

AFCAN

Informations



N°102

Mai 2014



SOMMAIRE

Editorial.....	P. 3
Assemblée générale de l'AFCAN 26 et 27 mars 2014.....	P. 4-7
Le capitaine et le pilote : se comprendre et s'entendre.....	P. 8-9
OMI : Sous-comité HTW 1.....	P. 10-11
Navigation dans la glace en mer Baltique.....	P. 11-15
Visite au BEAmer.....	P. 15-18
OMI : Sous-comité SDC 1 (Ship Design & Construction).....	P. 18-21
Collision par beau temps et bonne visibilité.....	P. 22
STCW 2010 : Petite histoire de délivrance de certificat de sûreté gratis.....	P. 23-24
Souvenirs de capitaine : Deux élèves in Dixie Land.....	P. 25
Baptême des pilotes 2014 - ENSM Ste Adresse.....	P. 25
Il est urgent de dynamiser le développement économique de nos ports.....	P. 26-29
Nouvelles, Lettres et Extraits, Février - Avril 2014.....	P. 29-35
En passant par la cambuse.....	P. 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 2015	Fin mandat en 2016	Fin mandat en 2017
J.P. COTE	H. ARDILLON	B. APPERRY
B. DERENNES	L. BARBANÇON	O. COURT
A. JEGU	M. BOUGEARD	G. GUILLEVIC
J. PORTAIL	J.F. GICQUIAUD	F. HARDY
M. PREBOT	P. LE VIGOUROUX	R. LE DOARE
J. RUZ	F.X. PIZON	Ph. PIERAGGI

Bureau

Président	H. Ardillon president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon 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

En mars dernier s'est tenue l'Assemblée générale de l'AFCAN. Le lecteur attentif trouvera le compte-rendu de cette AG dans les pages qui suivent. Qu'en dire de plus ?

L'Assemblée générale est l'occasion de se retrouver entre capitaines, actifs et retraités, donc de pouvoir échanger sur ce qui fait notre métier si spécifique, et, à ceux qui n'ont plus l'heur d'aller en mer, d'apprendre sur les nouvelles et toujours changeantes conditions de vie, de travail et d'inspection que vivent les capitaines en activité. Et c'est bien là le but principal de ces réunions. Comment les adhérents qui composent le Bureau actuel pourraient-ils parler au nom de leurs collègues embarqués s'ils n'avaient pas de retours d'informations de leur part ?

Après avoir parlé en début d'année avec l'administration maritime française et Armateurs de France au sujet du projet de loi relatif aux activités de protection privée des navires, rencontres pendant lesquelles nous n'avions pas entendu tout-à-fait le même son de cloche, le Bureau a soumis aux capitaines en activité un « sondage » leur permettant de s'exprimer directement.

Sur la centaine de capitaines en activité qui ont reçu le mail leur demandant leur opinion à ce sujet, 12 réponses. 12 réponses seulement – même s'il nous faut aussi retirer du compte les capitaines qui n'exercent pas leur fonction dans des zones pirates. Je pense en particulier aux capitaines des ferries Manche / mer du Nord et de la Méditerranée. Il paraît que 12 réponses, ce serait bien, j'en aurais préféré bien plus, en tout cas, que ceux qui ont répondu soient ici remerciés.

La question portait sur la responsabilité du capitaine en cas de tirs par l'équipe de protection privée embarquée : une responsabilité entière de décision pour le capitaine dans l'ouverture et la fermeture du feu – avec bien évidemment les responsabilités pénales qui en découlent – ou de laisser la responsabilité de décision d'ouverture et fermeture du feu aux professionnels des armes embarqués pour protéger le navire – avec alors une responsabilité pénale sur les épaules du ou des tireurs. Le principe de la légitime défense étant à la base du projet de loi qui sera bientôt en discussion à l'Assemblée Nationale

12 réponses donc. Et il faut noter que celles-ci étant de 6 d'un avis et 6 de l'autre, il est difficile de se positionner clairement sur ce sujet. On peut penser, c'est en tout cas mon sentiment, que suivant la zone et le type de navigation, ainsi que l'expérience personnelle en matière de piraterie et de protection (sans ou avec, militaire ou privée) déjà rencontrées ont largement influé sur les réponses reçues.

Nous ne sommes donc pas tous d'accord. Et c'est tant mieux, cela ne peut que renforcer nos débats.

Et puisqu'il est question de responsabilité, je vous livre la réflexion qu'un des fondateurs de l'AFCAN, le commandant Daniel RIGOLET, nous fait partager dans son livre «La vie d'abord – Récit d'un homme libre qui chérit la mer» :

«Il m'est arrivé d'avoir à préciser à mon propre armateur mon rôle de capitaine. Alors .../... que j'allais l'accueillir à la coupée, il me dit, volontairement provocateur : «Alors Commandant, vous ne faites toujours rien ?» Je lui répondis : «Monsieur le Président, non seulement je ne fais rien, mais je m'amuse ! Je joue avec mon brevet que je risque de perdre à la première erreur de commandement, je joue avec ma vie et celles des hommes que vous m'avez confiés .../... Non, je ne m'amuse qu'avec votre fortune. Si je me trompe une seule fois, il risque fort d'y avoir dans le ciel un énorme nuage de fumée, sur mer une immense nappe de pétrole et au fond une sacrée grosse carcasse de ferraille». Nous avons changé de conversation et ne l'avons jamais reprise sur le même sujet».

Cette vision du capitaine par son armateur est-elle toujours d'actualité ?
Chacun aura sa propre réponse, là-aussi en fonction de sa propre expérience.

Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON
Président

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AFCAN

PARIS, 26 ET 27 MARS 2014



Le mot du Président Hubert Ardillon

Bonjour à tous, et grand merci aux présents de s'être déplacés.

Je commencerai ce mot en présentant les excuses du Bureau sur l'organisation de cette Assemblée générale. Des différences d'interprétation des mails échangés avec les Vedettes de Paris nous ont amenés à rechercher autre chose, dans la rapidité, pour ne pas dire l'urgence. Un autre lieu qui soit, bien sûr, en lien avec les hôtels déjà réservés par les participants. Un grand merci au Secrétaire général pour le temps qu'il a passé à se « promener » dans le secteur pour trouver une salle qui puisse nous accueillir et nous restaurer.

21 participants à cette Assemblée générale, il y avait bien longtemps que nous ne nous étions pas retrouvés aussi nombreux. A cela, ajoutons les quelques 89 pouvoirs reçus. Cette année, nous sommes assez nombreux pour nous constituer en Assemblée générale ordinaire. Nos Statuts et Règlement Intérieur fixent le quorum à atteindre au tiers des membres actifs (donc navigants et retraités), soit au 31 décembre 2013, $315 / 3 = 105$, pouvoirs compris, pour un total de 110 présents et pouvoirs. Merci donc aux présents et à ceux qui ont envoyé leur pouvoir.

Cette année nous avons fait le choix d'organiser l'Assemblée générale à Paris. Le but était de rompre avec les Assemblées précédentes où nous étions terriblement peu nombreux. Était-ce dû à un mauvais choix de lieu ? Encore qu'on ne peut pas réellement dire que Port Revel ou Bordeaux, pour ne citer que les deux dernières Assemblées, étaient de mauvais choix si ce n'est d'un côté stratégique. Donc cette année Paris. Et même si Paris, grâce à Haropa (pour Le Havre – Rouen - Paris) est déjà considéré comme un port à part entière, même si la région parisienne comporte des membres actifs (à comprendre dans le sens travaillant au sein de l'association), même si Paris est certainement le lieu en France le plus facile à rallier de quel que point du pays où l'on se trouve, faudra-t-il pour autant continuer à y organiser les Assemblées générales ? J'avoue, et c'est un point de vue personnel, que même s'il m'est plus facile de me déplacer sur Paris, l'habitude qui avait été prise de se déplacer dans une

région différente chaque année pour y organiser l'Assemblée générale permettait aussi aux membres locaux d'y assister. Le « prix » à payer étant de ne pas être sûr de la présence de représentants d'autres régions doit-il nous faire renoncer à déplacer l'Assemblée générale ? A noter aussi que depuis cette année, nous avons un nouvel endroit, à Nantes, où organiser une Assemblée générale. Nous faisons désormais partie des associations qui résident à la Maison de la Mer. Nous pourrions profiter de cette opportunité pour y organiser une prochaine Assemblée générale. Cela fait maintenant plusieurs années que nous ne sommes pas descendus vers le sud-est – Marseille 2009, ou partis au far-ouest – Vannes 2010. Se déplacer permet aussi de rencontrer les adhérents qui ne feront pas le voyage.

Comme à l'accoutumée, à l'issue de cette Assemblée générale, nous élirons de nouveaux administrateurs, et peut-être un nouveau Bureau.

Comme tous les ans, nous avons 6 administrateurs arrivant en fin de mandat. Sur ces 6 administrateurs, 3 ont souhaité ne pas être renouvelés dans cette fonction. Au moment où je vous parle, nous avons 2 candidatures officielles pour être administrateur. Et ces deux candidatures proviennent de deux capitaines actuellement en activité. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Le Bureau de l'association, tel qu'il est actuellement, est en place depuis maintenant 6 ans. Soit 2 mandats d'administrateurs. Mis à part le trésorier, en place depuis 2 années, et un vice-président depuis l'année dernière. Il va falloir penser à renouveler aussi les personnes composant le Bureau. Ce ne sera peut-être pas fait cette année, mais je lance déjà un appel à candidature pour les postes de président, de secrétaire général, mais aussi pour le poste non intégré dans le Bureau qu'est celui de webmaster.

Autant il peut être préférable pour les postes de secrétaire général, vice-présidents et trésorier que de jeunes retraités y soient nommés, autant en ce qui concerne le poste de président, je pense qu'il faudrait qu'il revienne à un capitaine encore navigant. Pour le renom et la crédibilité de l'AFCAN, je crois que c'est important. Je me rappelle des premières lettres envoyées lorsque je suis devenu président, et qui étaient signées par un vice-président « pour le président actuellement embarqué ». Ce courrier est peut-être lu avec plus d'attention car il émane

d'une personne qui, navigant encore, est certainement plus au fait de ce qui est écrit qu'une personne qui serait à terre depuis quelques années.

C'est pour cette raison que je fais d'ores et déjà appel aux capitaines navigants pour que l'un d'entre eux demande à accéder à ce poste. Sachant qu'il ne sera pas seul mais aidé par les autres membres du Bureau et les administrateurs, pour certains retraités et donc devenus terriens. Je vous informe aussi que si cet appel n'est pas entendu aujourd'hui, il sera répété systématiquement dans les lettres mensuelles.

Que s'est-il passé pour l'AFCAN depuis la dernière Assemblée générale de Bordeaux en 2013 ? Tout d'abord nos réunions hebdomadaires, désormais sur GoToMeeting, fonctionnent plus que bien. Nous sommes régulièrement plus d'une dizaine en ligne. Et nous accueillons régulièrement de nouveaux participants. Le trésorier parlera mieux que moi de la situation comptable de l'association. Le fait majeur cette année est la disparition pure et simple de cette espèce de « subvention » que nous recevions du ministère des Transports. Même si cette disparition sera considérée comme une bonne chose de la part de certains adhérents, puisque non subventionné, et par conséquent plus libre. Encore que pour ce qui est de la liberté de dire ce que nous pensons, je ne suis pas persuadé que nous ayons pris des gants en fonction de la somme reçue. Passons. Par contre ce qui est sûr c'est qu'il nous faut maintenant prévoir le budget de l'association sans cette aide ministérielle, qui, si elle revient un jour, ne sera qu'un plus dans nos recettes. L'année 2013 nous a vus organiser, conjointement avec l'ACOMM, l'Assemblée générale du CESMA. Nous étions plusieurs de l'AFCAN présents lors de cette assemblée. Je crois que l'on peut dire que ce fut un succès, succès à partager bien sûr avec nos coorganisateur. Cette année, l'Assemblée générale CESMA est organisée à Barcelone.

En ce qui concerne l'IFSMA, nous ne nous sommes pas déplacés pour l'Assemblée générale en 2013, celle-ci ayant eu lieu en Australie. Cette année, notre collègue Bougeard nous représentera en Norvège. Je crois qu'il nous faut continuer à y aller, à y participer. De préférence lorsque l'Assemblée générale a lieu en Europe, histoire de ne pas plomber un peu plus nos finances. Je vous informe dans le même temps qu'il y a cette année renouvellement du bureau de l'IFSMA, et qu'avec son accord, l'AFCAN a présenté Bougeard au poste de vice-président. Nous en reparlerons peut-être.

Sur différents sujets, nous avons fait part de nos réflexions. L'avenir de l'ENSM, divers courriers sur la formation et filière au ministre en charge de la Mer, à la direction des Affaires maritimes, des responsables politiques nationaux et locaux, ainsi qu'aux dirigeants de l'ENSM, les professeurs et les élèves. Pas sûr que cela ait changé le cours de l'histoire. Revalidation des certificats de qualification à Madame la directrice des Affaires maritimes. Courrier sur la responsabilité du capitaine lors de l'embarquement de personnel non muni de certificats valides.

Nous avons aussi rencontré diverses personnalités du monde politique ou maritime, pour parler de formation, des gardes privés embarqués ou encore de la responsabilité du capitaine, tels que le député Leroy, sur sa demande, le SG-Mer, le directeur du BEAmer, Armateurs de France, sous-directeurs aux Affaires maritimes. Nous en parlerons certainement durant ces deux demi-journées.

Notre présence au sein de la délégation française à l'OMI : nous continuons d'y aller, malgré ce que cela nous coûte en terme budgétaire. 9 fois en 2013, et 9 possibilités en 2014 qui ne feront peut-être que 6 déplacements, ce qui sauvera un peu nos finances.

Notre revue AFCAN Informations : nous avons donc réa-

lisé le numéro 100 qui, suivant les remarques que nous avons reçues, a été très apprécié. Du beau travail, il est vrai, même si cela a quelque peu coûté sur le budget 2013. Numéro réalisé tout en couleur. Cela a bien plu, et il s'est, par la suite, posé la question de continuer la revue en couleur. La sagesse budgétaire de notre trésorier a prévalu dans ce débat. Mais ce n'est peut-être que partie remise. Et il a eu certainement raison. Au risque de me répéter, notre système de soutien, de protection pour les capitaines en activité, est notre premier argument pour convaincre les nouveaux capitaines d'adhérer à l'AFCAN. Et nous devons garder des fonds pour pouvoir les aider si besoin est. Notre situation comptable au 31 décembre 2013 a montré une diminution de nos avoirs par rapport à l'année précédente de 5 438 euros. Nous avons perdu 1 569 euros entre fin 2011 et fin 2012. Certes le numéro 100 d'AFAN Informations nous a coûté, mais le dépassement de budget par rapport à une année normale n'a été que de 2600 euros. En prévision, l'année dernière nous avons augmenté la cotisation de 5 euros. Attendons avant de recommencer.

Enfin et avant de passer la parole au trésorier pour le bilan comptable de l'année écoulée et la présentation des budgets 2014 et 2015, ainsi qu'au Secrétaire général, au webmaster et au responsable juridique de l'association, j'aimerais en premier, et cela a un rapport direct avec le début de mon intervention, donner la parole aux adhérents présents que nous voyons pour certains pour la première fois pour savoir pourquoi ils sont venus. Attention n'y voyez aucune inquisition sur la motivation, mais je crois qu'il serait bien de savoir à tout le moins s'ils seraient venus pour une Assemblée générale se passant ailleurs qu'à Paris. Merci de votre attention, vous avez la parole.

Le mot du trésorier Jacques Portail

Du point de vue recettes, il faut noter la disparition de la contribution des Affaires maritimes à nos frais OMI et une diminution des cotisations.

Du point de vue dépenses :

- le passage de Live Meeting à GoToMeeting pour les vidéoconférences va nous faire économiser à peu près 300€/an.
- Afcan Informations N°100 a été très réussi mais nous a coûté cher (6 500€ au lieu de 2 000€ pour l'édition habituelle).
- Pour l'OMI, nous avons participé à 9 sessions, pour une dépense moyenne de 730€ par session.

Quitus est donné au trésorier à l'unanimité pour son bilan financier de l'année 2013.

Le mot du secrétaire général Alain Jégu

Année	Actifs Mer	Actifs Terre	Retraités	Membres associés	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342
2013	148	8	159	31	346

Année	Démissions	Décès	Radiations	Nvx Adh
2013	10	4	7	18
2014	4	-	11	11

Rapport d'activité

COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFAN depuis mars 2013

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFAN
Commission Centrale de Sécurité	09/01/2013		Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	06/02/2013		Paris	JEGU
OMI	04-08/03/2013	FSI 121	Londres	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	06/03/2013		Paris	JEGU
OMI	18-22/03/2013	DE 57	Londres	PORTAIL
CAMM	26/03/2013	AG + CA	Paris	JEGU
Préfecture Maritime Cherbourg	03/04/2013	Flaminia	Cherbourg	ARDILLON
Commission Centrale de Sécurité	03/04/2013		Paris	JEGU
Conseil supérieur MétéoFRANCE	05/04/2013	Commission Marine	Paris	JEGU
AFAN	10-11/04/2013	AG + CA	Bordeaux	
OMI	15-19/04/2013	LEG 100	Londres	TYL
Affaires Maritimes	17/04/2013	Piraterie Maritime	Paris	ARDILLON-PIZON-JEGU
OMI	29/04-03/05/2013	STW 44	Londres	FAUDUET
CESMA	10-11/05/2013	AG	Nantes	ARDILLON-GICQUIAUD-TROYAT-SUSSAC
OMI	13-17/05/2013	MEPC 65	Londres	TYL
ENSM Conférence	28/05/2013	Convention Travail maritime et sa mise en œuvre	Le Havre	HARDY-PELTIER
Université de Nantes	07/06/2013	Colloque	Nantes	SUSSAC
OMI	12-21/06/2013	MSC 92	Londres	PIZON
Seamen's Club	13/06/2013	Accueil des marins en escale	St Nazaire	SUSSAC
Interview AFP	25/06/2013	Naufrage MOL COMFORT		ARDILLON-PIZON
Observatoire des droits des marins	26-28/06/2013	Réunion statutaire + Journées d'études	Nantes	GUILLEVIC-SUSSAC
Commission Bien être des Marins	26/06/2013		Brest	LOUDES
Rencontre avec le député A. Leroy	27/06/2013	Pavillon français	Paris	ARDILLON-PIZON-JEGU
Commission Centrale de Sécurité	03/09/2013		Paris	JEGU
Rencontre avec le SG Mer	01/10/2013		Paris	ARDILLON-PIZON
Commission Centrale de Sécurité	02/10/2013	Libéralisation des services portuaires	Paris	JEGU
IDIT	16/10/2013		Le Havre	PELTIER
Commission Centrale de Sécurité	06/11/2013	Assises de la formation et des métiers maritimes	Paris	JEGU
Affaires Maritimes	08/11/2013		Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	06/12/2013		Paris	JEGU
Conseil supérieur MétéoFRANCE	06/12/2013	Commission Marine	Paris	FAUDUET
Rencontre avec Directeur BEA Mer	11/12/2013		Paris	ARDILLON-PIZON-JEGU

Consultations par pays d'appel (février 2014) :

États-Unis(*)	11 317	Côte d'Ivoire	108
France	6 056	Suède	88
Allemagne	1 084	Italie	86
Chine	601	Philippines	78
Canada	580	Sénégal	75
Algérie	364	Cameroun	74
Royaume-Uni	330	Pays-Bas	72
Maroc	254	Suisse	68
Tunisie	254	Espagne	63
Russie	223	Inde	58
Ukraine	173	Turquie	58
Belgique	151	Autres	1 200
		Total	23 416

(*) ce nombre élevé est la conséquence des connexions au serveur de Google situé en Californie.

Associations

- IFSMA : Bougeard nous représentera à l'AG en Norvège et se présente comme vice-président.
- CESMA : Derennes étant embarqué, c'est Ardillon qui nous représentera à l'AG de Barcelone.

Site Internet, Afan Informations

- Réunions GoToMeeting : en moyenne 10 à 12 participants dont des actifs.
- Afan Infos numéro 102 en préparation, publication début mai.
- Site Internet Afan : la consultation du site est supérieure à 850/Jour depuis 2010 et atteint 976/Jour en 2013.

Articles les plus consultés (février 2014) :

titre de l'article	consultations
1 The ISM designated persona shore : what a job	928
2 Gestion des déchets huileux à bord des navires	663
3 Code ISPS : Exercice et entraînement de sûreté	522
4 Le gigantisme en construction navale	423
5 Piraterie : synthèse au 30 janvier 2009	423
6 Pollution par hydrocarbures et transport maritime	340
7 Oily waste management on board of vessels	333
8 The Turkish Strait Vessel Traffic Service	300
9 Le roulis paramétrique	255
10 Pour résoudre les problèmes d'H2S en assainissement : NUTRIOX	248

- Maison de la Mer à Nantes : nous sommes adhérents.
- CAMM : lors de la dernière AG, il a été décidé d'écrire aux administrations concernées plusieurs lettres sur différents sujets : hôters des gens de mer, embarquement des élèves, loi de 92, EPE.

Affaires juridiques

Pas d'affaires en cours. Il faut cependant tirer les leçons de l'affaire X (2013) qui a gagné son procès contre l'armateur, mais se retrouve sur la liste noire dans le domaine maritime. N'aurait-il pas mieux valu une bonne négociation entre avocats, surtout quand elle est proposée par l'armateur, que ce résultat finalement peu avantageux pour le principal intéressé ? Cette affaire est « gagnée » devant la justice, mais finalement « perdue » d'un point de vue pratique. L'AFCAN fera tout ce qui est en son pouvoir pour aider X à retrouver du travail.

Renouvellement du 1/3 annuel du Conseil d'administration

Renouvellement du 1/3 annuel du Conseil d'administration

Sur les 6 membres du tiers sortant, 3 ont exprimés le désir de postuler pour un nouveau mandat (Apperry B., Guillevic, Le Doaré), 3 ont souhaités passer la main (Caudal, Capoulade, Quéré H.). Nous avons pour l'instant 2 candidatures : Hardy et Pieraggi qui sont tous les deux actifs navigants et actuellement embarqués. Court se déclare candidat. Les 6 candidats sont élus à l'unanimité pour 3 ans et le nouveau 1/3 est ainsi composé : Apperry B., Court, Guillevic, Hardy, Le Doaré, Pieraggi. Le Secrétaire propose de voter à mains levées. Les sortants et les nouveaux candidats sont élus pour trois ans.

Réunion du Conseil d'administration

Renouvellement du Bureau : pas de candidat pour les postes de Président et Secrétaire général. Derennes nous explique que sa situation personnelle l'empêche actuellement de s'impliquer davantage dans l'association mais pense que l'année prochaine, ce devrait être possible. Pas de candidat non plus pour le poste de webmaster adjoint. Court se porte volontaire pour aider Pizon à la recherche d'articles pour Afcan Informations. Le Vigouroux, du fait de son implication dans une organisation syndicale, ne peut plus être vice-président, mais se propose d'aider Guillevic dans le domaine juridique.

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

Président : Hubert Ardillon

Vice-présidents : Lionel Barbançon, François-Xavier Pizon

Secrétaire général : Alain Jégu

Trésorier : Jacques Portail

Le CA a ensuite voté à l'unanimité la radiation de 11 membres pour défaut de paiement de cotisation.

Résolutions

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

RÉSOLUTION N°1

L'AFCAN attend que la loi relative aux activités privées de

protection des navires ainsi que ses décrets d'application soient promulgués le plus rapidement possible. L'AFCAN estime que les concepts de légitime défense élargie et de tirs de semonce devraient être inclus dans les textes de la loi et des décrets d'application.

RÉSOLUTION N°2

Inquiète de constater qu'un de ses adhérents, pour avoir obtenu gain de cause dans un conflit relevant du droit du travail maritime devant le tribunal pertinent, voit depuis son avenir professionnel compromis, l'AFCAN mandate le Bureau de l'Association pour initier toutes démarches qui pourraient mettre fin à cette situation à la fois injuste et regrettable et permettre à ce capitaine de navire de poursuivre sa carrière dans le monde maritime.

RÉSOLUTION N°3

Quand bien même on peut estimer que les stages embarqués puissent ne pas être absolument nécessaires pour les élèves se destinant aux professions para-maritimes, les trois premières années d'étude du cycle 1 de l'ENSM se font en tronc commun pour les futurs ingénieurs, qu'ils soient maritimes ou para-maritimes. L'AFCAN, partageant la profonde inquiétude des étudiants(1), confrontés d'abord à la difficulté à trouver un embarquement puis au problème du chômage en sortie des études, a pris acte de la décision d'augmenter le nombre de places offertes aux élèves admis à la rentrée 2014. Elle rappelle aux armateurs qu'ils ont le devoir d'honorer le nombre de stages nécessaires, à la poursuite de la formation de tous les élèves, conformément à la Convention STCW.

RÉSOLUTION N°4

Devant la disparition programmée des Hôtels des Gens de Mer, établissements dont la nécessité et l'utilisation ne sont plus à démontrer, abritant les foyers du marin, ou Seaman's club, ainsi que les sièges des associations maritimes locales qui fournissent une grande part des bénévoles assurant l'accueil des marins en escale, l'AFCAN rappelle à l'Etat, aux ports, et aux villes portuaires leurs obligations en matière d'accueil des marins en escale telles que définies par la Convention du travail maritime, MLC 2006, entrée en vigueur en France le 1er mars 2014.

(1) *Communiqué des officiers-élèves de 5^{ème} année de l'ENSM :*

Le 13 février 2014,

Les officiers de première classe de la marine marchande élèves en 5^{ème} année de l'ENSM souhaitent attirer l'attention des acteurs du monde maritime sur le problème du chômage auquel ils ont été majoritairement confrontés.

Sur 90 d'entre eux interrogés, 57 ont répondu avoir été dans une situation de chômage avant leur entrée en 5^{ème} année, ce qui représente 63% des effectifs. La durée moyenne de cette période s'élève à 4,8 mois. Par ailleurs, pour des raisons indéterminées, dans le cas de 12 d'entre eux, l'employeur d'avant la période de chômage était le même que celui d'après la période de chômage.

Inquiets pour l'avenir de leur métier, ils souhaitent que des solutions soient trouvées pour mettre un terme à cette situation, en développant l'emploi sous pavillon français.

*Les officiers-élèves de DESMM
Ecoles du Havre, de Nantes, Marseille*

LE CAPITAINE ET LE PILOTE : SE COMPRENDRE ET S'ENTENDRE

Après avoir publié «Le capitaine vu par le pilote», il était nécessaire de publier «le pilote, vu par le capitaine». C'est ce que nous propose le commandant Hubert Ardillon. Les travers relevés sont les mêmes, ce qui était prévisible, en raison d'une formation maritime commune. Alors, marins de bonne volonté, faites pour le mieux, ce qui est le cas, à de très rares exceptions près.



Après la lecture (et relectures) de l'article «Le Capitaine et le Pilote» paru dans le numéro 101 d'AFCAN Informations, je me suis posé la question suivante : «Étais-je si névrosé lorsque je commandais un navire de commerce ?» En effet, en tant que capitaine, je ne pourrais être que, au choix, autocratique, égocentré, fatigué, laisser-faire, conformiste, ludique, novice, ou avoir un comportement d'expert (tout en ne l'étant pas bien sûr). Avouons que cela n'embellit pas ce brave capitaine de navire.

L'auteur de l'article, certainement brillant pilote du port de Marseille – et ne voyez surtout pas d'ironie dans mon propos, je respecte trop les pilotes, experts d'un endroit que je ne connais pas puisque ayant passé le plus clair de mon temps à la mer – nous parle de confiance, de synergie, d'esprit d'équipe.

Le modèle SHEL est valable pour tout le monde à la passerelle, ou dans quelque équipe que ce soit. Le pilote, le capitaine, mais aussi le chef de quart et le barreur se voient au centre du système. La raison est simple, nous voyons par nos yeux, pas par ceux d'un autre.

Sur une passerelle, il existe une équipe. Elle est ce qu'elle est, pas

toujours superbe, ni parfois totalement fonctionnelle, mais l'équipe existe. Par sa seule arrivée sur la passerelle, le pilote détruit cette équipe, cette synergie. Il faut tout recommencer à zéro. Il y a d'un coup un opérateur supplémentaire à la passerelle, il faut revoir l'organisation, redistribuer ou re-déléguer les tâches.

Certes l'arrivée du pilote peut suffire à diminuer le stress, donc le risque interne, du capitaine mais aussi des membres de son équipe : il va y avoir une aide experte pour une tâche spécifique qui consiste à faire entrer le navire dans un endroit qui n'est pas forcément spécialement fait pour lui, les ports ayant été créés bien avant l'augmentation de taille des navires. Par son arrivée, en diminuant le risque interne du capitaine et de son équipe, le pilote diminue aussi le risque externe du navire.

Bonne chose.

Mais par son arrivée, en détruisant l'équilibre, déjà parfois précaire de l'équipe passerelle, le pilote augmente le stress du capitaine et de son équipe. Donc le risque interne de l'équipe passerelle. Et par là même le risque externe du navire.

Et si c'est au capitaine, puisque responsable final, de faire de faire en sorte que ce risque ne devienne pas trop important, ce n'est pas à lui seul qu'incombe cette tâche. C'est aussi au pilote de montrer qu'il ne vient pas pour perturber la synergie de l'équipe passerelle, mais qu'il vient, au contraire, pour la maintenir, voire la renforcer.

Une nouvelle tête à la passerelle, cela va déranger tout le monde, pas seulement le capitaine. Le chef de quart, par exemple, peut se sentir sur la touche. Il était en charge de la navigation avant l'arrivée du pilote, il doit continuer son job certes, mais osera-t-il parler s'il voit quelque chose non-conforme à ce qu'il attend ? Il y a un risque réel pour lui de se sentir à l'écart, et en conséquence d'abandon de sa tâche.

Le barreur sera aussi détourné de son attention. Ce ne sera pas la même voix, le même accent, peut-être même pas les mêmes mots, qui lui donneront les ordres de barre.

Pour retrouver un équilibre, une synergie qui permettra de manœuvrer le navire en toute sécurité, et c'est quand même le but de l'opération, chacun, capitaine comme pilote, doit faire l'effort, pour l'un d'intégrer l'autre dans l'équipe, et pour l'autre de s'intégrer dans l'équipe. Et que cela soit fait de la manière la plus « soft » possible.

En tant que capitaine, je ne connais pas le port dans lequel je dois entrer. En d'autres termes, le capitaine a besoin du pilote. A l'arrivée de celui-ci sur la passerelle, la tension, le stress du capitaine va diminuer. Cela va être au capitaine de reconstruire la synergie qui existait avant le pilote. Il va l'accueillir, essayer de mettre du « liant » en lui décrivant la situation présente, en le présentant au chef de quart. Alors si le pilote entre dans le « jeu », il va expliquer sa manœuvre. Attention expliquer. Cela ne veut pas dire pérorer ou pontifier. Ce n'est pas parce qu'il est le bienvenu, pour raisons professionnelles, qu'il doit aussi considérer l'équipe passerelle comme une bande de nuls.

En tant que capitaine je connais bien le port dans lequel je dois entrer. En d'autres termes le capitaine pense être suffisamment qualifié pour faire sans le pilote. Le risque principal est d'augmenter la tension, donc le stress du capitaine qui risque de se sentir surveillé. Celui-ci va alors accueillir relativement froidement le pilote. L'autre risque c'est que le capitaine ne ressente pas le besoin d'inclure le pilote dans l'équipe, ne pas briser la synergie qu'il y avait avant. Là c'est au pilote de faire l'effort de s'intégrer dans l'équipe. Donc essayer de s'imposer par son professionnalisme, revenir à son rôle de conseil, « faire sa manœuvre » aussi pour ne pas être complètement out si le besoin du pilotage surgit. Et surtout clarifier les rôles. Qui fait quoi ?

C'est à chaque fois un nouveau challenge.

Arriver sur la passerelle pour le pilote c'est mettre son expertise au service du navire, après tout c'est lui le sachant du lieu, prendre (pour un temps) le leadership de l'équipe, donc être capable d'inspirer la confiance à l'équipe passerelle, et d'obtenir soutien et coopération des membres de l'équipe, mais aussi – et surtout – accepter de communiquer.

Par contre ce n'est pas imposer sa façon de mener la conduite de la manœuvre sous prétexte qu'il est le seul à bien connaître la zone et les usages, ne parler qu'au capitaine et ignorer les autres membres de l'équipe, voire monologuer sa manœuvre en oubliant « l'écoute active ».

Pour le capitaine, lorsque le pilote arrive sur la passerelle, il s'agit d'accepter de confier la conduite de son navire à un expert, de transférer son pouvoir de décision à un étranger à l'équipe passerelle, qui plus est un inconnu. C'est aussi se préparer, soi-même ainsi que l'équipe passerelle, à ce nouveau mode de fonctionnement.

Mais ce n'est pas déléguer les tâches sur la sécurité globale du navire, ni transférer sa responsabilité.

Dès lors, le capitaine et le pilote doivent être à la fois et chacun en position de leader et en position de soutien. Comme on écrit sur le journal de bord : « aux ordres du commandant selon les indications du pilote ».

Et tout se joue dès les premiers instants, dans les deux sens. La tenue vestimentaire, la propreté de l'échelle de pilote, le ton de la voix, la façon d'être professionnel : briefing, présentation du navire et de sa situation, passage plan avec explications sur les éventuels points sensibles de la traversée, quel moment pour les remorqueurs, pour l'équipage aux postes de manœuvre. Tout ce qui montrera au capitaine qu'il a en face de lui un vrai professionnel. Et vice-versa.

Et effectivement tout se jouera sur la personnalité de chacun, mais aussi sur la culture maritime, ou plutôt sur la supposée culture maritime, que chacun pense trouver chez l'autre. J'ai donc repris la liste de personnalités du capitaine vu par le pilote, pour voir si elle s'adaptait aussi à celles du pilote.

Autocratique. Comment justifier autrement le comportement qui consiste pour un pilote de donner un ordre de barre et de machine avant même de dire bonjour en arrivant à la passerelle, quand l'ordre n'est pas donné directement de la coupée, par l'intermédiaire du TW de l'officier venu le chercher ? Egocentré. Si l'on excepte quelques ports, principalement anglo-saxons, combien de pilotes font réellement l'étude, conjointement avec le capitaine, du passage plan, combien oublient (volontairement ?) de dire au capitaine ce qui pourrait survenir pendant la petite traversée de l'embarquement au quai, informations sur le trafic espéré, sur l'état du courant, et autres informations pertinentes pour la bonne marche du navire ? Fatigué. Dans certains ports, le manque de repos, dans de bonnes conditions, est flagrante pour le pilote. Il sort un navire, le meilleur moyen qu'il a, parfois, de retourner au port est d'en entrer un autre dans la foulée. La vitesse demandée parfois au navire, la rapidité d'action à son équipage, sont souvent le signe du pilote qui en a marre, qui souhaite du repos.

Conformiste. Combien de pilotes appliquent strictement les habitudes du port ? Sans tenir compte des aléas du moment, de la situation ?

Ludique. Malheureusement oui. Augmenter la vitesse d'un navire au-delà de la vitesse maximale de manœuvre, histoire d'avoir une petite poussée d'adrénaline. Il existe un certain nombre de cas où une vitesse moindre aurait permis d'éviter un accident.

Novice. Même si le pilote, au moment où il est « lâché », seul sur une passerelle a acquis une certaine expérience, conseillé qu'il est par un autre pilote à ses côtés pendant tout son apprentissage, il existe toujours une ou plutôt des « premières fois ». Et lors de ces « premières fois », on est toujours un novice. Expert. Le pilote qui en arrivant à la passerelle annonce fièrement au capitaine que ce navire, il le connaît par cœur, ses réactions à la barre ou à la machine, et surtout ses défauts.

Et pour couronner le tout, le pilote qui passe le plus clair de son temps rivé à son téléphone portable. On ne capte pas bien tous les ordres dits d'une voix qui ressemble tellement à celle utilisée pour la conversation privée. Quel caractère de personnalité représente-t-il ?

Surtout ne pas rêver, en 20 ans d'expérience de commandement, et même si ma navigation ne m'a certainement pas permis de pratiquer un ou plusieurs pilotes par jour, comme les pilotes servent un ou plusieurs navires par jour, ces types de personnalités chez les pilotes, je les ai aussi rencontrées.

Alors je me suis posé une autre question, moi capitaine comme mon partenaire pilote, ne serions-nous pas tout cela à la fois ? Avec des variations d'intensité en fonction du moment, de l'endroit, de l'humeur, de l'appréhension, etc.

Si le top n'était pas d'être un peu tous ces caractères. Etre autocratique (faire montre d'autorité quand il faut prendre une décision), laisser-faire (accepter que les autres aient aussi leur avis), égocentré (afin de rester dans sa concentration), conformiste (car il y a des règles à suivre), pourquoi pas ludique (lorsque la situation l'autorise). C'est certainement en étant tout cela à la fois, avec plus ou moins d'intensité suivant le moment que l'on devient de plus en plus expert.

Le capitaine et le pilote ont tous les deux la main sur la façon dont se déroulera la manœuvre. Seule la confiance mutuelle entre les deux permettra d'avoir la synergie nécessaire à la bonne conduite du navire. Cette confiance se fait pour une grande partie au premier contact.

Si le pilote arrive sur la passerelle en pensant que sans lui, le capitaine n'y arrivera pas, et qu'il le fasse voir, alors il n'y a pas confiance mais méfiance. Chez le capitaine ce qui ne favorisera pas la synergie, c'est la méfiance, mais aussi la confiance aveugle, limite indifférence à ce qui se passe. Chez le pilote, c'est la courtoisie, l'écoute, le questionnement qui favorisera la synergie.

Un dernier point de détail, l'OMI a imposé la « pilot card ». C'est une bonne chose d'uniformiser les informations que peuvent avoir à échanger le navire et son pilote. Et sur certains navires, l'oublier est inconcevable. Il faut qu'elle soit présentée, signée par le capitaine et le pilote, et surtout archivée. Parce que lorsque le pilote, après sa manœuvre d'amarrage, débarquera, il sera probablement remplacé par un inspecteur ou un auditeur qui vérifiera la conformité de la pilot card et de son usage. Cela peut agacer le pilote (et cela paraît tellement évident parfois) mais lui n'a pas, contrairement au navire, cette pression de l'inspection à venir. Alors le bord, le chef de quart peut certainement paraître parfois trop conformiste, lié à ces foutues procédures, mais il faut aussi comprendre ses raisons.

*Cdt Hubert Ardillon,
Président de l'AFCAN*

OMI : SOUS-COMITÉ HTW 1

(HUMAN ELEMENT, TRAINING & WATCHKEEPING)

Successeur et héritier du Sous-comité STW (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping / Sous-comité des normes de formations et de veille), le Sous-comité HTW (Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping / Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille) a tenu sa première session du 17 au 21 février 2014, au siège de l'OMI, à Londres. Le Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Sekemizu, a ouvert la session en rappelant les raisons de la réorganisation des Sous-comités et en précisant ce que le monde maritime attend du Sous-comité HTW. Le dernier président du Sous-comité STW, Monsieur Bradley Groves (Australie), a été ensuite élu président du HTW.

Tout comme lors de la dernière session du Sous-comité STW en mai 2013, la délégation française était des plus minces : Madame Elizabeth Barsac, nouvelle ambassadrice auprès de l'OMI, Madame Olga Lefevre-Pestel, chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes (GM3) et moi-même, représentant l'AFCAN.

L'ordre du jour du Sous-comité était plus chargé que celui du dernier STW mais, ainsi qu'il l'avait fait l'an passé, le président, Monsieur Bradley Grove, a montré beaucoup d'habileté et d'autorité et, si quelques unes des délégations sont longuement intervenues en plénière, il a réussi à maintenir les débats dans un cadre raisonnable et la session s'est terminée à 12H30 le vendredi 21.

Parmi les sujets que devait traiter le Sous-comité, on peut noter les plus importants, ceux qui ont donné lieu à l'établissement de deux Groupes de rédaction (Drafting Group) et deux Groupes de travail (Working Group) :

1. Validation des cours-types de formation,
2. Diminution des charges administratives concernant l'application de la Convention STCW,
3. Nécessité d'élaborer des directives sur la formation de familiarisation aux ECDIS à bord,
4. Directives sur la formation et les certificats en matière de sûreté prescrits par la règle VI/6 de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée,
5. Recension et révision ou actualisation des cours-types,
6. Révision des orientations concernant l'élaboration, la mise à jour et la validation des cours-types,
7. Recueil sur la navigation polaire : texte du chapitre 13,
8. Prescriptions relatives à la formation des officiers et des membres de l'équipage des navires exploités dans les eaux polaires à inclure dans le chapitre V de la Convention et du Code STCW,
9. Amendements à la Convention et au Code STCW pour modifier les prescriptions relatives à la formation du personnel des navires à passagers.

Le premier Groupe de rédaction (DG1) a examiné et modifié les projets de cours-types suivants :

- Le Cours-type révisé relatif à la formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques,
- Le Cours-type révisé relatif à la formation de base aux opéra-

tions liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.

Ces cours modifiés ont été ensuite validés par le Sous-comité.

Par contre, le temps a manqué pour traiter deux autres cours :

- Le Cours-type révisé relatif à la formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques,
- Le Cours-type révisé relatif à la formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.

Il a été décidé que l'examen de ces cours serait fait par un Groupe de travail par correspondance de façon à en permettre la validation dès l'ouverture de la prochaine session du Sous-comité.

Le second Groupe de rédaction (DG2) a examiné et modifié les projets de cours-types suivants :

- Le Cours-type révisé relatif au Certificat général d'opérateur pour le SMDSM
- Le Cours-type révisé au Certificat restreint d'opérateur pour le SMDSM

Ces cours modifiés ont été ensuite validés par le Sous-comité.

Les questions générales relatives à la formation ont été confiées à un premier Groupe de travail (WG 1). Parmi les sujets débattus, un sujet brûlant concernait la sûreté :

- L'application des prescriptions relatives à la formation et aux certificats en matière de sûreté prescrits par la règle VI/6 de la Convention STCW
- L'application des prescriptions en matière de formation et de délivrance des brevets applicables aux agents de sûreté du navire qui sont prescrites par la section VI/5 de la Convention STCW.

Ces points avaient fait l'objet de vives discussions en plénière : plusieurs délégations avaient demandé une période de grâce pour l'entrée en vigueur des prescriptions de la règle VI/6, solution repoussée par la majorité des délégations. La voie retenue était de recommander la clémence, jusqu'au 1^{er} juillet 2015, des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port. Le Groupe a donc élaboré le texte de deux lettres circulaires, texte validé ensuite par le Sous-comité.

Une éventuelle révision des orientations concernant l'élaboration, la mise à jour et la validation des cours-types suscitée par les États-Unis a également fait l'objet de discussions et de propositions. C'est là un sujet à suivre.

Le second Groupe de travail (WG 2) était chargé des questions relatives au Code polaire et à la formation des personnels des navires à passagers.

Le premier point, la navigation dans les eaux polaires, a suscité pas mal de discussions et les débats ont été très confus avant de finalement aboutir. Il s'agissait d'établir le texte du chapitre 13 du Code et d'introduire dans la Convention et le Code STCW des prescriptions spécifiques relatives à la formation des officiers et marins naviguant dans les eaux polaires. J'ai participé

aux travaux de ce Groupe et j'ai noté un manque d'autorité du président, une incompréhension entre délégations nationales largement due à des problèmes de langue et remarqué une réticence des délégations armatoriales pour établir ces prescriptions sous prétexte que les SMS des navires en comptaient déjà.

Le second point, les amendements à la Convention et au Code STCW pour modifier les prescriptions relatives à la formation du personnel des navires à passagers, n'a pas été abordé. Les États-Unis avaient soumis un document très dense qui comptait nombre de propositions intéressantes et allait être la base de travail. Malheureusement, ce document avait été, de toute évidence, établi à la hâte et la discussion en plénière montrait qu'il

nécessitait pas mal d'ajustements. D'entrée, les États-Unis ont proposé de ne pas examiner ce document en l'état mais de le discuter par correspondance (*), ce qui a été ultérieurement accepté par le Sous-comité. C'était là une sage décision, compte-tenu du temps passé sur le Code polaire !

La date de la prochaine session du Sous-comité a été provisoirement fixée du 2 au 6 février 2015.

(*) Je suis membre de ce Groupe de travail.

Jean-François Fauduet
Membre associé de l'AFCAN

NAVIGATION DANS LA GLACE EN MER BALTIQUE

Sophie Galvagnon, lieutenant à la Compagnie Méridionale de Navigation, a effectué un stage à bord d'un brise-glace en mer Baltique. Elle nous a communiqué le diaporama présenté à l'ENSM du Havre sur la navigation dans la glace, dont nous publions ici des extraits, et nous l'en remercions.



L'hiver dernier, 4 277 navires ont eu besoin de l'assistance par brise-glace dans le golfe de Botnie et 10 750 en tout pour la mer Baltique.



La zone de navigation concernée comprend : la mer Baltique, le golfe de Finlande et le golfe de Botnie. (latitude maximum 65°54.8'N,

surface 450 000 km²)

La formation de glace commence habituellement dans le golfe de Botnie au cours du mois de novembre. L'extension se fait majoritairement du nord vers le sud. La couche de glace maximale est généralement atteinte entre la fin du mois de février et le début mars. La glace commence ensuite à régresser à partir de la mi-mars jusqu'à libérer le golfe de Botnie au mois de mai. Les hivers sont considérés comme doux et normaux lorsque la

surface de glace en mer Baltique avoisine les 115 000 km² et comme rude lorsqu'elle excède 230 000 km².

En mer Baltique les glaces les plus anciennes sont celles de première année. On ne trouve donc que de la nouvelle glace, de la glace jeune ainsi que de la glace de première année.

Le danger principal pour la navigation reste la compression des bancs de glaces qui peuvent se chevaucher et atteindre plus de 8 m de hauteur.

PRÉCAUTIONS POUR LE TRÈS GRAND FROID

INSTRUMENTS NAVIGATION :

Les check-lists et autres documents liés à la navigation dans les glaces doivent être sortis.

Une attention particulière doit être prêtée aux projecteurs de glace ainsi qu'aux radars. Les antennes peuvent être recouvertes par la glace avec le risque de ne plus émettre. Il faut donc les surveiller et les libérer de la glace si nécessaire. Les sabords doivent disposer d'un moyen de réchauffage afin d'éviter qu'ils ne gèlent. Pour la plupart des navires, ce seront des bouches de soufflage d'air chaud en haut et en bas de chaque sabord.

Le projecteur de glace doit être monté de façon à pouvoir éclairer jusqu'à 90m sur l'avant (recommandation de l'administration maritime suédoise) et il devrait, si possible, y en avoir deux. Ils sont obligatoires en cas de navigation de nuit.

BALLASTAGE :

Le navire doit avoir un tirant d'eau aussi grand que possible afin d'avoir l'ensemble hélice/safran immergé et par là même, le préserver des glaces. Pour atteindre un enfoncement optimal, on remplit habituellement les ballasts à 90% de leur capacité (ce qui laisse une marge de 10% en vue de l'expansion de l'eau lors de gel). Le gel se produit en présence de températures très basses, mais grâce aux mouvements de l'eau dans le ballast, il met beaucoup de temps à s'établir. En revanche, il peut arriver beaucoup plus vite sur les éléments de renfort, ainsi que sur les trous de sonde. Il faut surveiller, en particulier, les ballasts proches du bordé et

ceux situés au dessus de la ligne de flottaison (l'effet du vent baisse la température ressentie).

Pour ce qui est de l'assiette, le navire doit toujours être sur cul, toujours dans le but de garder l'ensemble hélice/safran immergé, tout en gardant en tête que le navire doit rester aussi manœuvrant que possible.

Il faut donc trouver un compromis entre l'enfoncement de l'ensemble hélice/safran et ses conséquences sur l'effet du safran en manœuvre.

CIRCUIT INCENDIE :

Il doit être entièrement purgé, et les vannes exposées à l'air extérieur doivent être laissées légèrement ouvertes avant de rentrer dans les glaces. Si celles-ci restent fermées, elles risquent de geler et de se gripper, et par la suite de déformer le corps de vanne.

DROME :

Il est nécessaire d'ajouter un additif à l'eau des moteurs d'embarcations afin d'éviter le gel. Il est également fortement conseillé de vider 1/3 des bouteilles d'eau (ou ballast) pour éviter une expansion pouvant mener à la rupture de leur réservoir. Certains capitaines habitués à la navigation dans les glaces préfèrent vider entièrement la réserve d'eau de manière à s'affranchir du problème. L'huile des bossoirs doit être, soit munie d'un système de réchauffage, soit contenir un additif lui permettant de résister au gel. Les câbles doivent être correctement graissés (en plus d'assurer un meilleur usage du câble, cela crée une couche protectrice isolante).

Il est conseillé de couvrir les radeaux avec une bâche qui les protégera de la neige et du gel. C'est le moyen le plus simple et le plus répandu à bord des navires. De même que pour les embarcations, le câble de la grue doit être graissé.

Il est très important d'effectuer des rondes journalières autour des embarcations et des radeaux afin de détecter toute anomalie mais aussi d'enlever la neige ou la glace présente.

PRISES EAU DE MER :

C'est surtout la glace «frazil» qui peut amener à poser des problèmes. Cette glace est constituée de cristaux très fins (moins d'un millimètre) en suspension et se trouve en présence d'eau avoisinant zéro degré, entre 0 et 5 m en dessous de la surface. Elle n'est pas très dense, en revanche, elle se solidifie très vite si la température baisse. Le circuit peut donc se retrouver colmaté ou les pompes grippées, ce qui peut donner lieu à un arrêt par sécurité de la propulsion.

Pour lutter contre ce phénomène, quelques mesures sont indispensables:

- garder la prise haute fermée
- la prise basse ouverte à partiellement ouverte
- la vanne de coque sortie EDM doit être quasiment fermée afin d'avoir une recirculation maximale

Il faut constamment vérifier la pression dans le circuit afin de détecter au plus vite une éventuelle obstruction. Sur les navires de classe GLACE, il est obligatoire d'avoir un secours sur le circuit de réfrigération qui est pris sur les ballasts (latéraux, peak avant).

COMBUSTIBLE :

Il faut prévoir de grandes quantités en vue des nombreuses manœuvres, et prendre en compte l'éventualité de rester immobilisé plusieurs jours. L'administration maritime suédoise préconise une réserve de 10 jours supplémentaires.

PONTS :

Le pont supérieur et les plages de manœuvre sont parmi les premières



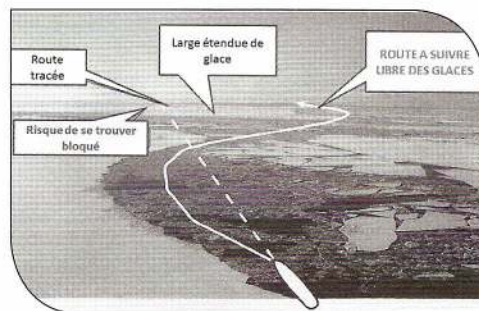
zones touchées par le gel. Si le navire dispose d'un système de réchauffage desservant également le tuyautage sur les ponts ou sur les appareils, il faut le mettre en service. Il est nécessaire d'enlever la neige et la glace aussi souvent que possible afin d'éviter l'accumulation de poids supplémentaire, la détérioration des éléments y étant sujette et de maintenir un accès permanent sur tout les ponts extérieurs. Pour cela, des outils rudimentaires comme des grosses masses en bois ou des pelles restent parmi les plus efficaces.

Il est également très courant de protéger les treuils en les recouvrant d'une bâche. Ceci reste la protection la plus efficace, mais ralentit l'accès aux éléments en cas d'urgence.

NAVIGATION D'UN NAVIRE SEUL DANS LA GLACE

ROUTE

Une fois toutes les données météorologiques rassemblées et étudiées, il faut choisir une route qui

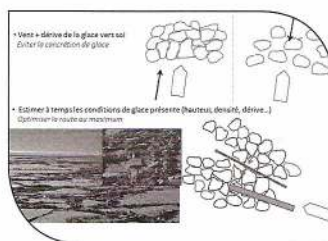


contourne les glaces les plus épaisses. En général ce seront donc des routes éloignées des côtes.

Comme dans toute planification, la route tracée aura le port de départ comme origine et le port d'arrivée comme point final. Or, la route sera en réalité modifiée lors du contact avec ICE INFO qui déterminera un point de rencontre avec le brise-glace ainsi que d'éventuelles routes directionnelles à suivre pour s'y rendre.

Les routes et les points tournants donnés par le VTS traversent en général des zones libres de glace ou des zones de glaces peu épaisses. Il faut toutefois garder en tête que la situation des glaces évolue constamment et qu'une fois sur place, si elle est envahie par de la glace plus dense, on préférera une route différente de celle indiquée par le VTS ou les brise-glaces.

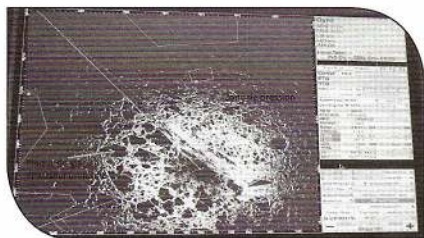
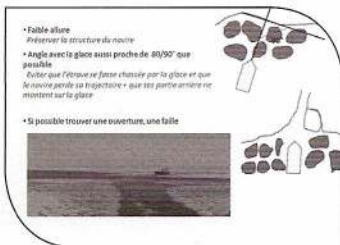
ENTREE DANS LA GLACE



Lorsque le navire pénètre dans les glaces, il est important qu'il le fasse à faible allure de manière à ne pas endommager la structure du navire. Une fois dans les glaces, on pourra adapter l'allure en fonction de

l'épaisseur de glace présente. Il faut trouver un compromis entre une allure suffisante pour arriver à briser la glace et éviter de rester bloqué, et une allure assez faible pour ne pas endommager la coque. La pénétration dans les glaces

sera d'autant plus facile lorsque l'angle d'approche avoisine les 90°. En effet, il faut éviter que le navire se fasse chasser par la glace, dévie de sa trajectoire, et se retrouve dans une position incommode pour pénétrer dans la banquise. De toute évidence, s'il existe une faille ou une ouverture naturelle, il convient de l'emprunter.



La veille visuelle a une importance primordiale dans l'analyse de la situation et de l'état des glaces. Néanmoins, lorsque la nuit tombe, les

radars sont une aide précieuse. A l'approche des glaces, un bon réglage permet de détecter les plus petits échos afin de les éviter. Une fois dans les glaces, il permettra parfois de détecter la trace de voies laissées par le passage d'un brise-glace, les zones de pression où les glaces se chevauchent (lesquelles sont à éviter), les zones libres de glace, ou celles avec une épaisseur plus régulière.

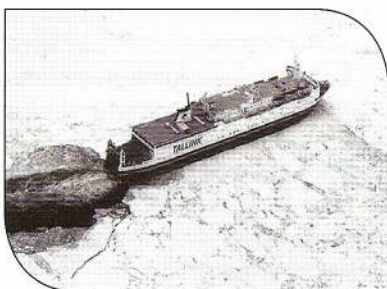
MANŒUVRE UNE FOIS PRIS DANS LA GLACE



Selon l'administration maritime suédoise, les navires de classe 1A et 1A super ne présentent que très rarement des dommages de coque lorsqu'ils subissent les contraintes de pression une fois prisonniers de la glace. En revanche, le

risque de déformation de structure et de fissures est beaucoup plus élevé pour les autres navires. C'est pourquoi il est important d'essayer de se libérer au plus vite.

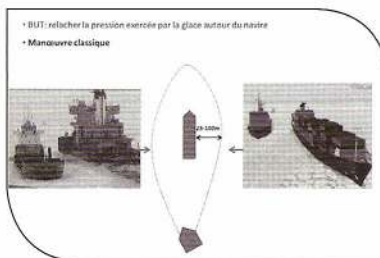
Lorsque la glace se resserre, la vitesse du navire diminue considérablement. Il est alors conseillé de tenter de trouver une zone de glace plus



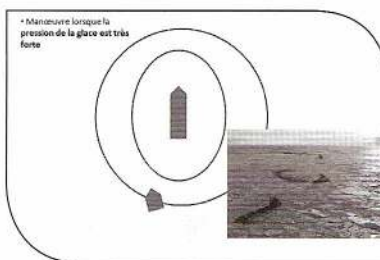
fragile. La barre doit passer de gauche à droite de manière à éviter que la glace ne se fige dans l'axe du navire.

Si cette méthode échoue, il faut se servir du ballastage pour faire gîter le navire et se libérer de la glace. En cas d'échec, cette méthode est appliquée lors de l'attente d'un brise-glace pour diminuer la pression s'exerçant sur la coque en cassant la glace le long du bord. Il est également primordial de ne JAMAIS stopper pour éviter l'accumulation de glace autour du couple hélice/safran, ce qui pourrait créer des dommages affectant sérieusement la capacité de manœuvre du navire. Si aucune de ces solutions n'aboutissent, l'assistance par brise-glace est nécessaire.

MANŒUVRE DU BRISE-GLACE POUR DÉLIVRER UN NAVIRE



Le but est de libérer le navire de la pression exercée par la glace. La manœuvre du brise-glace, la plus classique et la plus simple, est de passer à côté du navire prisonnier, sous le vent (entre 25 et 100m), créant ainsi un chenal parallèle au navire dans lequel la glace va dériver et par là même, libérer le navire. Ce dernier suit ensuite le brise-glace comme faisant partie d'un convoi simple.



Il existe d'autres manœuvres moins utilisées, basées sur le même principe (frayer un chemin autour du navire bloqué pour relâcher la pression de la glace). L'une d'entre elles, par exemple, consiste à créer autour du navire autant de cercles concentriques que nécessaire pour le libérer.

NAVIGATION EN CONVOI

L'assistance par brise-glace devient un convoi dès lors qu'au moins deux navires sont assistés en même temps. On trouve:

- des convois simples: un groupe de navires escorté par un brise-glace
- des convois complexes : un groupe de navires assisté par plusieurs brise-glaces

Un convoi complexe peut être constitué de plusieurs convois simples effectuant une même route. Le point de rencontre en vue de la formation du convoi est établi par le capitaine du brise-glace.



Une fois les navires sur zone, le brise-glace leur transmettra les instructions à suivre lors du convoi notamment en ce qui concerne la vitesse de transit et la distance minimum à conserver entre chaque navire. Cette distance dépend de la qualité de la glace présente dans la zone de navigation. Si la glace est récente et fragile, la distance sera plus grande que si elle est plus ancienne est plus épaisse. Le brise-glace est à l'avant du convoi, créant une voie d'accès dans la glace que les autres navires suivront. Ce chenalage se fait à une vitesse d'environ 10nds en gardant une distance moyenne de 0,5M entre chaque navire.

Lors de convois complexes, le premier brise-glace assure toujours le rôle de meneur, les autres brise-glaces empruntent la même route et permettent de casser la nouvelle couche de glace se formant sur le chenal, et de l'empêcher de se refermer. Il arrive souvent que la voie d'accès créée par le

brise-glace soit plus étroite que la largeur du navire assisté. Lorsque cette largeur diffère de quelques mètres seulement la glace cèdera quand même lors du passage du navire. Si la largeur de celui-ci est nettement supérieure à celle du brise-glace, il arrive que deux brise-glaces travaillent en parallèle afin d'élargir le chenal. Plus récemment, certains brise-glaces ont été conçus de manière à pouvoir travailler de façon oblique. On peut ainsi s'affranchir de l'aide d'un deuxième brise-glace.

Quel que soit le type de convoi, c'est le brise-glace en tête qui décide de l'ordre de passage des navires au sein du convoi. Cet ordre est établi selon 2 principes :

Les navires sont classés du moins large à l'avant, au plus large à l'arrière, de manière à empêcher le chenal de se resserrer et de rendre le passage des navires en aval possible.

Le navire situé en fin de convoi rencontrera des conditions plus difficiles que les autres, et sera donc choisi en fonction de l'expérience dans les glaces du capitaine, de la classe glace, et de la puissance de propulsion.

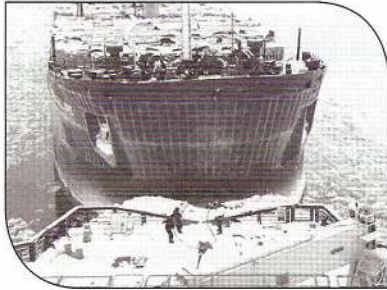
NAVIGATION EN REMORQUE

CIRCONSTANCES

- Navire en avarie ou en détresse: prioritaire
- Hiver 2012/2013: 115 remorquages sur 2 150 interventions soit 6.5%

INCONVÉNIENTS

- Entrave la fluidité du trafic
- Risques accrus de collision avec le brise-glace (dommages à la plage arrière du brise-glace, enfoncement de l'étrave du navire assisté)

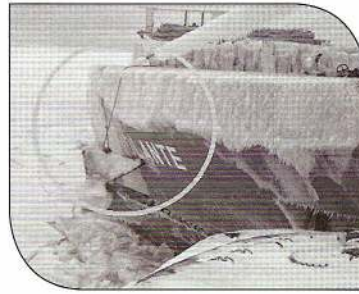


Le remorquage est une option qui est souvent choisie en cas d'avarie sur le navire demandant assistance ou si le navire ne parvient pas à suivre le brise-glace et se retrouve plusieurs fois bloqué dans la glace au cours du transit.

Dans le premier cas, il faudra que le navire paye un supplément applicable aux urgences ou



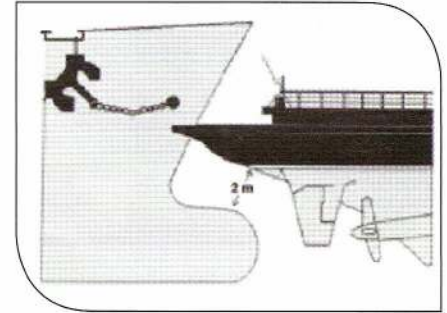
aux détresses. Le montant de ce supplément est déterminé au début de chaque hiver par l'administration maritime suédoise, qui se base sur des statistiques d'interventions d'urgence des années précédentes. Dans le deuxième cas, le remorquage est souvent pratiqué sur de plus courtes distances, dans les parties du transit où la glace est la plus épaisse. Cette assistance fait donc partie de l'assistance au transit et est comprise dans les taxes de chenalage.



Le navire assisté doit avoir remonté ou avoir sécurisé les ancres sur le pont avant que le brise-glace ne lui présente son arrière afin d'éviter tout choc entre ces dernières et la plage arrière du brise-glace. En effet, un tel choc risquerait de déchirer les défenses

et le tapis en caoutchouc sur lesquels repose le navire.

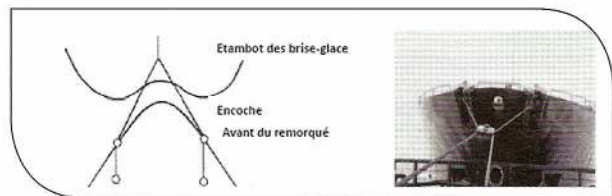
Pour ce faire, le navire doit utiliser le câble de remorque, une chaîne ou une amarre qui sera frappée à une des extrémités. On se sert ensuite d'un des treuils de la plage de



manœuvre avant pour ramener l'ancre de plusieurs mètres vers l'arrière. Lors d'un passage dans une glace épaisse, le brise-glace est amené à monter plus haut sur la glace afin de la briser. Il en résulte un mouvement vertical de plus d'un mètre d'amplitude. Le brise-glace laisse donc une distance minimale de 2 m entre son arrière et le bulbe du navire assisté afin de prévenir l'abordage. Si le ballastage ne permet pas d'immerger suffisamment le bulbe du navire assisté, le navire sera remorqué à distance.

De la même manière que pour le convoi, il sera décidé d'un canal VHF sur lequel le brise-glace donnera au navire assisté les instructions à suivre.

REMORQUAGE



Le brise-glace vient poser son arrière en forme de V sur l'étrave du navire assisté. Lorsque le contact entre les deux navires se fait, le navire assisté a pour ordre de mettre en avant lente de manière à maintenir la position de son étrave pour le passage des câbles. Le brise-glace envoie ensuite deux câbles de remorque qui devront être capelés sur le navire assisté. Une fois les câbles capelés, le brise-glace reprend le mou et le navire assisté doit suivre les instructions (ordre de barre et machine) tout au long de l'opération.

EFFET SAFRAN

Le navire assisté a un effet identique à celui d'un safran sur les manœuvres du brise-glace et doit donc essayer de rester autant que possible dans son alignement lorsqu'il



n'y a pas de changement de cap. Il doit exécuter les ordres de barre donnés par le brise-glace dans le cas contraire. Si le brise-glace désire battre en arrière, il devra prévenir le navire assisté, qui devra au préalable mettre en avant demie afin d'éloigner les glaces autour du couple hélice/safran et pouvoir manœuvrer en arrière sans causer de dégâts. Tout changement de cap est annoncé à l'avance et se fera selon les ordres du brise-glace.

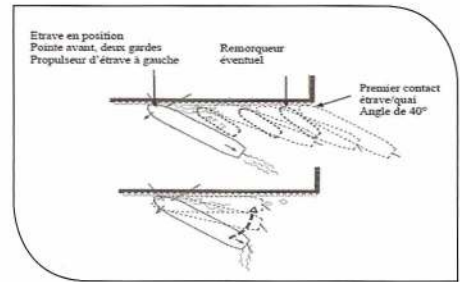
MANŒUVRE D'ACCOSTAGE

Les principes à respecter lors de manœuvres portuaires en présence de glace sont les suivants:
Présenter l'avant ou l'arrière avec un grand angle par rapport au quai.
Avancer ou battre en arrière en faisant glisser l'avant ou l'arrière parallèlement au quai de manière à tenir à l'écart la glace et éviter qu'elle ne vienne s'accumuler entre le navire et le quai.

Une fois que la longueur du navire est claire de la glace, ramener l'avant ou l'arrière.

Il faut éviter autant que possible l'utilisation du propulseur d'étrave pour ne pas l'endommager. Si son utilisation est indispensable, il est important de surveiller qu'il ne sorte pas en surcharge.

Une fois à quai, il est important de surveiller l'évolution de la glace entre le navire et le quai. Si la glace s'accumule, elle risque d'éloigner le navire du quai (éventuellement de rompre les amarres). C'est pourquoi il est nécessaire de garder la machine parée à manœuvrer tout au long de l'escale (dans le cas où la manœuvre serait à refaire).



VISITE AU BEAMER

En janvier 2014, suite à une commission rogatoire du TGI de Marseille, la section de recherche de la Gendarmerie Maritime de Toulon a souhaité connaître l'avis de l'AFCAN sur les précautions prises après la chute d'une embarcation de sauvetage du CMA CGM Christophe Colomb en avril 2011. C'était l'objet d'une visite à cette section de recherche, et de constater que ses enquêtes portent exclusivement sur la recherche d'éventuelles culpabilités, et restent donc dans le champ du pénal, alors que les enquêtes du BEAmer sont uniquement factuelles, et ne peuvent donner matière à poursuites. Cette différence fondamentale donne un intérêt particulier aux informations données en décembre 2013 par le directeur du BEAmer à une délégation de l'AFCAN, et que nous publions ici.

HISTORIQUE

Situation antérieure à 1997 :

- Les enquêtes étaient réalisées par les services déconcentrés des affaires maritimes.
- Les pratiques étaient différentes selon les secteurs.
- Les informations n'étaient pas centralisées.

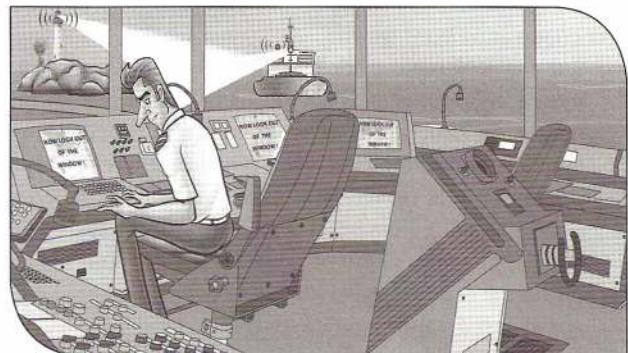
SITUATION ACTUELLE

Le BEAmer a été créé en décembre 1997, afin de systématiser et de centraliser les enquêtes techniques après événements de mer. Jusqu'à 2002, sa dénomination était «commission permanente d'enquête».

- Le BEAmer est un organisme permanent spécialisé à compétence nationale chargé des enquêtes techniques.
- Il est certifié ISO 9001 (certification initiale obtenue le 20.11.2009 renouvelée le 09.11.2012 jusqu'au 19.11.2015)
- L'organisation du bureau d'enquête est fixée pour le BEAmer par le ministre de la Mer et pour ses homologues de l'Aviation civile (BEA Aéro) et des Transports Terrestres (BEATT) par le ministre des Transports.
- La loi codifie leurs relations avec l'autorité judiciaire.

MISSION ACTUELLE

- Réaliser les enquêtes techniques (de sécurité maritime) sur les événements de mer afin d'en déterminer et analyser les



- causes et d'en tirer les enseignements permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution,
- Recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les événements de mer,
- Réaliser des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.
- Il n'entre pas dans la mission du BEAmer de rechercher des responsabilités, qui relèvent d'enquêtes pénales.

EXERCICE DE LA MISSION

Pour l'exercice de sa mission, le BEAmer peut faire appel à l'ensemble des services de l'État, compétents dans leurs domaines respectifs. Les services de l'État et les collectivités territoriales sont tenus de lui signaler sans délai tout accident. L'entrave à l'action des enquêteurs est réprimée par la loi.

L'ACTION

Elle s'inscrit dans un cadre juridique très large qui comprend plusieurs niveaux:

Le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale, [Résolution A.849(20) du 27 novembre 1997 & Résolution A.884(21) Amendements sur les facteurs humains adoptés le 25 novembre 1999].

La résolution MSC.255(84) adoptée le 16 mai 2008, entrée en vigueur le 01.01.2010 relative à l'adoption de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents), publiée par le décret n°2010-1577 du 16.12.2010).

CODIFICATION DES ÉVÉNEMENTS DE MER :

- Les «**accidents très graves**» sont des accidents survenus à des navires qui entraînent la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou une pollution grave dont la définition est la suivante, (telle qu'arrêtée par le Comité de la protection du milieu marin à sa trente-septième session (MEPC 37/22, paragraphe 5.8)) :

«Une «pollution grave» est un cas de pollution qui, tel qu'évalué par l'État ou les États côtiers touchés ou par l'État du pavillon, selon qu'il convient, a, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes, ou qui aurait eu de telles conséquences si des mesures de prévention n'avaient pas été prises».

- Les «**accidents graves**» sont des accidents survenus à des navires qui ne répondent pas aux critères d'un «accident très grave» et qui sont dus à un incendie, une explosion, un abordage, un échouement, une avarie par contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration de la coque ou une déféctuosité présumée de la coque entraînant :

- o une immobilisation des machines principales, des dommages importants dans les locaux d'habitation, des dommages de structure graves, tels qu'une brèche dans la coque sous la flottaison, etc., rendant le navire inapte à prendre la mer (le navire est dans un état qui ne correspond pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui présente un danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ou encore un danger excessif pour le milieu marin),
- o ou une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur),
- o et/ou une panne nécessitant un remorquage ou le secours de services côtiers.

- Les «**accidents moins graves**» sont des accidents qui ne répondent pas aux critères d'un «accident très grave» ou d'un «accident grave» et qui englobent également, aux fins de l'enregistrement, des renseignements utiles.

- Les «**incidents de mer**», ceux-ci comprennent quant à eux, les «événements potentiellement dangereux» et les «quasi-abordages».

Le Code de l'OMI classe la famille d'accidents corporels, selon leur gravité, en quatre catégories :

- **l'accident professionnel très grave** lorsqu'il y a décès de la personne dans une période inférieure à un mois par rapport à la date de l'accident.
- **l'accident professionnel grave** lorsqu'un arrêt de travail de plus de 72 heures est prononcé dans un délai inférieur

à 7 jours par rapport à la date de l'accident ou dans le cas d'une hospitalisation de plus de 24 heures.

- **L'accident professionnel moins grave** qui résulte d'un arrêt de travail de moins de 72 heures prononcé dans un délai inférieur à 7 jours par rapport à la date de l'accident.
- **L'incident professionnel** dans les autres situations.

ACTION AU PLAN INTERNATIONAL

- La participation au Marine Accident Investigator's International Forum

Le MAIIF est une organisation à but non lucratif, dédiée à l'amélioration de la sécurité maritime et la prévention de la pollution maritime au moyen de l'échange d'idées, d'expérience et d'informations obtenues dans les enquêtes menées sur les accidents maritimes.

Exemple: ordre du jour de la 22^{ème} réunion MAIIF :

- VDR problems in safety investigations
- Effective Recommendations for Safety Action
- MAIIF Investigators Manual
- Master/Pilot relationship

- Les relations bilatérales avec les homologues : MAIB (UK); Norvège; Bahamas; Chypre; etc.

ACTION AU PLAN EUROPÉEN :

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime EMSA coordonne la méthodologie, favorise la coopération et veille au respect des obligations des États-membres

La Directive 2009/18/CE du 23 avril 2009 établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, échéance transposition 17 juin 2011.

La transposition a été effectuée par le décret n°2012-668 du 04.05.2012 modifiant le décret n°2004-85 du 26.01.2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre.

Eléments centraux de la Directive 2009/18/CE :

- o Article 5 : Obligation d'enquêter si « accident de mer très grave » et évaluation préalable avant décision d'enquêter ou non si « accident grave » avec notification des motifs si non enquête
- o Règlement (CE) 1286/11 du 09.11.2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter
- o Article 10 : Cadre de coopération permanente : le PCF (permanent cooperation framework) plateforme opérationnelle
- o Article 17 : EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) base de données européenne sur les accidents de mer

ACTION AU PLAN NATIONAL

- Loi 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à l'exploitation des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien (Code des transports / ordonnance 2010-1307 du 28 octobre 2010 partie législative).
- Décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 modifié par décret n° 2012-668 du 4 mai 2012 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, en cours de codification Code des transports partie réglementaire.
- L'arrêté du 1er juillet 2004 du ministre chargé de la Mer portant organisation du Bureau d'Enquêtes sur les Événements de Mer (BEAmer).
- L'arrêté du 3 mai 2004 du ministre de la Justice établissant la liste des autorités ou organismes chargés de réaliser des recherches ou enquêtes techniques.

LES MOYENS DU BEA MER

Le BEAmer comprend :

- une équipe centrale permanente basée à Paris,
- un réseau local d'enquêteurs non permanents (correspondants locaux) répartis sur le littoral,
- un réseau d'experts, retenus en raison de leurs compétences particulières, y compris des experts étrangers utilisés en fonction des événements.

Il dispose :

- des moyens informatiques nécessaires pour la lecture des enregistreurs de données de voyage VDR ou « boîtes noires »,
- de crédits permettant la réalisation d'études, d'analyses, d'expertises ou de calcul ou les renflouements d'épaves.
- d'enquêteurs commissionnés par le ministre chargé de la Mer :
 - o qui agissent en toute indépendance
 - o qui sont tenus au secret professionnel
 - o qui peuvent faire appel à tout service de l'ÉtatL'entrave à leur action est punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

LES ENQUÊTES TECHNIQUES

L'objectif de ces enquêtes est l'établissement des circonstances et la recherche des causes des événements de mer en vue d'en tirer des recommandations de sécurité. Cela exclut toute attribution de responsabilité civile ou pénale. Ces enquêtes sont effectuées dans le respect du droit maritime international.

CHAMP D'APPLICATION :

- Navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent.
- Navires étrangers lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française.
- Événement de mer, où qu'il se soit produit, si blessures graves à des ressortissants français, ou causé un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

- Ouverture par le directeur du BEAmer, à son initiative ou sur demande du ministre chargé de la Mer (MEDDE) dans les conditions fixées par les normes internationales (OMI)
- Méthodologie :
 - o Établissement des faits.
 - o Audition des personnes en rapport avec l'événement, étude des documents, procédures, dossiers.
 - o Réalisation d'études ou d'expertises si nécessaire.
 - o Analyse des faits et des informations et détermination de la séquence des événements, des circonstances et des causes certaines ou possibles de l'événement.
 - o Établissement de recommandations de sécurité.

LES PRINCIPES DE BASE DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

- Premières décisions à prendre :
 - o Recueil des premiers éléments pour éviter leur altération ou disparition.
 - o Établissement d'une liste des témoins à auditionner sans attendre.
 - o Sauvegardes VDR, ECDIS, AIS.
 - o Récupération de tous documents de bord (cartes, certificats, brevets, journaux de bord).
 - o Mise en place d'une éventuelle investigation sous-marine ou relevage d'épave.

- Conduite des entretiens
 - o Lieu adapté.
 - o Interprète, psychologue (si besoin).
 - o Sans personne tierce : avocat, capitaine d'armement....
 - o Deux enquêteurs au moins, pas plus de trois.
 - o Présentation et rappel de la finalité de l'enquête.
 - o Pas de PV, des notes (protection des témoins).
- Reconstitution de la chaîne des événements
 - o Classement des faits.
 - o Examens ou calculs complémentaires.
 - o Elimination des faits qui n'aideront pas à la compréhension de l'événement et ne conduiront pas à des recommandations.
 - o Si des faits ne peuvent être prouvés, on le précise.
 - o Pour chaque fait répertorié, il faut répondre aux questions afin d'établir très précisément la séquence des événements : Quoi ? - Qui ? - Où ? - Quand ? - Comment ? - Combien ? - Pourquoi ?
- Recherche des facteurs - méthodes d'analyse pour rechercher les facteurs
 - o l'analyse des défenses :

Le principe est qu'une défense est posée pour éviter la survenance d'un fait accidentel

Si le fait survient, c'est que la défense n'est pas adéquate, ou présente une défaillance

Un système est constitué d'une succession de défenses

Elles peuvent être physiques ou immatérielles (procédures, méthodes de gestion etc...)
 - o l'analyse des écarts

Le principe est d'analyser la différence entre la situation « normale » et la situation au moment de l'accident

Cette méthode permet de déceler les écarts survenus dans le système, donc de déceler les facteurs sous-jacents.
 - o l'arbre des causes

Le but est de différencier les faits accidentels des conditions dans lesquelles ils se sont produits

En cherchant comment une condition est apparue et comment le système l'a laissée exister

On en déduit le facteur à l'origine du fait.
- l'analyse du facteur humain

Le rôle de l'élément humain est une question complexe et multidimensionnelle qui a des incidences à la fois sur la sécurité maritime et sur la protection du milieu marin. Cette question comprend toute la gamme d'activités exercées par l'homme, que ce soit les membres de l'équipage du navire, la direction à terre, les organismes de réglementation, les sociétés de classification, les chantiers navals, les législateurs ou les autres parties intéressées.

 - o éclairage différent et complémentaire des méthodes d'analyse précédentes
 - o détecter les erreurs dans les prises de décision de l'opérateur d'un système
 - o l'erreur humaine, longtemps considérée comme source d'accident, est maintenant intégrée aux systèmes.
- Méthodes d'analyse du facteur humain
 - o le modèle SHELL (Software, Hardware, Environment, Liveware)
 - o le modèle hybride SHELL-REASON (fondé sur la causalité des accidents : pourquoi, comment)
 - o le modèle GEMS (déterminer le processus de décision, involontaire, délibérée, étourderie, oubli, erreur ou infraction)

o le modèle S.R.K. de RASMUSSEN (Skiff, Rule, Knowledge, savoir-faire, procédures, connaissances) : l'opérateur s'adapte aux contraintes de son environnement et donc aux situations.

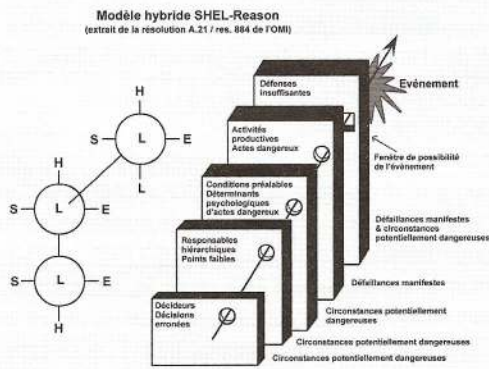
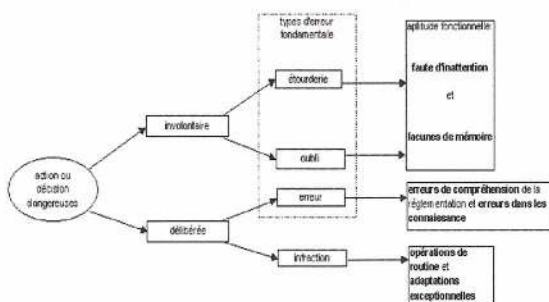


figure 8 : modèle GEMS



LE RAPPORT D'ENQUÊTE généralités

- Le rapport doit refléter une suite logique : constatations et chaîne des faits, détermination des facteurs déterminants et sous-jacents, recommandations
- Le rapport ne doit comporter aucun nom propre de personne, acteur ou témoin de l'accident
- Il ne doit comporter aucun élément ne reposant pas sur des faits établis. Une hypothèse doit être présentée comme telle
- Tout jugement de valeur doit être proscrit.

contenu

- Avant-propos : objet de l'enquête
- Résumé de l'événement de mer et de ses conséquences

- Informations factuelles : exploitation, navire, équipage
- Chronologie des faits ayant conduit à l'accident
- Analyse
- Conclusions
- Recommandations.

recommandations

- Elles sont le but de l'enquête
- Une recommandation doit découler d'un facteur causal clairement identifié
- Le destinataire de la recommandation doit être identifié
- La recommandation doit être réalisable.

LES SUITES DONNÉES AUX RECOMMANDATIONS

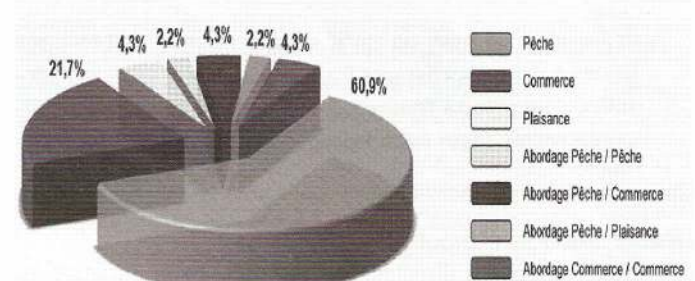
Les CATS : S'agissant des suites à donner, par l'administration, aux recommandations émises dans les rapports définitifs d'enquête technique, une évaluation est opérée tous les six mois par un Comité d'Analyse Technique et de Suivi, placé sous la présidence du directeur des affaires maritimes.

LES ÉTUDES

En plus des enquêtes après accident, le BEA mer conduit également des études, à partir des conclusions des enquêtes :
 o Études en cours de publication : Synthèse des études SIRE-HNA et DGA Techniques hydrodynamiques sur la stabilité / naufrage du chalutier l'ÉPAULARD le 20 janvier 2010
 o Études en cours : la stabilité des chalutiers lors de croches, l'assèchement et l'incendie à bord des navires de pêche,

BILAN D'ACTIVITÉ 2012 DU BEA MER

25 investigations préliminaires
 14 enquêtes techniques après accident



Cdt François-Xavier Pizon

OMI : Sous-comité SDC 1 (SHIP DESIGN & CONSTRUCTION)

François-Xavier Nettersheim, membre de l'AFCAN, a participé en tant que conseiller technique à la 1^{ère} session du Sous-comité SDC, et nous en fait le compte-rendu.

La 1^{ère} session du Sous-comité SDC s'est tenue à Londres du 20 au 24 janvier 2014. La délégation française était constituée :

- de la représentation permanente à l'OMI
- de 4 fonctionnaires du ministère des Transports (Bureau de la réglementation et de la sécurité des navires SM2, avec à leur tête M. O. Piroux)
- de 13 conseillers (5 x Bureau Veritas, 2 x STX France, 2 x Compagnie du Ponant, 1 x Laboratoire national d'essais, 2 x Maritime Passive Safety Association + 1 x AFCAN).

On note la forte présence du Bureau Veritas caractéristique du fait que l'administration s'appuie beaucoup sur cette société pour mettre au

point la position de la France sur les différents sujets abordés. La présence de la Compagnie du Ponant (Direction + un capitaine) s'explique par l'ordre du jour et l'expertise unique de cet armement (Code polaire).

Le Sous-comité SDC, suite à une restructuration interne de l'OMI reprend les travaux des 3 Sous-comités suivants : DE équipement, FP (incendie) et SLF (stabilité à l'état intact et après avarie, franc-bord). De facto, l'agenda / ordre du jour de la 1^{ère} réunion du SDC était surchargé (environ 110 documents soumis, soit plus du double de documents que dans les autres Sous-comités). Bien des objectifs de ce 1^{er} Sous-comité SDC n'ont pas été remplis...

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Élaboration d'un recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires
4. Élaboration de dispositions visant à garantir l'intégrité et l'application uniforme de la Convention de 1969 sur le jaugeage
5. Élaboration d'une deuxième génération de critères de stabilité à l'état intact
6. Examen des règles de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers
7. Révision des règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS
8. Élaboration de Directives relatives au retour au port en toute sécurité applicables aux navires à passagers
9. Amendements à la règle II-1/11 de la Convention SOLAS et élaboration de Directives connexes visant à vérifier que les modalités de mise à l'essai des compartiments étanches à l'eau sont adéquates
10. Élaboration d'amendements au Recueil ESP de 2011
11. Élaboration de Directives pour l'utilisation de matière plastique renforcée de fibres dans les structures des navires
12. Élaboration d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS, au Code FTP et à la circulaire MSC/Circ.1120 en vue de clarifier les prescriptions applicables aux tuyaux en matière plastique à bord des navires
13. Examen des Recommandations sur l'analyse de l'évacuation des navires à passagers neufs et existants
14. Élaboration d'amendements au critère relatif à l'angle d'inclinaison maximal pendant les girations qui est défini dans le Recueil IS de 2008
15. Élaboration d'amendements à la partie B du Recueil IS de 2008 concernant les opérations de remorquage, de levage et de manutention des ancres
16. Sécurité des navires pour marchandises diverses
17. Élaboration d'une interprétation pour la règle II-2/13.6 de la Convention SOLAS concernant les moyens d'évacuation des espaces rouliers à cargaison
18. Classification des navires du secteur offshore et examen de la nécessité d'élaborer un recueil de règles non obligatoires applicables aux navires de servitude pour la construction offshore
19. Transport de plus de 12 membres du personnel d'installations industrielles à bord de navires effectuant des voyages internationaux
20. Élaboration de Directives applicables aux navires
21. Examen des Interprétations uniformes de l'IACS
22. Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du SDC 2
23. Élection du Président et du Vice-président pour 2015
24. Divers
25. Examen des conditions dans lesquelles les portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers peuvent être ouvertes pendant la navigation et élaboration d'amendements à la règle II-1/22 de la Convention SOLAS et à la circulaire MSC.1/Circ.1380
26. Rapport au Comité de la sécurité maritime,

En introduction, le Secrétaire général de l'O.M.I a longuement rappelé que l'OMI est en transition ainsi que les priorités de l'OMI : accroissement du rendement de l'Organisation (contrôle strict des dépenses, mise en place de la réforme des Sous-comités, mise en place d'un régime d'audit ...), application de l'EEDDI (index énergétique des navires neufs, fer de lance de la lutte contre les gaz à effet de serre, en particulier le CO₂), lutte contre la piraterie, impératif d'aboutir en 2014 sur le Code polaire, coopération technique....

Il a rappelé qu'en 2014, l'OMI fêterait le centenaire de la Convention SOLAS I (adoptée le 20.01.1914) et les 40 ans de la Convention SOLAS II de 1974, soulignant qu'il fallait poursuivre les efforts entrepris en matière de sécurité maritime citant les prochaines réunions du MSC (tirer les leçons de l'accident du « Costa Concordia » pour les navires

à passagers, accélérer l'enquête concernant le porte-conteneurs « Mol Comfort » qui a sombré en 2013 dans l'océan Indien).

Il a ensuite été procédé aux élections du président et du vice-président du Sous-comité. Madame Anneliese JOST (Allemagne) a été élue Présidente du Sous-comité SDC pour 2014 et 2015 par acclamation. Le Vice-président élu est M. N. Campbell d'Afrique du Sud. Trois Groupes de travail (WG) et 2 Groupes de rédaction (DG) ont été mis en place. Les plus importants groupes ont été les Groupes WG1 (élaboration du Code polaire), WG 2 et DG2 (tous les aspects stabilité de l'ordre du jour, au sens large du terme, incluant les aspects SRTP). Ce compte-rendu va donc insister un peu plus sur ces points. Les autres points sont résumés ou n'ont pas été traités (non aboutis ou délégation française non présente).

POINT N°3 : ELABORATION D'UN RECUEIL DE RÈGLES OBLIGATOIRES POUR LES NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES (CODE POLAIRE)



La structure provisoire du Code (environ 50 pages) est la suivante :

1. partie I-A obligatoire pour tous les navires opérant en zones polaires
 - Structure
 - Stabilité intact et avarie, étanchéité, compartimentage
 - Machines
 - Incendie
 - Aspects opérationnels de la sécurité
 - Navigation
 - Drome, abandon
 - Communication
 - Manning
2. partie I-B recommandée concernant la partie I-A
3. partie II-A obligatoire pour tous les navires opérant en zones polaires, traitant les problèmes environnementaux
 - Pollution par hydrocarbures
 - Pollution par produits liquides dangereux
 - Pollution par produits solides dangereux
 - Pollution par eaux des toilettes et services
 - Pollution par déchets
4. partie II-B recommandée concernant la partie II-A

Les travaux sur ce Code durent depuis de nombreuses années. Le Code a pour objectif de faire prendre en compte les conditions particulières de la navigation dans les eaux polaires (environnement et température, résistance structure glace, résistance à l'avarie, conditions nautiques et météo, dangers spécifiques, navigation particulière, éloignement, aspects SAR, systèmes de communications, protection des écosystèmes particuliers des zones polaires, pollution, différences entre Arctique et Antarctique, compétences et expérience équipages, assistance par spécialistes zones polaires, assistance par brise-glace).

Quelques points de cristallisation des débats :

- la Russie voulait autoriser les rejets 15 ppm en eaux polaires : refusé finalement
- Kiribati + USA demandaient la mise en place d'installations de réception avant la mise en place du zéro rejet : refusé (typique de l'ambiguïté permanente à l'OMI !)
- une proposition française concernant la classe structurelle des navires / en fait présentée par le BV en raison d'un problème d'harmonisation entre règles (notamment au niveau de la classe C) a été acceptée, mais en partie seulement (navires de classe C renforcé ou non renforcé).

Le Code polaire, dans sa rédaction actuelle, prévoit en effet 3 catégories de navires :

Category A ship means ships designed for operation in polar waters at least in medium first-year ice, which may include old ice inclusions.

Category B ship means a ship not included in category A, designed for operation in polar waters in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions.

Category C ship means a ship designed to operate in open water or in ice conditions less severe than those included in categories A and B.

La dernière catégorie est délicate à traiter car elle est la plus « facile » à atteindre et donc aussi la plus facile à contourner.

Les aspects formels d'intégration du Code polaire dans Solas et Marpol ont été traités en plénière sans problème particulier.

De nombreux États ont fait part de leur scepticisme quant à la mise au point finale rapide du Code polaire. La finalisation d'un tel texte pour fin 2014 est peu probable, même si c'est l'objectif. De nombreux points restent en suspens. L'étude complète en plénière, vendredi 24 janvier, du rapport du Groupe de travail n'a pas été possible par manque de temps. La présidente du SDC 1 a demandé aux États de soumettre des propositions concrètes aux Comités MSC 93 et MEPC 66 à venir.

Note : J'ai discuté avec notre collègue capitaine à la Compagnie du Ponant, membre du Groupe de travail «Code polaire», grand spécialiste de la navigation en eaux polaires, afin de recueillir son avis sur le développement du Code polaire. De son point de vue, il semblerait que le Code polaire réponde globalement à la problématique de la navigation dans ces zones (tant d'un point de vue technique qu'opérationnel).

POINT N° 4 : ELABORATION DE DISPOSITIONS VISANT À GARANTIR L'INTÉGRITÉ ET L'APPLICATION UNIFORME DE LA CONVENTION DE 1969 SUR LE JAUGEAGE.

L'origine de ce point, est une réponse de l'OMI aux attaques émanant de différents journaux mettant en cause la jauge dans la détérioration possible de la qualité des emménagements des équipages à bord des navires (dans le cadre de la nouvelle MLC 2006).

Le rapport du Groupe de travail présenté par les États-Unis et le Japon, a fait sept propositions pour faire évoluer cette jauge. La discussion a été vive sur la définition de la jauge : très approximativement et entre autres nombreux paramètres, doit-elle inclure et comment les emménagements équipage ?

Une piste, parmi plusieurs options, a été envisagée : faire apparaître deux jauges sur le certificat. La première, dite « officielle », qui resterait la jauge actuellement en vigueur, la seconde correspondant à la précédente diminuée de la valeur, en jauge, des emménagements prévus à bord pour les équipages, tels qu'ils sont définis dans la MLC 2006.

Un même processus avait précédemment été mis en œuvre lors de l'apparition des doubles coques sur les pétroliers. En effet, une fronde des opérateurs de pétrolier avait, à l'époque, pointé du doigt l'injustice de devoir prendre en compte les doubles coques de ces navires dans le calcul de la jauge, alors que ceux-ci ne peuvent être utilisés pour le transport d'hydrocarbures. L'expérience a démontré que malgré l'apparition d'une deuxième jauge sur les certificats, réduite de la valeur des doubles coques, les professionnels utilisaient toujours la jauge « officielle » pour le calcul des différents frais imputables aux navires (portuaires, pilotes...).

L'Allemagne a présenté une soumission (jauge diminuée des emménagements). La délégation française a trouvé cette soumission intéressante mais insuffisante car le fait de n'avoir qu'une jauge unique, diminuée de la valeur de la jauge des emménagements, réduirait la jauge en vigueur sur tous les navires et aurait un impact direct sur l'ensemble des autres Conventions qui leurs seraient applicables : SOLAS, MARPOL, STCW... Quinze participants représentant 13 gouvernements ont également apporté leurs contributions au Groupe de travail afin de produire des interprétations et des figures dans le but d'éclaircir certains points de la Convention.

Le projet d'interprétation uniforme de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires a été approuvé par la plénière et devrait passer en MSC dans le courant de l'année.

POINT N° 5 : ELABORATION D'UNE DEUXIÈME GÉNÉRATION DE CRITÈRES DE STABILITÉ À L'ÉTAT INTACT

Ce qui est communément appelé « deuxième génération de critères de stabilité à l'état intact » est un ensemble de propositions de nouveaux critères de stabilité prenant plus en compte les aspects dynamiques des situations rencontrées à la mer : « broaching », mer de l'arrière, roulis paramétrique, « dead ship », etc... L'actuel Code sur la stabilité à l'état intact (Code IS 2008) ne fait qu'effleurer les aspects dynamiques de cette discipline, en admettant par exemple des essais au modèle en équivalence pour le « critère météo ». On est encore loin des propositions assez innovantes de la « deuxième génération » de critères de stabilité à l'état intact.

Un Groupe de travail par correspondance travaille depuis plusieurs années sur le sujet.

Le Groupe de rédaction en charge avait pour objectif de préparer un projet de circulaire MSC contenant les critères de stabilité de seconde génération à l'état intact. L'objectif de la circulaire MSC est d'encourager les États membres à appliquer ces nouveaux critères de stabilité à leurs navires et après expérience acquise, à faire remonter les informations concernant les nouveaux critères au SDC.

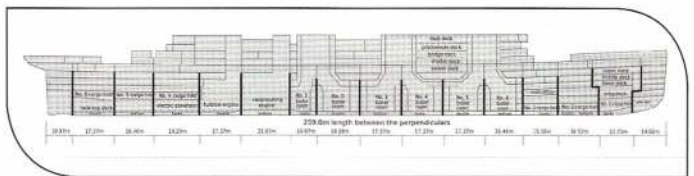
La finalisation des critères de seconde génération et de leurs standards (valeurs limites ou seuils) se fera en plusieurs étapes. L'étape finale qui a pour objectif la simplification des critères, basée sur l'expérience acquise après l'application de ceux-ci sur différents types de navires, est prévue pour le SDC 6 (2019). On avance mais au rythme de l'OMI...

POINT N°6 : EXAMEN DES RÈGLES DE STABILITÉ APRÈS AVARIE APPLICABLES AUX NAVIRES ROULIERS À PASSAGERS (ROPAX/ FERRIES)

Ce point, très technique, est pourtant d'une très grande importance pour la sécurité des navires en question. Depuis de nombreuses années, les scientifiques donnent l'alerte sur le problème de la faiblesse de la réglementation Solas chap. II-1 (« Solas 2009 ») face au risque avarie conduisant à un envahissement du pont ro-ro principal des ferries.

Le Groupe de travail a rendu un projet de modification de Solas II-1 visant à améliorer le calcul du facteur de probabilité de survie en cas d'avarie (règles probabilistes), qui devra être entériné par le prochain MSC. C'est un léger progrès mais toutefois insuffisant car les travaux scientifiques sur le sujet recommandaient d'aller plus loin. Les résistances habituelles (armateurs, classes et constructeurs) ont fonctionné. La France est très frileuse sur le sujet.

POINT N°7 : RÉVISION DES RÈGLES DE COMPARTIMENTAGE ET DE STABILITÉ APRÈS AVARIE DU CHAPITRE II-1 DE LA CONVENTION SOLAS



Ce point de l'ordre du jour est capital pour le futur de la sécurité des navires à passagers (conventionnels et ferries). Il s'agit de savoir s'il faut ou non relever l'index requis de compartimentage de ces navires, lequel fixe le niveau minimal de résistance des navires aux avaries de type envahissement (au travers des règles probabilistes de « Solas 2009 »).

Deux grands programmes de recherche financés par l'Union Européenne (les programmes EMSA 2 et GOALDS) ont montré la nécessité d'augmenter le niveau de sécurité des navires à passagers. En effet, ces travaux indiquent que le transport maritime de passagers est moins sûr, en termes de risque, comparé au transport de passagers terrestre ou aérien ou même à d'autres activités humaines à risque. L'Union Européenne présentera un texte à ce sujet au prochain MSC.

En attendant, le Sous-comité SDC 1 devait statuer sur une proposition de relèvement en 2 temps de l'indice requis de compartimentage, faite au dernier Sous-comité SLF 55 (et reprise au MSC suivant). Une proposition des USA d'avancer résolument en ce sens, soutenue par quelques pays européens, a été soumise au Groupe de travail. Celui-ci a débattu longuement. Beaucoup de pays ont admis la nécessité de faire

progresser cet indice et ont soutenu la proposition des USA. Toutefois, un consensus franc et quantifié n'est pas apparu. Les résistances feutrées à l'amélioration de la sécurité (confer point N°6) ont été très grandes. La France, comme pour le point N°6, a été particulièrement en retrait sur le sujet, en se retranchant comme quelques autres, derrière les difficultés techniques et la nécessité de d'abord mettre en œuvre des mesures opérationnelles.

Note : c'est moins cher de légiférer pour améliorer la distribution des brassières que de prévoir des cloisons étanches supplémentaires pour lutter contre l'invasissement progressif et inexorable de compartiments !

Un aspect positif des discussions a été le consensus pour admettre qu'en tout état de cause il faudrait s'intéresser particulièrement aux navires à passagers ayant un nombre de personnes à bord « faible » (en gros moins de 1000 personnes). Ces navires sont très mal traités par les règles probabilistes de « Solas 2009 » et leur niveau de sécurité face au risque considéré ici est clairement anormalement bas.

Certaines délégations ont indiqué que le relèvement éventuel de l'indice de compartimentage requis des navires à passagers impacterait collatéralement les navires dits spéciaux relevant du Code SPS (genre câbliers, sismiques, etc...).

Il a été remarquable d'observer le relatif isolement de l'Union Européenne dans son action pour l'amélioration du niveau de sécurité des navires à passagers (même parmi les États membres de l'UE !). La balle est dans le camp, désormais, du MSC !

POINT N°8 : ELABORATION DE DIRECTIVES RELATIVES AU RETOUR AU PORT EN TOUTE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES À PASSAGERS

Ce point de l'ordre du jour traitait en particulier d'une proposition de l'Allemagne concernant les calculateurs de stabilité après avarie. Depuis le 01/01/2014, les navires à passagers soumis aux règles du « Safe return to Port » doivent avoir un calculateur de stabilité à bord ou un accès à un support terrestre, permettant au capitaine d'apprécier sa situation en avarie d'invasissement (Solas chapitre II-1, part B1, règle 8-1).

L'Allemagne a fait remarquer qu'il y a des faiblesses dans les textes, notamment les «Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow (MSC.1/Circ.1400)» et les «Guidelines for the approval of stability instruments (MSC.1/Circ.1229)» qui pourraient conduire à une mauvaise application de la règle 8-1. En effet, il semble que le cas du calcul d'avarie par un calculateur de bord ne soit pas clairement défini et prescrit en termes de stabilité après avarie dans ces «Guidelines».

La résistance structurelle en avarie n'est pas non plus définie. Ce dernier point est d'ailleurs très litigieux car il n'est pas dans l'esprit de Solas de prévoir que l'examen de la situation stabilité après avarie doive inclure la résistance structurelle.

Il y a d'autre part des problèmes d'harmonisation des tolérances acceptables entre les calculateurs de bord approuvés et les systèmes de support terrestre.

L'appréciation de la situation de chargement avant et après avarie paraît poser problème également.

L'Allemagne propose donc de retravailler l'ensemble de ces textes notamment sur les points suivants :

- nombre et type d'avarie test pour l'approbation des calculateurs embarqués
- définitions des points d'étanchéité à l'eau, des points d'étanchéité aux intempéries, des ouvertures non protégées
- manière de traiter les surfaces libres
- instructions claires pour le traitement des envahissements progressifs
- usage des méthodes par carène perdue et par addition de poids
- systèmes de référence

La complexité du sujet est telle et l'ampleur de la tâche si grande que de nombreux pays sont restés silencieux bien qu'un certain soutien à la proposition soit apparu. La Norvège a pronostiqué un travail de plusieurs années. Au final, rien de concret n'a été décidé.

POINT N°9

Rien de concret n'est sorti du SDC

POINT N°11

Poursuite des travaux par le Groupe de travail

POINT N°13

Mise en place d'un Groupe de travail par correspondance

POINT N°20

Poursuite des travaux pour présentation au SDC 2 (2015)

POINT N°24 : DIVERS / LOCALISATION DES CUVES DE GNL DANS LE FUTUR CODE IGF (NAVIRES UTILISANT LE GAZ COMME COMBUSTIBLE)

Ce point était très important pour les intérêts français en raison des projets de construction de grands ferries à propulsion gaz pour la BAI et éventuellement pour la SNCM, par les chantiers STX France. La Norvège a présenté un texte recommandant d'introduire, en parallèle aux critères déterministes sur le positionnement des cuves combustibles gaz, des critères probabilistes utilisant les principes de Solas chap. II-1.

Note : En gros, les critères déterministes sont ceux définis dans le texte provisoire du futur Code I.G.F (Navires utilisant le gaz comme combustible), à savoir : positionnement à l'intérieur du B/5 transversale et à B/15 au dessus de la quille.

La plénière a demandé au Groupe de travail en charge d'essayer de trouver un compromis.

Le débat a été intense et très pointu. Les discussions se sont orientées vers l'acceptation de la proposition norvégienne.

Mais la France, appuyée par quelques autres pays, a rappelé qu'il ne fallait pas produire un texte qui condamnerait de facto la solution prônée par STX France à savoir : la cuve à membrane unique et de grande dimension (licence du leader mondial GTT, société française). En effet, le texte provisoire élaboré au SDC 1 pourrait avoir pour conséquence de favoriser une solution à plusieurs cuves pressurisées. La France a bataillé ferme également pour éliminer une valeur de distance minimale de B/10 en toute position à l'intérieur de laquelle on ne doit pas trouver un tank de gaz. Or cette valeur gêne le positionnement d'une grande cuve à membrane au niveau de la géométrie de bouchain.

La partie probabiliste du projet de texte permet toutefois la mise en œuvre d'une cuve unique à membrane; son dessin pourrait juste ne pas être un simple parallélépipède en raison de la contrainte B/10 ci-dessus. La construction s'en trouve juste un peu renchérie...

Le SDC entérine et transmet avec avis favorable au MSC.

POINT N°24 DIVERS / TRANSPORT DE PLUS DE 12 MEMBRES DU PERSONNEL D'INSTALLATIONS INDUSTRIELLES À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX.

Le chapitre I de la SOLAS ne définit que 2 catégories de personnes à bord : Les membres de l'équipage et les passagers. Les navires transportant plus de 12 « travailleurs industriels » destinés à intervenir sur les champs d'éoliennes sont donc des navires à passagers, ce qui entraîne un problème.

Le Groupe de travail a essayé de résoudre les difficultés rencontrées pour les navires de soutien des champs d'éoliennes transfrontaliers, ceux-ci étant exclus du champ d'application des navires spéciaux car le personnel industriel ne travaille pas à bord du navire. Ils sont d'autre part trop petits pour appliquer les règles Solas des navires internationaux à passer sans un grand nombre d'exemption.

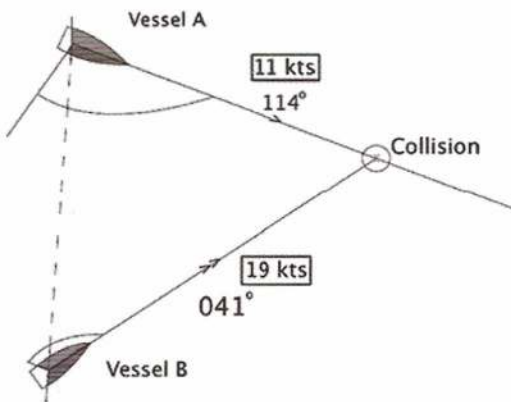
Il a été toutefois possible de définir le terme de «travailleur industriel», avec des éléments proches de ceux des «personnels spéciaux».

Le Groupe de travail a ensuite évoqué les «interim guidelines» relatifs à deux types de navire qui transporteraient des travailleurs industriels : «Offshore service craft OSC» (navire destiné au transport et à l'hébergement des travailleurs industriels) et «Offshore construction vessel OCV» (navire destiné à l'assemblage des champs d'éoliennes, pouvant projeter des travailleurs sur des installations offshore). En plénière, la France a fait part de son opposition en ce qui concerne une modification du chapitre I de la SOLAS (définition des personnes à bord). La France a demandé que les Directives proposées gardent un caractère intérimaire. La présidente du SDC a acquiescé en indiquant que ces Directives seraient renommées en conséquence.

François-Xavier Nettersheim
Membre de l'AFCAN

Collision par beau temps et bonne visibilité

Traduction libre de MARS 201415 par le Cdt J.F. Gicquiaud.



Un navire A faisait route en pilote automatique cap au 104° à une vitesse de 10.8 nds avec un officier de quart expérimenté et un matelot de veille à la passerelle. Il faisait nuit mais la visibilité était bonne.

Un navire B était sur pilote automatique à un cap d'environ 43° à une vitesse de 19.5 nds avec un seul, mais très expérimenté, officier de quart à la passerelle. Les informations provenant de l'enregistreur de données de voyage du navire B indiquaient que l'officier de quart s'occupait de tâches autres que celles auxquelles il aurait dû se consacrer exclusivement, la navigation et la veille.

A environ 05h15, le veilleur du navire A avertit l'officier de quart qu'il y avait un navire sur tribord. L'officier détermina que ce navire était en train de dépasser le leur suivant un cap au 090° et devrait passer à 3 ou 4 encablures sur tribord. Il a essayé sans succès de pointer le navire sur le radar mais n'a pas pris de relèvement visuel du navire.

Quelques 17 minutes plus tard, les deux navires se trouvaient à moins de 3 milles l'un de l'autre suivant une route de collision. A ce moment, ou peu de temps après, le veilleur du navire A alerta pour la seconde fois l'officier de quart au sujet du navire sur leur tribord. Comme la distance entre les deux navires se réduisait, le veilleur alerta pour la troisième fois l'officier de quart sur la présence de l'autre navire.

L'officier de quart commença à venir doucement sur bâbord. Il estima que cette évolution augmenterait la distance de croisement entre les deux navires. Peu après, le veilleur cria à l'officier de quart de «faire quelque chose». L'officier de quart se rendit compte à cet instant que la collision était imminente. Il prit la commande de barre en manuel et mit «à gauche toute». C'est alors que l'officier de quart du navire B vit pour la première fois le navire A, très près sur son avant bâbord, mais fut dans l'incapacité de faire une manœuvre d'évitement dans le court laps de temps qui lui restait.

fait de sous-estimer la possibilité de rencontrer un autre navire en situation rapprochée d'autre part ont fait que cela l'a amené à ne pas prendre les actions nécessaires pour éviter la collision.

- Le chef de quart du navire B n'a pas mis de veilleur ni mis en service une quelconque alarme de veille, et a préféré ne se fier qu'à lui-même pour assurer une veille effective.
- Le chef de quart du navire B s'est laissé distraire par des tâches autres que celles de la navigation et de la veille, se mettant probablement ainsi dans une situation où il ne pouvait pas voir à l'extérieur de la passerelle ou encore avoir un œil sur les aides à la navigation.
- En assurant seul la veille sans disposer d'une alarme de veille, le chef de quart du navire B a fait preuve d'une conscience professionnelle réduite, négligeant systématiquement chacune des alarmes de sécurité qu'il aurait pu mettre en place afin d'assurer une veille effective.
- Le manque de respect du chef de quart du navire B pour ses fonctions primordiales de veilleur et d'officier en charge de la navigation peut être uniquement expliqué par une trop grande confiance en soi.



ELEMENTS DU RAPPORT OFFICIEL :

- L'officier de quart du navire A n'a pas déterminé que le navire B était en relèvement constant, et qu'il était à bord du navire non prioritaire. L'inaction de l'officier de quart du navire A fait preuve d'un total mépris pour la sécurité du navire et de son équipage. Malgré son expérience et sa connaissance de Colreg, il a fait l'hypothèse erronée que le navire B passerait «clair» du sien.
- L'officier de quart du navire A n'a pas bien évalué la situation dès le début, ni reconsidéré son évaluation lorsque la situation n'a pas évolué comme il l'avait prévu. Même dans le scénario qu'il avait imaginé, il était prêt à accepter un CPA nettement en-dessous de celui spécifié dans les ordres de nuit du capitaine.
- Il est extrêmement difficile de déterminer ce que fait un navire de nuit, et même si l'évaluation est correcte, il n'y a aucune certitude venant d'un navire qui peut changer de route.
- La trop grande confiance de l'officier de quart du navire A en lui-même et dans sa capacité à évaluer à vue un risque de collision d'une part et le

NOTE DE L'EDITEUR

On aimerait penser que toute collision est évitable. D'autant plus dans des eaux non resserrées et par beau temps/bonne visibilité et avec des navires opérés par des chefs de quart expérimentés. Dans le rapport officiel, la confiance en soi est citée comme le facteur majeur contribuant pour les deux navires.

Alors que c'est très certainement le cas, l'excès de confiance en soi, par lui-même, n'est pas la cause fondamentale. Si les chefs de quart expérimentés des deux navires ont montré autant d'excès de confiance en eux dans cet exemple, on peut penser que cela a été le cas dans d'autres situations similaires. Pourquoi ce comportement n'a-t-il pas été relevé et corrigé plus tôt ?

Souvent de telles pratiques inacceptables ont été appelées à perdurer à cause d'une direction et d'un commandement insuffisant. Ce sont exactement ces déficiences qui sont sensé être prises en compte par le Code ISM. De manière ironique, le Code ISM n'est pas une panacée dans ce cas; le Code ISM ne peut se substituer à une bonne direction et à un commandement efficace.

STCW 2010 : PETITE HISTOIRE DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS DE SÛRETÉ «GRATIS»

PAGE du Code ISPS N°6



Comme vous le savez, la mise en application des amendements de Manille ou STCW 2010 est pleine de surprises. Il est vrai que ces amendements sont importants et plus spécialement dans le contenu des formations. Aussi, des délais de mise en conformité importants ont été prévus jusque 2017. Eh oui, 7 ans de délais ... c'est du jamais vu !

Dans la liste des nouveaux certificats, il y a une « anomalie » qui pourrait faire sourire si elle n'avait pas été si compliquée à mettre en œuvre.

Il s'agit des nouveaux certificats de formation à la sûreté des membres d'équipage dénommés STCW A VI/6-1 et VI/6-2 et qui ont pour origine obligatoire le chapitre 13 du Code ISPS qui :

- exige du personnel de bord chargé de tâches et de responsabilités spéciales en matière de sûreté, une «compréhension des responsabilités qui lui incombent» (ISPS A 13.3) et
- exige que des exercices et entraînements soient effectués à intervalles appropriés (ISPS A 13.4)

Comme vous voyez, c'était assez vague et il a donc fallu passer par STCW pour préciser un peu mieux tout cela. En effet, dans la partie obligatoire A du Code ISPS, édité en 2003, il s'agit bien du personnel ayant des responsabilités dans la sûreté, c'est-à-dire le personnel inclus dans le « rôle de sûreté », lui-même partie importante du Plan de sûreté du navire. Soyons clairs, pour un navire autre qu'un navire à passagers, l'ensemble de l'équipage, soit entre 10 et 18 personnes, est dans l'équipe de sûreté même si le cuisinier et le garçon ont principalement des responsabilités de contrôle des vivres qui embarquent, de verrouillage et de fouille de leurs locaux. Néanmoins ce sont des responsabilités de sûreté et de plus, on ne peut imaginer que ces personnes opérationnelles soient tenues à l'écart des précautions prises pour prévenir les atteintes à la sûreté du navire y compris la self-protection en zone de piraterie.

D'autre part, en ce qui concerne les navires à passagers, on pouvait s'étonner que le personnel autre qu'opérationnel (officiers) ou de support (équipage), c'est-à-dire le personnel des animations, boutiques, orchestre etc...pouvait être exempté de formation à la sûreté.

Cependant, la partie non obligatoire B du Code ISPS avait précisé que « les autres membres du personnel de bord devraient avoir une connaissance suffisante des dispositions du plan de sûreté du navire et devaient être familiarisés avec elles » (ref ISPS B 13.4, que l'Europe a d'ailleurs oublié de rendre obligatoire).

NB, pour les navires escalant aux USA, comme toute la partie B est obligatoire, le problème ne se posait pas.

A noter que notre DAMGM de l'époque avait bien réagi en publiant l'arrêté du 15 janvier 2003 (consolidé en 2012) qui précise les conditions des formations de familiarisation en matière de sécurité et de sûreté en oubliant quand même

de rappeler que ces formations devaient être « approuvées » (au sens OMI du terme).

En fait, STCW 2010 a aujourd'hui très bien précisé les niveaux requis pour l'ensemble du personnel employé à bord pour quelque activité que ce soit (c'est-à-dire pour toutes les personnes embarquées autres que les passagers) : il y a donc aujourd'hui 4 niveaux de formation de sûreté, de la familiarisation à la formation SSO/CSO

Niveau 1 : Formation de familiarisation à la sûreté

Il s'agit en fait d'une familiarisation à la sûreté du navire sur lequel le personnel, quel qu'il soit, embarque. C'est une formation rapide effectuée par le SSO du bord dans le cadre de la familiarisation générale au navire et qui doit être «enregistrée» dans le cadre du management de la sécurité/sûreté. Cette familiarisation comprend la connaissance élémentaire des menaces de sûreté et des procédures d'urgence liées à la sûreté. Pour le personnel opérationnel ou de support ayant des responsabilités de sûreté, cette formation doit également les familiariser avec leurs responsabilités individuelles de sûreté dans le cadre du plan de sûreté du navire.

Un petit détail : cette formation de familiarisation doit être « approuvée » comme toutes les formations STCW aujourd'hui. « Approuvé » veut dire approuvé par l'Etat membre de la Convention STCW. A ma connaissance en France, pays «partie» de la Convention STCW et, à ce jour, toujours sur la liste blanche, il faut passer par un agrément de la «direction interrégionale de la mer (DIRM) de la région administrative dans laquelle la formation est dispensée» (sic) avec avis de l'IGEM et tout le dossier qui va avec (ref. Arrêté du 12.5.2011). Cela peut sembler exagéré bien sûr pour une simple familiarisation à la sûreté alors qu'on a jamais exagéré sur la familiarisation de sécurité qui, elle aussi, doit être approuvée depuis STCW 95. Cette familiarisation est effectuée par le SSO du navire ou une personne désignée par lui, soit dans un centre agréé.

Afin d'anticiper une Non Conformité éventuelle «gagnée» lors d'un audit, d'un PSC ou d'un vetting particulièrement pinailleur et en l'absence de directives formelles, il y a plusieurs solutions :

- Soit, après avoir introduit la sûreté dans votre SMS dans la procédure de familiarisation au navire (ref section A I/14 du Code STCW), vous priez votre DPA de faire la démarche décrite dans l'arrêté du 12 mai 2011 si ce n'est déjà fait. Dans ce cas il faut reformuler votre demande d'agrément en y incluant la sûreté.
- Soit, vous comprenez comme moi que le SSO ou « la personne désignée par lui » ont valeur d'agrément officiel. C'est je crois la solution actuelle la plus logique.
- Soit vous faites appel à une société agréée qui, dans vos locaux de la gare maritime, va familiariser les nouveaux de la relève. C'est ce qui se passe certainement à présent à MIAMI lorsqu'ils sont 500 nouveaux Philippins ou Chinois à embarquer sur un OASIS of the SEAS.

NB : Il faut se rappeler que cette familiarisation est destinée à tout le personnel du bord et qu'elle concerne un navire donné ou tout au moins un type de navire. Ceci entraîne quand même une présentation personnalisée et donc si vous choisissez le CD ROM, cela peut vous revenir cher.

Pour l'enregistrement, je rappelle que la formation est nominative et qu'enfin et, pas la moins importante, cette familiarisation fait l'objet d'une attestation individuelle ou collective de formation. L'attestation collective ne devient pertinente que si chaque membre du personnel possède un livret individuel de formation, cqfd !

Niveau 2 : Formation de sensibilisation à la sûreté (ref STCW A VI/6-1 et arrêté du 19 novembre 2012 art 3)

On passe à présent aux gens de mer c'est-à-dire aux marins employés à bord mais n'ayant pas de responsabilités de sûreté précises. Une formation de base d'environ 5 heures (1 journée) est devenue obligatoire depuis le 1er janvier 2013. Elle est dispensée par un centre de formation agréé qui délivrera une attestation qui elle-même sera nécessaire pour obtenir le certificat auprès de l'administration maritime en charge. NB : la compagnie peut demander à être agréée comme centre de formation selon l'accord-cadre que vous connaissez.

Suivant le principe « qui peut le plus, peut le moins », la possession des certificats supérieurs comme formation spécifique et SSO dispensent de posséder le certificat de sensibilisation à la sûreté VI/6-1 (security awareness) ...logique.

On entre ici dans la liste des nombreux certificats que chaque marin lambda doit posséder et doit toujours avoir les originaux avec lui dans sa petite sacoche lorsqu'il embarque.

Niveau 3 : Formation spécifique à la sûreté (ref STCW A VI/6-2 et arrêté du 19 novembre 2012 Art 4)

Pour le personnel du navire (et non pas uniquement les marins) ayant des responsabilités spécifiques (on devrait plutôt dire spécifiées car c'est semble-t-il une traduction approximative de « designated ») dans le plan de sûreté du navire comme rondes de sécurité/sûreté, vérifications des scellés, en charge du verouillage de certains locaux, vigiles de surveillance/vidéo ou gardes éventuels embarqués armés ou non... une formation plus poussée est désormais obligatoire.

L'OMI n'a pas trouvé de nom particulier pour cette formation et donc on utilise les termes un peu alambiqués de « personnel with designated duties » ou « personnel chargé de tâches spécifiques de sûreté ».

C'est une formation exhaustive plus poussée que la précédente sur 2 jours (10 heures de cours) qui comprend aussi une partie sur les précautions anti-piraterie BMP 4 et le comportement en cas de prise d'otage (du moins nous l'avons prévue comme cela). En somme, une formation intermédiaire entre la base et la formation des officiers de sûreté du navire.

Cette formation doit être également approuvée et dispensée par un organisme agréé. Une attestation de formation est délivrée par le formateur puis un certificat est émis par l'administration concernée. Comme pour l'attestation précédente, la compagnie peut toujours se lancer dans l'agrément de cette formation via l'accord-cadre ci-dessus.

Niveau 4 : Formations SSO et CSO

Le niveau supérieur est une formation d'officier de sûreté du navire qui est parue en 2005 comme amendement à STCW 95.

La formation CSO ou Company Security Officer par contre est précisée par la MSC circular 1154 de 2005. Elle n'est pas STCW car cette personne à terre n'est pas obligatoirement un marin ...mais elle ressemble à la formation SSO à 98%.

Ces deux formations ciblant des fonctions différentes peuvent faire l'objet d'un seul et même cours sur 18 h c'est-à-dire 3 jours. En effet la seule différence tient à l'utilisation du SSAS et de la maintenance des équipements de sûreté embarqués qui ne demandent que quelques minutes de plus. Les formations doivent donc être approuvées et dispensées par un organisme agréé. Une attestation de formation est délivrée par le formateur puis pour le SSO un certificat STCW VI/5 est délivré sur demande par l'administration concernée.

Période transitoire de 2012 à 2014 : des certificats gratuits !

Les amendements de Manille (ou STCW 2010) s'appliquent depuis le 1er janvier 2012 mais le nombre de certificats de sûreté des marins autres que les

SSO étant nouveaux, il y avait un risque que des marins ne soient pas en possession de ces certificats rapidement. Une période transitoire d'un an a donc été prévue.

Ainsi, à proprement parler, les marins ayant navigué sur un navire ISPS au minimum 6 mois en 2012 pouvaient faire une demande de délivrance (sans formation) du certificat de sensibilisation à la sûreté VI/6-1 auprès de son administration maritime. De même le personnel ayant accompli des tâches spécifiques de sûreté pendant la même période, pouvait faire une même demande en vue de l'obtention du certificat VI/6-2.. C'était à proprement parlé un certificat «*gratuit* » ou seuls le temps de navigation et les fonctions exercées étaient les critères suffisants pour justifier de l'ensemble KUP (Knowledge, Understanding, Proficiency) cher à STCW.

Ce cadeau n'a bizarrement pas fait un tabac chez les armateurs (sauf aux ferries) et je me suis retrouvé bien seul de bonne heure à tenter d'obtenir des éclaircissements sur ces certificats gratuits sauf que je m'interrogeais aussi sur leur délivrance pour des marins étrangers embarqués sur des navires RIF donc pavillon français. Un grand armateur français ayant quelques navires sous pavillon RIF a finalement «*sauté dans le canot* » en cours de route pour ses marins étrangers et la réponse de l'administration française nous est parvenue récemment via Armateurs de France.

La position de l'administration française (GM1) qui reprend la circulaire STCW.7/Cir.17 a le mérite d'être extrêmement claire et profite de la question posée pour clarifier enfin sa position sur l'émission des certificats de sûreté pour les marins étrangers embarqués sur des navires pavillon français.

En conclusion

Les certificats émis uniquement au nom de l'article 13 du Code ISPS ne sont plus valables après le 1er janvier 2014. Même si l'OMI a demandé aux PSC d'être conciliants, ce n'est que jusqu'à cette date ! ... tandis que GM 1 s'inquiète pour les marins français car le volume des demandes est inférieur aux prévisions. L'attrait des certificats «*gratuits* » avait donc été «*manqué* » chez certains armateurs, ce qui est étonnant et je ne suis pas sûr que leur agrément actuel issu de l'accord cadre Armateurs de France/administration, s'ils en font partie, inclue les deux formations ci-dessus : en effet chacune des formations STCW nécessite un agrément individuel.

Petite consolation, ces certificats ne seront pas à renouveler tant que la personne ou le marin continue à naviguer.

Référence : «*Annexe GM 1/215 du 9.12.2013 relative à la mise en œuvre de l'arrêté du 19 novembre 2012 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime en matière de sûreté* » Je vous invite à la consulter sur le site d'Armateurs de France et vous propose de nommer la dernière partie du § 4 dispositions diverses/cas particuliers «*Amendement APPERRY* » (non je rigole !).

«*Cas particuliers.*

- A bord des navires battant pavillon français, tout certificat de sensibilisation ou de formation spécifique à la sûreté délivré par une autorité compétente d'un Etat figurant sur la liste STCW est accepté.*
- Tout demandeur relevant d'une autorité compétente autre que française et s'acquittant de tâches à bord d'un navire battant pavillon français doit s'adresser à l'autorité compétente dont il relève pour obtenir le certificat de sensibilisation ou le certificat de formation spécifique à la sûreté*

Merci M. BECOUARN, même si c'est un peu tard, nous voilà quand même bien renseignés... tout au moins pour ces certificats-là.

Pour les capitaines qui liront cet article, pour les certificats gratuits c'est trop tard désolé ! Mais inquiétez-vous quand même auprès de votre CSO et auprès de votre «*crew provider* » : l'agrément de la compagnie est possible pour la mise à niveau de vos équipages et de votre personnel ; sinon appelez SURTYMAR www.surtymar.com !

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

SOUVENIRS DE CAPITAINE : DEUX ÉLÈVES IN DIXIE LAND.



C'était fin juin 1946, dès que nantis du diplôme d'EOLC, mon camarade G.M. et moi embarquèrent sur le Libertyship «Samuel de Champlain» prêté à la France par les USA.

La destination était Charleston, Caroline du Sud, où il nous fallut attendre près de deux mois avant d'embarquer le plein de charbon prévu...

Deux mois à Charleston cela marque évidemment. Nous nous demandions d'ailleurs pourquoi nous attendions sur rade avant d'aller charger sous les spouts alors que les autres navires, et pas seulement sous pavillon US, y accostaient sans trop de délais, ce qui indiquait qu'il n'y avait pas pénurie de marchandise. Si quelques hypothèses furent avancées, il n'y eut toutefois pas d'explication officielle.

Si la majorité de l'équipage trouvait le temps long faute de devises à dépenser et aussi de pratique de la langue, ce n'était pas notre cas. En effet, nous n'avions pas à nous plaindre de notre séjour car ayant en ce qui concerne G.M. une très bonne et pour moi une petite connaissance de la langue anglaise, nous avons pu nous débrouiller et

établir des contacts assez rapidement et ce, surtout grâce au «Seaman Club» local.

C'est ainsi que nous fûmes invités à des pic-nics dominicaux auxquels, pour pallier nos moyens financiers extrêmement limités, nous participions en apportant du vin de cambuse que nous mettions en bouteille pour une meilleure présentation. De toute façon le «french wine» était alors apprécié d'office.

Une anecdote mettant en œuvre le «cam-busar» me revient en mémoire. Nous avions fait, était-ce via l'agence ou le Seaman Club, la connaissance d'un vieux gentleman qui se trouvait être l'oncle de Margaret Mitchell, l'auteur de «Gone with the wind» (Autant en emporte le vent). C'était une figure typique du vieux Sud, roulant en Packard (c'était plus chic qu'une Cadillac) avec chauffeur et gratifiant d'un cigare le «coloured» qui venait lui ouvrir la portière.

Toujours est-il qu'un samedi soir, il nous avait invités à terre et que, une fois de plus pour ne pas arriver les mains vides, nous descendîmes avec quelques bouteilles de vin. Ce geste fut apprécié, plus qu'à sa juste valeur même, mais le hic fut de pouvoir déguster notre présent. En effet, la Caroline du Sud était un «État sec» durant le week-end. Qu'à cela ne tienne et nous voilà embarqués dans la Packard en route vers la Géorgie voisine qui n'appliquait pas les mêmes règles restrictives. C'est ainsi que nous avons atterri dans un club privé où, tout en dégustant du «fried chicken», nous avons partagé l'objet du voyage avec des amis de notre hôte, eux

aussi «old southerners» semblant sortis tout droit d'un film d'époque. Même si le poulet était ma foi assez délectable, c'est surtout l'ambiance générale qui m'a marqué d'autant plus que je venais de lire «Gone with the wind» en anglais dans les mois qui précédaient.

Une autre anecdote, sans connotation œnologique celle-là, m'a assez marqué pour que je m'en souvienne encore. J'ai indiqué que G.M. était fort à l'aise en anglais, ce qui lui valut d'être un jour convié à faire une causerie sur la France dans un collège de jeunes filles de la bonne société locale. Je l'avais accompagné en cette occasion mais m'étais assis dans la salle (on the floor) alors que lui était évidemment placé sur l'estrade (on the stage). Position qui se révéla assez inconfortable lorsque, son brillant exposé étant terminé, la responsable de l'école fit lever l'auditoire et lui demanda d'entonner la Marseillaise, ce à quoi nous fûmes évidemment très sensibles. Tout au moins jusqu'à la fin du premier couplet, le seul qui nous fut familier. Mais ce n'était pas fini car les suivants étaient également connus de ces charmantes jeunes filles. Cela allait encore pour moi qui était installé en fond de salle et dont les à peu près ne purent être remarqués, du moins je l'espérais, mais était bien plus délicat pour G.M. qui ne pratiquait pas le «play back», technique d'ailleurs sans doute encore inconnue à l'époque. Enfin il s'en sortit, me semble-t-il, avec élégance à son accoutumée.

Cdt Jean Chennevière.

BAPTÊME DES PILOTS 2014 - ENSM STE ADRESSE



Le 29 mars 2014 avait lieu la cérémonie de baptême des pilotes de l'école du Havre-Ste Adresse.

Cérémonie particulière, puisque, la prochaine rentrée voyant tous les élèves intégrant l'ENSM s'installer à Marseille pour suivre les 3 premières années de formation, c'était la dernière promotion de pilotes à être baptisée au Havre.

Promotion La Pérouse, dont le nom avait aussi été donné à la première promotion de pilotes baptisés au Havre. «Ainsi la boucle est bouclée» comme l'a dit le grand mâ. Cette promotion avait aussi la particularité d'avoir comme parrain le commandant Pascal POTREL, Commandant de l'Abeille Liberté basée à Cherbourg mais aussi adhérent de l'AFCAN.

Dans son discours le commandant POTREL a partagé sa pensée de la fonction de capitaine : «Lorsque l'expédition maritime est couronnée de succès, c'est à l'ensemble de l'équipage qu'en revient tout naturellement le mérite. Par contre, dans le cas contraire, c'est vers le Capitaine et lui seul que l'on se retourne .../... La sécurité des femmes et des hommes dont vous aurez la charge doit être la permanence de votre pensée. Vous devez continuellement respecter les éléments et toujours analyser la situation au plus juste de vos possibilités».

La marraine de la promotion est Madame Marie Le Strat, membre de la Touline...

FACE À LA COMPÉTITION EUROPÉENNE, IL EST URGENT DE DYNAMISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE NOS PORTS

«Nos ports sont merveilleusement bien placés d'un point de vue géographique, et pourraient rattraper leur retard pour peu qu'il y ait une politique volontariste, mais il faudra changer nos politiques, notamment portuaires».



Le Havre, Port 2000

Devant les difficultés que connaissent les ports français à accroître leurs trafics, un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, et du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et du développement durable, signé notamment par deux anciens directeurs de port, propose un certain nombre de recommandations pour dynamiser les implantations portuaires et rendre les ports plus compétitifs. Un rappel des réformes menées par l'État depuis plus d'un demi-siècle, suivi d'un bilan-diagnostic de la politique portuaire et des enjeux pour les ports, permettra de mesurer l'originalité et la pertinence de ce rapport.

Des réformes nécessaires mais insuffisantes

Les problèmes de la manutention portuaire, maillon fort de l'économie portuaire, sont liés à l'irrégularité du travail portuaire, dont le régime des ouvriers a subi de profondes mutations. A travers les siècles, la condition du travailleur portuaire n'a cessé de s'améliorer. De portefaix, organisés dès le 14^{ème} siècle en une sorte de monopole, la route a été néanmoins longue avant que n'apparaisse un véritable statut du docker. Initiées avec le Front populaire, l'organisation de la profession et sa reconnaissance se sont trouvées accélérées par les événements liés à la Seconde Guerre mondiale.

Après la guerre, sur la base de mesures instituées par la loi du 28 juin 1941, la loi du 6 septembre 1947 a mis en place un dispositif financier visant à indemniser le caractère irrégulier de leur emploi. Une Caisse nationale tripartite gérée par l'État, les employeurs et les syndicats garantissait une indemnité au docker non embauché, système exorbitant avec des salariés sans employeurs, bénéficiant d'un monopole.

Les améliorations apportées au régime de travail des dockers ont été suivies par des séries de grèves, qui ont paralysé les ports. Durant toutes ces années, les ministres responsables ont eux-mêmes entretenu le tabou de la loi de 1947 en proclamant qu'il ne fallait pas y toucher. Après le blocage pendant 33 jours du port de Dunkerque, Jean-Yves Le Drian, nommé secrétaire d'État à la mer en 1991, présenta, avec un exceptionnel cou-

rage, un plan de réforme de la filière portuaire. Ce plan aboutit dans un premier temps, malgré l'opposition du syndicat dominant, à la promulgation en 1992 de la loi modifiant la manutention portuaire. La réforme a conduit au transfert des dockers, jusqu'alors agents des ports, vers les entreprises de manutention. En revanche, les portiqueurs et les grutiers étaient restés salariés des ports.

La mise en œuvre de la réforme a néanmoins donné lieu à une grève générale dans les ports. Le coût des plans sociaux accompagnant la réforme, prévu à l'origine à 305 M€ dont 107 à la charge directe de l'État, s'est avéré exorbitant, 628 M€. La moitié a été financée par l'État et les collectivités territoriales, et l'autre par les employeurs. Les dockers ont bénéficié de conditions extrêmement avantageuses, soit en moyenne 125 000 € par départ. Si cette réforme était indispensable et marquait un premier pas important, son but, à savoir la réduction du coût de la manutention, n'a pas été atteint, et partant, l'impact sur la compétitivité des ports demeurait incertain.

Poursuivant la modernisation de la filière portuaire, Jean-Yves Le Drian a présenté un plan de réforme de la domanialité publique, dont les contraintes, l'inaliénabilité et l'imprescriptibilité du domaine de l'État, étaient devenus incompatibles avec les exigences économiques des investisseurs. La réforme de la domanialité portuaire fut instaurée par la loi de 1994. Celle-ci posait comme principe que tout titre d'occupation privative du domaine public de l'État était constitutif de droits réels au profit du bénéficiaire de l'autorisation. Ce droit réel s'analysait comme une sorte de propriété, mais limitée à une occupation de 70 ans et limitée dans sa portée. Ces contraintes obéraient la gestion foncière des ports et pouvaient par là-même limiter leur activité.

En septembre 1999 fut publié un décret sur la faculté ouverte à un port autonome de conclure avec une entreprise une convention d'exploitation de terminal, portant exclusivement sur la gestion et, le cas échéant, la réalisation d'un terminal spécifique à certains types de trafics et comprenant les terre-pleins, les outillages et les aménagements nécessaires aux opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires.

Malgré toutes les réformes engagées ces dernières années,

il n'en résultait pas moins que les ports continuaient à perdre des parts de marché par rapport à leurs principaux concurrents européens.

La Cour des comptes dénonce l'absence de politique portuaire de l'Etat

Après la promulgation de la loi de 1994, une enquête réalisée par la Cour des comptes en 1997 sur la gestion du domaine portuaire et des zones industrielles portuaires révélait la méconnaissance de la consistance du domaine portuaire, public ou privé, par ses utilisateurs et l'enchevêtrement des décisions prises à l'échelle locale ou nationale susceptible de ralentir, voire dissuader des investissements fonciers.

En 1999, la Cour des comptes dressait un état des lieux précis mais alarmant des ports français et portait des jugements sévères suivis de recommandations, sans plus d'effet. Concernant la réforme de la manutention portuaire et du régime du domaine, la Cour constatait que l'État n'avait pas poursuivi son effort jusqu'à son terme, et que les progrès accomplis demeuraient incomplets.

Le rapport suivant de la Cour des comptes, publié en 2006, mettait en exergue l'urgence de l'action, face aux mutations du transport maritime. Observant la moindre performance industrielle des terminaux à conteneurs, la Cour dénonçait en particulier les effets négatifs sur la compétitivité des ports français résultant de la dualité de commandement des ouvriers dockers et des portiqueurs. Les premiers, employés par les sociétés de manutention, et les seconds, salariés des ports autonomes, travaillaient ensemble en étroite coordination pour charger et décharger les navires à quai. Elle recommandait la réalisation de l'unicité de commandement par « l'intégration » des salariés concernés des ports dans les entreprises opératrices des principaux terminaux à conteneurs, permettant de réaliser la rationalisation des fonctions d'exploitation que l'État n'avait pas su ou pas voulu conduire.

Constatant que l'insuffisante insertion des ports dans les réseaux de desserte continentale demeurait le principal obstacle à l'amélioration de leur compétitivité globale, La Cour préconisait de mettre en place des dessertes performantes, notamment en matière ferroviaire et fluviale, impliquant sans doute la présence des armateurs tout au long de la chaîne économique.

Vers une réforme portuaire globale

En juillet 2007 est publié un rapport de l'Inspection générale des finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées sur la modernisation des ports autonomes. Comme à l'accoutumé, le rapport constate en particulier l'inévitable dégradation des parts de marché des ports, leur manque de fiabilité, leur insuffisance de compétitivité liée à une organisation du travail déficiente. Il souligne à cet effet que l'armateur, s'agissant des conteneurs, compte tenu du coût d'immobilisation d'un navire, exige que celui-ci fasse escale pendant le temps le plus court possible, de manière à assurer les escales prévues sur les lignes régulières. Il dénonce aussi l'organisation du travail éclatée entre les dockers salariés de l'entreprise et les portiqueurs relevant du port.

Dans sa conclusion, concernant les opérations de manutention des conteneurs, le rapport préconise non seulement une unité de commandement, sous l'autorité du manutentionnaire, mais aussi le transfert des portiqueurs dans les entreprises de manutention.

En avril 2008, est présenté en Conseil des ministres un projet de loi ambitieux prévoyant en particulier la privatisation des activités de manutention. Le syndicat dominant s'oppose à ce projet et lance un appel à la grève qui sera suivi par de fortes perturbations dans les ports.

La loi portant réforme portuaire est finalement promulguée le 4 juillet 2008. Les dispositions de la loi concernent environ 2 000 personnes, essentiellement les grutiers et portiqueurs. Ceux-ci sont désormais employés par les entreprises privées de manutention, comme les dockers le sont depuis 1992. La loi prévoit également le transfert de l'outillage, grues et portiques, vers les entreprises privées. L'État prévoit d'investir dans les ports 367 millions d'euros et d'augmenter sa contribution pour l'entretien des accès maritimes des ports à hauteur de 75 millions. L'adoption du projet de loi par l'Assemblée nationale le 24 juin 2008 avait été suivie par une série de grèves paralysant les ports.

Le bilan de la réforme

Dans son rapport public de 2011, la Cour des comptes a révélé que la mise en œuvre de la réforme portuaire s'est traduite par une dérive des coûts et de nombreux compromis. D'une part, les conditions dans lesquelles les outillages portuaires ont été cédés se sont avérées, au final, onéreuses pour les ports. Ainsi, au Havre, les outillages avaient été estimés au départ à 42,8 M€, ils ont finalement été cédés pour 13,9 M€. D'autre part, l'accompagnement social des transferts a été coûteux pour les ports : le volet social de la réforme a été évalué en 2010 à plus de 100 M€.

Les mouvements de grève de 2008 ont été suivis chaque année par des grèves, à l'initiative du syndicat dominant, mettant en péril la compétitivité des ports. En 2009, pour s'opposer à la réforme portuaire – en 2010 et 2011, pour s'opposer au volet pénibilité de la réforme des retraites – en 2012, pour s'opposer à la convention collective (salaires, reclassements) – en 2013, pour s'opposer aux mesures relatives à la sécurisation de l'emploi.

De son côté, le groupe de travail sénatorial sur la réforme portuaire constatait en 2013 la perte de vitesse des ports français dans la compétition européenne.

Le constat d'un déclin

Le déclin des ports français est patent. Il est urgent, nous dit Christian Buchet, « que la France se dote d'une politique maritime. Sait-on que deux conteneurs sur trois entrant dans notre pays ou en sortant passent par Anvers, Hambourg ou Rotterdam. Anvers est aujourd'hui, paradoxalement, le premier port français dans la mesure où il voit passer les plus grands mouvements de notre fret maritime ».

En Europe, la concurrence avec les ports du «Range Nord» et du sud de l'Europe est féroce. Le port de Rotterdam, premier port du continent, a aujourd'hui un tonnage bien supérieur à l'ensemble des ports français réunis, avec 441 Mt en 2013 contre 325 Mt. Le port d'Anvers, deuxième port européen, a enregistré en 2013 un tonnage de 199 Mt, supérieur à celui des trois plus grands ports français, Marseille, le Havre et Dunkerque réunis (192 Mt). Hambourg, troisième port européen avec 139 Mt, a un tonnage à peine inférieur à celui du Havre et de Marseille (148 Mt). Au sud de l'Europe, le trafic de Marseille a atteint 80 Mt, essentiellement grâce aux hydrocarbures, mais les ports d'Algésiras (90 Mt) et de Valence (66 Mt) sont en plein essor.

La compétition est particulièrement rude sur le plan des conteneurs. Le Havre, premier port français sur ce segment, a traité 2,5 M EVP en 2013, mais il ne représente que 7 % du tonnage total des six premiers ports du Range Nord européen. Le port normand n'occupe que la huitième place en Europe, loin derrière Rotterdam, avec 11,6 millions de boîtes, Hambourg avec 9,3 millions et Anvers avec 8,6 millions. Le port phocéén, avec à peine plus d'un million de conteneurs, fait figure de port secondaire en Méditerranée comparé aux ports espagnols de Valence (4,3 M EVP), Algésiras (4,3 M EVP), aux ports italiens de Gioia Tauro (3,1 M EVP) et Gênes (2,0 M EVP).

En 1995, le Havre traitait environ 1 million de conteneurs et Anvers 2 millions ; en 2013, le Havre est à plus de 2 millions et Anvers à plus de 8 millions : la différence est passée du double au triple. Tanger Med, créé en 2007, traite autant de conteneurs que Le Havre, et table sur un objectif de 8 millions d'EVP en 2016, quand Le Havre espère atteindre 6 millions en 2020 et Marseille 2 millions.

Concernant les **dessertes terrestres**, l'État n'a pas été capable de mettre en place un réseau ferré, fluvial et routier performant pour desservir l'arrière-pays de nos ports. La France a une position excentrée par rapport aux grands pôles industriels générateurs de trafics maritimes. Ils ont besoin d'être désenclavés. Christian Buchet nous rappelle que « nos installations, loin d'être des traits d'union entre mer et terre, ressemblent trop à des culs-de-sac. Cela pour ne pas disposer de ramifications suffisantes à l'intérieur des terres, contrairement à leurs principales homologues européennes ».

La desserte par voie fluviale du port du Havre ne représente que 9% contre 30% et 32% respectivement pour les ports de Rotterdam et d'Anvers. La desserte ferroviaire représentait quelques 20% il y a une vingtaine d'années ; elle n'est plus aujourd'hui que de 5%, contre 11% et 8% respectivement pour les mêmes ports du Nord européen. Cela signifie, hélas, que 86% des conteneurs en provenance du Havre sont acheminés par la route, favorisant ainsi la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. Rappelons que 6 000 camions sont nécessaires pour acheminer les 12 000 boîtes d'un porte-conteneurs.

Plus spectaculaire est la vitesse moyenne du conteneur chargé sur un train, 6 kilomètres à l'heure ! Autre singularité, nous rapporte Christian Buchet : « le trajet entre Anvers, Rotterdam ou Hambourg jusqu'à Paris, et à plus forte raison jusqu'au sud de la France est plus coûteux que celui pour aller de Shanghai à ces trois ports par lesquels passent les deux tiers de nos importations et exportations » !

On comprend qu'à l'évocation de ce triste constat « il soit impossible pour nos entreprises d'être compétitives par rapport à nos voisins du Nord irrigués par la dynamique maritime ».

Les enjeux des ports français

Pour autant, les ports disposent d'atouts stratégiques majeurs, qui leur permettent des objectifs ambitieux. Ainsi les ports du Havre et de Rouen occupent une place privilégiée pour alimenter la région francilienne. Les ports normands pourraient également alimenter le centre de l'Europe, à condition de disposer d'une desserte ferroviaire et fluviale performante. Une marchandise débarquée au Havre par un porte-conteneurs pourrait en théorie atteindre l'Allemagne par voie de chemin de fer ou par voie fluviale avant même que ce navire n'atteigne le port de Hambourg.

De même le port de Marseille pourrait devenir le premier



port en Méditerranée pour les conteneurs grâce à ses nombreux avantages naturels et ses infrastructures :

- quais en eau profonde et d'accès facile ;
- sous-emploi des réserves foncières (80% du terrain n'est pas utilisé à Fos, dont la surface avoisine 10 000 hectares, soit la superficie de Paris) ;
- conditions climatiques favorables (pas de marée ni de brume comme dans les ports du Nord) ;
- accès direct vers Lyon et le centre de l'Europe via l'axe rhodanien, épargnant 5 jours de navigation par rapport aux ports du Nord européen.

Après la réforme, les ports ont élaboré des «projets stratégiques» portant notamment sur les dessertes terrestres et la logistique. Mais pour que la réforme produise ses effets, il faut que la liaison avec l'hinterland se développe, et que les entreprises puissent s'implanter.

La question des **dessertes de l'hinterland** est un enjeu stratégique pour la compétitivité de nos ports dans un contexte de plus en plus concurrentiel. De leurs qualités dépendra le choix des escales pour les armateurs. « La bataille de la mer se joue à terre » : l'aménagement de l'hinterland est la condition du renouveau pour les ports français. La massification de la desserte ferroviaire et fluviale est à la fois un enjeu économique et écologique pour les ports français. Un convoi fluvial peut traiter 352 conteneurs entre le Havre et Paris, contre 80 pour un train et 2 pour un poids lourd.

Il est impératif d'encourager le transport fluvial, en améliorant le transport par voie d'eau, extrêmement lent, et améliorer la rentabilité de ce transport. Comme le préconise Christian Buchet, au Havre il est indispensable de relier à la Seine les installations de Port 2000. Aujourd'hui, pour être acheminé par le fleuve, un conteneur doit être transbordé par une navette ferroviaire jusqu'au terminal fluvial pour y être chargé sur une barge, soit une trentaine d'heures pour atteindre Rouen. Or le projet d'une écluse fluviale a été abandonné en raison de son coût jugé prohibitif (200 M€).

Il est de même impératif de construire une ligne à grande vitesse Paris-Le Havre, dont la création en libérant les lignes anciennes, permettrait de développer sur celles-ci le fret ferroviaire.

Il est également indispensable de revoir les corridors de fret prévus par le règlement européen de 2010. Les ports du Havre et de Dunkerque ni aucun autre port français ne se situent sur ces corridors, alors que Rotterdam relève de trois corridors et Anvers de deux.

Des recommandations pour développer durablement les activités logistiques et industrielles des ports

Les ports français connaissent des difficultés à mobiliser leur foncier pour réaliser les projets d'investissements en faveur de l'implantation de nouvelles activités. La difficulté d'implantation dans les zones industrialo-portuaires a été résumée par un

responsable d'entreprises en ces termes : «en France, c'est plus long, plus compliqué, plus coûteux, et cela présente plus d'aléas que dans les autres pays d'Europe». Le projet, pour l'investisseur, «reste une aventure, hors du temps, parsemée d'embûches, parfois imprévisibles, et donc souvent incompatible dans le contexte d'une économie mondialisée ».

A partir d'un constat sévère de projets nationaux ayant connu des difficultés, et d'un benchmark européen, notamment au Royaume-Uni, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne, les auteurs du rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, et du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies livrent une série de mesures de simplification permettant d'améliorer la gestion de l'espace foncier portuaire soumis à « un corpus hétérogène et complexe ».

Parmi les 22 recommandations du rapport, la première, jugée primordiale, vise à mieux coordonner les services de l'État, «face à une législation et une organisation administrative et territoriale complexes». A ce sujet, les rapporteurs proposent la «fusion des comités et conseils scientifiques au sein d'un conseil scientifique unique» et «la mise en place de réunions périodiques à différents échelons entre les ports et les services déconcentrés de l'État».

«La réduction des délais et des aléas, et donc des coûts, lors de l'instruction des dossiers», est la seconde priorité du rapport, faisant le constat que les délais et les aléas handicapent autant que les coûts l'attractivité des zones industrialo-portuaires.

Les rapporteurs suggèrent aussi d'expérimenter «un dispositif d'Autorisation d'opérations complexes (AOC)» consistant à «regrouper dans un processus décisionnel intégré l'ensemble des autorisations et procédures concernant l'environnement et l'urbanisme». Il serait néanmoins long et fastidieux de passer en revue chaque recommandation, dont la finalité est de rattraper le retard des ports français sur leurs concurrents.

Les rapporteurs concluent leur exposé par une note d'optimisme. Ils affirment, qu'au vu du succès des actions engagées, par exemple, à Tanger, Rotterdam ou Anvers, « la concrétisation du potentiel économique des ports est réalisable ». Les opportunités que cela représente peuvent changer la situation de bassins d'emploi en grande difficulté, à l'exemple de Marseille ou de Dunkerque dans une moindre mesure. Aussi pour que ce potentiel se concrétise, tout en accordant une priorité égale à l'environnement et à la sécurité, la principale recommandation des rapporteurs est-elle «de mettre en place une coordination des bonnes volontés que ces projets mobilisent dans l'administration d'État, dans les ports et au sein des collectivités locales, et de s'assurer que la cohérence locale ainsi obtenue se décline dans

les contacts indispensables avec la Communauté Européenne.» Pour cela, les Grands ports maritimes devront encore poursuivre et développer leurs compétences et leur savoir-faire en matière d'aménagement et de prise en compte de l'environnement dans leurs projets.

Pour autant, ajoutent les rapporteurs, il est nécessaire d'accélérer et de parfaire la démarche par un «engagement fort de l'État» à travers «une instruction ministérielle, consacrée exclusivement au développement portuaire».

René TYL
membre de l'AFCAN

1. Christian Buchet : «Cap sur l'avenir !». (voir infra bibliographie). Christian Buchet est docteur en histoire, membre de l'Académie de marine, directeur scientifique du programme Océanides.
2. Jean-Marc Lacave et Gérard Patey, (voir infra bibliographie).
3. Cette loi avait établi la carte de docker professionnel, institué une priorité d'embauche pour ses titulaires et créé un bureau central de la main d'œuvre (BCMO) dans chaque port.
4. Grève en 1969, conflit de 1971, désordres en 77 et 78, grève en 79...
5. Citation de Jacques Dupuydauby, président du Conseil national des communautés portuaires, 1995.
6. Le cas de la zone de Moulineaux du port de Rouen, consistant à aménager sur un ancien site de dépôt de matériaux de dragage une zone dédiée à des entrepôts logistiques portuaires, montre un projet dont l'instruction aura duré plus de dix ans.
7. Réalisation récente du port de Tanger, projet Maasvlakte doublant la capacité du port de Rotterdam, projet de conquête de la rive gauche de la Meuse conduisant à l'accroissement du port d'Anvers.

BIBLIOGRAPHIE

- Beaudoin (Thierry) et Collin (Michèle) (dir.), *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Caen, Paradigme, 1991
 - Buchet (Christian), *Cap sur l'avenir ! A contre-courant, les raisons d'être optimistes*, Editions du Moment, 2014
 - Huchet (Jean-Philippe), *Les pendules à l'heure*, Marines éditions, 2005
 - Roussel (Michel), *La France maritime ou Narcisse et Cassandre*, Le Sémaphore, 2000
- Rapports
- Dujardin (Bernard), *Une structure de gouvernement pour la mer : mission de réflexion et de proposition : rapport à M. le Premier ministre*, 14 juillet 1995
 - Dupuydauby (Jacques), *Une volonté portuaire pour une ambition maritime : rapport sur la filière portuaire remis à Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports*, 30 septembre 1995
 - Cour des comptes, *Rapport sur la gestion du domaine portuaire et des zones industrielles portuaires, exercices 1985 à 1995 – La politique portuaire française, rapport public particulier, octobre 1999 – Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action, rapport public thématique*, juillet 2006
 - Inspection générale des Finances, Conseil général des Ponts et Chaussées, *Rapport sur la modernisation des ports autonomes*, juillet 2007
 - Conseil général de l'environnement et du développement durable, et Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies, *La mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités logistiques et industrielles*, octobre 2013.

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS, FÉVRIER - AVRIL 2014

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

SÛRETÉ RADIOLOGIQUE EN CORÉE DU SUD.

Début janvier, la Corée du Sud a fait part d'inquiétudes sur le rejet d'eaux de ballast prises au voisinage de la centrale nucléaire de Fukushima Daiichi (endommagée en mars 2011). Il a été signalé qu'il avait été impossible de confiner complètement les eaux contaminées. La règle est donc que les navires ayant ballasté dans les ports de Hachinohe, Ishinomaki, Sendai, Soma, Onahama et Hitachi, ainsi que dans un rayon de 50 milles de la centrale sont interdits d'escale, sauf à avoir changé leur eau de ballast par pompage de trois fois la capacité et débordement. Une déclaration doit être faite en avance, en plus de la tenue du journal.



Canal de Panama.

Le groupe Sacyr (espagnol), principal intervenant du consortium (GUPC) chargé de la construction, ayant menacé de cesser le travail de construction des écluses du nouveau canal, (le contentieux se monte maintenant à 1,6 milliard USD), l'autorité du canal refuse de reconnaître une quelconque responsabilité dans des études géologiques prétendues fausses, et veut faire valoir une clause d'arbitrage. Elle fait appel aux gouvernements italien et espagnol. Malgré des négociations, le 5 février, le consortium a encore confirmé l'arrêt du travail en cours dans les écluses. Le 20 février le travail a repris mais sans garantie de finition.



Discordances EPA-USCG (suite).

Début janvier, on indique que la CSA (Canadian Shipowners Association) a demandé à la justice US d'ordonner à l'EPA (Environment Protection Agency) de repousser les dates d'application de ses règles pour les eaux de ballast. Ces règles, normalement en vigueur depuis le 1er janvier sont considérées comme impossibles pour les navires montant sur les Grands Lacs (les navires US des Lacs sont exemptés). La CSA demande, au moins, que la règle soit alignée sur celle publiée par les USCG qui prévoit une entrée en vigueur au fur et à mesure que des technologies certifiées seront disponibles. La voie du St-Laurent ne doit pas rouvrir avant fin mars, ce qui laisse peu de temps pour «y voir clair».



Évolution du transport frigo.

Mi-janvier, le consultant néerlandais Dynamar a publié un rapport sur le transport reefer en 2013. Il indique que les navires conventionnels diminuent de 50% pour arriver à 320 unités (100 millions cubic feet). Cela en faveur du transport par conteneurs. Le passage du vrac ou palettisé vers les conteneurs apporte des économies, moins d'opérations de pointage et une grande souplesse de livraison, même pour de petites quantités. Toutes les compagnies (Uniban, Chiquita, GF group, Africa express line, Ecuadorian line....) évoluent vers le conteneur. Chiquita annonce une économie de 12 millions USD en 2013 par le procédé. Le nombre de navires sur les trafics frigo N/S est passé de 46 à 780 en 2013, avec une capacité moyenne de 4 000 evp (le maximum signalé est un PC 9 800 evp avec 2 100 prises frigo).



Un cas de pollution biologique.

En janvier on a signalé des vaches mortes échouées au Danemark et en Suède. L'Abou Karim IV (pavillon libanais) est le navire suspecté, pour avoir jeté à la mer 14 carcasses de vaches mortes en Baltique, après avoir quitté le canal de Kiel, le 27 décembre, en route vers Ust Luga. Le jet à la mer d'animaux morts est autorisé au large, mais pas en zone spéciale comme la Baltique. Les oreilles avaient été coupées (marques?) et les panses crevées (pour les faire couler?), les pattes arrière liées (pour les prendre à la grue?). Le 12 janvier, le navire a été signalé, encore en Baltique, en retour vers Beyrouth. On pense qu'il va être retenu à Kiel pour enquête.



Embarcations de sauvetage.

On sait qu'en janvier 2013, l'OMI (MSC 1/1392) a demandé le remplacement, avant 2019, des systèmes non «conformes» de largage des embarcations. Dans l'intervalle, de telles embarcations doivent être munies de FPD (Fall preventers devices), prévus pour parer à des largages intempestifs de l'embarcation en pendant, consistant en un second système de suspension. Mais, il s'avère que les FPD sont controversés, sans aucun agrément ou consensus sur leur fabrication ou installation et la circulaire MSC1/1327 n'apporte aucune clarification.



Controverses au sujet des VDR.

Depuis 2002, date de début de la mise en place obligatoire, les discussions n'ont pas cessé sur les VDR (voyage data recorder) puis sur la version simplifiée (S-VDR) chez les fabricants. Une des règles la plus incompréhensible est que l'appareil devrait être fixé et non libérable et flottant. Cela semble n'avoir pas grand sens, atteindre des navires coulés peut parfois être impossible et rend ainsi caduque la principale raison de l'installation de ces appareils.



Arnaques.

Mi-janvier, le UK P&I Club indique avoir reçu plusieurs signalements d'arnaques à l'affrètement (au moins 20 cas depuis un an et demi). Le procédé est le suivant. Il a toujours émané de Turquie, où les fraudeurs se font passer pour des courtiers ou des agents portuaires proposant une cargaison à des armateurs ayant des navires momentanément inoccupés (cargaison, le plus souvent, de ciment ou de phosphate). Les conditions sont l'utilisation d'un agent désigné et la clause «Liner up» (frais portuaires et stevedores owner's account), l'avance de l'escale est payée et le compte immédiatement vidé. A l'arrivée au port, le navire s'aperçoit qu'il n'y a pas de cargaison, que l'agent ni personne n'est au courant. Les contacts antérieurs sont tous très bons, utilisant des noms de compagnies ou d'agents connus, avec même des contacts téléphoniques détournés. L'enquête est toujours en cours.



USCG: usage de marijuana.

Mi-janvier, les USCG ont rappelé la prohibition totale de la marijuana pour les marins employés dans des postes sensibles pour la sécurité. On sait que, pour les USCG, tout marin est censé avoir un poste sensible. Il est bien précisé que l'usage «médical» est également interdit, et que tout contrôle «positif» sera traité selon la règle fédérale du ministère des Transports pour les drogues du tableau n°1.



Brittany Ferries commande un navire LNG.

Aboutissement d'une étude commencée en octobre 2010, la commande auprès de STX France est indiquée comme celle d'un des plus grands navires LNG (L=210m, l=31m, 2400 passagers, 80 camions ou 40 camions et 650 voitures). La livraison est prévue fin 2016. Le navire est prévu dual fuel mais principalement LNG. La compagnie prévoit une transformation de trois navires pour emploi du LNG, et l'installation de scrubbers sur trois autres. Brittany Ferries a toujours été très critique sur l'utilisation des fuels désoufrés à 0,1% (en Europe du Nord le 1er janvier 2015), indiquant que cela entraînerait l'arrêt de certaines exploitations.



Exploitation avec le LNG.

Il a été donné quelques indications lors d'un colloque à Singapour, mi-janvier. L'exploitation au LNG est bien engagée en Europe (45 navires opérant en Norvège et Baltique). Un petit approvisionnement (remorqueur) a eu lieu par camion à Zeebrugge. Une première installation d'approvisionnement est en construction aux USA et sera prête cette année (Port Fourchon, Louisiane). Mais il y a toujours un manque d'infrastructures en Asie, bien que Singapour espère être prêt en 2015. Des compagnies font des commandes importantes, par ex., UASC a commandé 10 PC 18 000 evp et 10 PC 14 000 evp prêts pour le LNG.

Par ailleurs, aux USA, des commentateurs s'inquiètent de la rapidité de l'évolution que ni les sociétés de classification ni les États ni l'OMI ne suivent pas vraiment. Des écoles se préoccupent de la formation nécessaire, et, à la limite, redoutent des impossibilités d'embarquement pour certaines fonctions par manque d'une formation dont personne ne connaît vraiment le contenu.



«Bonnes intentions».

Un colloque a eu lieu, fin novembre, organisé par Inchcape Shipping et IHS, avec des représentants de diverses compagnies. Il a surtout été abordé la compréhension du rôle et de la fonction

du capitaine. Un manque, devenant préoccupant par ses conséquences, de cadres connaissant le métier réel, associé à un manque d'anciens marins à terre, entraîne des erreurs préjudiciables, des incompréhensions, des demandes multiples et redondantes inappropriées qui ne font qu'ajouter au travail du capitaine déjà très important au point de vue «paperasse». Cela est sensible même chez les assureurs ou les P&I. Un délégué annonce que sur 200 cadres, seulement deux ont navigué ce qui se traduit par 200 emails (env., quotidiens) demandant why, who, where: «for nothing». L'implication des capitaines est, en général, bonne et on ne doit pas oublier qu'il est (ce qu'on lui demande) le chef d'exploitation responsable d'une entreprise – le navire –, avec une vingtaine de salariés, dans des conditions variables (en escale aussi), «il est crucial qu'il ait du temps pour cela» et donc ne pas penser qu'il est 24/7 devant un écran pour répondre immédiatement à n'importe quoi. Cela est valable également pour les affrêteurs.



Test pour légionellose.

Mi-janvier, la compagnie écossaise Albagaia, a annoncé la disponibilité d'un test pour la légionellose spécialement destiné au shipping. Parmi plusieurs types de maladie, la légionellose pulmonaire sérogroupe 1 (LpSG1) peut causer des maladies sévères et même la mort. Les navires impliqués peuvent être retenus au port, en attendant le résultat de tests qui peuvent prendre jusqu'à deux semaines. Le nouveau test est annoncé donner des résultats fiables en 25 minutes, sans personnel spécialement formé. Plusieurs types de tests sont disponibles adaptés aux douches, tuyaux et également bio films dans les capacités ou les spas.



Toujours plus.

China Shipping Container Line confirme la capacité des 5 PC commandés chez Hyundai: 19 000 evp, L= 400m, l= 58,6m, creux= 30,5m, dont le premier est livrable en novembre. Une propulsion de 77 200 bhp, réglée selon des techniques «modernes» pour réduire la consommation, le bruit et les vibrations. Le système de traitement des eaux de ballast (filtre et UV) est prévu pour 3 000 t/h.



Judiciarisation aux USA, un exemple (!).

Fin janvier, une plainte contre Carnival Cruises a été rejetée à Charleston. La plainte venait d'une ligue de conservation du littoral et «autres» accusant Carnival de rejets illégaux et surtout de ne pas être conforme, en escale, au plan d'urbanisme qui interdit des constructions de plus de 18,3m. Le jugement indique que toute personne souffre du trafic, bruit ou obstructions de vue et que les plaignants ne justifiaient pas de nuisances personnelles. Le port se félicite de ce jugement.



Maritime Maisie.

A la suite d'un abordage en mer du Japon, le 29 décembre, le Maritime Maisie (chimiquier 44 404 tpl) a subi des avaries importantes et un incendie. L'incendie a été maîtrisé et l'équipage évacué. Il avait environ 29 000 t de paraxylène, styrène et acrylonitrile. Aucun port, en Corée ou Japon, n'a accepté de le recevoir. Alors qu'il est urgent de transférer la cargaison restante (estimée à environ 25 000 t) et les soutes. En février, le navire est toujours en mer, avec six remorqueurs japonais. De nombreux armateurs et sauveteurs s'insurgent contre cette situation de refus de place de refuge, insistant sur le fait qu'il n'y a même pas eu d'essai d'évaluation de la situation et de l'état du navire par une administration. Cela s'ajoute à la «shame list»: Stolt Valdor, MSC Flaminia.... Le 18 février, la coque étant endommagée, le Lloyd's Register met officiellement en garde sur une possible casse du navire par mauvais temps ou au cours d'un remorquage prolongé. Un naufrage entraînerait une contamination grave.



Précisions sur les navires bloqués en Antarctique en décembre.

Le MV Akademik Shokalskiy et le Xue Long, bloqués par les glaces, avaient envoyé des messages demandant assistance. En fait, on apprend que la situation était plus grave qu'une simple immobilisation par un pack épais. Des icebergs importants étaient en dérive dans le voisinage. A cause de la masse immergée ils sont entraînés par le courant et se déplacent dans le pack, la glace se reformant derrière eux, ce qui n'est pas le cas des navires immobilisés. Un iceberg s'approchait de l'A. Shokalskiy et s'est trouvé à 0,2 mille commençant à repousser le navire, cause de la détresse. Pour la même raison, le Xue Long a envisagé l'abandon (qui n'a pas été nécessaire). Les navires ont pu être dégagés. Le cpt. Doyle (brise-glace australien) critique le fait que des passagers de l'A. Shokalskiy s'étaient trop éloignés du navire et n'ont pas pu le rallier à temps pour que le navire puisse encore se dégager.



Agrément EMSA de la formation aux Philippines.

Début février, un sénateur philippin s'est inquiété des réticences de l'UE (EMSA) pour l'agrément des formations STCW. Le dernier audit n'était pas bon pour plusieurs écoles. Un rapport a été élaboré, communiqué aux autorités des Philippines, avant finalisation. Le sénateur demande une action urgente, un refus de l'agrément entraînerait la suppression de 80 000 emplois, pouvant aller jusqu'à 300 000 si plusieurs autres pays suivent la décision EMSA. Un éventuel rejet EMSA serait à confirmer par les États de l'Union.

Par ailleurs, on signale un effort très important (17 millions USD) d'investissement dans la formation d'officiers à Singapour accompagné d'une campagne de recrutement (résidents permanents). Actuellement, sur 20 000 officiers pour plus de 4 200 navires, pavillon Singapour, seulement 1 605 sont singapouriens.



Pollution corrosive.

Le P&I club Gard signale plusieurs plaintes pour des corrosions très importantes après escales dans des ports et rivières du Vietnam (près de la Thi Vai river en particulier): décoloration de la peinture de coque, corrosion ayant parfois diminué jusqu'à 40% des épaisseurs de tôle. Cela n'est possible qu'avec une réaction d'électrolyse. Après des analyses, on pense qu'une pollution très importante en matières organiques, a généré un potentiel électrique dans des «strates» d'eau salée et douce (constaté à Go Dau).



MOL Comfort (suite).

Le Mol Comfort (PC 8 110 evp) a fait naufrage en océan Indien, le 17 juin 2013. Cassé en deux, les deux parties ont coulé. Les investigations ont indiqué une fracture dans les fonds à l'origine du naufrage (enquête toujours en cours). Devant le coût des travaux nécessaires pour renforcer la coque des six sister ships sur lesquels des déformations légères ont été constatées dans les fonds (navires récents), la compagnie attaque en justice le chantier Mitsubishi Heavy Industries.



Tempêtes

Lors des tempêtes de début d'année, on a signalé plusieurs pertes de conteneurs. Une perte très importante signalée est celle du Svendborg Maersk (7 200 evp) dans le golfe de Gascogne, la semaine du 14 février: au moins 300 conteneurs (peut-être jusqu'à 520) perdus (la précision donnée ensuite sera 517).



Quelques chiffres.

En 2013, les commandes de construction de navires ont atteint un niveau important. On fait des comparaisons avec 2009 qui avait été une année «basse». En 2013, il a été commandé 2 958 navires (à comparer avec 2010: 1 905, ou 2009: 665). Le tout pour une valeur estimée à plus de 131 milliards USD, avec une augmentation de 212% à l'année pour les vraquiers, et 101% pour les gaziers, à la suite de l'augmentation des exportations US. Les porte-conteneurs post-panamax 320 unités (contre 92 en 2012, ou 27 en 2009), ce qui réactive les préoccupations sur les surcapacités. Les ventes ont été aussi actives: 1 490 unités dont 500 vraquiers.

Ancre flottante mobile.

Mi-février, la Norvège annonce avoir commandé deux équipements «ship arrestor» à Miko Marine AS lequel dirige un consortium de huit organisations Européennes subventionné par l'UE. La Norvège indique ainsi améliorer la protection de ses côtes. Ce système consiste en une ancre flottante transportable par hélicoptère, pour mise en place sur un navire abandonné et dérivant vers la côte, afin d'augmenter le temps disponible pour une intervention. La manœuvre consiste à mettre en place une boucle sur un treuil ou un bollard du gaillard, puis allonger un câble avec un dispositif qui se déploie comme un parachute (fabricant Coppins Sea Anchors, Nouvelle-Zélande). Le but est d'orienter le navire dans le vent, diminuer le roulis et ralentir fortement la dérive, la prise de remorque est ensuite facilitée avec ce câble. Les deux premiers appareils seront stockés à Hammerfest et près de Bergen. Des essais ont montré qu'une ancre flottante de 30m de diamètre a orienté un pétrolier de 100 000 t dans le vent en diminuant de moitié sa vitesse de dérive. On espère que les résultats seront encore meilleurs avec un paquebot. La Norvège espère ainsi éviter des accidents comme le cas du Fjord Champion (incendie, abandon, échouement), combiné avec l'éloignement à 30 milles du trafic pétrolier.



Un courtier s'inquiète de l'abondance des commandes de VLGC.

Dans son rapport annuel, le courtier norvégien Joachim Grieg and C°, note des commandes (trop?) importantes de (grands) transports de gaz: 50 VLGC ont été commandés ces dernières années, en prévision de la production de gaz de schiste aux USA, mais il y a encore 60 navires en commande, commandes qui sont parfois accompagnées d'options. L'exportation des USA est passée en 3 ans de 38 à plus de 100 M barils, avec la révolution du gaz de schiste, le rendant compétitif par rapport au gaz du Moyen-Orient. Compte tenu des investissements importants nécessaires pour créer des installations d'approvisionnement et de distribution, ils ne seront construits qu'en cas de baisse des prix, et à part la stratégie risquée de la Chine qui investit dans des installations de déshydrogénation pour une production de propylène, il n'y a aucune certitude sur le moyen ou long terme. Par ailleurs le Lloyd's, ayant fait des simulations, ne croit pas à une augmentation significative du nombre de navires, pur combustible LPG, au long-cours, sauf diminution d'au moins 25% des prix. Il indique que cela devrait rester limité à des ferries, ou similaires, restant souvent en zone SECA. Les armateurs long-cours voulant s'équiper devraient impérativement rester sur des dual-fuel. L'emploi des fuels lourds continuera à augmenter.



Gaz de schiste, controverses sur le transport des SGEWW aux USA.

Ce n'est pas maritime mais les USCG interviennent. SGEWW: Shale gas extraction wastewater. Les quantités importantes d'eau polluée recueillies après fracturation hydraulique, pour exploitation du gaz de schiste, doivent être traitées dans des centres en Louisiane, Texas et Ohio. Ces SGEWW sont transportées par la route ou le rail. Des pressions demandent l'autorisation de transport par barges en rivière, pour le moment interdit à cause de la composition complexe de ces eaux. Une lettre d'intention des USCG indique étudier la question. Des règles, contrôles et agréments (et archivages) multiples sont déjà envisagés. Plusieurs organisations, y compris officielles, y sont opposées, mais on pense qu'une autorisation sera donnée cette année.



Le travail reprend au canal de Panama.

Mi-mars, il a été officialisé un compromis intervenu fin février entre le GUPC (consortium construisant les écluses) et l'ACP (Panama Canal Authority). Les écluses devraient être terminées fin 2015, les portes livrées (d'Italie) fin 2014, le paiement du cash nécessaire est garanti jusqu'à la finition. La mise en service est maintenant prévue le 1er semestre 2016.



Droits de port selon l'indice ESI.

Après plusieurs ports de moindre importance en Extrême-Orient, le port de Busan indique une réduction de 15% des droits de port pour les navires ayant un score de 31 ou plus à l'ESI (Environmental Ship Index). L'ESI est calculé principalement avec les taux de NOx, SOx et CO2 rejetés.



Remise en service de la plus grande drague.

Début mars, la drague de Boskalis TSHD Fairway, auparavant WD Fairway, la plus importante au monde est réparée à Singapour, pour remise en service, après être restée échouée près de six ans. Elle avait été abordée par le MSC Joanna (PC 9 200 evp) en mars 2007, à Tianjin (Chine), et avait due être échouée volontairement, sur un banc de sable, après séparation des deux navires (un jour et demi après l'abordage).



Le LR et le UK P&I publient une nouvelle application.

La nouvelle application, gratuite et disponible pour iPhone, iPad et Android permet aux équipages de contrôler leur conformité aux règles, par l'intermédiaire de check-lists ISM et ISPS, elle met à jour également une application plus ancienne se rapportant à la MLC 2006. Cette application doit permettre aux équipages et directions de contrôler la conformité des opérations, l'accomplissement complet des tests et l'envoi des comptes rendus par mail. Avec l'usage de cette application, ces compagnies insistent sur le moindre risque de détention pour infraction à des règles finalement complexes, indiquant rapidement au capitaine ce qui a été fait et ce qui reste à faire.



Rapports UE-Philippines (suite).

A la suite des menaces de non approbation de certaines formations aux Philippines, l'UE a entamé des discussions à l'OMI. La non-approbation est toujours envisagée, mais la Commission aimerait une intervention de l'OMI, au cours d'un prochain Safety Committee, peut-être en octobre. La Commission reconnaît les efforts de l'administration philippine, mais indique encore des déficiences. D'autre part, vu le nombre de marins Philippines, un règlement international de la question par l'OMI serait préférable à un Européen seul.



Avertissements, détroit de Singapour.

Compte tenu des nombreux travaux en cours et malgré des avis d'informations, de nombreux abordages ou "near-miss" et des «sur-abordages» ont eu lieu ces derniers temps dans le détroit (certains ayant entraîné des pollutions), de nouveaux avertissements ont été émis par Singapour. Des enquêtes mettent en cause de mauvaises applications des règlements et des effectifs insuffisants ou inappropriés en passerelle. En dehors de recommandations basiques sur la veille, un effectif suffisant et adéquat en passerelle, on insiste sur la connaissance de renseignements à jour, sur le fait que des accords VHF verbaux contraires à Colreg doivent absolument être évités. Des commentaires demandent de se méfier d'une surinformation inutile et/ou distrayante due à de multiples appareils ou renvois d'informations à la passerelle.



La règle sur les services portuaires en UE ne passe toujours pas.

Le projet de règle pour les services portuaires en UE n'a pas été approuvé à temps pour une adoption avant les prochaines élections. Le passage prévu au parlement, semaine du 17 mars, a été annulé faute d'accord de la Commission sur le projet. Malgré des efforts de dernier moment de certains délégués par des corrections, le projet (présenté en mai 2013) ne passera pas, pour la troisième fois depuis 2003. Des armateurs ont regretté que des restrictions dans la manutention ou le service des passagers aient été exclues du texte, et l'association des ports se plaignait que le texte limite la liberté de fixation des taxes en fonction de stratégies commerciales, tout en augmentant leurs charges administratives.



Indonésie, un manning agent au tribunal.

Plusieurs incidents et saisies de bateaux de pêche (pour diverses infractions), suivies immédiatement par l'abandon des équipages, avec des retards importants de paiement sont survenus principalement en Afrique du Sud. Tous ces bateaux de pavillon indonésien, étaient armés par des manning agents. Certains ont indiqué avoir réglé leur problème, mais l'un d'entre eux (PT

Karlwei Global) a été traduit en justice, avec audition de 163 marins (travail de l'ordre de 140 h/semaine, même malade, morts immédiatement jetés en mer, paiement absent pour diverses raisons...). C'est le premier cas de traitement en justice d'un manning agent en Indonésie.



Venise et les paquebots (suite).

A cause des inconvénients engendrés par le passage de grands paquebots dans les canaux de San Marco et Giudecca, et leurs escales simultanées (inconvenients importants soulignés par la ville), le gouvernement avait ordonné des limitations en novembre 2013. Sur demande du terminal de croisières, d'un fournisseur de services et des remorqueurs, un tribunal vient d'annuler ces restrictions pour non-désignation de routes de substitution et de non-étude d'impact des nouvelles mesures. Pour les quelques mois à venir, cette décision sera sans effet, les compagnies ayant adapté leurs programmes aux restrictions. Mais une route alternative ne sera disponible qu'en 2016.



Inde, la société de classification IR propose un traitement des eaux de ballast à terre.

Le 20 mars, lors de la conférence sur les eaux de ballast de Singapour, il a été annoncé que l'IR Class avait mis au point et proposait un dispositif qui est une approche nouvelle du problème, surtout destiné aux navires au cabotage ou en trafic régional régulier, et éviterait aux armateurs un investissement important. Le système "BWT Boat" est un dispositif conforme à la réglementation pour le traitement des eaux de ballast, utilisé à terre avec un branchement sur le navire pour ballastage et déballastage. Le système peut être spécialement ajusté pour traiter l'eau locale. La société indique que, alors que l'on s'approche du nombre de ratifications nécessaires pour l'entrée en vigueur de la Convention, ce système pourrait être mis à disposition dans plusieurs ports.



Alliance P3, accords-refus.

Le 20 mars, la Commission Maritime Fédérale US (FMC) a donné son aval à l'alliance P3 (Maersk, CMA-CGM, MSC), considérant que cela ne réduira pas le service, ni n'augmentera les prix. Un des membres étant d'un avis différent (accord peut-être contraire à l'US Shipping Act), P3 devra collaborer à une surveillance par la Commission. La part de P3 est estimée à 42% du trafic Nord Europe-Asie, 50% Méditerranée-Asie, 24% transPacifique. Il est par ailleurs indiqué que les chargeurs auront à négocier avec chaque partenaire individuellement, l'alliance n'étant qu'opérationnelle. Le 24 mars, la Corée du Sud annonce qu'elle est opposée à laisser une telle alliance concurrencer les autres armateurs, et ajoute qu'elle se rapproche officiellement de la Chine (également opposée) pour une action commune.



Recrutement pour les navires LNG.

Lors d'un colloque en Corée du Sud, M. Charman CEO de Faststream, leader dans le recrutement dans la région, a déclaré que le recrutement d'officiers et/ou marins qualifiés pour ces navires, ainsi que des superintendants à terre, était un nouveau défi. Il indique que la politique de contrats courts va certainement évoluer vers des contrats plus pérennes. Les manning agents doivent déjà être bien conscients que, malgré des rotations plus courtes de ces navires, des salaires plus importants sont nécessaires pour attirer un personnel encore insuffisant. Faststream propose actuellement, par an, 113 500 USD pour un superintendant et 121 500 USD pour un chef mécanicien.



Deux OCQ seuls, dont le capitaine, fatigue, accident : armateur sanctionné.

Le 15 mars 2013 au soir, après un chargement de bois, le MV Danio a appareillé de Perth (Écosse) pour Gand (Belgique), le capitaine a quitté le quart à minuit, relevé par le Second, qui avait une conjonctivite due à une cargaison précédente, devant se soigner, il s'est assis pour mettre un collyre mais s'est endormi. Il a été réveillé quand le navire s'est échoué (environ 1h30 plus tard) près du phare de Farne Island (zone spéciale environnementale) ; le quart se faisait seul. La trace AIS montre une route sans déviation, les rochers touchés ont fait pivoter le navire qui s'est échoué sur toute sa longueur. Après avoir contacté l'armateur, le navire a tardé une heure pour prévenir les coast guards. Le navire a été dégagé le 28. Le 27 mars 2014, l'armateur (Cuxship management, Cuxhaven), après avoir plaidé coupable d'infraction aux règles maritimes britanniques, a été condamné à 60 000 GBP d'amende et près de 13 000 GBP d'indemnité. Le tribunal rappelle à tous les armateurs qu'ils doivent s'assurer que leurs navires sont suffisamment et correctement armés.



Simplifications, bonnes intentions.

La directive de l'U.E. N° 2010-65/UE avait prévu une simplification administrative pour les entrées (et sorties) dans les ports de l'Union, par la mise en place d'un guichet unique, d'une uniformisation complète des renseignements et des formats de transmission pour les renseignements demandés par les administrations nationales, transmission informatique unique par le capitaine ou une personne agréée, date butoir 1er juin 2015. Le gouvernement français a publié une ordonnance de transposition, mais qui ne crée rien: aucun guichet unique, aucun format harmonisé, aucune simplification. Malgré les cinq années de délai prévues, on sait ce qu'il en est actuellement. Un commentaire fait part de sa déception de voir que de multiples documents papier, de multiples formats différents, à remplir font encore le quotidien des navires escalant dans plusieurs ports de l'Union.



Un problème de langue aux conséquences importantes.

Peu après l'arrivée du MV Poavosa (pavillon Panama) à Taranaki (Nlle-Zélande), avec un chargement de blé, de la fumée sortant d'une cale a provoqué une alerte par précaution de cas d'incendie: arrêt des opérations, évacuation du personnel terrestre du port, arrêt du trafic routier. Puis, on s'est aperçu que l'incident venait d'une mauvaise compréhension entre le bord et les stevedores due à un problème de langue, aggravé par une mauvaise réaction. Il y avait un lot de phosphore d'aluminium, qu'une équipe spécialisée devait manipuler, le bord a compris qu'il devait l'enlever, et le produit a été mouillé (réaction avec fumée et transformation en un produit toxique). De l'eau a été encore ajoutée pendant la lutte contre le supposé incendie. Le navire a été inspecté puis détenu pour plusieurs défauts et déficiences de procédures de sécurité. Pratiquement aucun membre d'équipage ne parlait anglais, il n'y a pas eu d'intoxication.



Commentaire du Tokyo MoU.

Les déficiences constatées lors de PSC, sont souvent relatives à la propulsion ou aux auxiliaires. Aussi, les États parties au Tokyo MoU ont décidé une CIC (Concentrated Inspection Campaign) sur les machines de propulsion et auxiliaires, entre le 1er septembre et le 30 novembre 2013, spécialement pour les règles SOLAS chap. II-I. Au cours de cette période 8257 inspections ont été faites dont 6367 spécialement ciblées. Il y a eu 282 détentions dont 25% directement dues à la CIC. Le commentaire est que, malgré un résultat globalement satisfaisant, les 25% de détentions montrent que le sujet propulsion/auxiliaires reste à surveiller.



Automatisation dans les ports.

Début avril, lors d'un colloque, à Sydney, des commentaires enthousiastes ont été fait sur l'automatisation dans les ports; «Le travail revient de plus en plus cher... L'automatisation permet d'éviter des positions dangereuses». Bien que ces équipements soient principalement dans les ports où les salaires sont élevés, il y a trois projets d'automatisation poussée en Chine (ports où il est indiqué un manque de personnel). On indique une diminution des coûts de 40% et une augmentation de 10 à 20% de la productivité, avec une diminution non négligeable des émissions ou de l'éclairage, tout cela avec l'aide de l'intervention humaine qui reste indispensable dans tous les cas. Plusieurs intervenants ont indiqué une diminution importante des accidents ou blessures. En Australie, Brisbane indique un résultat de 75% de diminution des blessures et Sydney indique un projet de 350 mUSD à Port Botany.

Simulateurs.

On annonce la construction de simulateurs indiqués comme étant un progrès important par rapport à des appareils précédents. L'un à l'école de Glasgow, simulateur «complet» : navigation, e-navigation, machine, GMDSS, sécurité, cargaison liquide, positionnement dynamique. Un autre est annoncé en Nouvelle-Zélande avec plusieurs simulations de machines.



PIRATERIE

Enrica Lexie (suite).

Mi-janvier, trois ministres indiens ont autorisé la NIA (National Investigation Agency) à officialiser les inculpations contre les deux Italiens (militaires) impliqués (S. Girone et M. Latorre) dans la mort de deux Indiens le 15 février 2012. La règle en référence de l'inculpation prévoit la peine de mort (automatique si «coupable»), la NIA ayant déclaré qu'il n'y avait pas eu de tir d'avertissement ou d'avis avec haut-parleur. Il est rappelé que le MEA (Ministry of External Affairs) avait assuré l'Italie que ces hommes ne risquaient pas la peine de mort, assurance renouvelée pour assurer leur retour en Inde après leur court déplacement en Italie pour voter. Devant la réaction de l'Italie, l'inculpation prévue est devenue (février 2014) «terrorisme à la mer» (10 ans de prison), mais l'Italie fait toujours valoir leur qualité de militaires et qu'ils ne sont ni terroristes ni pirates. C. Ashton (UE) et Ban Ki-moon (ONU) ont montré leur préoccupation sur le délai de règlement du litige entre les deux États, et que des poursuites pour terrorisme risquent d'influer négativement sur l'ensemble de la lutte contre la piraterie. La précision de «deux États» est critiquée par l'Italie. On signale également des tensions entre le gouvernement central indien et l'État de Kerala. Pour élargir le cas, des juristes s'inquiètent parce que, s'il y a des recommandations OMI ou autres pour la piraterie, il n'y a pas vraiment de règles légales pour des incidents possibles, au large, entre navires marchands de pavillon différents avec des militaires à bord.

Le 24 mars, J. Ashe, président de l'Assemblée générale des Nations Unies, a confirmé, après une visite aux Indes et quelques déclarations contradictoires, la non-intervention de l'ONU sur la question, confirmant que le cas est strictement bilatéral entre l'Italie et l'Inde.

Par contraste, personne n'a été arrêté, ni identifié, pour des tirs de l'USNS Rappahannock, le 16 juillet 2012 au large de Dubaï, ayant entraîné un mort et trois blessés pêcheurs indiens



Quelques chiffres.

L'IMB indique que les attaques de pirates ont diminué globalement de 11% en 2013 (tout en indiquant qu'il semble que toutes les attaques ne soient pas signalées). Il a été rapporté 264 cas dont seulement 15 en secteur Somalie. Dans ces attaques, 300 personnes ont été prises en otages dont 21 blessées par balle ou arme blanche. Un total de 12 navires ont été capturés/détournés, 202 ont eu des pirates parvenus jusqu'à bord, 22 ont subi des tirs et au moins 29 attaques ont été repoussées. On a signalé des attaques avec du matériel assez lourd, y compris des explosifs et des burins de fort calibre sans doute destinés à attaquer des «citadelles». Les attaques augmentent rapidement en Afrique de l'Ouest, et s'étendent au large (une attaque a eu lieu sur un navire en attente à 55 milles au large). En Malaisie, il y a eu deux chimiquiers détournés avec 27 otages. Par ailleurs, on compte de nombreuses attaques, plus ou moins violentes, pour vols à de nombreux mouillages (Indonésie en particulier). Les attaques pour vol reprennent dans le détroit de Malacca.

On signale diverses condamnations.

Fin février, la Navfor signale 113 marins otages en Somalie.



Exemple du pétrolier Kerala.

En janvier, Dynacom Tankers (Grec) a signalé avoir perdu le contact, le 18, avec le Kerala (42 331 jb, équipage 27) au voisinage de l'Angola. Le cas s'est avéré curieux. L'Angola a rapidement indiqué que l'attaque était fautive, en fait un détournement du fait de l'équipage, et que ses eaux étaient absolument sûres. Cependant, on a signalé la présence d'un remorqueur identique à celui impliqué dans une attaque au Gabon en 2013. Le 28, le navire a été retrouvé au large du Nigéria, maquillé et avec plus de 12 000 t manquantes dans la cargaison, faisant route vers Téma sous le contrôle de l'équipage. Puis des renseignements de l'armateur et de l'administration du pavillon (Liberia) ont indiqué qu'il s'agissait bien d'une attaque extérieure, que les pirates avaient immédiatement coupé tout moyen de communication, maquillé les marques (y compris la cheminée) et transbordé la cargaison (en trois opérations). L'équipage avait été maltraité et battu, certains blessés, et ont été soignés à Téma. Mi-février, l'enquête n'avait pas donné grand résultat.



Règles pour les gardes armés.

En février, les travaux continuaient à l'OMI, pour l'élaboration de règles «full standard» pour les compagnies de sécurité, mais on indique un possible conflit avec les normes ISO (28007). Par ailleurs, la Commission Européenne demande l'élaboration d'un seul standard pour les États membres, un lobbying plus actif dans les instances internationales, et, au cas où un standard unique ne serait pas possible, des règles obligatoires pour indiquer ce qui est permis. Un travail législatif est en cours en France.



Une attaque sur la côte française.

Le Tiara, yacht de 49 m, a été attaqué au mouillage à quelques milles de la côte de Corse, en février, par quatre hommes armés. Prise du contenu (important) du coffre et rançonnement des neuf passagers (qui avaient payé 130 000 GBP pour une semaine). L'autorité française a indiqué qu'il n'y avait pas de blessé et que les attaques violentes dans la région étaient rares. Il est confirmé par des professionnels que le contenu du coffre, en liquide, est toujours important, en rapport avec le niveau de la clientèle.



Commentaire mauricien.

L. Rajmun, fait remarquer que son pays est certainement le plus touché par la continuation du danger de la piraterie, aussi bien à l'import qu'à l'export, compte tenu des frais de protection des navires. Par ailleurs, des commentateurs font état de préoccupations sur le retard pris par des procès de présumés pirates, par ex. celui de 12 hommes arrêtés, en 2013 accusés de l'attaque du MSC Jasmine, et cela malgré un accord (de 4,8 MEuros) entre l'UE et le gouvernement mauricien (juin 2011). Malgré la demande de l'ONU pour des tribunaux spécialisés en Somalie, le gouvernement fait valoir la grande expertise de ses magistrats sur le sujet.



Attaque d'un paquebot.

Le 1er mars, on signale l'attaque du Seabourn Spirit Bahamas (Croisières de luxe Carnival) avec plus de 600 personnes à bord, à 100 milles des côtes somaliennes, attaque menée avec deux embarcations armées de lance-grenades et d'armes automatiques. Les tirs ont occasionné un blessé léger et des dommages mineurs. L'attaque a échoué, il semble que des canons à son aient été utilisés.



Commentaire de L'ECSA (Association des armateurs de l'UE).

Le 5 mars, l'engagement de prolongation de la force Atalanta (jusqu'en 2016) a été formalisé entre la profession du shipping et M. Popowski (groupe de contact pour la piraterie au large de la Somalie, et Secrétaire général de l'EEAS (European External Action Service), mais est encore à approuver par le Conseil de l'UE. Le commentaire indique un but "zéro zéro": zéro otage,

zéro navire détourné par les pirates somaliens, en ajoutant, compte tenu du coût: "as effective as possible and see how to reach results by the best possible means". On attend de l'Europe une action similaire contre les attaques criminelles en Afrique de l'Ouest, des rencontres sont prévues avec les États côtiers (le 4e sommet est prévu les 2 et 3 avril).



Les attaques reprennent dans le détroit de Malacca.

En une semaine (6/10 mars), trois attaques ont été signalées, de nuit par des hommes équipés d'armes blanches. Il y a eu abandon de deux attaques sans dommage (après signal d'alarme), une a été suivie de vols. Aucun blessé à signaler.



Un pirate somalien annonce se "retirer".

Un chef pirate connu, Ise Yuluh, a communiqué, dans une interview à partir du Puntland, qu'il se retirait du "job" après huit ans, ayant gagné plusieurs millions USD en rançons de navires kidnappés. Dans cette interview, il demande à l'administration locale et, en général à la communauté internationale, de maintenant l'oublier. Il ajoute qu'il est prêt à encourager ses collaborateurs et d'autres jeunes à quitter ce "dirty business", demandant aux autorités du Puntland des créations d'emplois pour ceux qui abandonnent la piraterie. Ise Yuluh, avait failli être capturé, il ya quelques mois, mais avait pu s'échapper avec un compagnon.



Seaman Guard Ohio (suite).

Le 12 octobre, le Seaman Guard Ohio, navire base de la compagnie Advanfort, avait été saisi et son équipage arrêté aux Indes, sous l'accusation d'entrée dans les eaux territoriales avec des armes et d'avoir souté illégalement à la mer (le fournisseur avait également été arrêté). Le 26 mars, il a été fixé une caution (3 328 USD chacun, le paiement par la compagnie a été admis) avec obligation de pointer deux fois par jour pour 33 des 35 hommes d'équipage pour une libération. Restent emprisonnés le capitaine et le chef d'équipe de Advanfort. La défense fait valoir que le «passage inoffensif» n'est pas violé par un transport d'armes et que le navire ne faisait que fournir un service au trafic commercial, et que le cas de soutage en mer, en dehors des eaux territoriales, est un problème différent. Le cas démontre les difficultés des rapports entre autorités et gardes armés malgré les recommandations OMI.



L'UE définit des objectifs en Afrique de l'Ouest.

Lors d'un Conseil, le 17 mars, C. Ashton (Affaires étrangères UE) a défini une stratégie pour soutenir les Etats de l'Afrique de l'Ouest pour affronter les défis que posent l'insécurité maritime, et a défini un projet d'organisation d'actions pour 4 objectifs: forger un consensus sur l'ampleur de la menace et la combattre, aide aux États pour instaurer les institutions afin de garantir l'État de droit, contribuer au développement de l'économie, renforcer la coopération entre les États pour des actions transfrontalières.



L'ONU veut identifier les pêcheurs somaliens.

La FAO (Food and Agricultural Organisation) de l'ONU a mis en place un système d'identification destiné à permettre aux pêcheurs de se distinguer des pirates. Sur déclaration, fin mars, plus de 3 000 hommes ont été identifiés et recevront une carte avec indications biométriques. Ces données sont destinées à faciliter le travail des forces internationales.



Attaques hors océan Indien.

Fin mars, en mer Rouge, il a été signalé plusieurs « approches » suspectes avec plusieurs embarcations rapides, où, on voyait des échelles. Les approches ont été interrompues après des tirs de fusées et exhibition d'armes. Par ailleurs, les attaques dans le Sud Est Asiatique sont en augmentation, particulièrement au voisinage de l'Indonésie et du détroit de Malacca. L'assureur allemand Allianz s'en inquiète et demande une action plus nette des États côtiers avant que des bandes mieux organisées se mettent en place.



Nigéria: Ennuis avec des gardes armés.

Le 21 mars, deux hommes (de Port2Port West Africa), anciens des Royal Marines, ont été arrêtés, avec 10 Nigériens, par les Nigeria's Joint Task Forces (JTF). Ils sont accusés d'avoir tenté de corrompre un officier, les Nigériens ayant été accusés de tentative de vol sur un pipe. Ces deux hommes devaient assurer la sécurité de Crete (pétrolier libérien 40 553 tpl) que l'armateur (Nimex) indique comme ayant été attaqué auparavant, en indiquant que P2P est une des rares compagnies agréées pour opérer dans les eaux du Nigéria. Cette arrestation provoque de vigoureuses protestations de l'armateur et de SAMI (Security Association for the Maritime Industry).



Commentaires, Afrique de l'Ouest.

G. Noakes (BIMCO Chief maritime security officer) a rejeté les demandes d'établir un contrat pour la région (en adaptant celui publié pour l'océan Indien), expliquant que les forces armées locales sont seules habilitées à opérer dans les eaux territoriales, les gardes privés pouvant seulement être des «intermédiaires», mais, par contre, il est peut-être possible d'avoir des directives en liaison avec les assureurs, P&I ou États. Par ailleurs, P. Verhoeven (ECSA -Armateurs Européens) s'est plaint que les intérêts Européens avaient été largement sous-estimés. Lors d'un colloque (5 mars) à Bruxelles, il a été demandé des informations fiables sur la navigation dans la région, P. Hinchliffe (ICS) a répondu que tout était facilement accessible et s'est étonné de la demande.

Par ailleurs, on peut noter que de nombreux contrats d'affrètement prévoient maintenant la possibilité pour l'armateur de refuser une attente à un mouillage «dangereux», et d'en choisir un autre (même à plusieurs milles) et même de pouvoir déposer une notice of readiness dans ces conditions (à la condition de pouvoir rejoindre le port désigné à l'affrètement).



Commentaires, Sud Est Asiatique.

Début avril, à Singapour, un colloque a constaté une diminution des violences, grâce à une coopération régionale pour combattre ces attaques armées contre les navires, mais il est indiqué qu'il ne faut pas se relâcher, parce que des attaques moins violentes (dites cat. 2 ou 3) continuent. 80% de ces attaques ont lieu au mouillage, dont les 2/3 en Indonésie, les 20% restant ont lieu dans les détroits de Malacca ou de Singapour et dans le sud de la mer de Chine.

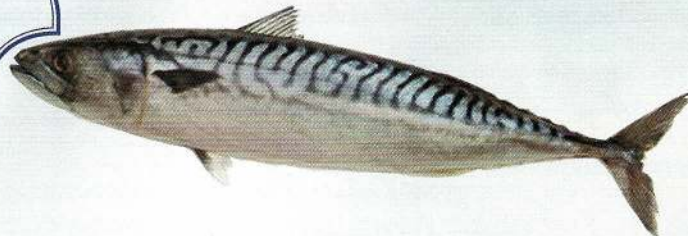


Lutte contre les organisations.

Le 7 avril, C. Gorrissen (Français, 28 ans) et S. Davis (Anglais, 57 ans) ont été tués par balles, à leur descente d'avion à Galkayo (Puntland) -en provenance d'Hargeisa, alors qu'ils se présentaient aux contrôles. Ces hommes étaient employés de l'ONU (Office of drugs and crimes) et spécialisés dans les enquêtes sur les mouvements illicites d'argent liés à la piraterie, ils avaient plusieurs fois travaillé en équipe, et étaient en liaison étroite avec le gouvernement et les milieux du shipping britannique. Le tireur n'est pas identifié.

En passant par la cambuse

Le maquereau



Ne croyez pas que je sois devenu un vieillard libidineux, ou que j'envisage une quelconque re-conversion à terre, non, je veux simplement vous parler de ce magnifique poisson d'argent rayé d'un bleu que la nature n'a pas l'habitude de proposer sur sa palette de couleurs.

Ce poisson a une pêche généralement comme toutes les pêches : l'on revient bredouille, ou alors, c'est la petite pêche d'un ou deux spécimens ou la pêche normale mais aussi la pêche véritablement miraculeuse où tous ces maquereaux se précipitent sur les hameçons appâtés ou pas, s'élançant en meutes dans les mailles du filet, au point que les pêcheurs professionnels se voient contraints de revenir au port en ayant lancé un appel à toutes les caisses disponibles en criée.

Pour le plaisancier, c'est l'euphorie vite atténuée par son épouse qui voit, malgré une large distribution aux voisins, une bonne corvée d'épluchage de poisson.

Le problème a été étudié depuis longtemps. Pour l'immédiat, on peut préparer le maquereau au four, à la poêle, sur le grill, à la plancha, au court bouillon, à la crème, à la moutarde ... mais ce qui est recherché dans ces moments difficiles d'abondance, c'est de faire durer cette abondance au-delà de la limite de garde du poisson.

Mais tout d'abord faites un léger tri, tous ceux qui font moins de 15 cm sont des lisettes, moins grasses et plus fines de saveur.

Dans une assiette, mélanger 2 cuillères à soupe de moutarde forte avec 4 cuillères à soupe de chapelure à laquelle vous aurez ajouté une herbe aromatique (estragon, persil...). Après avoir vidé les lisettes, salé poivré l'intérieur, bien séchées, les rouler dans le mélange moutarde, faire couler un peu de beurre fondu, passer sous le grill du four pendant 5 minutes, retourner, arroser encore un peu de beurre fondu, laisser cuire encore 4 minutes et servir avec quelques pommes de terre grenailles par exemple.

Lisettes et petits maquereaux de plus de 15cm

seront parfaits pour des conserves : étêter et vider les maquereaux, bien les essuyer, les mettre dans une cocotte, recouvrir de rondelles de carottes et d'oignons, sel, poivre, quelques clous de girofle, thym, une feuille de laurier, et couvrir de vin blanc, porter à ébullition et laisser frémir 4 minutes. Sortir les maquereaux et les ranger tête-bêche dans un bocal «Le Parfait», couvrir du court-bouillon de cuisson, et stériliser 2 heures à 100°. C'est beaucoup de travail, je préfère ne pas stériliser et me contenter d'une conservation de quelques jours.

Avec les plus gros maquereaux, vous pourrez en faire des «rillettes», les recettes sont variées, et certaines peuvent être congelées.

Par exemple, faites cuire quelques minutes 4 gros maquereaux au court-bouillon, en lever les filets en écartant la peau et toutes les arêtes, écraser la chair avec 2 cuillères à soupe de crème fraîche et 2 cuillères à soupe de moutarde qui peuvent être différentes (ancienne, à l'estragon...) ciseler de la ciboulette et l'ajouter aux rillettes, mettre au frigo, c'est bon pour manger une heure plus tard, ou alors mettre en bocal et congeler 3 mois au maximum.

Autre recette, toujours cuire et éplucher. Dans une casserole, faire revenir 3 échalotes et 3 gousses d'ail émincées, ajouter un jus de citron vert et une noix de beurre puis un bon verre de vin blanc. Quand le tout est bien chaud, ajouter les maquereaux émiettés et 200 g de saindoux, rectifier l'assaisonnement à votre goût, et mettre en pots. C'est prêt dès que c'est froid

Nous voici en 2014, je m'aperçois que cela va faire 20 ans que je squatte une page de notre revue, alors qu'il y a sûrement des collègues qui aimeraient bien y avoir une rubrique, tant de choses nous intéressent. Et puis cela me donnerait un peu de temps libre, par exemple pour aller à la pêche au maquereau !

Cdt Yves CHARLOT