a indiqué que la zone des relevés hydrographiques qu'elle réalisait serait multipliée par deux et que huit navires hydrographiques effectuaient actuellement des levés dans la zone de la route maritime du Nord. Le Danemark a donné des informations sur l'état de l'établissement de cartes dans le Groenland, et sur les efforts qu'il déployait actuellement pour produire les ENC et les cartes papier pertinentes.

Le Sous-comité a décidé que les résultats de cet examen devraient être transmis au Groupe de travail intersessions du Sous-comité DE, qui devrait se réunir au début octobre, et que les renseignements figurant dans le DE/57/11/24 devraient être ajoutés dans le préambule du recueil sur la navigation polaire.

IX. MODE AUTOMATIQUE DU SYSTÈME D'ALARME DE QUART À LA PASSERELLE DE NAVIGATION

La règle V/19.2.2.3 de la SOLAS prescrit le recours à un système d'alarme à la passerelle (BNWAS), qui doit être en service lorsque le navire fait route en mer, alors que la règle de la même SOLAS prévoit que le BNWAS doit répondre à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation (résolution MSC.128 (75)).

Or, il existe une incohérence entre la SOLAS qui prescrit que le BNWAS doit être en service lorsque le navire fait route en mer, et les dispositions qui ont trait au «mode automatique» dans les normes de fonctionnement (le «BNWAS devrait pouvoir fonctionner en mode automatique, chaque fois que le système de contrôle du cap ou de la route du navire est activé»).

Le Sous-comité a approuvé un projet de circulaire MSC indiquant que «le mode de fonctionnement automatique ne devrait pas être utilisé, ceci à titre provisoire et dans l'attente d'une révision des normes de fonctionnement».

X. PLANS D'ADOPTION DE GALILEO EN TANT QUE GNSS (GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM) DANS LE WWRNS (WORLD-WIDE RADIO NAVIGATION SYSTEM) DE L'OMI

Développé par la Communauté européenne, le service ouvert Galileo sera à terme à disposition gratuite de la communauté maritime.

Les premiers satellites ont été lancés en octobre 2011. D'autres lancements sont actuellement en cours, avec pour objectif d'atteindre :

- dans un premier temps, un fonctionnement partiel (en combinaison avec les systèmes GNSS en vigueur, GPS et GLONASS) lorsque la constellation atteindra 18 satellites,
- puis, sa capacité normale, pourvue de 27 satellites (dont 3 satellites de secours).

Les satellites seront positionnés dans 3 plans d'orbite terrestre moyenne (MEO) à 23 222 km d'altitude (plans inclinés à 56° par rapport à l'équateur).

Galileo offrira un niveau de précision horizontale (4m) supérieur au niveau de précision des systèmes actuels.

Avantages de Galileo pour la communauté maritime Les satellites Galileo seront utilisés par Cospas-Sarsat dans le cadre de la Recherche et du Sauvetage (SAR). Les satellites Galileo seront en effet munis de récepteurs capables de recevoir les signaux de détresse émis depuis l'EPIRB et de relayer cette détresse de manière appropriée aux CROSS. La précision de la localisation de la balise de détresse en sera améliorée.

Un service d'«acknowledgement» de la détresse par le CROSS sera fourni par Galileo.

Conformité aux exigences de l'OMI Le niveau de précision, de même que le niveau de disponibilité du système (99,5%) garantissent sa conformité aux résolutions A.915 (22) - Politique et prescriptions maritimes révisées concernant un futur système global de navigation par satellite (GNSS), et A.1046 (27) - Système mondial de radionavigation.

La norme de performance des récepteurs Galileo a été émise par l'OMI (Résolution MSC.233(82)). La norme de test correspondante a été émise par la CEI (IEC 61108-3 - Global navigation satellite systems (GNSS) - Part 3 : Galileo receiver equipment - Performance requirements, methods of testing and required test results).

Le début de la procédure d'adoption de Galileo en tant que GNSS dans le WWRNS de l'OMI débutera lors des prochains MSC et NSCR.

XI. CAMPAGNE «ZÉRO ACCIDENT» DE L'OMI ET DE L'AISM

Le 12^{ème} colloque sur les services de trafic maritime s'est tenu en septembre 2012 en Turquie. Lors de ce colloque, le Secrétaire général a pris l'initiative de proposer un plan d'action pour promouvoir la campagne «zéro accident». Par la suite, un groupe d'experts de l'AISM, l'OHI, l'OMI, l'IAPH et l'IMPA s'est réuni au siège de l'OMI le 28 janvier 2013 pour déterminer un certain nombre d'actions, et formuler sa recommandation à l'OMI et à l'AISM.

Le président du Sous-comité a établi en coopération avec l'AISM un plan de travail concernant la composition et le mandat du groupe d'experts, et un projet de critères d'évaluation en vue d'aider les experts.

La campagne a pour objectif premier de faire connaître la question de la sécurité de la navigation dans le monde et le rôle important qu'elle pourrait avoir en réduisant les accidents de mer.

Le groupe d'experts placé sous la présidence du président du Sous-comité est bien placé pour souligner le rôle important que cette campagne pourrait jouer dans la réduction des accidents.

XII. AVANCEMENT DES TRAVAUX DE LA CEI RELATIFS À L'ÉLABORATION DE NORMES

Le comité d'études 80 de la CEI établit des normes applicables aux matériels et aux systèmes de navigation et de communication maritime, à l'appui des normes de fonctionnement de l'OMI. Le Sous-comité est invité à prendre note de l'état d'avancement des travaux. La CEI prépare actuellement une version révisée de la norme IEC 62288 : Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems - Presentation of navigation - Related information on shipborne navigation displays - General requirements, methods of testing and required test results.

Cette norme incorpore les recommandations issues de la MSC.191 (79), ainsi que la présentation des symboles, termes et abréviations de la SN.1/Circ.243.

René TYL,
Membre de la délégation

Participation de l'AFCAN aux sessions de l'OMI en 2014

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

20 - 24 janvier :	Sous-comité de la conception et de la construction du navire (SDC) - 1 ^{ère} session	M. NETTERSHEIM
17 - 21 février :	Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) - 1 ^{ère} session	M. FAUDUET
10 - 14 mars :	Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) - 1 ^{ère} session	Cdt PORTAIL Cdt PIZON
14 - 23 mai :	Comité de la sécurité maritime (MSC) - 93 ^{ème} session	M. TYL
30 juin - 4 juillet :	Sous-comité de la navigation, des communications, et de la recherche et du sauvetage (NCSR) - 1 ^{ère} session	Cdt ARDILLON Cdt PIZON
8 - 12 septembre :	Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) - 1 ^{ère} session	
17 - 21 novembre :	Comité de la sécurité maritime (MSC) 94 ^{ème} session	

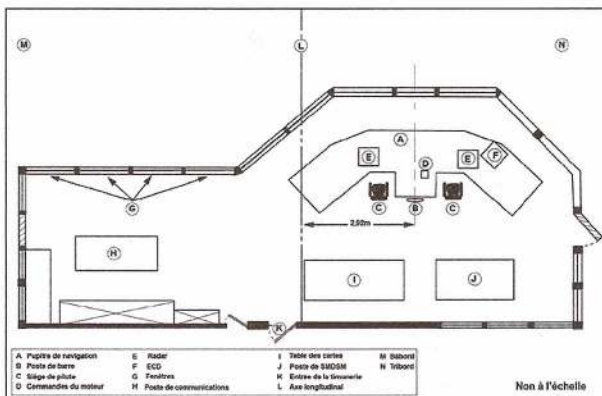
UNE COMMANDE DE BARRE EXCENTRÉE CRÉE DE LA CONFUSION DANS LES ORDRES DE MANŒUVRE.

*Echouement du BBC Steinhoeft dans la voie maritime du Saint-Laurent le 31 mars 2011
Extraits du rapport d'enquête maritime canadien M11C0001 par le Cdt J.F. Gicquiaud.*

LE NAVIRE :

Le BBC Steinhoeft est un cargo polyvalent de 138 m de long. Le navire possède 3 cales à marchandises qui sont desservies par deux grues électro-hydrauliques d'une capacité de 120 tonnes installées à bâbord. Navire équipé d'une hélice à pales orientables.

Afin que la visibilité ne soit pas gênée par ces deux grues, le poste de barre est placé à tribord de l'axe longitudinal du navire, décalé de 2.92 m.



Plan de la passerelle

LES FAITS :

Le navire est descendant dans la voie maritime resserrée du Saint-Laurent. A une écluse, il y a changement de pilotes (2). Les informations sont échangées entre le Commandant et les pilotes et il est signalé que le gyro présentait une variation de + 3°. La «fiche pilote» montre un plan de la passerelle symétrique de part et d'autre de l'axe du navire. Rien sur ce document n'indique l'importante information concernant la position du poste de barre qui est décalé par rapport à l'axe du navire (presque 3 m). Le résultat est une erreur d'environ 1.6° sur tribord par rapport à la ligne de foi. Les pilotes semblent au courant de ce décalage mais estiment l'erreur potentielle à 0.5°. De plus, la fiche pilote ne mentionne pas que le navire est

équipé d'un gouvernail à volet articulé. En quittant l'écluse, le pilote en charge règle la vitesse du navire à 4 nds et demande à augmenter le pas de l'hélice à 20% ainsi qu'un cap (gyro) au 353° afin d'amener le navire dans le sud de l'axe du chenal. Plus tard, le pilote demande à l'homme de barre de faire cap sur la lumière située au milieu de la travée du pont de manière à ramener le navire plus au centre du chenal. A ce moment, «Traffic Control» signale que les piles du pont ne sont pas éclairées. La vitesse du navire est alors de 5.5 nds. Environ 1 minute après, le pilote demande de faire cap sur la pile nord du pont, non éclairée mais visible. Une fois le cap stabilisé sur la pile, le pilote constate un cap gyro de 349° (346° cap vrai). Comme la direction du chenal est de 348° ce cap devait ramener le navire au centre du chenal plus rapidement, le pilote réduit le pas de l'hélice à 15%.

Rapidement, le pilote en charge remarque que le navire est plus au sud que prévu, sans juger cela anormal. Il réduit le pas à 10% pour aborder la partie la plus étroite du chenal, avec une vitesse de 6.8 nds et un cap gyro de 350°. Le barreur doit alors mettre de la barre à droite pour garder le cap demandé (indication de «suction par un banc», effet de berge). Aussitôt après, le navire fait une embardée sur bâbord et le pilote demande « tout à droite » ainsi que l'utilisation du propulseur d'étrave en grand sur tribord. De même, le pilote manœuvre le levier de commande moteur pour donner un «kick ahead» afin de produire un «coup de fouet», puis bat en «arrière toute». Mais le navire continue de traverser le chenal avec un angle de 45° et finalement s'échoue sur le banc nord du chenal à 0.75 mille de l'écluse de Saint-Lambert, bloquant la navigation dans le chenal. Le trafic a été interrompu pendant 10 heures en attendant que le navire soit déséchoué.

INSPECTION SOUS-MARINE APRÈS L'ÉVÈNEMENT :

Le 1^{er} avril 2011, une inspection sous-marine du BBC Steinhoeft a été effectuée. On a constaté ce qui suit :

- Éraflures sur le bordé au niveau de la partie avant de la coque.
- Enfoncement sur une pale d'hélice / pales du propulseur d'étrave pliées.

- Jeu entre l'axe d'attache et la tringlerie du volet articulé du gouvernail, et éraflures mineures sur la face inférieure du gouvernail.

RÉSULTAT DE L'ANALYSE DE L'INCIDENT :

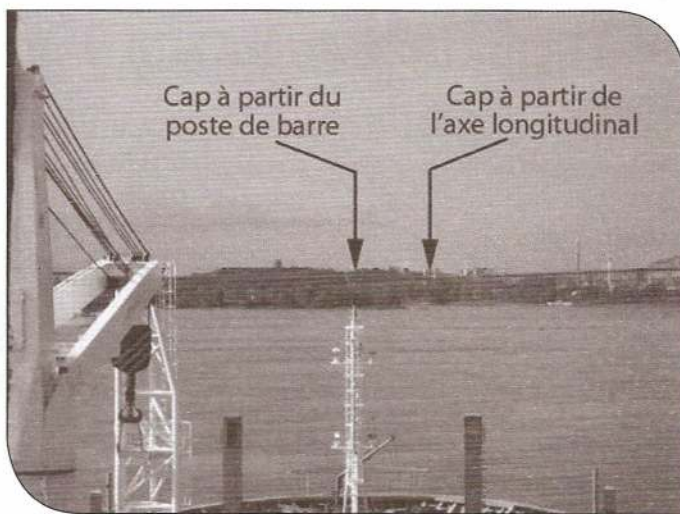
Jamais le décalage du poste de barre par rapport à l'axe longitudinal du navire n'a été signalé aux pilotes, ni spécifié sur la fiche pilote, ni même d'information sur l'erreur induite de parallaxe. Les documents du bord ne donnent pas d'information sur le type de gouvernail (à volet articulé dans ce cas).

FAITS ÉTABLIS QUANT AUX CAUSES ET AUX FACTEURS CONTRIBUTIFS :

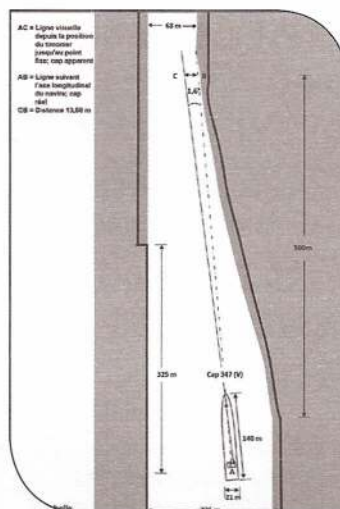
1. Le poste de barre du BBC Steinhoeft est décalé par rapport à l'axe longitudinal et l'information détaillée à cet égard n'a pas été fournie au pilote en charge afin de lui permettre d'établir précisément l'erreur de parallaxe.
2. Après que le pilote en charge ait ordonné au timonier de gouverner vers un point de référence visuel, le navire a suivi un trajet qui l'a amené plus près de la berge sud qu'il ne l'aurait fallu.
3. Lorsque le navire s'est approché de l'entrée de la section plus étroite du canal, il a été soumis à un effet de succion de la berge qui lui a fait faire une embardée à bâbord.
4. Toutes les tentatives faites pour contrebalancer cette embardée ont été inefficaces en raison du court laps de temps et du peu de marge de manœuvre. Le navire s'est échoué, bloquant du même coup le canal.

FAITS ÉTABLIS QUANT AUX RISQUES :

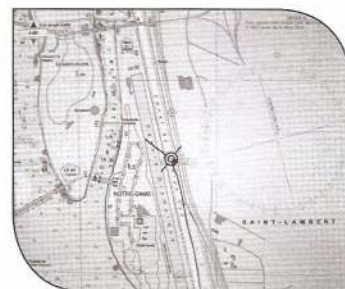
1. L'absence de renseignements particuliers sur le décalage du poste de barre et l'erreur de parallaxe possible, notamment sur la fiche de pilotage, et l'absence de repères physiques peuvent contribuer à commettre des erreurs de navigation, qui placent le navire et son équipage en danger.
2. L'absence d'éclairage de l'infrastructure de la voie maritime peut compliquer l'évaluation de la position du navire par rapport à la berge.



Vue du timonier à la commande de barre.



Erreur de parallaxe sur le BBC Steinhoeft



Route du navire (données électroniques du voyage)

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS, NOVEMBRE 2013 - JANVIER 2014

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

COMMENTAIRES, FIN DU PROCÈS DU PRESTIGE

Le 10 juillet, le procès s'est achevé après huit mois d'audience au tribunal de Galice. L'énoncé du jugement a été communiqué mi-novembre. Les seuls prévenus au tribunal étaient le Cpt. Mangouras, le chef mécanicien Argyropoulos, José Luis Lopez Sors (à l'époque directeur du département Marine marchande espagnol) et le Sd. capitaine Ireaneus (ne s'est pas présenté, on ignore où il se trouve). Le président du tribunal (Juan Luis Pla) a commenté la fin des débats en indiquant clairement que cela n'apportait pas de conclusion sur le désastre et qu'il était certain que tous les responsables n'avaient pas été traduits en justice : « Il est évident qu'il y a d'autres personnes impliquées dans l'accident - des cadres politiques ou non politiques ». La presse a interprété ce commentaire comme dirigé vers les responsables du navire lui-même plutôt que vers les responsables dans d'autres aspects du drame. Aucune charge n'avait été retenue contre l'armateur Mare Shipping et son avocat a indiqué ne pas se sentir visé, accepter la responsabilité d'une perte initiale de fuel (env. 3% de la pollution) et que le gouvernement avait transformé "d'une pollution accidentelle limitée" en une "contamination massive". Les peines requises étaient de 5 à 7 ans de prison, et le remboursement des dommages (4,3 milliards Euros) pour les quatre personnes citées. Le président a ajouté être surpris par la position contradictoire du procureur ayant demandé une peine de prison pour le capitaine avec une dispense de peine. Le jugement indique: acquittement des prévenus pour le dommage à l'environnement, remarque sur le fait que le naufrage était, en partie, dû à un entretien insuffisant. Le capitaine Mangouras a été condamné à neuf mois de prison (dispensé de peine) pour « désobéissance grave aux autorités » (en fait quelques dizaines de minutes de retard pour prendre la remorque). Il est précisé que cela n'a pas influé sur la pollution. Ce jugement a entraîné une réaction du London P&I Club, pour le moins "déconcerté": le capitaine ayant risqué sa vie en restant à bord, félicité par les spécialistes du sauvetage pour son action, et J. L. Lopez Sors ayant été acquitté alors qu'il a refusé un refuge au navire pour l'envoyer au large, dans une tempête en aggravation, sans aucune destination. Le P&I ajoute qu'il est honteux qu'une opportunité de tirer un enseignement au sujet des lieux de refuge ait été manquée. Le gouvernement espagnol indique faire appel, non contre les acquittements, mais pour une indemnité. La France fait également appel devant la cour suprême espagnole pour "faire reconnaître l'infraction pénale d'atteinte à l'environnement en raison des actes du capitaine et de l'équipage".

(Dans ce communiqué de la France, on reconnaît bien l'esprit de la loi désignant d'avance le capitaine coupable.)



SEUL DE QUART, FATIGUE ?

Le 29 juin, peu avant minuit, le caboteur Crown Mary (pavillon néerlandais, 3 500 tpl) a manqué de peu un échouement sur l'île de Kokar (Finlande). Après un constat de changement de cap pour une route dangereuse, des tentatives de contact par le MRCC finlandais, Aland traffic control, coast guards suédois et finlandais ont été vaines. Le capitaine Ukrainien, seul de quart, a été finalement alerté par le bruit et le projecteur d'un hélicoptère finlandais. Le navire a été arrêté, pour tests, et un pilote a été embarqué jusqu'au port de destination: Harnosand (Suède). On s'interroge sur la cause du changement de cap.



Eaux de Ballast en Californie.

La législation californienne sur les eaux de ballast est plus stricte que les règles OMI pour tous les navires, y compris ceux construits avant le 1er janvier 2010 qui doivent s'y conformer le 1er janvier 2014. Mais la «California State Lands Commission» a publié un rapport faisant état de limites significatives pour les 75 systèmes de traitement testés: en fait, des systèmes conformes n'existent pas encore. La Commission recommande un report des dates d'entrée en vigueur des règles, en attendant une amélioration des systèmes.



COMMENTAIRE SUR LES DÉFICIENCES.

En juin, lors d'une intervention au Nautical Institute AGM, à Colombo, Phil Anderson (une des personnes faisant autorité pour le Code ISM) a déclaré que des défauts ou déficiences étaient à l'origine de plus de la moitié des incidents portés à sa connaissance. Il a déclaré que des compagnies et navires, détenant tous les certificats conformes, avaient des déficiences et non conformités flagrantes, et il a ajouté que le pire est que des administrations nationales permettent de telles situations. Il a cité des exemples dont un vraquier panaméen sortant d'arrêt technique avec tous les certificats délivrés par une société IACS, retenu, six semaines plus tard, après une inspection PSC (interrompue à 28 défauts dont 4 majeurs, avec un équipage incompetent), la même société IACS a alors suspendu la cote. P Anderson indique que cela pourrait venir de pressions commerciales, de corruption ou d'incompétence, mais «suggère» aussi, ce qui serait bien plus grave, du fait que certaines administrations nationales ou ROs (recognized organisations) croient qu'elles pourraient invoquer une immunité de souveraineté pour éviter des mises en cause.



COSTA CONCORDIA, PROCÉDURES D'INDEMNITÉS.

Après plusieurs refus de traiter le cas aux USA, argumentant que la juridiction italienne est à même de le faire, deux plaintes séparées (impliquant 104 passagers) ont été acceptées par un tribunal de Floride (le 10 juillet). L'argument accepté est qu'en Italie, le cas pourrait prendre jusqu'à trente ans, et serait plus favorable à Carnival. Un transfert à un tribunal fédéral, demandé par la compagnie, a été refusé. Ce qu'un avocat des plaignants a qualifié de victoire momentanée et provisoire. Mais ce jugement a été rapidement annulé sauf pour 17 citoyens US.



ACTION POUR RAPPROCHER DES JURISTES ET DES MARINS.

Le Seafarers' Rights International (SRI) a rédigé une "charte" à destination d'avocats et juristes, document donnant une liste de "bonnes pratiques" afin que les marins puissent avoir un avis juridique valable à un prix raisonnable, démarche souvent délicate et aléatoire. SRI annonce qu'une centaine d'avocats de 50 cabinets dans 34 pays ont signé le document. D. Fitzpatrick (SRI) ajoute que "avoir des avocats réputés ayant une bonne idée du droit des marins, pouvant agir à un prix raisonnable, est un vrai challenge".



ROUTES ALTERNATIVES.

Fin juillet, la Chine vient de lancer un nouveau service ferroviaire entre Zhengzhou (Chine centrale) et Hambourg, pour des conteneurs. Le voyage se fera en 18 jours à 20% du prix du voyage par avion. Des arrêts commerciaux sont prévus. Un avantage certain est la possibilité de fret aller et retour. En effet, on fait remarquer que les importations d'Allemagne en Chine sont importantes (électronique, machines, véhicules, matériel médical...).



CRIMINALISATION, CAUSES "POLITIQUES".

Mi-juillet, le Chong Chon Gang, navire nord-coréen a été arrêté à Panama, pour transport de "matériel de guerre" mettant en danger la sécurité du canal. Les enquêteurs font état de réactions violentes lors de l'inspection du navire (9 147 tpl), et ont inculpé 35 membres d'équipage, dont le capitaine (qui aurait menacé de se trancher la gorge lors de l'accusation), de transport illégal de munitions. L'accusation a été signifiée après que la Corée du Nord ait demandé au Panama de libérer le navire et l'équipage. Le 16 juillet, Cuba a indiqué que tout le matériel était sa propriété et était destiné à de la maintenance "armes défensives pour garantir sa sécurité". Le capitaine et les membres d'équipage sont accusés de complicité d'infraction au régime de sanctions contre la Corée du Nord. On attend une réponse définitive des services de l'ONU, après inventaire et acceptation, ou non, des explications de Cuba et de la Corée du Nord. Début octobre, l'autorité du canal a infligé une amende de 1 million USD pour défaut d'information et mise en danger du personnel, demande le paiement avant la libération du navire et de l'équipage.



USA, LE SÉNATEUR J. ROCKFELLER DE NOUVEAU ACTIF AU SUJET DES CROISIÈRES.

Fin juillet, le sénateur a déposé un projet de loi (Cruise passenger protection Act) qui donnerait plus de pouvoirs au gouvernement fédéral (DOT: Ministère des transports) sur l'agence de protection des consommateurs (de croisières), pouvoirs analogues à ceux en vigueur pour le transport aérien, et lui donnerait autorité pour les enquêtes. Le projet comblerait également un manque dans la connaissance des crimes à bord, la procédure actuelle amène une importante sous-estimation et ne donne pas une information correcte aux passagers. Il demande aussi une généralisation de la surveillance vidéo dans les espaces communs. Le sénateur rappelle qu'il a, depuis longtemps, demandé des changements pour que "things will get better for passengers; it simply hasn't happened".



EUROTUNNEL ANNONCE QUE MYFERRYLINK ENTRAINE DES DÉFICITS.

Eurotunnel annonce un déficit de 16 millions Euros pour le premier semestre 2013, bien que la proportion du transport effectuée par la compagnie ait augmenté. MyFerryLink a aussi souffert de la décision de bannissement de Douvres par la commission de la concurrence britannique, décision attaquée en appel par Eurotunnel et la SCOP.



LES RÉASSUREURS COMMENCENT À ÊTRE RÉTICENTS.

A la suite des sinistres maritimes de plus en plus coûteux, "Munich RE", le principal réassureur mondial a décidé de se retirer partiellement de la réassurance des P&I clubs. Il reste réassureur mais se retire, en grande partie, de la tranche 70/500 millions USD. Le groupe fait remarquer qu'il n'est pas impliqué/consulté dans les décisions de sauvetage et surtout de

dégagement d'épaves, (préoccupé par le coût du dégagement du Costa Concordia, indiqué à plus de 900 millions USD), ni dans les procédures dans lesquelles des autorités négocient avec les compagnies de sauvetage pour, au final, arriver aux P&I clubs. Munich RE étudie donc une réassurance spéciale et séparée pour le dégagement d'épaves (dépendant du type, taille et valeur du navire). Par ailleurs, des assureurs indiquent que les sommes élevées engagées pour la récupération des conteneurs et le traitement de l'épave du Rena (PC 3 500 evp) en Nouvelle-Zélande sont une bonne indication. Ils indiquent, une fois de plus, que les engins nécessaires pour un sauvetage équivalent sur un "géant" n'existent pas, et qu'une opération similaire doit être considérée comme impossible.



ACCIDENT RARE EN DÉCHARGEMENT.

Le 31 juillet, un pétrolier (7 000 tpl) en déchargement au terminal Pertamina's Ternate (Indonésie) a brutalement subi l'effet de fortes vagues, entraînant des chocs contre le quai et des avaries à la coque, le navire a finalement coulé. L'équipage est sauf, mais il y a eu rupture de canalisations, trous dans la coque avec une pollution importante (évaluée à 5 000 t).



CONDAMNATIONS, NAUFRAGE DU SEA DIAMOND LE 6 AVRIL 2007.

Le Sea Diamond, (22 412 jb) avait heurté un rocher de l'île de Santorin en 2007, le navire avait coulé deux heures après (ayant été remorqué). Malgré deux disparus, et le délai assez court, le reste des personnes présentes (env. 1600 passagers et équipage) avait été évacué. Le capitaine a été condamné à 12 ans et 2 mois de prison, un employé du Det Norske Veritas à 8 ans, un officier de navigation à 2 ans et 10 mois, le chef mécanicien à 2 ans et 4 mois, le représentant légal de la compagnie à 2 ans, un inspecteur à 15 mois, et un officier de sûreté à 6 mois avec une amende de 600 euros. Le Sd. Capitaine, le Sd. Mécanicien, le chief steward et le "cabin manager" ont été acquittés. La compagnie Louis Cruises, et d'autres condamnés, ont l'intention de faire appel.



ENCORE UNE COMPLICATION APRÈS LE RECUEIL DE MIGRANTS SUR DEMANDE.

Le Salamis (pavillon libérien, 35 437 tpl, Mantinia Shipping) en route vers Malte, a répondu, le 5 août, à la demande du centre de coordination des secours de Rome de recueillir des migrants en difficulté à une quarantaine de milles de la Lybie (102 personnes recueillies dont enfants, blessés ou femmes enceintes), puis avec l'accord du centre de secours a continué sa route vers Malte. Mais cet État a mis en place une escorte pour interdire l'entrée de ce navire dans les eaux territoriales, prétendant que l'ordre était, en fait, de renvoyer les migrants en Lybie, ce qui est nié par le capitaine et l'armateur. Malgré une intervention d'un commissaire de l'UE, Malte est resté sur sa position, ayant indiqué par écrit que le capitaine (personnelle) avait fait une action préjudiciable au gouvernement, lui demandant de prendre la direction de la terre la plus proche du sauvetage (Lybie), et le tenant responsable "for any damage", avec l'armateur, ajoutant une protestation judiciaire contre l'agent local. Le 8 août, l'Italie a accepté le débarquement des personnes recueillies.

La réaction de Malte, maintenue malgré intervention de l'UE, est contraire aux Conventions SOLAS et SAR (débarquement dans le prochain port d'escale) et aussi SOLAS Chap. V (34-1) (décision du capitaine en cas de sauvetage).



MLC 2006, AMBIGUÏTÉS, INTERROGATIONS SUR LA MISE EN ROUTE.

La MLC 2006 (en vigueur le 20 août) apporte des changements dans la situation du marin, mais aussi, dans les conditions d'inspection, et des conséquences financières ou contractuelles pour les armateurs. Certains indiquent que des difficultés persistent. La documentation doit être entièrement au nom de l'armateur et non, partiellement, d'un "registered owner" qui peut être complètement séparé. La Convention indique que seul le premier est responsable de la totalité des opérations. Certains voient des difficultés dans la désignation du responsable de l'emploi des équipages, en cas d'embarquement de personnel d'un affrèteur ou technique. Des armateurs s'inquiètent du fait que des inspections PSC pourraient avoir lieu prématurément (avant, par exemple, que l'État du pavillon soit tenu de délivrer le "maritime labour certificate" et que le navire n'ait pas le DMLC - Document of Maritime Labour Compliance - démontrant la mise en route de la procédure), une charte-partie devrait en tenir compte. L'ISF a publié un guide précisant l'application du délai de 12 mois pour la délivrance de certificat après ratification, l'inspection PSC ne pourrait être valable que 12 mois après que l'État du pavillon ait ratifié la Convention. Les navires devraient, dans ce cas, s'assurer d'avoir une copie de lettre demandant l'octroi du DMLC, et préparer le DMLC (2e partie) qui aiderait à montrer la conformité avec les standards de la Convention. Entre autres choses, l'armateur doit s'assurer que la procédure de plainte/réclamation est accessible et parfaitement connue des équipages, une plainte ne doit, en aucun cas, arriver directement à un inspecteur PSC. Une autre difficulté apparaît avec les obligations pour rapatriement et/ou abandon, une assurance supplémentaire est souvent nécessaire puisqu'un P&I, normalement, à titre de mutuelle, ne garantit pas l'insolvabilité de l'armateur. La Convention indique que le capitaine est responsable du maintien des standards MLC. Cela veut-il dire que la pleine responsabilité de la conformité repose sur le capitaine et non sur l'armateur ? Des interprétations sont possibles suivant les pays.

Par exemple, l'Australie a signalé qu'après le 24 août 2014, tout navire en escale n'ayant pas le DMLC serait systématiquement retenu.



FUELS DÉSOUFRÉS, LA CALIFORNIE SANCTIONNE.

La "California Air Resources Board's Rule" demande, depuis 2008, l'utilisation de fuels désoufrés dans la zone des 24 milles de la côte. Après enquêtes, trois armateurs ont été condamnés à des amendes pour un total de 440 000 USD. L'un pour des infractions entre 2009 et 2011 (299 500 USD), et les deux autres pour infraction en approche de Los Angeles. Il semble que ce soit les premières amendes en Californie.



FUELS DÉSOUFRÉS, NOUVEAUX ESSAIS.

La société Insatech A/S indique avoir développé des prototypes d'un appareil qu'elle se dit prête à installer. Appareil "S3, Smart Sulphur Switch" qui effectue un mélange de deux fuels différents afin d'obtenir un taux de soufre demandé. Appareil indiqué comme automatique, avec un entretien faible (sauf une calibration régulière) pour un prix de l'ordre de 5% d'un scrubber.



PASSAGE DU NORD-EST.

Un voyage réellement commercial, direct Chine Europe, a été achevé par un navire Cosco, le Yong Sheng (cargo 19 150 tpl) a appareillé de Dalian le 8 août pour une arrivée à Rotterdam le 10 septembre, après un voyage de 7 800 milles. Les Russes ont donné l'autorisation de transit (total ou partiel) à 372 navires en 2013 (46 en 2012).



LA MLC 2006 ET LA GARANTIE DE RAPATRIEMENT.

La MLC 2006 exige que les armateurs s'occupent du rapatriement des marins en cas d'abandon d'exploitation, mais aucune garantie financière n'est exigée. On sait que les P&I, en tant que mutuelle, ne couvrent pas l'insolvabilité de leurs membres, il y a donc-là une question à régler. Un nouveau contrat "Flag Liability Insurance Against Exposure of Repatriation" (FLIER) est proposé, mais il s'adresse à l'État du pavillon. Divers commentaires indiquent que les arrangements induits concernent chaque État vis-à-vis des armateurs inscrits à son registre.

MLC 2006, PREMIÈRES STATISTIQUES.

Le 3 octobre le Paris MoU a indiqué que le premier mois d'application, 8 navires avaient été détenus pour déficience à la Convention (sur un total de 68 détentions). Les détentions ont eu lieu au Canada, Danemark, Russie et Espagne pour des navires de pavillon Chypre, Libéria, Iles Marshall, Pays-Bas, Panama et Tanzanie. Il est signalé un total de 4 260 déficiences dont 494 relatives à des Conventions OIT, dont 30 susceptibles de détention avec 23 relatives à la MLC 2006. Finalement, il est signalé 8 détentions. On rappelle que seuls les États ayant ratifié la Convention avant le 20 août étaient habilités à conduire des PSC dès son entrée en vigueur.



PORTE-CONTENEURS, LUTTE CONTRE L'INCENDIE.

Lors d'un colloque d'assureurs (septembre), Mr Schieder (assurances allemandes) a fortement insisté sur le fait que les dispositifs de nombreux navires sont obsolètes ou absolument inadaptés à la lutte contre l'incendie, en particulier sur les PC : "Les équipages n'ont pas les systèmes adaptés et les assureurs n'ont plus qu'à attendre de payer les dégâts, nous ne pouvons rester ainsi", en citant quelques exemples dont le MSC Flaminia (environ 5 semaines pour venir à bout de l'incendie, ajouté au problème du port de refuge). Le problème est difficile à cause du gerbage des conteneurs. Le gigantisme empêche une aide efficace de bateaux pompe. Le CO2 en cale, n'a qu'un effet limité à l'intérieur des conteneurs. Des dispositifs de "murs d'eau" commencent à être installés entre des sections en pontée pour éviter la propagation. Sous pont, il préconise qu'il soit prévu des cofferdams entre les cales pouvant être noyées rapidement dans le même but. Il convient que ces dispositifs sont onéreux, mais la taille des grands PC entraîne des pertes trop importantes en cas d'extension d'un incendie (presque automatique en l'état actuel).



PORTE-CONTENEURS, SAUVETAGE ET RÉCUPÉRATION DES CONTENEURS.

Lors du même colloque, il a été abordé (Mr. Townsend, Swiss Re) le problème du sauvetage des PC et de la récupération des marchandises. Compte tenu de la taille des navires (pratiquement un nouveau 10 000evp mis en service chaque semaine), en dehors de l'augmentation des frais de sauvetage (et d'avarie commune), "Il y a, clairement, un décalage entre les besoins des armateurs et ce que les sauveteurs peuvent fournir pour le sauvetage et le déchargement des conteneurs d'un PC en avarie". Il cite l'exemple du Rena, où après deux ans, tous les conteneurs n'ont pas été débarqués. Des moyens spécifiques doivent être élaborés et construits spécialement pour cet usage, "Mais cela "glisse" sur tous les intervenants (teflon-coated) qui cherchent quelqu'un pour payer". Mr. Townsend indique les bénéfices d'un tel investissement et qu'il est urgent de s'en occuper. Mais Oke Wikborg, président de l'IUMI (International Union of Marine Insurance) a écarté une telle initiative. Mr. Townsend a fait part de sa déception en regrettant le fait que l'on augmente les primes au lieu de vraiment essayer de diminuer les pertes, même au prix d'un investissement important qui profiterait à tous.



ACQUITTEMENT AUX USA (SUSPICION DE POLLUTION).

Mi-septembre, on annonce que deux armateurs et exploitants ont été acquittés par des tribunaux fédéraux aux USA. Il s'agit de l'exploitant Kassian et de l'armateur Angelex de l'Antonis G Pappadakis (pétrolier 73 538 tpl). Le navire avait été suspecté de "magic pipe" et de falsification du cahier des hydrocarbures au cours de plusieurs mois en 2012. Le tribunal a également rejeté la plainte de l'État contre l'équipage. Par ailleurs, dans un cas similaire en cours d'enquête, une caution de 2,5 millions USD a été demandée, à Norfolk, pour libérer un vraquier.



POIDS DES CONTENEURS.

En septembre, le Sous-comité matières dangereuses de l'OMI devait voter au sujet de la pesée obligatoire des conteneurs avant chargement. Les mauvaises indications de poids (ITF pense les différences significatives à environ 20% des conteneurs.) sont un problème grave ayant entraîné des accidents. Malgré l'intérêt certain de cette mesure, une opposition forte est venue des chargeurs (asiatiques et européens) indiquant que cela ajouterait des coûts et délais, alors qu'une simple meilleure communication serait une alternative. L'OMI donne finalement le choix aux gouvernements d'obliger la pesée réelle ou bien de continuer à se fier aux déclarations. Grosse déception de ITF (restant pour la pesée obligatoire) et déclaration de l'ESC (European Shippers' Council) indiquant une amélioration nulle pour la sécurité.



COMMENTAIRES SUR L'ENTRETIEN DES CONTENEURS FRIGO.

Fin septembre, un groupe belge a signalé avoir constaté de nombreux défauts dans la tenue des conteneurs frigo dans les dépôts. Des inspections entre juillet 2011 et juin 2013 ont montré qu'un conteneur sur cinq n'était pas convenable pour la livraison (en fait entre 4% et 40% suivant les dépôts). Sans parler du fonctionnement, ces conteneurs étaient sales, humides, avec mauvaises odeurs et devaient être remplacés ou nettoyés lors de la livraison. Celle-ci, au lieu de prendre quelques minutes atteignait couramment 45 minutes, parfois plus. Par ailleurs, après des accidents, dont certains mortels, par explosion de machinerie de conteneurs (depuis 2011) due à un mélange de gaz (autre que le R134a, seul autorisé actuellement), la COA (Container Owners Association) a fait une enquête sur de très nombreux appareils (en collaboration avec divers services internationaux ou ONU) et a découvert que des gaz de remplacement avaient été introduits depuis 2010, dont du Methyl Chloride (R40), et mélangés au gaz d'origine, même dans des bouteilles de fournisseurs. La COA établit une liste des ateliers «fiabiles».



USA, DURCISSEMENT DES RÈGLES DE PLANS/PROCÉDURES EN CAS DE REJETS D'HYDROCARBURES.

Les plans de lutte contre la pollution huileuse, pour les navires non-citerne, de plus de 400 jb opérant dans les eaux US devront, à partir du 30 octobre 2013, inclure dans les procédures de leur plan de lutte les cas les plus graves de rejet "afin d'assurer la possibilité de réponse adaptée à bord et à terre". Cela semble une appréciation difficile à "cerner".



DOCKWISE ET LE COSTA CONCORDIA.

La 10 octobre, Dockwise (Boskalis) a annoncé avoir conclu un contrat de 30 millions USD pour le chargement de la coque du Costa Concordia à bord du Dockwise Vanguard. C'est le navire le plus récent de cette compagnie spécialisée dans les "heavy lift, semi-submersibles", avec un nouveau design. Cependant des modifications devront y être effectuées pour le chargement de la coque avec les caissons de flottabilité.



ESCALES DE PAQUEBOTS GÉANTS À VENISE.

A la suite d'une manifestation dans le canal emprunté par les navires avec le slogan "No big ships" (en septembre), des ministres ont déclaré que l'examen de la protection de Venise ne devait plus être reporté. Les passages et remous des grands navires dans le canal de Giudecca et le bassin de St-Marc sont très nocifs pour les quais/bâtiments proches. L'opposition vient d'armateurs croisiéristes, indiquant qu'une restriction priverait la ville d'environ 436 millions Euros. En novembre, on annonce les premières restrictions d'usage de ce canal à partir du 1^{er} janvier 2014. De plus, seuls cinq grands paquebots seront autorisés simultanément en escale.

QUELQUES CHIFFRES.

Les frets conteneurs varient sensiblement. Mi-octobre, on indique des frets de 675 USD/20' sur l'Asie/Nord Europe, 726 USD/20' sur Asie/Méditerranée; 1773 USD/40' sur Asie/US Ouest et 3205 USD/40' sur Asie/US Est. Les analystes ne sont pas optimistes. Mi-novembre, on constate une remontée à plus de 1000 USD/20' Asie/Europe. Pour décembre, les courtiers indiquent pour Shanghai/Nord Europe des offres à 925 USD/20' (des demandes sont à 800 USD).



CRISE BUDGÉTAIRE US, CONSÉQUENCES "MARITIMES".

Octobre, la cessation (momentanée) du paiement des administrations non essentielles suite au désaccord sur le budget aux USA a des conséquences sur le shipping. En effet, la délivrance des certificats aux navires est "non essentielle". Les navires en cabotage national sont autorisés à naviguer avec des certificats périmés. Mais des problèmes peuvent apparaître lors d'escales à l'étranger, les USCG ont averti que des détentions ou des refus d'escale sont possibles. Par ailleurs, presque tous les sites d'administrations ont fermé, bloquant des formalités, y compris celui de l'"Energy Information Administration".



PROJET DE LOI UE SUR LE RECYCLAGE DES NAVIRES.

Le Parlement européen a adopté (mesure 591-47), fin octobre, un texte obligeant le démantèlement des navires, de registres des pays de l'UE, à être effectué dans des installations approuvées en Europe. Le texte doit encore passer au Conseil. Bien que le texte devienne une loi 20 jours après l'approbation au Conseil, il ne sera appliqué que très progressivement en fonction des capacités agréées disponibles.



ANVERS INDIQUE PRENDRE DES MESURES PLUS STRICTES DE PROTECTION INFORMATIQUE.

Fin octobre, le port d'Anvers a indiqué avoir décelé des cyber attaques, dont on pense qu'elles avaient débuté en juin 2011, et avoir durci ses systèmes de protection. Sans donner de détails, on indique que ces attaques, dirigées contre au moins deux terminaux, ont permis de retirer des conteneurs illégalement, très certainement en rapport avec des trafics de drogue en provenance d'Amérique du Sud. Des manquants inexplicables de conteneurs ont attiré l'attention. On signale l'arrestation de 15 suspects en Belgique et aux Pays-Bas.



MOL COMFORT (SUITE)

Mi-novembre, les premiers résultats ne donnent pas de cause bien précise à la casse et au naufrage du navire. L'origine des fissures est dans les fonds. Des déformations légères (20mm) ont été constatées sur des sister ships, sans qu'il soit possible d'y voir l'origine de l'avarie. Des investigations sur la torsion sont toujours en cours.



CARTES US.

Devant l'évolution des techniques et de la demande, le NOAA's office of coast survey a annoncé qu'il cesserait l'impression systématique des cartes papier, à partir d'avril prochain. Le service sera disponible sur demande. Le NOAA continuera à fournir, avec les mises à jour, les divers systèmes de cartes électroniques (et les impressions sur demande), ajoutant un nouveau produit: full scale PDF nautical charts.



SOUTAGE À SINGAPOUR.

Les plaintes au sujet des quantités embarquées ne cessant pas vraiment, malgré diverses actions, Singapour indique vouloir délivrer une licence aux fournisseurs, avec des équipements et des procédures strictes obligatoires, destinées à éviter l'effet "cappuccino" au cours de l'embarquement des soutes. Singapour a délivré 42,7 millions de tonnes de bunker aux navires en 2012 (moyenne quotidienne de 117 000 t).



L'ICS DEMANDE À LA FRANCE L'ANNULATION DES RÈGLES CO2.

Début novembre, l'International Chamber of Shipping a demandé à la France de suspendre les "nouvelles règles très détaillées" ajoutées au Code des Transports obligeant les armateurs à fournir des renseignements sur les émissions de CO2 des navires selon "un procédé qui n'a pas été discuté internationalement", et risquent d'être contradictoires avec les règles actuellement en élaboration au MEPC de l'OMI, qui est prioritairement en charge des règles uniformes applicables au shipping. L'ICS ne souhaite pas différents procédés et différents formats de déclaration pour "chaque port".



PROJET DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR L'INFORMATION DANS LES COMPAGNIES.

Novembre, un projet de la Commission a pour but de garantir aux marins les mêmes droits d'information, que le personnel à terre, au sujet des projets commerciaux, de restructurations ou de licenciements. Bien que cela soit souvent le cas, ce n'est pas appliqué de façon uniforme (ou pas du tout) dans certains États de l'UE. La Commission argumente que cela attirera des jeunes Européens dans le métier (shipping et pêche).



ATTENTES EN COURS D'AFFRÈTEMENT.

Des attentes parfois longues entraînent des salissures «anormales» de la coque et, en cas d'affrètement, il peut s'en suivre des contentieux sur la baisse des performances du navire ou bien sur l'imputation du nettoyage à faire. On s'aperçoit que des arbitrages divers ont été rendus: le Kitsa (2005) en CP NYPE, a subi une attente de 22 jours avant déchargement aux Indes, l'arbitrage a laissé les frais de nettoyage de la coque à la charge de l'armateur, les affréteurs n'ayant donné que des ordres «normaux» dans le cadre d'un risque accepté par l'armateur. Autre cas, le Pamphilos (2002), CP NYPE, (passage au bassin 4 mois avant l'affrètement), a subi une attente de 21 jours au mouillage et 3 jours à quai, au Brésil. L'arbitrage a conclu à une continuation aux mêmes conditions d'affrètement malgré la baisse des performances, mais a laissé à l'armateur la charge du nettoyage. Cette année BIMCO a publié des clauses «modèles» pouvant être rajoutées à la CP (attente 15 jours ou plus, non cumulable, expertise éventuelle aux «risk, cost and time» de l'affréteur ainsi que le nettoyage suivant les instructions de l'armateur, en cas de refus ou impossibilité d'ajustement des clauses de la CP sous réserve de nettoyage avant redélivraison).



USA: REMARQUES SUR DES DISCORDANCES USCG - EPA AU SUJET DES EAUX DE BALLAST.

Fin novembre, K. Metcalf, directeur du maritime de la Chamber of Shipping in America, s'est inquiété d'une discordance entre les règles des USCG et de l'EPA (Environment Protection

Agency) au sujet de la date limite du 19 décembre qui va amener à une infraction vis-à-vis des lois fédérales. Il n'y a pas de système disponible (agréé ou non) de traitement des eaux de ballast conforme aux règles EPA (Clean water Act) différentes des règles USCG (National Invasive Species Act). L'EPA, indique ne pas modifier la date ni la règle, bien qu'elle indique tenir compte éventuellement de l'extension donnée à un armateur par les USCG.



RÉTICENCES DEVANT L'ALLIANCE P3.

L'alliance P3 (MSC, Maersk, CMA-CGM) devait devenir effective le 8 décembre. Plusieurs réticences ou réserves ont été diffusées. En Asie l'association des chargeurs demande l'interdiction aux autorités (loi chinoise anti-trust), et demande aussi des mesures réglementaires pour les frets. Aux USA, la Federal Maritime Commission a demandé des études plus strictes sur les effets induits sur le trafic conteneurs avec les USA. Cela entraîne un minimum de 45 jours de délai. Un groupe de chargeurs US s'inquiète des effets sur les frets d'une alliance de cette importance (env. 24% transPacifique, 50% Asie Méditerranée, 42% Asie Nord-Europe).



INTERTANKO, COMMENTAIRES SUR LES VETTING.

Mi-décembre, Intertanko (armateurs pétroliers) s'élève contre la multitude des inspections vetting et leur coût. Bien que le programme SIRE (Ship Inspection Report) de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) prévoit une répartition des coûts, cela n'est pas le cas, et de plus, les armateurs ont souvent à payer les frais de déplacements luxueux des inspecteurs. Le vetting joue un rôle important dans la sécurité et est bien considéré comme tel, permettant de distinguer les armateurs sérieux, mais le système SIRE n'est, en fait, pas utilisé comme prévu et il en résulte une multitude d'inspections inutiles. Les coûts sont devenus prohibitifs parce que les affréteurs ont des stratégies différentes, insistant pour effectuer leurs propres inspections au lieu de s'en tenir aux critères valides et standards du SIRE de l'OCIMF, ce qui occasionne des coûts supplémentaires. Intertanko rappelle que le vetting doit être fait dans un but de sécurité et non pour des raisons commerciales, avec des coûts «fair and reasonable» et demande avec insistance aux affréteurs (et courtiers) une diminution des inspections, une inspection tous les six mois par un inspecteur accrédité devrait être suffisante (avec un rapport utilisé par tous les membres de l'OCIMF).



NOUVEL APPEL POUR DES PLACES DE REFUGE.

Mi-décembre, un colloque de sauveteurs s'est tenu à Londres. On a rappelé qu'un refus de refuge au Prestige avait mené au naufrage et à la pollution d'un coût avoisinant les 5 milliards USD, alors qu'un refuge accordé au navire l'aurait limité à 60 millions. L. Muller, d'International Salvage Union a déploré le peu de progrès et d'attention manifestés pour ce sujet, malgré des rappels fréquents de la profession, déplorant la «mauvaise volonté des États côtiers» : En tout premier lieu, le refus d'un refuge diminue les chances de succès d'un sauvetage.



AUGMENTATION DU RECRUTEMENT EN GRANDE-BRETAGNE.

Les Britanniques signalent une forte augmentation des candidatures dans les écoles maritimes. Le Clyde Marine Training (Glasgow), le centre de formation le plus important (env. 50% des cadets) signale 5000 candidatures cette année, pour une promotion limitée à 310 pour un cycle d'étude de 3 ans.



L'ESPO (PORTS EUROPÉENS) ET LES INSTALLATIONS DE RAVITAILLEMENT LNG.

Mi-décembre, les ministres UE des Transports ont proposé un report de 10 ans (2030) de la limite demandée (2020) par la Commission pour la mise en service d'installations d'avitaillement LNG dans les ports Européens principaux. Le Parlement doit se prononcer. L'ESPO demande un maintien de la limite 2020, nécessaire pour être en accord avec les Directives sur les fuels désouffrés, et demande avec insistance une attitude plus pragmatique. De plus l'ESPO s'oppose à la proposition obligeant les ports à avoir un branchement électrique pour les navires, demandant que l'obligation soit limitée aux emplacements où cela est bénéfique pour l'environnement, à un coût raisonnable.



CONTENTIEUX POUR LE NOUVEAU CANAL DE PANAMA.

Le canal était prévu être terminé en octobre 2014, puis cela été repoussé à juin 2015, et de nouveaux délais sont maintenant à prévoir. Les relations entre l'ACP (Panama Canal Authority) et le consortium (GUPC) construisant les écluses en sont au point de menaces de suspension des travaux pour rupture de contrat (le 3 janvier, on annonçait 21 jours de travail avant arrêt). Il s'agit, en fait, de contentieux qui durent depuis juillet 2012, sur des paiements supplémentaires. Le litige s'élève maintenant à 1,6 milliard USD.



COSTA CONCORDIA (SUITE).

Les condamnations négociées par les inculpés autres que le capitaine Schettino (responsable de crise R. Ferrarini, Chef Hôtel M. Giampedroni, Sd Capitaine C. Ambrosio, Officier S. Coronica et l'homme de barre J. Rusli Bin) sont considérées par la Cour Suprême comme trop faibles. A la demande du procureur de Florence, le cas doit être revu le 31 janvier.



EMMA MAERSK (EXTRAITS RAPPORT TECHNIQUE).

Le 1er février 2013, alors qu'il entrait dans le canal de Suez, l'Emma Maersk (très grand PC) a subi une avarie : voie d'eau assez importante dans le tunnel en provenance d'un des propulseurs arrières. Malgré la fermeture, à temps, de la porte étanche cloison/machine et des gaines de ventilation traversant la cloison, la machine a finalement été envahie au niveau de la mer (il y a eu également une entrée d'eau dans une cale arrière au niveau de l'échappée du tunnel). En effet les passages de câbles dans la cloison arrière machine (et partiellement échappée/cale), dont certains importants, ont «sauté», facteur aggravant majeur de l'avarie. On doit considérer cela comme anormal («There was a gap between the approval process and the construction process, where an inevitable individual failure became critical. Making the effectiveness of such a safety critical installation dependent on one craftsman reveals a weakness in the construction and approval process of the watertight bulkhead.»). Un autre facteur aggravant a été la diminution importante de l'efficacité de l'assèchement du compartiment machine, dont le circuit n'a pu être (une fois la porte fermée) isolé de celui du tunnel qui était en pression. Les GE, situés en hauteur, ont pu être maintenus en route un certain temps. Il est indiqué, également, qu'échouer le navire en cas de voie d'eau n'est pas une solution judicieuse, à cause de la taille du navire - comme l'ont souvent rappelé les assureurs, il n'y a pas d'engin disponible pour décharger et alléger le navire échoué du fait de sa taille. Les cas du MSC Napoli ou du Rena ont montré les limites de ce genre d'opération. A cause de sa taille, le mouillage même demande une pression hydraulique. Le navire a pu dégager le canal et éviter l'échouage et/ou échouement, grâce à l'action de l'équipage «continuellement dérangé et perturbé par des alarmes constantes et un trafic augmenté et bruyant à la VHF» (entre autres: interruption de l'entrée du convoi). Le navire a été mis à quai au terminal du Nord du canal. On a signalé que le Napoléon Bonaparte avait été envahi également, en partie, par des passages de câbles non étanches. Les leçons en seront-elles tirées dans la construction navale ?



PIRATERIE

NAUFRAGE D'UN NAVIRE DÉTOURNÉ.

L'Albedo (PC 1046 teu, pavillon malaisien) capturé par des pirates somaliens, il y a plus de deux ans et demi (novembre 2010) a finalement coulé par mauvais temps le dimanche 7 juillet, au mouillage où il était retenu (devant la "base" pirate de Grisby). Les informations sur les rescapés sont confuses, au moins six pirates et deux membres d'équipage sont morts (en nov. 2010, l'équipage était de 23 hommes, 7 Pakistanais avaient été libérés le 2 août 2012, contre rançon (un avait été tué dans l'opération et un Indien avait été signalé mort de maladie). Un communiqué d'Hassan Abdi (un chef pirate établi à Hobyo) signale que le navire avait des problèmes mécaniques depuis longtemps et que deux membres d'équipage sont vivants. La force navale UE a signalé intervenir dans la recherche de survivants, et après quelques jours, a repéré les canots du navire sur une plage éloignée. Le 15 juillet, on signale que 11 membres d'équipage de l'Albedo restent détenus à bord du Naham 3 capturé (avec 29 membres d'équipage) en mars 2012. Sur ce dernier navire, on pense qu'il y a, au moins, 11 autres marins d'autres navires. Le sort des quatre manquants est, en fait, inconnu.



AFRIQUE DE L'OUEST.

Les attaques de pétroliers, souvent en eaux territoriales, ou même au mouillage sont maintenant relativement fréquentes. Elles sont suivies, en général, de déchargement partiel de la cargaison après appareillage, et aussi bien sûr de pillage à bord, avec éventuellement, prise d'otages pour couvrir une retraite (en général plusieurs jours). Fin juillet, a eu lieu un colloque au Cameroun, impliquant surtout le Nigéria et le Bénin, et aussi le Bureau US de coopération sur la sécurité (opération "Prosperity"): "encourageant la formation des militaires en termes de doctrine ou renseignements et une amélioration des équipements".

Par ailleurs, on a signalé que des capitaines avaient été contactés pour des soutages (de quantités plus ou moins importantes) à payer cash et à faire dans un mouillage à désigner. La compagnie Saltpond Offshore Producing C° indique avoir eu des propositions importantes (de D.O.) qu'elle a décliné (en l'absence d'origine sûre de la marchandise).

Le 5 août, les autorités ghanéennes indiquent avoir arrêté le pétrolier Mustard (4 761 tpl) avec les hommes présents à bord, et enquêter sur ses activités passées. Ce pétrolier est suspecté d'avoir embarqué (au voisinage du Gabon) 3 500 t de fuel provenant du Cotton (37 879 tpl, pavillon maltais), détourné le 15 juillet (libéré avec l'équipage après une semaine).

Il est certain que des organisations importantes sont installées pour un marché parallèle en écoulant les cargaisons volées.

Début août, l'association des armateurs de l'UE (ECSA) demande l'établissement d'une force anti-piraterie hors des eaux territoriales au large de l'Afrique de l'Ouest, et demande des négociations avec les pays de la région pour autoriser l'emploi de gardes armés. Des actions à long terme sont souhaitables, mais des actions immédiates sont nécessaires. La conscience que des gardes armés sont un danger d'escalade de la violence n'empêche pas que c'est une solution complémentaire à d'autres précautions. Le peu de moyens dans la région et les difficultés de l'emploi de gardes dans les eaux territoriales ne permettent pas d'assurer la sécurité des marins.

Par ailleurs ECSA demande également la continuation de l'opération Atalante de l'UE Navfor jusqu'à, au moins 2016.

De plus, le 21 août, après quelques négociations pour libérer le MT Notre (pavillon St Kitts et Nevis, capturé le 15 août), avec deux bâtiments de l'armée nigérienne au voisinage, les pirates ont abandonné le navire en ouvrant le feu dans leur fuite, l'armée a riposté et signale douze tués, quatre rescapés parmi les pirates et la totalité de l'équipage du MT Notre sauf.

Des navires de servitude offshore sont fréquemment attaqués, des soldats nigériens ont été tués. Fin octobre, deux marins US ont été kidnappés (sur le C-Retrieve), libérés au bout de 20 jours.



Océan Indien.

Début août, la compagnie de sécurité privée AdvanFort, qui aligne plusieurs bateaux dans les zones à risque a indiqué améliorer son service en entrant dans le service AMVER (Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System) de l'USCG.

Bien que maintenant peu fréquentes, des attaques sont toujours signalées. Un VLCC chargé (Islan Splendour), a été attaqué par deux embarcations, à 230 milles au large, le 11 octobre, attaque repoussée par les gardes armés présents à bord. Vu la pugnacité des attaques récentes, des autorités parlent de "real fight".

Par exemple, mi-novembre, neuf pirates (présumés) ont été arrêtés par un navire de guerre polonais après une attaque du Torm Kansas (tanker 46 922 tpl) repoussée par des gardes armés. Le terminal LNG de Balhaf (Yémen) est considéré comme une zone à haut risque terroriste. Après plusieurs attaques côté terre, le 20 novembre, un bateau ayant pénétré dans le périmètre de sécurité a été détruit par l'armée. Les autorités avertissent que les navires en manœuvre sont bien plus exposés qu'une fois à quai.



ASIE DU SUD-EST.

Des attaques de navires sont en augmentation dans la région (environ 50% au voisinage de l'Indonésie). Il s'agit le plus souvent d'attaques pour pillage relativement rapide, mais parfois violentes nécessitant des soins pour blessures avec hospitalisation. Cependant, on indique des cas de navires capturés, avec abandon de l'équipage (après des violences qualifiées de «relativement faibles») dans les canots ou sur une plage isolée; ces navires sont ensuite maquillés avec une nouvelle documentation (on a signalé un navire retrouvé parce que l'armateur avait caché à bord, à l'insu de tous, une balise dont l'émission n'avait pas été arrêtée). Malgré une collaboration entre les États, la lutte est difficile à cause de la configuration de la côte (en particulier les patrouilles aériennes sont limitées par la zone des 3 milles par rapport à la limite des eaux territoriales). Finalement, les officiels indiquent que la sécurité dépend principalement de la vigilance de l'équipage (Circulaire 1334 MSC de l'OMI).

Par exemple, le Danai 4, a été attaqué le 9 octobre, peu après son appareillage de Singapour, le signal AIS stoppé, l'équipage rassemblé et enfermé, la cargaison transbordée le lendemain, le navire a été retrouvé le 17, équipage sauf.



CANAL DE SUEZ.

On signale que lors de son passage (vers le Nord, le 31 août), le Cosco Asia (PC pavillon panaméen, 10 062 evp), près de Qantara, a signalé des explosions et des tirs. La Chine signale que le navire a subi des tirs d'armes automatiques, et l'Egypte signale avoir arrêté trois personnes pour avoir tiré des "rockets" vers ce navire. Il est considéré comme impossible de sécuriser la totalité du canal contre des actions de tireurs isolés pouvant avoir des armes lourdes. En cas d'attaque perturbant le trafic, même sans blessés, l'effet psychologique serait significatif mais, en l'état actuel, il semble peu probable que le canal puisse être bloqué plus de quelques heures.

Le 29 août, sur le Maersk Kampala (PC 6 000), en approche du canal, un incendie s'est déclaré en pontée avant. Malgré la propagation, l'incendie a pu être contenu aux deux premières baies, avec des aides extérieures. Le 3 septembre, on signale qu'on a pu commencer à "découper" des conteneurs pour extinction, signalée acquise le 4 au soir. Dans un premier temps, Maersk indique ne pas penser à une origine extérieure.



COMMENTAIRES BRITANNIQUES SUR LES GARDES ARMÉS.

Mi-septembre, C. Billingham, ministre des Transports, a souhaité une plus grande "transparence" dans les règles et risques entraînés par les navires-bases (armureries flottantes), y compris celles agréées par le gouvernement, cela au cours d'un colloque au parlement. Un représentant de Sovereign Global, a approuvé en citant des exemples, dont une vente à des étrangers d'un tel navire avec une licence UK: la licence reste techniquement valable. Les règles doivent être étendues pour un agrément national avec une limite de temps et un inventaire des armes. Le gouvernement britannique pense que ces navires sont toujours nécessaires dans les régions sensibles, où des règles de transit à terre ne sont pas garanties.

Au cours du même colloque, il a été mis l'accent sur la différence d'approche en Afrique de l'Ouest où l'action doit être dirigée "régionalement". C. Billingham a déclaré que les compagnies pouvaient se féliciter des résultats obtenus pour la sécurité des marins.

Il y a eu quelques commentaires négatifs sur le niveau insuffisant de la formation au maniement des armes, constat par certains armateurs demandant un agrément pour des organismes formateurs.

EXEMPLES DE CONDAMNATIONS.

Mi-septembre, en Espagne, un tribunal a condamné sept pirates à un total de 1222 années de prison pour tentative de kidnapping d'un équipage du thonier Izurdia. Les peines seront en fait de 40 ans pour chacun. L'attaque avait duré un certain temps avec ouverture du feu contre le navire et avait été repoussée par les gardes armés. Un navire OTAN (néerlandais) avait capturé les pirates avec leurs armes, le lendemain.

Début octobre, 11 pirates capturés par le Van Amstel (néerlandais) en mai 2012, ont été condamnés entre 18 mois et 16 ans de prison aux Seychelles. L'hélicoptère de ce navire avait repéré et arraisonné un bateau-mère, remorquant deux embarcations. A bord, se trouvaient 17 marins pêcheurs iraniens otages en plus des 11 suspects. Au cours du procès il a été reconnu leur participation à l'attaque du pétrolier Super Lady (105 528 tpl) quelques jours auparavant.

En France, les trois Somaliens survivants de l'assaut effectué sur le Tanit (il ya quatre ans) ont été condamnés à neuf ans de prison.



APPEL À L'UE AU SUJET DU GOLFE DE GUINÉE.

Début octobre, le groupement d'armateurs ECSA et l'ETF ont fait appel à l'UE pour une action plus vigoureuse en Afrique de l'Ouest avant que les attaques atteignent des proportions affectant "irréremédiablement" le trafic. Ils ont demandé une présence militaire dans les eaux internationales et des pressions sur, ou collaboration avec, les États côtiers pour qu'ils prennent réellement leur part de la lutte contre les attaques. Ils se sont plaints également de l'absence de système correct de signalement, afin que des renseignements fiables parviennent aux personnes intéressées, déclarant que la situation est actuellement sous estimée.

Le bulletin Navfor indique que le Nigeria n'a pas signé la Convention sur le droit de la mer et n'a pas de législation spécifique contre la piraterie.



ARRESTATION D'UN CHEF PIRATE PAR RUSE.

Mohamed Abdi Hassan, connu sous le nom de "Afweyne" (aussi "Big Mouth") a été arrêté à sa descente d'avion, venant de Nairobi, le 12 octobre à Bruxelles. Une longue préparation l'avait convaincu de se rendre en Belgique afin de finaliser le scénario d'un film à faire sur sa vie. Afweyne est un des plus importants leaders de la piraterie en Somalie, il est signalé avoir été responsable du détournement de douzaines de navires en 2008/2013. Après huit ans d'actions, il avait déclaré vouloir renoncer à la piraterie. Les Belges veulent le juger pour le détournement du Pompei en 2009.



DÉTENTION CONTROVERSÉE D'UN NAVIRE-BASE D'UNE COMPAGNIE DE SÉCURITÉ AUX INDES.

Le "navire-base" Ohio, 394 jb, pavillon Sierra Leone, de la compagnie AdvanFort (USA), avait l'habitude de faire escale à Tuticorin (Inde) pour approvisionnements après avoir transféré ses gardes et armes sur un autre navire. Le 12 octobre l'escale a été refusée, le navire n'étant pas classé IACS. Vu l'urgence, il a fait un transfert d'environ 1,5 t de DO, à partir d'un fournisseur local, en dehors des eaux territoriales. L'Inde a considéré l'opération comme illégale et a contraint le navire à rejoindre la côte. Là, 35 hommes (gardes et équipage - dont des Indiens) ont été arrêtés pour défaut de documentation des armes. AdvanFort indique cette détention comme injustifiée et illégale.



RÉPONSES À UNE ENQUÊTE DE LLOYD'S LIST.

Novembre, dans les réponses reçues par Lloyd's List, à des questionnaires dans les milieux maritimes, 53% sont très préoccupés par l'augmentation de la piraterie dans plusieurs régions. Bien que le nombre d'attaques en océan Indien diminue, celles-ci sont plus organisées et longues (les pirates sont bien au courant des procédés des gardes armés et de la limitation de leur action), et 70% des réponses les considèrent comme un risque significatif. 63% sont plus préoccupés par les attaques en Afrique de l'Ouest et 28% indiquent que la sécurité n'y est pas assurée.



LES ARMATEURS EUROPÉENS DEMANDENT LA CONTINUATION DU MANDAT DE LA FORCE ATALANTA.

Fin novembre, l'ECSA (European Community Shipowners' Association) demande au Conseil de l'UE de prolonger le mandat de l'EU Navfor Atalanta (au moins jusqu'à 2016). Bien que les attaques en océan Indien aient diminué, la situation demeure facilement "réversible". L'emploi de gardes armés à bord n'est pas un remplacement de la présence militaire, et le problème, dans la région, reste entier. L'ECSA demande également une action "immédiate et vigoureuse" des membres de l'UE et des États de l'Afrique de l'Ouest, région où le problème devient préoccupant et complexe, et pourrait nécessiter une action militaire d'urgence.



JUGEMENTS, EXEMPLES.

USA: fin novembre, un tribunal (du district de Washington) a jugé Ali Mohamed Ali, emprisonné depuis deux ans, non coupable de piraterie. Il était accusé d'implication dans le détournement du CEC Future (en 2008) étant intervenu pour les pirates dans la négociation de la rançon, contre une commission de 75 000 USD. Mais il reste emprisonné, accusé de prises d'otages (risque de peine à perpétuité).

Émirats Arabes Unis: dix pirates ont été condamnés (après appel) à 25 ans de prison. Affaire de l'attaque de l'Arrilah (pétrolier 37 000 t) en avril 2011. Attaque, avec l'emploi de lance-grenades, réussie malgré des barbelés, la "citadelle" a été ensuite grenadée, enfumée et l'équipage maltraité. Assaut donné après une trentaine d'heures, équipage sauf, une partie des pirates capturés (dont des "juvéniles").



FRANCE, GARDES ARMÉS.

Le 2 décembre, à la suite d'un comité interministériel, J.M. Ayrault, Premier ministre, a promis de présenter "rapidement en 2014" un texte en vue d'autoriser l'emploi de gardes armés privés à bord des navires français, en océan Indien et dans le golfe de Guinée, ceci étant motivé a-t-il précisé, par une forte demande des armateurs. AdF s'est félicité de cette annonce, cependant considérée comme bien tardive.



RECRUESCENCE DES ATTAQUES EN ASIE DU SUD-EST.

En Asie du Sud-Est, l'IMB a signalé plusieurs attaques dans les derniers jours de 2013, la plupart venant d'Indonésie, au voisinage des accès du détroit de Malacca et des mouillages de différents ports.



In memoriam

Nous avons une pensée pour les commandants de l'AFNAN qui nous ont quittés au cours de l'année 2013 :
Alain ARBEILLE - Jacques BARBAROUX - René BUISSON - Roger PRISER, 1^{er} commandant du Batilus

En passant par la cambuse

La distribution à bord d'un cuirassé

2014 année de commémorations de la Grande Guerre 1914-1918 dans toute la France et autres pays y ayant pris part, et dès maintenant, un grand nombre de médias ont commencé à évoquer cette tragédie mondiale, notre revue ne pouvait pas rester à l'écart de ce mouvement.

Pour trouver un témoin ayant vécu cette époque, j'ai consulté le « BULLETIN DES ARMEES DE LA REPUBLIQUE » de l'époque et j'ai trouvé un anonyme (homme de sagesse et de prudence) qui rapporte des « scènes de la vie maritime ». Je cite :

« Sur quelques gros navires d'escadre, à l'heure pénible entre toutes, où l'on « envoie les plats », les hommes de service, alignés sur 2 longues files, convergent vers l'entrée de la cuisine, tiennent à la main leur gamelle et leur gamelot, lesquels en se heurtant l'un contre l'autre, produisent un formidable tintamarre. A la porte même, les 2 files se « marient » et n'en forment plus qu'une. Ce mouvement s'exécute automatiquement, chaque homme de l'une d'elles s'engrenant dans l'autre, comme les dents d'un pignon dans les maillons d'une chaîne-galle.

A l'intérieur de la cuisine, le maître-coq, majestueusement juché sur un escabeau d'où il domine tout, est armé d'une énorme louche, à l'aide de laquelle il distribue parcimonieusement de petites portions d'un produit porté sur le menu comme étant du « navarin aux pommes ». (C'est à ce moment-là que se manifeste, impérieuse, la nécessité de l'affichage du menu. Il vous permet de savoir ce que vous avez dans votre gamelle...). Le navarin est très chaud...

La vapeur s'échappe des chaudières en gros nuages qui vont se condenser en partie sur les bras, les mains et le visage du Coq, penché et cherchant à voir, au travers de cette brume, ce que fait sa louche... il sue à grosses gouttes, et sa sueur alimente le navarin par vingt cascades. C'est là, en petit, la reproduction du grand travail de la circulation des eaux : évaporation, condensation et retour à la mer, inépuisable source...

Le marin, évidemment, pense à tout autre chose. Il ne voit lui que la peu intéressante rigole, qui, partie du front du Coq, suit la courbe de son gros nez et s'ar-

rête à son extrémité, d'où l'eau, qui n'est plus retenue par aucune adhérence, tombe goutte à goutte dans le chaudron.

La distribution commence... Chaque homme portant lui-même un numéro, doit, en entrant, annoncer à haute voix, le numéro et la bordée du plat auquel il appartient :

604 (entrant)

- Quinze, bâbord !

Le Coq

- Combien tu manges ?

604

- Six

Le Coq (après s'être assuré que le nombre annoncé est bien exact)

- Six...bon. Un' louchée !

315 quartier-maître

- Onze, quartier bâbord !

Le Coq

- Combien tu manges

315 quartier-maître

- Quatre !

Le Coq (après avoir vérifié)

- Quatre...bon. Un' louchée

306 (parisien à l'air débrouillard...)

- Vingt-quatre tribord !

Le Coq

Combien ?...toi...

306

- Hé ?...

Le Coq (mécontent)

- Combien tu manges ?...

306

Moi je mange personne

Le Coq (furieux)

- Oui... quoi ! Combien «tu es à ta plat» ?

306

Ah... Je «suis» dix !..

Le Coq (après vérification)

- Dix... bon. Un' louchée même chose !.. S'il reste de la «rabill'yot», tu reviendras !

306 sort, pas content

Le Coq

-Et si vous êt' pas content, je vous mets sur la cahier !

Personnellement, cela me rappelle les frégates ex-anglaises mises à la disposition des E.O.R. pour les sorties en mer dans les années 50.

Cdt Yves CHARLOT

