

AFCAN

Informations



photo E. Guegueniat

N°104

Décembre 2014



SOMMAIRE

Editorial.....	P. 3
L'escale vue par les marins.....	P. 4
OMI : NCSR 1 1 ^{ère} session du Sous-comité.....	P. 6
OMI : MSC 93 - 93 ^{ème} session du Sous-comité.....	P. 9
Perte de conteneurs.....	P. 12
Lien entre le code ISM et l'application de la directive MLC 2006.....	P. 14
OMI : Participations AFCAN 2015.....	P. 16
IFSMA : 40 ^{ème} AG à Sandefjord en Norvège.....	P. 17
L'école de Navigation de Morlaix manque de moyens.....	P. 20
Le rôle du capitaine au XX ^{ème} siècle - Remarque.....	P. 20
Disparition de Tristan Vieljeux, une figure historique.....	P. 21
L'embarcation de sauvetage, un espace clos ?.....	P. 22
Termes en usage dans la marine marchande.....	P. 23
L'ambassadeur, la milice et les commandants.....	P. 24
Livre : «La vie d'abord» du commandant Rigolet.....	P. 25
Livre : «Lettres de marin».....	P. 25
Textes parus au journal officiel au 1 ^{er} semestre 2014.....	P. 26
Bien difficile le découpage des régions de France !.....	P. 26
Nouvelles, lettres et extraits.....	P. 27
En passant par la cambuse - Retrouvez Le pain perdu.....	P. 32

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

« *N'accuse point la mer à ton second naufrage* ». Voilà ce qu'écrivait au premier siècle avant Jésus Christ, Publius Syrus dans ses « Sentences ». Voilà qui est toujours d'actualité.

Nos « amis » pirates de la corne d'Afrique auraient disparu. C'est en tout cas ce qu'annoncent des militaires européens au retour de mission pour le compte d'Atalante.

Bien sûr il faut faire des économies. Ne plus envoyer de forces navales armées en serait une bien belle pour les pays en quête de réduction de déficit. C'en serait aussi une pour les armateurs qui n'auraient plus à déboursier pour avoir à leur bord des gardes armés. Ironie de l'histoire, cette nouvelle paraît le surlendemain du jour où enfin, les décrets d'application de la loi autorisant et réglementant l'emploi de gardes privés sont publiés au journal officiel.

Certes il y a moins de prises d'otages depuis un certain temps. Certes moins d'attaques repertoires. Mais encore combien d'approches, de tentatives avortées dès que la préparation du navire (les fameuses BMP) et la vue de gardes armés dissuadent d'éventuels pirates ? Quand on sait le travail administratif que cela représente pour le capitaine de déclarer une tentative d'approche, sans aller jusqu'aux tirs, comment ne pas être étonné que l'on puisse déterminer qu'il n'y a quasiment plus d'attaques voire de tentatives. Sans vouloir jouer les Cassandre, enlevons les marines militaires, enlevons les gardes armés, nul doute que la piraterie reflourira dans cette partie du monde.

Idem pour l'ENSM. On peut dire que la réforme de la (ou plutôt des) formation(s) délivrée(s) par l'ENSM est toujours en gestation. Une nouvelle réforme du concours d'entrée en filière ingénieur/capitaine est dans les tuyaux. Même si cette réforme doit être définitivement adoptée (après modifications ou amendements toujours possibles) vers la mi-décembre, soit quelques jours après cet éditorial, son résumé succinct ci-après nous fait poser des questions. Suppression des épreuves scientifiques (on prend à la place les notes du bac et/ou du dossier scolaire), résumé en français d'un texte anglais de 4/5 pages parlant du maritime, entretien de motivation (face à un professeur et un armateur). Soyons francs avec nous-mêmes, combien d'entre nous auraient intégré cette école avec un tel concours ? Comment à 18 ans aurions-nous su dire la passion d'un métier, d'un monde, que pour la plupart nous ne connaissions pas ?

Du groupe d'amis que nous étions à l'école, nous sommes 2 à avoir continué à naviguer, à avoir accédé au grade de capitaine. On peut être très motivé à 18 ans (et nous l'étions certainement à 99%), puis une rencontre, un événement fortuit peut éloigner de cette motivation. Auparavant, il y avait la possibilité de se reclasser dans le para-maritime. Mais désormais avec les formations para-maritimes qui devraient être délivrées par la même école, faudra-t-il déterminer à l'avance les rencontres à ne pas faire ?

Les élèves-officiers de l'année M1, l'ex 4^{ème} année embarquée, devraient avoir des devoirs à faire lors de leurs séjours à bord (enfin pour ceux qui en trouveront ...). A moins d'un mois de commencer cette année M1, rien n'est défini, que seront ces devoirs, sur quoi porteront-ils, tiendra-t-on compte du mode de navigation effectué par l'élève, du type de navire, sera-t-il demandé aux armateurs de prévoir des temps de travail réservés pour ces études (n'oublions pas que nous sommes contrôlés sur les heures de travail et de repos à bord), comment se feront les contacts entre élèves et professeurs/tuteurs ? Personne chez les intéressés (élèves, professeurs) ne sait.

A force de chercher la meilleure solution, celle qui satisfera à la fois la commission des titres de l'ingénieur, les professeurs et l'administration de l'ENSM, les employeurs, mais surtout les élèves et les officiers qui les verront arriver sur leurs navires, on finira certainement par la trouver. Soyons optimistes. Mais combien de jeunes officiers seront sacrifiés avant ?

Bonne année 2015 à tous, avec une pensée particulière aux capitaines en mer.
Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON
Président

PS : Ce numéro contient la dernière rubrique culinaire de notre ami le commandant Yves CHARLOT. Au nom de tous ceux qui ont travaillé à AFCAN Informations depuis sa première rubrique ainsi que, j'en suis persuadé, au nom de tous les lecteurs, je tiens à le remercier vivement de sa longue et fructueuse collaboration originale, dépaysante, savoureuse et alléchante.

L'ESCALE VUE PAR LES MARINS

Le 22 mai dernier était organisée la première édition de la Journée Maritime du Havre par le Propeller Club du Havre, en partenariat avec les associations du Mérite maritime, de la SNSM, de l'accueil des marins, avec le soutien de l'Union maritime et portuaire et le syndicat des transitaires du Havre.

Pourquoi le 22 mai ? Cette date a été déclarée « journée maritime » par le Sénat américain à la fin du 19e siècle.

Cette journée, placée sous le double parrainage du Cdt Hubert ARDILLON, président de l'AFCAN et du Cdt Etienne GARCIA, capitaine du Soleal, était divisée en trois parties.

Tout d'abord au Terminal Croisières où deux navires de croisières étaient en escale, le Propeller tenait sa session et avait demandé au Cdt ARDILLON de prononcer quelques mots sur le thème de l'escale vue et vécue par les marins (voir le texte ci-après).

Puis, dans les locaux de l'ENSM, le Cdt GARCIA nous a fait partager sa navigation sur le Soleal lors de son passage du nord-ouest. Un capitaine de navire enthousiaste, passionné, qui nous a raconté ses traversées « glaciaires », le tout abondamment illustré de magnifiques photographies. Sécurité est le maître mot de cette navigation, la veille auditive n'est pas un vain mot dans ces régions. Deux capitaines à bord, un capitaine « standard » et un deuxième faisant office de « pilote de glace ». Des exemples de mouillage pour aller faire un relevé de sondes avant de s'aventurer plus en avant dans un fjord vers un port. Des ours blancs, des baleines, des glaces de différentes tailles, enfin de quoi mettre des étoiles dans les yeux des quelques élèves venus l'écouter, certains lui ayant même proposé leur CV avant de partir.

Enfin cette journée se terminait par un pot à l'hôtel des Gens de Mer, pot symbolique et pour lequel toutes les associations maritimes havraises étaient représentées, au moment où l'on parle de fermeture de l'hôtel et par conséquent, de l'accueil des marins en escale.



L'escale vue par les marins

Sur les navires n'ayant pas de ligne régulière, tout commence par les ordres de voyage. Car il faut bien se rendre compte que le prochain voyage reste le sujet principal évoqué pendant les repas et autres moments de conversation.

Le marin se projette toujours dans le futur. C'est un besoin car le futur est un ailleurs, ailleurs que son environnement permanent, que ce soit l'environnement naturel, industriel, mais aussi relationnel.

Donc une grande attente sur ce prochain voyage, cette possible prochaine escale. Lorsque les ordres de voyage et donc les escales sont confirmés, il y aura alors un sentiment d'espoir ou de déception ou de résignation qui animera le marin pendant son travail.

Pendant ma carrière, j'ai remarqué qu'il y avait toujours un membre de l'équipage qui connaissait le pays, le port à venir, et qui était capable de raconter des histoires d'escale dans ce port. Et souvent une histoire extraordinaire, belle, heureuse, ou triste, mais toujours quelque chose de spécial, car probablement tellement exagéré.

Donc une formidable attente dans l'escale à venir. Mais nous n'y sommes pas encore arrivés. Il reste pas mal d'eau à couler le long de la coque.

Ensuite, après la période du rêve, commence la période de

préparation de l'escale. A différents échelons, différents niveaux d'attente : le commerce prévu : cadence, matériel à préparer, inspection(s), quels papiers risquent d'être demandés ?

A cette dernière question, la réponse est relativement simple. Tous les papiers possibles seront demandés, et même d'autres, car de toutes façons il en manquera certainement certains.

Ah ces papiers ! C'est certainement ce qui est devenu le plus important pour le capitaine dans la préparation de l'escale. Il y a eu ces dernières années, avec l'apparition des nouveaux Codes et autres Conventions, une inflation de demandes de documents à l'arrivée du navire. Et surtout ne pas croire que l'informatique et les moyens modernes de communication favorisent un gain de temps. Bien au contraire, de plus en plus de documents, sous différentes formes, pour les mêmes renseignements. Chacun veut recevoir son propre papier. Avec souvent à la clé une amende si ce papier n'est pas rempli correctement.

Pour les membres de l'équipage qui ont l'espoir de sortir à terre pendant cette escale, se pose le problème de l'organisation.

D'abord une organisation externe : comment sortir, est-ce loin, combien cela risque-t-il de me coûter, et tout simplement serons-nous autorisés par les autorités locales à sortir. Je me rappelle d'une escale à Quingdao lors des Jeux olympiques de Pékin en 2008, où toute sortie à terre était interdite car je cite : « il y a déjà trop d'étrangers en ville à suivre les épreuves de compétition de voile ».

Et une organisation interne : la plupart des marins travaillent en quart 6on/6off pendant les escales, quand ce n'est pas aussi en mer, ce qui n'est pas très compatible avec la réglementation sur les heures de travail et de repos. Alors vais-je pouvoir m'arranger avec un collègue, avec le chef de service, avec le capitaine ?

Pour les chefs de service, l'organisation de l'escale, en fonction de ce qui est prévu pendant cette escale (soutes, vivres, travaux de maintenance, relève, inspections, visites) va l'obliger à garder du monde. Parfois pour pas grand-chose. Cette organisation risque de passer très rapidement en mode casse-tête. Surtout lorsqu'il va falloir expliquer au marin demandeur que, désolé mais non, ce ne sera pas possible de sortir à terre.

Pour illustrer mon propos, je vais vous donner un exemple. Je viens d'une navigation où refuser une sortie à terre était assez fréquent. Et pour cause. Je naviguais sur des VLCC et nous avions coutume de faire ce que nous appelions le SBM World Tour, c'est-à-dire des escales sur bouées de chargement très au large des côtes avec bien évidemment une impossibilité physique de se rendre sur cette terre qu'on ne devinait même pas à l'horizon. Lorsque le navire avait la chance – ou la malchance – de venir décharger dans un port, donc à quai, les demandes étaient nombreuses de la part de l'équipage. Mais aussi de la part de l'armement et de l'affrètement.

Une escale de VLCC à Rotterdam, ce sont deux inspections vetting, un ou des audits (ISPS, ISM, MLC), une inspection PSC, l'inspection Marpol spécialité de Rotterdam qui ne se fait qu'à 2hrs du matin, des soutes, de l'huile, des vivres, les boues à débarquer, des techniciens radar, chaudière ou autre, des visiteurs des différents services de la compagnie (armement, technique, communication, affrètement), une relève importante. On a quasiment besoin de tout le monde en permanence, on est donc dans le rouge au point de vue heures de repos et à cela il faut ajouter une surveillance accrue des heures enregistrées. Ah j'ai failli oublier : il faut aussi, même si cela peut paraître accessoire, assurer le déchargement de la cargaison. Comment dans de telles conditions autoriser les ballades à terre ?

Et pourtant cette escale qui va permettre à quelques marins du bord de sortir à terre, elle est importante. Le marin, celui qui va pouvoir sortir, ira se promener. Les escales ne sont plus assez longues pour perdre du temps en « frivolités ». Ce temps à terre sera passé peut-être dans le bruit, mais un bruit qui aura une signification de silence car bruit tellement différent de celui du bord. Cela peut aussi être un coin de silence. La pénombre d'une église, ou la lumière éclatante d'un centre commercial, mais aussi un tour dans un parc municipal. Le bonheur, lorsque l'on vient de la mer, de marcher entre des arbres, voire sur de l'herbe. Passer d'un environnement acier, à un environnement végétal donne une sensation de repos. Et puis on aura vu d'autres choses que le pont, la machine ou l'atelier, d'autres gens que les collègues. Une sorte de nettoyage des yeux, de la tête. C'est aussi l'agitation d'une ville, d'un centre commercial, pouvoir fouiller dans un rayon de cd ou dvd, l'occasion de manger autre chose, de voir des gens qui n'auront pas la même façon de vivre, de s'habiller, ni peut-être la même couleur. Le marin à terre se remplit la tête d'images et de sons, pour plus tard, lorsqu'il reviendra à son bord. Même en ayant marché beaucoup plus qu'à l'accoutumée, il ne ressentira pas la même fatigue. Il pourra aussi, pourquoi pas, se rendre au seamen's club, peut-être parler avec l'épouse, les enfants en vidéo conférence. Aller à terre repose le marin.

Mais alors me direz-vous, ceux qui ne peuvent pas sortir à terre, pour eux l'escale c'est quoi ? Et bien c'est le travail, la routine, en tout cas pas le repos.

Et c'est là qu'intervient la personne qui va, pour un moment toujours trop court, éclairer l'escale du marin. L'arrivée à bord du ou des visiteurs de navire. Ce plaisir simple, pour celui qui est bloqué à bord pendant l'escale pour cause de travail, de voir quelqu'un d'autre, de parler avec un autre visage. Recevoir des nouvelles via

un journal, pas du jour, mais un journal de son pays, dans la langue de son pays. Les marins sont excessivement sensibles à ces petits signes de bienvenue. Ils se sentent ainsi rattachés à la terre. Un petit moment de discussion sur les conditions de vie et de travail à bord, et même si cela peut parfois servir aux plaintes, aux récriminations, ce n'est pas obligatoirement pour cela que ce doit être fait. Parler, simplement, raconter que le temps est long en mer, et encore plus en escale lorsque l'on ne peut pas sortir. Recevoir une petite attention d'une personne extérieure redonne un peu de vitalité au marin.

Et puis en fin d'escale il y a le départ. Avec toujours un sentiment confus. Mélange de bien-être pour ceux qui sont sortis et qui ont pu voir quelque chose ou quelqu'un d'autre, ou de résignation de repartir sans avoir pu s'échapper quelques instants, peut-être de regret d'avoir manqué quelque chose, mais aussi d'espérance sur la prochaine escale. La prochaine fois c'est moi qui sortirai, mon collègue me doit bien cela maintenant.

Cela se voit dans les yeux des marins. Ceux qui ont pu sortir, ont eu la possibilité de parler en vidéo avec la famille, ils sont allés acheter un cd, une peluche, une viennoiserie, ils vont en parler aux autres, les pas chanceux qui n'auront pas pu.

Certes la sortie à terre est une fatigue supplémentaire, car elle est prise sur les heures de repos. Mais cette fatigue est une fatigue qui repose, qui déstresse, qui fait du bien.

Un dernier mot sur les visiteurs des marins, lorsque cela est possible, suivant les circonstances et le coût, laisser quelque chose à bord pour une distribution à l'équipage, c'est comme distribuer un bonheur différé.

Je vais vous raconter deux histoires.

D'abord l'escale de Fujairah, au mouillage au large d'un émirat arabe à l'entrée du golfe arabo-persique. Rien de bien folichon dans cette escale qui pour certains navires en attente d'ordres peut durer des semaines. Une année je m'y suis retrouvé début décembre pour un gros mois de mouillage. Aucune possibilité de sortir à terre bien évidemment. Vers le 20 décembre une vedette de l'agence était venue le long du bord, avec différents papiers et un colis. Colis suspect car nous n'attendions rien. En fait il y avait dans ce colis autant d'objet que de membres d'équipage : casquettes, T-shirt, et autres breloques. Avec le bosco nous avons fait la distribution le soir de Noël. Tout l'équipage, sauf l'officier de quart, était réuni pour la circonstance et il fallait voir les yeux des gars. C'était un peu Noël, comme à terre.

Une autre fois peu avant Pâques, j'étais en escale à Antifer. N'habitant pas très loin, j'avais la chance de pouvoir recevoir la visite de mon épouse et de mes enfants. J'avais demandé à la maison que l'on me trouve quelques œufs en chocolat. Mon intention était de décorer les tables pour le repas de Pâques. Mon épouse avait acheté autant d'œufs que de membres de l'équipage. La nuit de Pâques, en mer, j'avais déposé un œuf devant chaque porte. Cela a eu deux conséquences. La première le lendemain matin, quasiment tout le monde est venu me trouver pour me remercier, y compris les membres de l'équipage qui étaient musulmans. La deuxième conséquence c'est l'année suivante. Nous étions presque dans la même situation, pas les mêmes gens à bord, mais l'histoire se savait et on m'en a parlé. Sans me le dire on attendait un peu la même chose.

Comme quoi, voyez-vous, l'attente du marin lorsqu'il sait qu'il y aura une escale est forte. Il y met beaucoup d'espérance. Et même s'il n'est pas en mesure de profiter de la terre, en y allant, il est important qu'il puisse en profiter d'une autre manière. Pour paraphraser Paul Féval dans le Bossu – vous savez, si tu ne viens pas à Lagardère, Lagardère ira à toi. Là il faudrait dire au marin : si tu ne vas pas à terre, la terre doit venir à toi.

Merci de votre attention.

Cdt Hubert ARDILLON

O.M.I. : 1^{ÈRE} SESSION DU SOUS-COMITÉ NCSR1

Le Sous-comité NCSR 1 (Navigation, Communication, Search and Rescue) est le résultat de la fusion de deux Sous-comités : «COMSAR» (Sous-comité des radiocommunications et du sauvetage) et «NAV» (Sous-comité de la sécurité de la navigation). Le Sous-comité a rassemblé 650 personnes représentant 79 États et 35 organisations gouvernementales et non gouvernementales



GÉNÉRALITÉS.

La 1^{ère} session du Sous-comité NCSR1 s'est tenue à Londres du 30 juin au 4 juillet 2014, sous la présidence de M. C. Salgado (Chili).

La délégation française était composée de Mme Elisabeth Barsacq, ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de l'OMI, assistée de deux représentants permanents et de trois représentants des Affaires maritimes, et de dix conseillers (ANFR, CEREMA, AFCAN, FFPM, SHOM, CCMM-CHU Toulouse, CLS, IFN, Bureau Veritas).

Dans son allocution, le Secrétaire général a insisté sur l'importante participation à ce nouveau Sous-comité, et la liste impressionnante des documents soumis. Parmi les sujets à l'ordre du jour, il a fait remarquer que la reconnaissance du système mobile par satellite IRIDIUM comme opérateur du service mondial de détresse et de sécurité en mer SMDSM est une question importante, vitale pour la sécurité de la navigation et le sauvetage des personnes en détresse en mer. Concernant le projet de code pour les navires exploités dans les eaux polaires, il a souligné qu'il était essentiel de finaliser les chapitres relatifs à la sécurité de la navigation et de la communication, afin de permettre à MSC 94 d'adopter le code.

Trois groupes de travail ont été constitués, ainsi que deux groupes de rédaction :

- Groupe de travail sur la recherche et le sauvetage ;
- Groupe de travail sur l'organisation du trafic maritime ;
- Groupe de travail technique ;
- Groupe de rédaction sur l'e-navigation ;
- Groupe de rédaction chargé de la mise au point définitive des circulaires et d'une résolution.

Dans l'impossibilité de constituer un groupe de travail chargé de l'élaboration d'un recueil sur la navigation polaire, le groupe de travail n°1 (recherche et sauvetage) a été chargé de traiter les questions relatives aux communications, et le groupe de travail n°2 (organisation du trafic maritime) celles relatives à la sécurité de la navigation. Le présent compte-rendu a été rédigé à l'aide des renseignements communiqués par les différents représentants de la délégation française, étant donné l'importance des tâches confiées à chaque groupe de travail.

I. ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME

Les propositions suivantes, relatives aux **mesures d'organisation du trafic** et abordées en groupe de travail, ont été adoptées en séance plénière :

- Modification du dispositif de séparation de trafic (DST) «*Dans le détroit de Gibraltar*» et modification de la zone de prudence au large de Tanger-Med et de la zone de navigation côtière sud-ouest, y compris les zones de mouillage, (présentée par le Maroc) ;
- Modification du DST «*Dans les eaux au large du promontoire de Chengshan*», (présentée par la Chine) ;
- Modifications du système d'organisation du trafic «*Au large de la Frise*» et mesures connexes, (présentées par les Pays-Bas) ;
- Modification de l'actuelle route à double sens dans le *Grand Chenal du Nord-Est*, (présentée par l'Australie) ;
- Etablissement de routes à double sens de circulation et d'une zone de prudence dans le *passage de Jomard* en Papouasie-Nouvelle-Guinée, (présenté par la P.N.G.) ;
- Annulation de la zone à éviter dans la région des récifs de la *Grande Barrière*, (présentée par l'Australie).

La Grèce, devant les critiques émises en plénière, a retiré sa proposition concernant la zone à éviter dans la région des Sporades septentrionales, ce dossier étant jugé mal préparé et non suffisamment étayé.

Il faut noter que le Maroc a eu du mal à faire adopter la nouvelle zone de navigation libre au large de Tanger-Med (incluant une zone de mouillage non définie et non représentée sur la carte espagnole utilisée pour la soumission présentée conjointement avec l'Espagne) car elle ne répond pas aux critères habituels de l'OMI, mais a emporté la partie grâce aux atermoiements d'un président et d'un secrétaire du groupe de travail tous deux débutants.

La proposition suivante, relative aux **systèmes obligatoires de comptes rendus de navires** et abordée en groupe de travail, a été adoptée en séance plénière :

- Modification de l'actuel système obligatoire de comptes rendus de navires «*Au large du promontoire de Chengshan Jiao*», (présentée par la Chine).

La Turquie a été invitée à revoir sa proposition - nouveau système de compte rendu obligatoire dans la *baie d'Izmit (IZMITRAP)* – jugée

inoportune pour la sécurité de la navigation, en vue de la soumettre à une future session du Sous-comité.

Ces mesures devraient entrer en vigueur le 1er juin 2015, soit six mois après leur adoption par le MSC 94, qui doit avoir lieu en novembre 2014.

Le Sous-comité a pris note de l'avis du représentant de l'OHI à savoir, que la qualité et la quantité des renseignements figurant dans les documents concernant l'adéquation de l'état des levés hydrographiques et des cartes marines dans les zones où des mesures d'organisation du trafic avaient diminué.

Après examen de toutes les propositions soumises à cette session par les Etats membres au titre de l'organisation du trafic maritime, le Sous-comité a constaté un manque de cohérence dans la présentation des propositions qui devraient être conformes à la circulaire MSC/Circ.1060. Dans ce contexte, le Sous-comité a chargé le Secrétariat de mettre à disposition des modèles/gabarits que pourraient utiliser les gouvernements désireux de soumettre des propositions sur les systèmes d'organisation du trafic maritime aux fins de leur insertion dans ladite circulaire.

II. ECDIS

Le Sous-comité a examiné le rapport présenté par l'OHI, la CEI et le CIRM qui portait en particulier sur l'entrée en vigueur des nouvelles normes. Ce point a donné l'occasion aux représentants des armateurs d'intervenir sur les changements trop fréquents et non contrôlés par l'OMI des normes ECDIS.

Le représentant de l'OHI a signalé le problème de la distribution exclusive de certaines ENC, les difficultés sur les overlaps et les zones non couvertes. Il a proposé de conserver un point à l'ordre du jour jusqu'en 2018, en cohérence avec le calendrier d'empport. Il a été décidé que l'OHI continuerait à rendre compte de l'évolution de la situation au titre du point « divers » de l'ordre du jour.

Le projet de circulaire MSC, intitulée «ECDIS - Guide de bonnes pratiques», fusionnant (en les abrogeant) 7 circulaires « purement ECDIS » existantes, a été approuvé par le Sous-comité. Toutefois, comme deux des circulaires abrogées et insérées dans la nouvelle concernent la formation et l'entraînement, il a été décidé de faire valider le projet par le Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) avant approbation par le MSC.

La question de la maintenance des logiciels ECDIS est importante parce qu'elle touche directement la sécurité de la navigation, d'autant plus que les ECDIS sont rendus obligatoires. Le Sous-comité a repoussé la proposition de la Corée du Sud qui envisageait d'améliorer le dispositif réglementaire par des notes de bas de page dans la convention SOLAS. Il a été jugé qu'il était préférable de revoir les règles de la SOLAS mais que cela nécessiterait une décision du MSC (inscription à l'ordre du jour d'un résultat non prévu sur proposition d'un ou plusieurs Etats membres).

III. RECONNAISSANCE DU SYSTÈME DE NAVIGATION PAR SATELLITES «BEIDOU»

Le Sous-comité propose au MSC de reconnaître ce système en tant que futur élément du système mondial de radio navigation par satellites (WWRNS). Il faut noter que le cas de Galileo devrait être examiné à la prochaine session et que l'Inde a annoncé qu'elle mettrait au point un système de navigation par satellites appelé «GAGNAN» et qu'elle informerait le Sous-comité de l'avancement des travaux de mise au point de son propre système.

IV. STRATÉGIE EN MATIÈRE D'E-NAVIGATION

Le NAV 59 avait de nouveau confié au groupe de travail par correspondance (Norvège) l'achèvement de la mise au point du projet de Plan de mise en œuvre de la stratégie en matière d'e-navigation (SIP). L'approbation du SIP a été renvoyée au MSC 94 (novembre 2014).

La totalité des débats concernant l'e-navigation a eu lieu en plénière. Il est intéressant de noter les points de vue des différents pays exprimés à ce sujet.

• *Tâches prévues dans le SIP*

Il semble se dégager un consensus pour que les tâches prévues dans le SIP soient exécutées par des nations «volontaires». L'Allemagne, très volontariste sur le PNT (e-positioning), serait peut-être candidate pour la tâche correspondante.

Certaines tâches pourraient être examinées et élaborées plus avant dans le cadre de la révision du SMDSM, comme la tâche 15 concernant l'intégration des systèmes de communication existants et leur développement futur. La France, dont la position sur les liens étroits entre e-navigation et SMDSM a été perçue positivement, serait bien placée pour prendre la direction de la tâche 15.

• *Pilotage d'ensemble de l'e-navigation*

De nombreux pays, à commencer par l'Australie, ont souligné la nécessité d'une réelle coordination d'ensemble de l'e-navigation et des tâches correspondantes, plus active qu'un site web chargé de diffuser des renseignements sur l'e-navigation, sous l'autorité de l'OMI. Parmi les soutiens à cette position, on peut citer, outre la France, le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas, la Finlande, la Corée du Sud et l'Allemagne.

De l'avis du représentant de l'IFN, une véritable équipe de projet serait indispensable, le minimum étant trois personnes à plein temps. Au vu des enjeux, cela ne paraît pas cher, mais semble difficile pour l'OMI. A noter que des organisations comme l'AIMS et l'OHI ont indiqué qu'elles étaient disposées à contribuer aux travaux dans leurs domaines de compétence respectifs.

Certains Etats membres ont envisagé de soumettre au Comité la nécessité d'introduire formellement un « résultat non prévu » dans le plan de travail de l'Organisation, de manière à pouvoir continuer les travaux au-delà de 2015.

• *Directives*

Parmi les quatre directives proposées à l'approbation du Sous-comité, celle concernant «l'harmonisation de la notification des résultats des essais au banc» a été approuvée. Un groupe de travail par correspondance, coordonné par l'Australie, initiatrice de la directive susnommée, a été établi avec mandat de proposer une directive unique à partir des trois autres projets relatifs à «la conception axée sur la personne pour l'équipement et les systèmes de navigation», «l'évaluation de la convivialité du matériel de navigation» et «l'assurance de la qualité des logiciels». Il faudra veiller à ce que la qualité des logiciels ne soit pas minimisée dans cet exercice.

V. RECONNAISSANCE D'IRIDIUM COMME OPÉRATEUR SMDSM

Le système mobile de communication par satellite IRIDIUM a été présenté par les USA aux fins d'une reconnaissance comme opérateur SMDSM. Actuellement seul le système IMMARSAT est reconnu.

En réponse à la proposition américaine, plusieurs États dont le Royaume-Uni ont fait part d'un certain nombre de «non conformités» ou d'éléments flous qui leur faisaient demander l'arrêt de la procédure tant qu'IRIDIUM n'aurait pas apporté de réponses satisfaisantes aux problèmes soulevés.

Le Sous-comité a décidé de proposer au MSC de soumettre le système à un comité d'experts indépendants, dont en particulier l'OHI et l'OMM.

VI. MODERNISATION DU SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ EN MER (SMDSM)

Les travaux du groupe de travail par correspondance ont été approuvés en général, de même que le document présenté par la France. Toutefois le Sous-comité a pris en compte de ne pas se limiter aux options proposées pour la définition des zones A3 (actuellement couverture IMMARSAT au-delà de la portée MF) et A4 (actuellement hors couverture) avec l'avènement de nouveaux systèmes de communications par satellites aux ouvertures diverses et variées (régionale à mondiale).

A noter le report d'un an des travaux sur la modernisation du SMDSM qui passe ainsi de 2017 à 2018.

VII. DATE DE CESSATION DES SERVICES INMARSAT-B

Face au nombre important de terminaux Inmarsat-B toujours en service sur les navires, Inmarsat a repoussé de deux ans, soit au 31 décembre 2016, la date de fermeture de ce réseau, ainsi que celle des services Inmarsat-M et Inmarsat mini-M.

VIII. EXPLOITATION À BORD DES NAVIRES DES SYSTÈMES AIS

Le groupe de rédaction a été chargé de la mise au point définitive des projets de circulaires et d'une résolution concernant l'exploitation à bord des systèmes d'identification automatique (AIS).

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

Le SDC1 a renvoyé au NCSR1, pour examen définitif et établissement d'une version définitive, les chapitres du projet de recueil sur la navigation polaire concernant la sécurité de la navigation et les communications. Le Sous-comité a chargé le groupe de travail sur l'organisation du trafic maritime et le groupe de travail SAR d'effectuer cette tâche en vue de l'approbation par le MSC.

Le groupe de travail sur l'organisation du trafic maritime a mis au point un projet de texte concernant la sécurité de la navigation.

• **Fonctionnement du matériel de navigation** Pour satisfaire à la prescription stipulant que le matériel et les systèmes de navigation doivent être conçus, construits et installés de manière à rester opérationnels dans les conditions environnementales escomptées dans la zone d'exploitation :

1. les navires doivent disposer soit de 2 sondeurs indépendants, soit d'un sondeur pourvu de 2 capteurs indépendants séparés ;
2. les navires doivent satisfaire à la règle V/22.1.9.4 de SOLAS, indépendamment de leur date de construction et leurs dimensions, et, en fonction de la configuration de la passerelle, offrir une vue dégagée vers l'arrière ;
3. des moyens doivent être prévus pour éviter que de la glace ne s'accumule sur les antennes nécessaires pour la navigation et les communications ;
4. en outre, pour que les navires renforcés pour la navigation dans les glaces, conformément au chapitre 3, les dispositions suivantes sont applicables :
 - i. lorsque le matériel prescrit par le chap. V de la SOLAS ou le présent chapitre a des capteurs en saillie sur le dessous de la coque, ces capteurs doivent être protégés contre la glace ; et
 - ii. à bord des navires de catégories A et B construits le (date) ou après cette date, les ailerons de la passerelle doivent être fermés ou être conçus de manière à protéger le matériel de navigation et le personnel chargé de les faire fonctionner.

Pour satisfaire à la prescription stipulant que les systèmes indicateurs de cap et les systèmes de détermination de la position doivent être appropriés pour les zones d'exploitation prévues :

5. 1. les navires doivent disposer de 2 moyens amagnétiques permettant de déterminer et d'afficher leur cap. Ces 2 moyens doivent être indépendants et doivent être branchés sur les sources d'énergie principale et de secours du navire ; et
6. 2. les navires en route pour des latitudes de plus de 80 degrés doivent être équipés d'au moins un compas GNSS ou l'équivalent, lequel doit être branché sur les sources d'énergie principale et de secours du navire.

• **Matériel de navigation supplémentaire**

1. les navires, à l'exception de ceux qui sont exploités uniquement dans les zones où il fait jour pendant 24 heures, doivent être équipés de 2 projecteurs à faisceau étroit orientables à

distance pouvant être commandés depuis la passerelle permettant d'éclairer sur un arc de 360°, ou d'autres moyens de détecter la glace visuellement.

2. Les navires qui participent à des opérations avec un brise-glace escorteur doivent être équipés d'un feu rouge à éclat déclenché manuellement qui soit visible de l'arrière pour indiquer que le navire est arrêté. Ce feu doit pouvoir être vu à au moins 2 milles marins et les secteurs de visibilité horizontale et verticale doivent être conformes aux spécifications du feu de poupe indiquées dans le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Le groupe de travail Recherche et Sauvetage (SAR) a mis au point un projet de texte concernant les communications.

• **Communications du navire**

1. Le matériel de communication de bord doit être capable d'assurer les communications navire-navire et navire-terre, compte tenu des limitations des systèmes de communication à des latitudes élevées et des températures basses.
2. Les navires censés offrir une escorte brise-glace doivent être équipés d'un système de signalisation sonore dirigé vers l'arrière qui indique les manœuvres d'escorte et d'urgence aux navires qui suivent ainsi que stipulé dans le Code international des signaux.
3. Les moyens dont sont dotés les navires pour émettre et recevoir des communications aux fins de la coordination des opérations SAR doivent inclure un matériel pour les communications vocales et/ou de données avec les centres de coordination de sauvetage en question, et un matériel pour les communications vocales avec les avions sur 121,5 et 123,1 MHz.
4. Le matériel de communication doit permettre d'assurer des communications vocales et bidirectionnelles avec un service d'assistance télémédicale (TMAS).

• **Moyens de communication des radeaux de survie et des canots de sauvetage**

1. Tous les canots et embarcations de sauvetage, à chaque fois qu'ils sont largués pour une évacuation, doivent avoir à bord :
 - aux fins des alertes de détresse, un dispositif permettant d'émettre des alertes dans le sens navire-terre
 - aux fins de leur localisation, un dispositif permettant d'émettre des signaux de positionnement
 - aux fins des communications sur place, un dispositif permettant d'émettre et de recevoir des communications sur place.
2. Tous les autres engins de sauvetage doivent avoir à bord :
 - aux fins de leur localisation, un dispositif permettant d'émettre des signaux de positionnement, et
 - aux fins des communications sur place, un dispositif permettant d'émettre et de recevoir des communications sur place.
3. Compte tenu des limitations liées à la durée de vie des batteries, il faudrait élaborer et mettre en œuvre des procédures pour s'assurer que le matériel obligatoire destiné à être utilisé à bord des engins de sauvetage (y compris les radeaux de survie) et canots de sauvetage est capable de fonctionner pendant la durée maximum du sauvetage.

**René TYL, membre de l'AFCAN
conseiller technique de la délégation française.**

Signification des acronymes :

- ANFR : Agence nationale des fréquences France.
CCMM CHU Toulouse : Centre de consultation maritime médicale de Toulouse.
CEREMA (direction technique eau, mer et fleuves) : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
CLS : Collecte localisation Satellites.
FFPM : Fédération française des pilotes maritimes.
IFN : Institut français de la navigation.
SHOM : Service hydrographique et océanique de la marine.

O.M.I. : 93^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 93^{ème} session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du mercredi 14 au vendredi 23 mai 2014, sous la présidence de M. Christian Breinholt (Danemark).



Allocution d'ouverture du secrétaire général

Le Secrétaire général, M. Koji Sekimizu, a souhaité la bienvenue aux participants et a prononcé son allocution d'ouverture dans le prolongement de celui du MSC 92, et a clairement exposé la nécessité d'œuvrer rapidement et complètement sur la sécurité de l'ensemble des navires à passagers, qu'ils soient exploités en service international comme en service national.

Le texte intégral peut être consulté sur le site Web de l'OMI à l'adresse :

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MSC93opening.aspx>

Travaux du MSC 93

Les points de l'ordre du jour qui retiennent l'attention de l'AF-CAN sont développés ci-dessous, en particulier sur la sécurité des navires à passagers.

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

Après l'allocution d'ouverture du Secrétaire général, et contrairement aux habitudes, il n'y a pas eu de déclarations d'États-membres. Lassitude, ou changement de méthode ? Le président Breinholt faisait remarquer en fin de session que le nombre de déclarations à insérer dans le rapport du MSC au cours des discussions sur les différents points de l'ordre du jour était passé de 23 en 2012 à 35 en 2013. C'est le signe d'un certain énervement, plus sensible en fin de session.

Ont participé à cette 93^{ème} session du Comité de la sécurité maritime 116 États-membres, 2 membres associés et 58 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

II. Décisions des autres organes de l'OMI

Le Comité a noté les décisions prises par le TC 63, le C 110, le C 111 et le C/ES.27), l'A 28 et le MEPC 66, et a pris les mesures appropriées au titre des points pertinents de l'ordre du jour.

III. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires

Le Comité a examiné et adopté :

1. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION SOLAS DE 1974

avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 :

- la proposition d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS 1974 :

Règle 29 – Appareil à gouverner

- les propositions d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS 1974 :

Règle 1 – Application

Règle 3 – Définitions

Règle 4 – Probabilité d'inflammation

Règle 9 – Localisation de l'incendie

Règle 10 – Lutte contre l'incendie

Règle 13 – Moyens d'évacuation

Règle 16 – Opérations

Règle 18 – Installations pour hélicoptères

Nouvelle règle 20-1 – Prescriptions applicables aux transporteurs de véhicules qui transportent des véhicules à moteur ayant dans leur réservoir de l'hydrogène comprimé ou du gaz naturel comprimé nécessaire à leur propre propulsion en tant que cargaison.

- les propositions d'amendements au chapitre III de la Convention SOLAS :

Règle 3 – Définitions

Règle 20 – Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections

- la proposition de nouveau chapitre XIII de la Convention SOLAS – Vérification du respect des dispositions de la Convention :

Règle 1 – Définitions

Règle 2 – Application

Règle 3 – Vérification de la conformité

2. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX CODES ET RECUEILS DE RÈGLES OBLIGATOIRES,

avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 :

Les propositions d'amendements aux Recueils FSS, LSA, IBC, IGC, ESP de 2011,

au Recueil IGC en utilisant la date de la pose de la quille,

au code IMDG, les gouvernements contractants à la Convention SOLAS pouvant appliquer, à titre facultatif, l'ensemble ou une partie des amendements à compter du 1^{er} janvier 2015.

3. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION STCW DE 1978 ET AU CODE STCW,

avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 :

Les propositions d'amendements au chapitre I (Dispositions générales), conformément à la date d'entrée en vigueur des autres amendements connexes visant à rendre obligatoire l'utilisation du Code III.

4. LES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE DE 1988 SUR LES LIGNES DE CHARGE,

avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 :

Propositions d'amendements à l'Annexe I (Règles pour la détermination des lignes de charge) et nouvelle Annexe IV (Vérification du respect des dispositions du Protocole), conformément à la date d'entrée en vigueur des autres amendements connexes visant à rendre obligatoire l'utilisation du Code III.

5. INSTRUMENTS NON OBLIGATOIRES

Le Comité a adopté les amendements aux recueils:

- Recueil BCH, par la résolution MSC.376(93),
- Recueil EGC,
- Recueil GC, par la résolution MSC.377(93).

et adopté la résolution MSC.378(93) portant adoption d'amendements à la Recommandation sur la mise à l'essai des engins de sauvetage.

Le Comité a approuvé les circulaires suivantes :

- MSC.1/Circ.1470 sur les Directives pour valider la fabrication d'un dispositif-témoin de brassière de sauvetage pour adulte une fois son assemblage terminé.
- MSC.1/Circ.1471 sur la Recommandation sur les mesures de sécurité applicables aux transporteurs de véhicules existants qui transportent des véhicules à moteur ayant dans leur réservoir de l'hydrogène comprimé ou du gaz naturel comprimé nécessaire à leur propre propulsion en tant que cargaison.
- MSC.1/Circ.1472 sur les Directives pour la conception, la performance, la mise à l'essai et l'approbation des canons à eau mobiles utilisés pour protéger les zones de chargement en pontée des navires conçus et construits pour transporter cinq étages ou plus de conteneurs sur le pont exposé aux intempéries ou au-dessus.
- MSC-MEPC.2/Circ.14 sur les produits nécessitant des inhibiteurs dont l'efficacité dépend de l'oxygène.

IV. Mesures pour renforcer la sûreté maritime

NIL

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

NIL

VI. Sécurité des navires à passagers

Les termes du discours d'ouverture par le Secrétaire général étaient très clairs, soulignant la nécessité d'agir rapidement, efficacement, et d'étendre la réflexion à tous les navires à passagers sans exception. Le Groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers s'est donc réuni aussitôt, et a suspendu son activité faute de termes de référence appropriés. Lors de la reprise des travaux, un nombre important de délégations étaient présentes, mais il y avait relativement peu de documents à examiner, l'essentiel étant présenté par la CLIA et par l'Italie dans le cadre des mesures à prendre suite au naufrage du Costa Concordia.

Les documents présentés provenaient essentiellement de la CLIA, en première ligne (8 documents), puis de l'Italie, qui avait reçu de l'OMI l'instruction d'émettre des propositions, du Japon, actif sur les FSA ainsi que sur les études EASM et GOALDS et enfin de la Finlande sur l'actualisation des plans SAR. Ce point 6 de l'ordre du jour du MSC est fort logiquement perturbé par le Costa Concordia, accident particulièrement hors normes, qu'il aurait fallu traiter séparément, et en prenant en compte le facteur humain qui est l'élément déclenchant. Le concept du «SAFE RETURN TO PORT» en cours de développement, aurait dû servir de base. Fort logiquement, tous ces documents ont été renvoyés aux différents Sous-comités, pour examen, propositions, et décisions par un prochain MSC.

La parution du rapport complet d'enquête de l'administration italienne sur l'accident du Costa Concordia a été l'élément déterminant des débats, mais l'aspect «éléments humains» a été laissé de côté. Et pourtant, il y avait beaucoup à dire, en particulier sur l'entraînement des capitaines à la manœuvre des très grands navires à passagers, et sur le fait qu'en condition de stress intense, c'est toujours la langue maternelle qui vient automatiquement à l'esprit, ce qui réduit nettement la capacité de réaction d'un équipage multinational.

Rapport d'enquête sur l'accident du Costa Concordia et recommandations

L'Italie a précisé qu'elle avait communiqué tous les renseignements disponibles au sujet de l'enquête sur l'accident du Costa Concordia et qu'elle ne prévoyait pas d'en communiquer d'autres, à moins que le Comité n'en fasse expressément la demande.

Constitution du Groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers

Le Comité a constitué le Groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers, présidé par M. Brad Groves (Australie).

MESURES PRISES PAR LE COMITÉ APRES L'APPROBATION DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Rapport d'enquête sur l'accident du Costa Concordia

Le Comité a :

- souscrit à l'avis du Groupe de travail et décidé qu'il n'était pas nécessaire de revoir les prescriptions figurant à la règle III/6.4.1 de la Convention SOLAS.
- chargé le Sous-comité III 1 d'achever son examen du rapport sur l'échouement du Costa Concordia, de télécharger les enseignements tirés dans le GISIS, et d'appeler l'attention du MSC 94 sur les facteurs ayant joué un rôle dans l'accident, les questions soulevées, les enseignements tirés et les observations concernant l'élément humain pour qu'il puisse mettre à jour son plan d'action pour les travaux à long terme relatifs à la sécurité des navires à passagers.

Capacité de survie des navires à passagers

Le Comité a :

- souscrit à la recommandation du Groupe d'experts FSA concernant la validation des études de l'AESM et GOALDS et renvoyé le document MSC 93/6/2 contenant le rapport du Groupe d'experts FSA au Sous-comité SDC.
- chargé le Sous-comité SDC de poursuivre l'examen, du point de vue technique, d'un relèvement de l'indice de compartimentage requis R, dans le cadre de l'ensemble global des révisions des règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS et compte tenu des résultats de la troisième étude de l'AESM.
- décidé qu'il était nécessaire que le Groupe d'experts FSA valide la troisième étude de l'AESM lors d'une réunion à la veille du SDC 3, en 2016.

Stabilité après avarie

Le Comité a :

- chargé le Sous-comité SDC d'examiner le point «double coque au droit des locaux de machines principales» dans le cadre des amendements aux règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS.
- chargé le Sous-comité SDC d'examiner le point «portes étanches à l'eau ouvertes» et «suivi et évaluation des risques associés à l'utilisation des portes étanches à l'eau», dans le cadre d'amendements à la règle II-1/22 de la Convention SOLAS et à la circulaire MSC.1/Circ.1380».
- invité les gouvernements-membres et les organisations intéressées à fournir des renseignements sur les simulations d'envahissement, selon qu'il conviendrait.
- chargé le Sous-comité HTW d'examiner le point «formation renforcée en matière de stabilité après avarie» dans le cadre de la révision de la formation en matière de sécurité propre aux navires à passagers qui est prévue dans la Convention STCW.

Exercices de maîtrise des avaries

Le Comité a décidé d'inscrire à l'agenda biennal 2014-2015 du Sous-comité SDC et à l'ordre du jour provisoire du SDC 2 un résultat non prévu portant sur les amendements à la partie B-4 (Gestion de la stabilité) du chapitre II-1 de la Convention SOLAS visant à prévoir des prescriptions sur les exercices de maîtrise des avaries applicables aux navires à passagers, en fixant à 2016 la date d'échéance des travaux.

Plans de coopération SAR

Notant que le Groupe de travail n'était pas parvenu à s'entendre sur cette question, le Comité a décidé que le statut des Directives serait de nouveau examiné lors du MSC 94; et il a invité les gouvernements-membres et les organisations intéressées à soumettre au MSC 94 des renseignements permettant de recenser les questions particulières liées à la communication des plans de communication.

VII. Normes de formation et de veille

(rapport sur les travaux du Sous-comité STW à sa 44^{ème} session)

Le Comité a approuvé le rapport du STW 44 dans son ensemble et notant les décisions concordantes du MEPC 66, a approuvé :

- la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.9 sur les Directives pour la réactivation du Certificat de gestion de la sécurité après une interruption opérationnelle du système de gestion de la sécurité d'un navire qui a été désarmé pendant une certaine période.
- la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.10 sur les Recommandations sur la sécurité lors du transfert de personnes en mer.

Le Comité a entériné la décision du Sous-comité de ne pas élaborer d'amendements au Code ISM relatifs au transfert des registres du navire sur l'entretien et les défaillances.

VIII. Sécurité de la navigation

(rapport sur les travaux du Sous-comité NAV à sa 59^{ème} session)

Dispositifs de séparation du trafic (DST)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité NAV et a adopté les nouveaux dispositifs de séparation du trafic suivants :

- «Le long de la côte Pacifique du Panama».
- «Aux abords de Puerto Cristóbal».

Ainsi que les modifications rédactionnelles à la circulaire COLREG.2/Circ.64 sur le dispositif de séparation du trafic existant «Au large d'Ouessant».

Mesures d'organisation du trafic autres que des DST

Le Comité a adopté des nouvelles mesures d'organisation du trafic :

- Routes à double sens de circulation dans les récifs de la Grande-Barrière et le détroit de Torrès.
- Recommandations relatives à la navigation dans le nouveau dispositif de séparation du trafic «Le long de la côte Pacifique du Panama» (partie 1 «Golfe de Panama»).
- Zone de précaution applicable au nouveau dispositif de séparation du trafic «Aux abords de Puerto Cristóbal».
- Annulation de la zone à éviter et de la zone de mouillage interdit dans le port en eaux profondes d'El Paso dans le golfe du Mexique.

Le Comité a décidé que les nouvelles mesures d'organisation du trafic et modifications apportées aux mesures existantes ainsi que l'annulation des mesures d'organisation du trafic entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2014 à 00h00 UTC.

Système de navigation par satellite «BeiDou»

Le Comité a adopté la résolution MSC.379(93) concernant les normes de performance applicables à l'équipement de réception de bord du système de navigation par satellite «BeiDou».

Circulaire MSC sur les Directives relatives au mode automatique du système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1474 sur les Directives relatives au mode automatique du système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS).

IX. Marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs

(rapport sur les travaux du Sous-comité DSC à sa 18^{ème} session)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité DSC 18.

Vérification de la masse brute d'un conteneur

Le Comité a approuvé :

- le projet d'amendements à la règle VI/2 de la Convention SOLAS sur la vérification obligatoire de la masse brute d'un conteneur, pour adoption lors du MSC 94.
- la circulaire MSC.1/Circ.1475 sur les Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises.

Prévention de l'utilisation de fluides frigorigènes de contre-façon

Le Comité a entériné la décision du Sous-comité DSC visant à modifier le chapitre 7 du Code IMDG.

X. Conception et construction du navire

(rapport sur les travaux du Sous-comité SDC à sa 1^{ère} session)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité SDC, mais n'a pas pris d'autres décisions que le renvoi des documents présentés vers divers Sous-comités et Groupes de travail, en particulier pour le Code polaire.

XI. Élément humain, formation et veille

(questions urgentes découlant de la 1^{ère} session du Sous-comité HTW)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité HTW1, et a entériné l'approbation, par le Sous-comité, des circulaires STCW.7/Circ.21 et STCW.7/Circ.22 et intitulées «Conseils à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, des organismes reconnus et des organismes de sûreté reconnus...»

XII. Systèmes et équipement du navire

(questions urgentes découlant de la première session du Sous-comité SSE)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité SSE.

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

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

XV. Évaluation formelle de la sécurité, y compris la sécurité des navires pour marchandises diverses

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

Le Comité a rappelé les mesures qui avaient été prises dans la région, qui ont abouti à l'adoption, en juin 2013, du Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Une stratégie globale de l'OMI pour des mesures sur la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre a été élaborée et est appliquée. Cette stratégie est à la disposition du public sur le site Web de l'OMI à l'adresse <http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>

Personnel de sûreté armé sous contrat privé - ISO (PAS) 28007

Le MSC 90 a décidé que l'ISO était la mieux placée pour élaborer des normes concernant les sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) en suivant les orientations de l'OMI et que la circulaire MSC.1/Circ.1443 (Directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime qui fournissent du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque), avait été transmise à l'ISO pour l'élaboration de sa nouvelle norme ISO/PAS 28007, qui a été publiée en novembre 2012.

Une société privée de sûreté maritime (PMSC) peut désormais être certifiée conforme à cette norme facultative du secteur dans le cadre d'une application uniforme sur le plan international.

L'observateur de l'ISO a rappelé au Comité que suite à sa décision de ne pas appuyer l'auto-homologation ou l'autoréglementation des PMSC, le Comité avait chargé l'ISO d'élaborer

des normes pour les PMSC en se fondant sur les Directives de l'OMI, et que l'ISO avait diffusé la norme ISO PAS 28007, la rendant disponible pour une homologation indépendante. Les normes de l'ISO ont un caractère facultatif et que, ne traitant pas l'accréditation, l'ISO avait contacté le Forum international de l'accréditation (IAF), qui constituait le seul système d'accréditation internationale officiel.

XVII. Mise en œuvre des instruments et questions connexes

XVIII. Relations avec d'autres organisations

XIX. Application des Directives du Comité

XX. Programme de travail

SOUS-COMITÉ CCC DU TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS

- Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire CCC 1

SOUS-COMITÉ HTW DE L'ÉLÉMENT HUMAIN, DE LA FORMATION ET DE LA VEILLE

- Élaboration d'un nouveau cours type relatif à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG)
- Examen du Recueil MODU, du Recueil LSA et de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1, compte tenu des enquêtes menées à la suite de l'accident de la plate-forme Deepwater Horizon survenu en 2010
- Élaboration de Directives pour l'application des Amendements de Manille de 2010
- Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du HTW 2

SOUS-COMITÉ III DE L'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI

- Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du III 1

SOUS-COMITÉ NCSR DE LA NAVIGATION, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

- Reconnaissance du système Galileo en tant qu'élément du WWRNS
- Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du NCSR 1

SOUS-COMITÉ SDC DE LA CONCEPTION ET DE LA CONSTRUCTION DU NAVIRE

- Rendre obligatoire l'application de l'analyse de l'évacuation aux navires à passagers
- Recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires
- Exercices de maîtrise des avaries applicables aux navires à passagers
- Directives concernant les plans de maîtrise des avaries et les renseignements à fournir au capitaine

- Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du SDC 2

SOUS-COMITÉ SSE DES SYSTÈMES ET DE L'ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

- Examen du Recueil MODU, du Recueil LSA et de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1, compte tenu des enquêtes menées à la suite de l'accident de la plate-forme Deepwater Horizon survenu en 2010
- Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du SSE 2

XXI. Divers

Lieu de refuge

La délégation observatrice d'INTERTANKO a prononcé une déclaration au sujet du navire-citerne pour produits chimiques «Maritime Maisie», qui avait subi une grave avarie de la structure le 29 décembre 2013. La délégation est préoccupée par le fait que, malgré les tentatives répétées des parties intéressées, un lieu de refuge n'avait été accordé que le 14 avril 2014, même si la structure du navire s'était progressivement détériorée. INTERTANKO a mentionné les dispositions de la résolution A.949(23) de l'Assemblée, qui portait sur les lieux de refuge, mais a aussi reconnu que l'État n'était pas tenu d'intervenir. Le Comité a noté qu'INTERTANKO avait l'intention de soumettre un document à la prochaine session du Comité.

Répondant aux préoccupations d'INTERTANKO, la délégation japonaise a déclaré que les États côtiers avaient le droit de décider en dernier ressort, au cas par cas, d'accepter ou non une demande d'accès à un lieu de refuge présentée par un navire endommagé ou désemparé, en prenant en considération la nécessité d'accorder la plus haute priorité à l'élimination de la menace pour la sécurité publique. S'agissant de l'avarie du «Maritime Maisie», le gouvernement était préoccupé par l'atteinte à la sécurité publique que constituait le risque que du gaz toxique de la quantité résiduelle de cargaison s'échappe. Il avait conclu qu'il était difficile d'accorder l'accès à un lieu de refuge après avoir évalué tous les facteurs et les risques avec objectivité, ainsi qu'il est indiqué dans les Directives. La délégation japonaise a donc réaffirmé que, à son avis, son gouvernement avait dûment tenu compte des Directives et qu'il prendrait aussi les mesures qu'il jugerait appropriées si des avaries de cette nature devaient se reproduire.

Le Japon a parfaitement affirmé sa souveraineté, mais laissant le problème entier, en attendant qu'une nouvelle catastrophe dégénère, dans laquelle cette affirmation n'apportera rien, sauf à désigner le capitaine coupable comme dans l'affaire du Hebei Spirit en 2007.

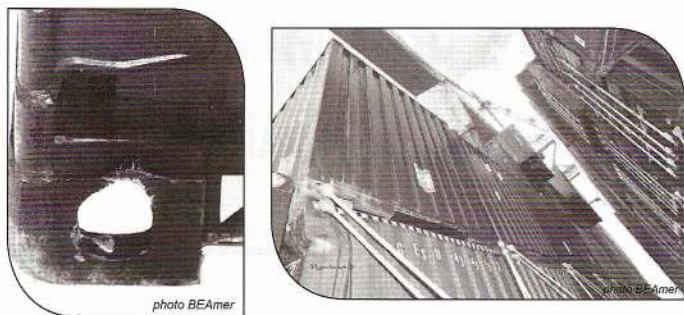
Cdt F.X. PIZON, membre de la délégation française

PERTES DE CONTENEURS.

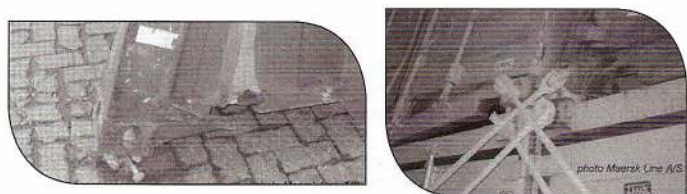
Il a été fait état dans la presse spécialisée que l'administration française, s'inquiétant à juste titre des pertes de conteneurs à la mer subies par plusieurs navires lors des mauvais temps de cet hiver, allait en appeler à l'OMI pour essayer de remédier à de telles pertes (certaines massives).

Cependant, les commentaires publiés à cette occasion, citant

principalement le matériel/système de saisissage du bord et son utilisation, semblent totalement occulter des faits, à mon avis, majeurs: d'une part l'état et le maintien de l'intégrité de la structure des conteneurs dans le mauvais temps, et d'autre part l'utilisation de twist-locks full automatic (FAT), qui aggravent un début de désarrimage en perte massive.



Le système de saisissage (approuvé par la société de classification et l'administration nationale) dépend d'une part du matériel du bord, et d'autre part de l'état et la tenue de la structure des conteneurs. Les calculs reposent sur le fait que les conteneurs sont parfaits (état quasiment neuf). Des commentaires indiquent que le matériel du bord peut être usé. Mais les conteneurs le sont plus encore, les «trous» des pièces de coin le sont très souvent (détail pratiquement jamais vérifié lors des (re)délivrations de location de conteneurs) engageant la tenue des twistlocks. De plus, ces pièces de coin, pour cause de vétusté, peuvent se désolidariser de la structure (plusieurs cas cités dans des rapports d'enquête) entraînant immédiatement un jeu anormal dans le saisissage, ce qui constitue une amorce d'avarie. Des indications peu fiables des poids de conteneurs peuvent aggraver les efforts importants sur la structure verticale des premiers plans, efforts augmentés par le roulis et la composante verticale du rappel des barres de saisissage (au moins égale à l'horizontale). Or cette tenue «verticale», considérée comme parfaite dans les calculs, est, par vétusté ou charge trop importante, le plus souvent, à l'origine d'un désarrimage. Lors de l'accostage de navires ayant eu des piles de conteneurs écroulées, on voit toujours le premier ou deuxième container écrasé (origine de l'avarie).



Les commentaires rapportés occultent complètement le fait que les navires ayant eu des pertes massives étaient équipés de FAT. Ces twistlocks se verrouillent à la mise en place, puis se déverrouillent seuls lors de la levée du container au déchargement. Il est évident qu'un mouvement ou secousse un peu forts, ou un basculement, va entraîner le déverrouillage. Si une pile s'écroule, les conteneurs ainsi « saisis » vont partir. Ce système évite aux dockers d'avoir à travailler au-dessus des plans où l'on met des barres, et permet le début du déchargement dès le navire le long du quai (avant même la mise en place de la coupée) comme le signale MacGregor dans sa communication, faisant gagner 20 à 50 minutes d'escale, comme l'a communiqué un armateur. Ces problèmes avec les FAT ne sont pas nouveaux. Déjà, après des pertes importantes en 2006 sur divers navires –avec différents modèles de FAT, MacGregor (avant même les conclusions des enquêtes) avait retiré ses FAT (y compris destruction de neufs non livrés et changement proposé à tous les navires équipés pour les remplacer par des semi-automatiques) et annoncé des recherches pour un nouveau modèle plus perfectionné et pouvant aussi être utilisé en semi-automatique avec déverrouillage manuel: le C8A. Ce dernier modèle équipait le Svendborg Maersk et était en full-automatic au-dessus de la tire 88 (4^{ème} plan). On peut lire dans les mesures prises par Maersk : «...lashing equipment is dimensioned with minimum breaking load double of SWL – except for the FAT, which have a considerably lower safety factor when in automatic mode. The recent container losses prompted Maersk Line to initiate final element calculations of the captioned twistlocks and their influence on the whole stowage behaviour during various scenarios» (extrait rapport

DMAib). Les renseignements indiquent que sur les 517 conteneurs perdus, 442 étaient vides, donc légers, ce qui montre bien qu'il y a eu déverrouillage et non casse des twistlocks. On remarquera que l'initiative des retraits de matériel en 2006, ou des mesures de re-calcul immédiatement prises ne vient pas de la société de classification ou de l'administration (ni de l'OMI).

Maersk utilise un système sophistiqué de prévision de comportement du navire, mais malgré cela, le rapport indique que le Svendborg Maersk a subi, dans la tempête, des coups de roulis d'environ 40°. On a constaté, spécialement sur les grands navires, le roulis paramétrique, phénomène redoutable avec des inclinaisons très fortes, dû à une résonance se produisant lorsque la période du roulis est égale (ou multiple, ou diviseur) de la période de poussée des vagues. Une variation de la route et/ou de la vitesse est alors impérative.

Ne pas perdre de vue que de telles pertes peuvent être dangereuses pour le navire par déplacement brusque de poids dans le mauvais temps. Dans le cas du Svendborg Maersk, la précaution de rassemblement de l'équipage avec ses combinaisons a été prise.

Je reviens sur le poids des conteneurs, indiqué plus haut comme «peu fiable». Des différences sont constatées lors d'expertises après accident, on cite les conteneurs du MSC Napoli et bien d'autres ayant, par ex., entraîné des naufrages (stabilité), des différences de 6 t et plus ont été constatées sur 18% des conteneurs d'un chargement. Un sondage, il y a quelques années, à Felixstowe a montré des conteneurs déclarés vides, en fait chargés (on peut se demander à qui était payé le fret de ces marchandises). Tout cela est dangereux mais diverses actions n'ont eu que peu ou pas d'effet, le plus souvent pour une question de retard de manutention, une pesée au portique est trop tardive et la manutention ignore le poids déclaré, ou pour des raisons de bons rapports avec les chargeurs. On peut signaler aussi les «arrangements» aux emplacements désignés pour conteneurs vides, les conteneurs frigo ou spéciaux peuvent être vides mais peser beaucoup plus que 2/4 t (20'/40'), cela peut faire une différence s'ils sont nombreux. Pour l'anecdote (si l'on peut dire) on a vu des poids corrigés à la main sur le bay plan communiqué au bord (qui veut-on tromper ?).

L'OMI a publié une règle rendant obligatoire la pesée effective avant chargement (en 2016), mais il est, en fait, laissé le choix aux gouvernements de choisir la déclaration du chargeur (le statu quo en fait), et il y a une très forte pression des ports pour ne pas en être chargé ; quelle sera l'application effective de cette règle ?

Dans le cas du Svendborg Maersk, on peut signaler qu'en 2012, la compagnie avait augmenté la capacité de chargement avec changement des règles de classe. Dans cet ordre d'idée, le Bureau Veritas indique de nouveaux calculs (Lashing WW) permettant une meilleure souplesse de l'arrimage, en particulier une augmentation de 22 tonnes des piles milieu sur un grand PC, en utilisant un logiciel dédié et en tenant compte, éventuellement du voyage effectué (! – rappel de la remarque précédente sur la structure des conteneurs). Le gigantisme atteint par certains de ces navires n'améliore sans doute pas la sécurité.

Par ailleurs, comme on y fait allusion dans certains commentaires, on peut préciser qu'au moins un armateur avait équipé des PC avec des stabilisateurs, mais le système a été abandonné pour augmentation de la consommation, avec non-réparation des appareils installés endommagés.

Enfin, ne pas perdre de vue que la surveillance du travail au port, avec plusieurs équipes/portiques au travail est très difficile et ne peut pas être pleinement assurée avec un équipage réduit. On compte sur la conscience de la manutention. Une surveillance sur les premiers plans sera possible a posteriori (contrôle toujours assez long). En cas d'accident, il est quand même rare de constater une casse significative du matériel du bord. En revanche, il y a toujours des faiblesses, de la casse ou des écroulements de conteneurs (on ajoute les mauvaises déclarations de poids) et tant que cela sera ainsi, il y aura des désarrimages.

Cdt Ph. SUSSAC

LIEN ENTRE LE CODE ISM ET L'APPLICATION DE LA MLC 2006 VIA UN PROGRAMME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ AU TRAVAIL (SOHSP)

PAGE du Code ISM N°33

I. AVANT-PROPOS IMPORTANT

ILO/OMI sont des agences de l'ONU. Les deux agences sont aussi actives l'une que l'autre et il arrive même qu'elles travaillent ensemble, par exemple, lors de l'élaboration des directives pratiques sur la sûreté des ports en 2003 (COP).

Il faut signaler que l'ILO a des compétences sur le travail en général y compris le travail maritime et que l'OMI s'abstient d'empiéter sur les prérogatives de l'ILO mais a du mal quand même à référencer les documents ILO quand ils nous concernent. (voir plus loin).

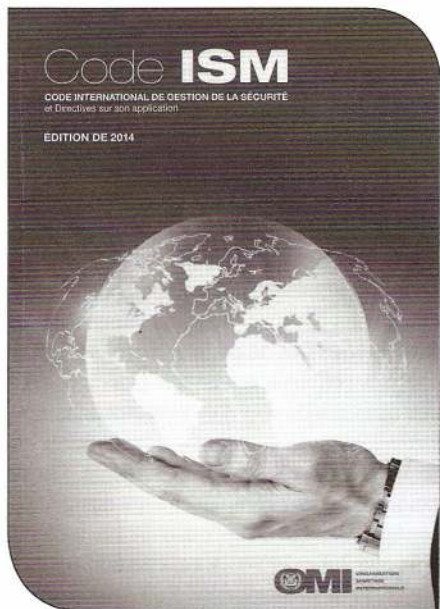
Il faut se rappeler que même si les conditions et le temps de travail à bord relèvent de l'OIT, la gestion de la fatigue par exemple reste du domaine de STCW donc de l'OMI. Le volume de travail est souvent lié à l'effectif du navire et cela est aussi du domaine du pavillon qui doit cependant suivre les recommandations de l'OMI (Nouvelle résolution sur Safe Manning A.1047)comprenez qui pourra !

Dans les documents ILO traitant de la sécurité maritime, il y a toujours un renvoi aux conventions ou aux recommandations pertinentes de l'OMI ; l'inverse n'est pas vrai.

II. INTRODUCTION

La MLC est entrée dans notre industrie avec fracas... en 2013 alors qu'elle était prête depuis 2006, comme son nom l'indique. La France (applicabilité février 2014) ou encore la Belgique ne l'ont ratifiée que récemment (août 2013) soit près de 7 ans après. On aurait pu penser que des nations moins regardantes sur les conditions de travail des marins auraient traîné les pieds comme d'habitude. Eh bien non, les premiers pays «ratificateurs» ont été le Libéria et les Bahamas. Cependant, la France n'avait pas à avoir honte de ce qui existait déjà dans sa marine marchande et aurait pu allègrement la ratifier en 2007, par exemple en même temps que les Îles Marshall, en rappelant que le président de la Conférence était un de nos représentants et que les normes appliquées au pavillon français dans les deux registres (Premier et RIF) sont proches de celles exigées par cette nouvelle convention. Un peu de fierté en ce moment ne nous aurait pas fait de mal.

Aujourd'hui il faut se mettre totalement en conformité afin de pouvoir montrer partout (système de certification) que la flotte française applique une politique de «bien-être» peut-être mais surtout de santé et de sécurité des marins à bord des navires quelle que soit leur nationalité.



Les atouts de la MLC sont majoritairement :

- Avantages de la certification : vérifications initiales et périodiques par tierces parties (Etat du pavillon et Etat du port ou ROs parfois).
- Une protection contre la concurrence déloyale : mêmes conditions de travail pour tous.
- Une meilleure qualité du transport certainement.
- Une industrie plus socialement responsable.
- Une main d'œuvre mieux protégée donc en théorie plus efficace.
- De meilleures conditions d'exploitation en évitant théoriquement des retards ou retenues dans les ports provoqués par la constatation de conditions de travail anormales à bord.
- Une meilleure information des marins sur leurs droits et les moyens de les faire respecter avec notamment un mécanisme de traitement des plaintes autant à bord qu'à terre.

Ce simple résumé des conséquences de la MLC 2006 nous montre que le meilleur moyen de gérer ces contraintes est encore d'appliquer un programme de santé et sécurité au travail qui aurait l'audace de comprendre aussi la gestion de la fatigue et la prévention des accidents à bord en mer comme au port.

III. APPLICATION PRATIQUE DES DIFFÉRENTS INSTRUMENTS SE RAPPORTANT À LA SÉCURITÉ/SANTÉ AU TRAVAIL

Le code ISM exige de la compagnie un Système de Management de la Sécurité (SMS) qui comprenne des instructions et procédures pour assurer la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'Etat du pavillon.

Cependant il y a un bémol que j'ai déjà évoqué précédemment, le code exige que les objectifs de sécurité de la compagnie de navigation soient «d'offrir un environnement de travail sans danger». Il s'agit bien d'un objectif seulement, le SMS déterminant, après «une évaluation des risques pour les navires, le personnel et l'environnement», les mesures de sécurité appropriées.

Le code ISM reste donc dans un objectif louable de bonnes conditions de travail mais plus strictement dans l'assurance d'une observation des règles obligatoires et la prise en compte des diverses recommandations de notre industrie.

Evidemment c'est assez subtil et il faut bien s'en contenter car cela ne changera guère du fait que pour l'évaluation des risques, nous avons maintenant la MLC Règle 4.3 norme A 4.3 1 a) qui exige «l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent

Les origines du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) remontent à la fin des années 1980, qui ont vu la manifestation d'une préoccupation constante quant à l'insuffisance des normes de gestion en matière de navigation maritime. Le Code s'est développé à travers l'élaboration des Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (résolution A.547(16)). Le Code ISM a été adopté en 1993. Lorsque les Amendements de 1994 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) qui y ajoutaient un nouveau chapitre IX sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1998, le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est devenu obligatoire. Le Code ISM a été modifié par la suite en 2000, 2004, 2006 et 2008 et 2013.

La version actuelle du Code ISM comporte également :

- le chapitre IX de la Convention SOLAS, tel que modifié;
- les Directives révisées sur l'application du Code ISM par les Administrations (résolution A.1071(26)), qui ont été adoptées en décembre 2013;
- les Directives révisées pour l'application opérationnelle du Code international de gestion de la sécurité par les compagnies (MSC-MEPC.7/Circ.8);
- les Directives sur les qualifications, la formation et l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu des dispositions du Code international de gestion de la sécurité (MSC-MEPC.7/Circ.6); et
- les Recommandations concernant la notification des quasi-accidents (MSC-MEPC.7/Circ.7).

La présente publication est un outil de référence essentiel pour les administrations maritimes, les propriétaires et les exploitants de navires, les compagnies maritimes, les formateurs spécialisés et établissements d'enseignement, les constructeurs, les fabricants de machines et de matériel et ceux qui sont soucieux de garantir la sécurité en mer et de prévenir les dommages à l'environnement.

le pavillon du membre y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer». Super, plus d'ambiguïté ! ... même si la directive Européenne 89/391 du 12 juin 89 transposée en loi française en 91 avait déjà clarifié les choses pour les flottes sous pavillon d'un membre de la Communauté.

D'autre part, l'OMI ne voulant pas être en reste vis-à-vis de l'ILO a préparé, en 2006 aussi (coïncidence ou tir groupé ?), une circulaire MSC-MEPC.2/Circ.3 «Directives sur les éléments fondamentaux d'un programme d'hygiène et de sécurité au travail à bord des navires» ou «Guidelines on a Shipboard Occupational Health and Safety programme» ou SOHSP avec l'intention louable de «donner des orientations aux armateurs pour appliquer le code ISM».

NB : Encore une fois, malheureusement, il semble y avoir ici encore une erreur de traduction car si parfois l'hygiène est traduite par

«health» c'est relativement rare et dans notre cas c'est bien de la santé des marins qu'il s'agit. A croire que le traducteur prend toujours les marins pour des êtres rustres et primitifs qui découvrent l'hygiène seulement aujourd'hui (je plaisante évidemment !). A ce sujet la traduction officielle dans la MLC 2006 elle, c'est bien «santé».

IV. COMPARAISON

Sur le plan international, pour la santé et la sécurité au travail nous avons donc 3 instruments dont un seul à force de loi pour tous (la MLC 2006) et deux sont soit un objectif (code ISM) soit une recommandation (SOHSP).

Nous allons dans un tableau essayer de voir la correspondance de ces éléments avec celles du code ISM ou du SOHSP en focalisant sur la manière de les appliquer.

MLC 2006	Code ISM version 2013	SOHSP 2006
Etablie en 2006 Entrée en vigueur 2013	Date de 92 mais fin du calendrier d'application obligatoire en 2002	Etablies en 2006 sous forme de circulaire (recommandation) MSC-MEPC
Politique et programme de sécurité et santé au travail comprenant l'évaluation des risques et une formation correspondante des marins : règle 4.3	La politique sécurité et protection de l'environnement est la base du code. L'évaluation des risques et la fourniture d'un environnement du travail «safe» sont seulement des objectifs. Le code ISM restant toujours aussi vague sur la formation correspondante, il a fallu que des circulaires OMI viennent préciser les principales formations nécessaires (voir page du code ISM N°30)	Les bases du SOHSP comprennent aussi une politique santé et sécurité au travail en insistant sur le rôle moteur de la direction (leadership). La partie évaluation et tentatives de maîtrise des risques est très développée : on y trouve entre autres le principe du «permis de travail» cher à l'offshore et étonnamment, des mesures d'encouragement comme la compétition entre les navires et des «awards» sécurité. NB: Les risques dus à la fatigue sont inclus
Précautions «raisonnables» pour prévenir accidents du travail, lésions et maladies professionnelles à bord et en partie non obligatoire B 4.3 : Prise en compte des directives ILO de 1996 sur la prévention des accidents à bord	Le code est très général sur ce sujet et exige l'assurance de l'application des règles et règlements obligatoires (internationaux et nationaux) et la prise en compte des autres recommandations existantes concernant, entre autres, la prévention des accidents et des maladies éventuelles dus au transport et à la manipulation de marchandises dangereuses par exemple.	Le § 3.3 et l'annexe correspondante sont très clairs : les dangers doivent être anticipés et une tentative de contrôle appliquée. Ici encore malheureusement, une traduction de l'anglais très approximative a dénaturé cette exigence. Risque et danger sont confondus ce qui rend le texte difficile à comprendre (et à appliquer)
Programmes à bord pour la prévention avec la participation des membres de l'équipage. Ces membres d'équipage peuvent être élus ou nommés au comité santé/ sécurité du navire. D'autres personnes intéressées de l'équipage peuvent en faire partie.	Le code étant volontairement général, il ne peut être aussi précis qu'une circulaire ou résolution. L'entrée en force de la MLC 2006 a évité que cet aspect de la participation des travailleurs soit entré dans les amendements 2014 au code ISM.	La participation des employés est placée en bonne 2 ^{ème} place (sur 8.) Il s'agit du comité de sécurité toujours improprement appelé chez nous «Comité Hygiène et Sécurité». Cette participation peut être à bord et/ou à terre.
Corrections des situations dangereuses et enquêtes sur les accidents.	Le code ISM est déjà très clair sur ce sujet et va même au-delà de la MLC en exigeant l'étude des near-misses et l'exploitation du retour d'expérience.	Les enquêtes concernent les décès, lésions corporelles, maladies et incidents y compris les near-misses.
Responsabilité du capitaine sur la mise en œuvre du respect de la politique et du programme santé sécurité au travail. Il est question d'une personne désignée par le capitaine pour mettre en œuvre le programme santé/sécurité.	Le code ISM précise les responsabilités du capitaine dans l'application du SMS de la compagnie. Si le SMS comprend un programme santé/sécurité au travail, la boucle est bouclée.	La responsabilité du capitaine pour le fonctionnement du SOHSP est détaillée et va de la familiarisation à l'enquête en cas d'accident y compris une proposition de modification et d'amélioration.
Participation des délégués à la sécurité et revue périodique pour une amélioration continue	Le code ISM n'en parle pas beaucoup sauf au §9 qui se contente de fixer un objectif (toujours) de renforcement de la sécurité et une application de mesures correctives afin d'éviter la récurrence. C'est en quelque sorte une amélioration continue quand même.	La participation des membres d'équipage est une des bases du SOHSP qui inclut le personnel sédentaire de la compagnie d'une manière très active. Enfin l'évaluation et l'amélioration continues sont les dernières mesures exigées dans le SOHSP.
Problème de la fatigue : Mesures de durée du travail maximum et repos minimum dans la règle 2.3 (registres) qui finalement sont celles de STCW et ILO 180 et de simples mesures facultatives à insérer dans des directives nationales (B 4.3) en même temps que le bruit, température et vibrations ou la consommation d'alcool.	Dans le code ISM seul le terme «aptitude physique requise» est utilisé : il faut se forcer beaucoup pour y voir une «condition physique adéquate».	La fatigue est bien prise en compte dans la maîtrise des risques, la formation et les éléments à prendre en compte dans la recherche des causes des accidents.

Peu de pavillons ont finalement pris en compte cette circulaire et je note plus particulièrement celui des Marshall Islands qui dès 2009 a rendu le SOHSP obligatoire.

V. QUE POUVONS-NOUS DONC FAIRE ?

Solutions proposées :

Comme je l'ai déjà dit au journal «LE MARIN» (tribune du 13 septembre 2013), je ne vois qu'une solution réaliste via le code ISM et la MLC 2006. C'est d'exiger l'introduction du management de la charge de travail et de la fatigue dans un «programme de santé et sécurité au travail» conforme aux normes OIT /STCW et aux recommandations de l'OMI.

Une législation nationale pourrait voir le jour, elle serait alors issue des directives ILO-OSH 2001 faites pour cela ou des normes OHSAS déjà très populaires.

1. Mise en place d'un SOHSP qui suivrait les exigences présentées par le MSC-MEPC. 2/Circ.3 et qui tiendrait compte des recommandations existantes.

C'est une solution très simple qui est toute prête dans la circulaire citée ci-dessus :

- Engagement et rôle moteur de la direction
- Participation des employés
- Prévisions, identification, évaluation et maîtrise des risques
- Formation de tous les participants au programme (officiers et membres d'équipage ou autres délégués)
- Tenue des registres
- Gestion du personnel contractuel
- Enquête sur les décès, lésions corporelles, maladies et incidents
- Evaluations systématiques et perfectionnement continu du programme



Comme vous le voyez il y a de quoi faire mais il y a un risque de répétition. Ceci arrive souvent lorsqu'on empile les systèmes (à la grande joie des certificateurs privés). En effet si vous devez présenter votre SOHSP, il faut de préférence le montrer complet, car si vous faites des renvois fréquents à une exigence déjà traitée par ailleurs vous risquez d'énervier l'auditeur.

Un document de lien (bridge document) est à éditer et grâce à lui vous pourrez peut-être éviter quelques répétitions ou recouvrement. Mais y a-t-il une autre solution ?

2. Oui, vous pouvez introduire les exigences du SOHSP dans votre SMS déjà conforme au code ISM en appliquant les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires du pavillon.

Encore faut-il que ces directives existent. En attendant et quel que soit le pavillon on peut se servir des ouvrages ou analyses déjà édités par ILO entre autres :

- Éditer un préambule sur la participation et le rôle moteur de la direction via une définition de responsabilités nouvelles notamment dans le suivi des conditions de santé des membres d'équipage par exemple
- Compléter l'identification et l'analyse des risques déjà effectuée si nécessaire au titre des objectifs du SMS. En précisant bien sûr qu'il s'agit à présent d'une obligation
- Compléter les «jobs descriptions» du capitaine pour ses nouvelles responsabilités plus précises dans le SOHSP

- Compléter par les «jobs descriptions» des membres de l'équipage ayant été élus ou nommés au comité santé et sécurité
- Introduire le programme de formation continue S & S du personnel ci-dessus
- Compléter les «jobs descriptions» par une évaluation de la sécurité de chaque poste, si ce n'est déjà fait, avec une mention à chaque fois de la participation du fonctionnaire à l'amélioration des conditions de sécurité et santé du poste.
- Prévoir des conditions identiques pour le personnel éventuellement contracté
- Revoir votre registre d'incidents (accidents, near-misses) et surtout sa communication aux autorités nationales pour une utilisation exhaustive des statistiques (ici une demande ancienne de l'ILO)
- Revoir votre bibliothèque et vous procurer la documentation adéquate
- Mettre en place un système d'évaluation systématique basé sur l'évaluation du fonctionnement du SMS et l'amélioration de la culture sécurité de la compagnie.
- On revoit donc les éléments évalués et la méthode de cotation ou on distingue la santé de la sécurité (à vous de voir). La circulaire MSC-MEPC vous donne les critères à évaluer à titre d'exemple, vous pouvez donc être plus imaginatifs.
- Former vos auditeurs internes à cette évaluation
- Former vos évaluateurs à gérer cette nouvelle partie dans leurs revues périodiques (capitaine et DPA)

Dans ce cas il va falloir aussi un « bridge document » qui vous aidera à obtenir vos certificats MLC 2006.

VI. EN CONCLUSION

Le code ISM a eu beaucoup de mal à démarrer notamment à cause d'un certain pragmatisme des marins qui souvent ne peuvent faire la différence entre objectifs et résultats, entre intention et réalisation.

Le code ISM né en 1992 a lentement évolué et présente aujourd'hui une consistance qu'on aurait cependant aimé être semblable au code ISPS.

Le fait d'intégrer le SOHSP au SMS devrait être relativement facile et surtout les équipages comprendront mieux cette forme plutôt que de voir un autre système leur tomber dessus. Déjà l'intégration des systèmes n'est crédible que dans certaines compagnies en avance. Chez les autres, l'empilement est toujours de mise, pour le plus grand bonheur des organismes de certification.

NB : L'ILO vient de publier des «directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime 2006» Elles sont une aide précieuse pour : soit la création du SOHSP, soit l'adaptation du SMS.

Extrait des guidelines de ILO § 4.3.1

39. Il est possible qu'il faille compléter ou adapter les politiques, programmes et lois existants pour les rendre conformes aux dispositions de la MLC, 2006. Il est possible aussi que certains programmes, politiques et normes juridiques fassent double emploi avec les dispositions des conventions de l'OMI.

Cdt Bertrand APPERRY, AFCAN-AFEXMAR-IIMS

PARTICIPATION DE L'AFCAN AUX SESSIONS DE L'OMI EN 2015

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

2 - 6 février	SOUS-COMITÉ	de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) - 2 ^{ème} session	M. FAUDUET
16 - 20 février	SOUS-COMITÉ	de la conception et de la construction du navire (SDC) - 2 ^{ème} session	M. NETTERSHEIM
2 - 6 mars	SOUS-COMITÉ	de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) 2 ^{ème} session	M. TYL
23 - 27 mars	SOUS-COMITÉ	des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) - 2 ^{ème} session	Cdt PORTAIL
1 ^{er} - 12 juin	COMITÉ	de la sécurité maritime (MSC) - 95 ^{ème} session	Cdt PIZON
14 - 18 septembre	SOUS-COMITÉ	du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) - 1 ^{ère} session	Participation en suspens

40^{ÈME} ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'IFSMA À SANDEFJORD (NORVÈGE)

5 ET 6 JUIN 2014.

Cette Assemblée générale se tenait pour la deuxième fois en Norvège. La précédente, la 39^{ème} eut lieu l'an passé à Melbourne. La prochaine se tiendra au Chili en 2015, selon le principe alternatif d'une fois dans l'hémisphère Nord puis l'année suivante dans l'hémisphère Sud, pour satisfaire les susceptibilités des uns et des autres.



Sandefjord est une ville de 45.000 âmes, située dans le comté de Vestfold, à une centaine de kilomètres dans le sud d'Oslo, au fond du fjord éponyme. Cette ville portuaire fut la capitale de l'industrie baleinière jusqu'en 1950. Son passé «viking» prédisposait cette ville à ce destin maritime de

première importance. Le blason de la cité n'a-t-il pas un drakkar et une baleine comme armoiries !

En 1920 il n'y avait pas moins de 12 navires-usines et près d'une centaine de bateaux harponneurs ayant pour port d'attache Sandefjord. Trois mille marins originaires de ce comté armaient cette flotte spécialisée traquant cachalots, rorquals communs et autres balénoptères dans les mers froides, que ce soit en Arctique ou en Antarctique.

On ne peut parler de Sandefjord sans évoquer le souvenir du grand armateur Anders August Jahre (1891-1982). Il fut en son temps le plus important *shipowner* de Norvège. Anders Jahre contribua grandement au développement de Sandefjord, finançant la construction de la mairie, commençant à bâtir sa fortune dans l'industrie baleinière. Notons qu'il fut un ami intime d'Aristote Onassis.

L'armateur grec fut reçu de nombreuses fois dans la magnifique propriété du magnat norvégien, bâtie sur les hauteurs de Sandefjord. Villa transformée depuis peu en restaurant-musée par la municipalité.

Le Rica Park Hotel qui hébergeait la quarantième assemblée de l'IFSMA appartenait lui aussi à Anders Jahre. Les nombreuses maquettes de navires de tout tonnage, tant cargos que pétroliers, dont les noms avaient la particularité de commencer par «Ja», tels les *Jakara*, *Jarena*, *Jarlanda* et bien d'autres, en font un véritable musée maritime des plus intéressants. Citons à ce titre le *Jalna* qui n'était autre que l'ancien pétrolier français de 26.500 dwt, «Champs-Élysées», construit en 1955 pour la CTMP, vendu à l'armement norvégien en 1960.

Un modèle réduit du *Jahre Viking*, de près de deux mètres de long, trônait bien en évidence dans le hall d'entrée de l'établissement. Cet ULCC fut en son temps le plus long (458m) et le plus gros pétrolier du monde avec ses 565.000 tonnes de port en lourd ! Il dépassait de 10.000 tonnes de dwt les quatre «mousquetaires» français *Batillus*, *Bellamy*, *Prairial* et *Pierre Guillaumat*. Cette imposante et belle maquette du méga-pétrolier annonçait d'emblée aux clients que le propriétaire de l'hôtel fut un grand armateur.

Construit en 1979 chez Sumitomo Heavy Industries de Yokosuka pour le compte d'un armateur grec (Nomikos), celui qui devait s'appeler *Porthos* fut refusé à la livraison et racheté par l'armateur hong-kongais C.Y Tung (Orient Overseas Container Line) et renommé «*Sea Wise Giant*» (sea wise pour C.Y...). Son deadweight de 418.000 tonnes fut porté à 565.000 tonnes après jumboisation. Chargé de crude iranien il fut touché à mort par un excocet irakien dans le détroit d'Ormuz durant la guerre Iran/Irak.

Déclaré perte totale et laissé à l'abandon près de l'île Larak pendant de nombreuses années, le *Sea Wise Giant* fut acheté en 1991 par Jorgen Jahre héritier d'Anders. Il fut remorqué à Singapour, remis en état au chantier Keppel et devint le presque flambant neuf *Jahre Viking* ! Notons que ce mastodonte escala plusieurs fois à Antifer.

En 2004 il changea de propriétaire et de nom pour être ferrailé fin 2009 sur la plage d'Alang. Tout comme la vie mouvementée du *Jahre Viking*, la carrière armatoriale de l'émblématique bienfaiteur de Sandefjord ne fut pas de tout repos. Le riche armateur eut de graves ennuis avec l'administration fiscale norvégienne pour dissimulation des revenus d'une partie de sa flotte derrière des sociétés écrans hébergées dans des paradis fiscaux... Des amendes colossales sanctionnèrent cette fraude fiscale.

Mais fermons cette parenthèse «Jahre» et revenons à la quarantième Assemblée générale de l'IFSMA qui se tint sur deux jours les 5 et 6 juin.

La réunion du conseil d'administration de l'IFSMA eut lieu la veille.



Le CA fut suivi en fin d'après-midi par une balade dans le fjord à bord d'un ancien navire harponneur de baleines, le «Southern Actor». Ce whale-catcher de 48 mètres de long fut sauvé de la démolition et remis en état par une équipe de passionnés, nostalgiques de ce

passé baleinier. Une merveille ce navire mû par une machine alternative avec un appareil à gouverner à vapeur ! Il y avait de quoi faire pâlir de regrets le capitaine au long cours que je suis, ayant raté de peu (deux ans, je crois) les débuts hésitants de la polyvalence à la fin des années 60...



La découverte des alentours maritimes de Sandefjord fut bien agréable ; cette mini-croisière organisée par la Norwegian Maritime Officers' Association (NMOA) permit aussi de faire connaissance de manière très sympathique avec nos hôtes et retrouver quelques amis, habitués des AGA de l'IFSMA, dignes représentants des associations de capitaines de la planète bleue.



Après un accostage «à l'amiral», par le pacha du «Southern Actor», les croisiéristes-d'un-soir n'eurent qu'à traverser le quai pour se rendre au «Kokeriet», au bord de la marina, la brasserie renommée où nous étions attendus.

Entre autres plats délicieux il nous fut servi un surprenant carpaccio de... baleine ! Vins et bières à discrétion aidèrent à la manœuvre pour créer une chaude ambiance de retrouvailles chaleureuses entre marins du monde et faire de cette soirée un moment unique ! La

NMOA avait bien fait les choses ! Le quarantième rendez-vous de l'IFSMA démarrait sous les meilleurs auspices.

Mais le lendemain, une petite déception vint tempérer le bel enthousiasme de la veille ! Un fait me choqua : l'ouverture des travaux de cette assemblée quarantenaire s'effectua dans la discrétion la plus totale ! Aucune personnalité locale et encore moins nationale n'était invitée ! Surprenant pour un tel anniversaire, en terre viking de surcroît... La Norvège n'est-elle pas la nation la plus maritime du monde ?

Comme aucun autre des trente cinq participants à cette AGA ne releva ce manque de solennité manifeste pour cet événement, je ne fis pas part de mon étonnement. Je me consolais en me disant que la teneur des papiers qui allaient être présentés et des débats qui suivraient me feraient oublier ce «détail». Il est vrai que bon nombre de personnalités norvégiennes dont le roi Hakon V, étaient en Normandie ce jour là, commémorant le 70^{ème} anniversaire du débarquement. Mais bon, on ne réclamait pas une royale présence, on se serait contenté d'un ministre de la marine et/ou des transports pour ouvrir la séance, comme ce fut le cas à Buenos Aires lors du trentième anniversaire.

A défaut d'une personnalité marquante, Hans Sande, président de la NMOA, souhaite la bienvenue aux représentants des associations de capitaines venant de tous les horizons et continents : présence de commandants chilien, singapourien, australien, turc, canadien, japonais, pakistanais, venant de contrées lointaines, sans oublier bon nombre de capitaines de la plus proche Europe.

UN PETIT RAPPEL UTILE AVANT DE CONTINUER :

L'IFSMA fut fondée en 1975 par huit associations de capitaines dont l'ACOMM française, le CNPC italien, l'IIMM irlandais, le KBZ belge, le NVKK hollandais, le NSF norvégien, la SMMSA sud-africaine et le VDKS allemand.

L'IFSMA regroupe à l'heure actuelle 65 pays, représentant 11.195 capitaines plus 131 membres individuels et 8 membres honoraires (chiffres au 27/05/2014). Son siège est à Londres, situé à quelques encablures de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Dès 1975 l'IFSMA bénéficia du statut consultatif auprès de l'OMI, au titre d'organisation non-gouvernementale. Elle participe aux quatre comités les plus importants : *Maritime Safety, Maritime Environmental Protection, Legal and Facilitation committees*. L'IFSMA est également active par sa présence dans 9 Sous-comités de l'OMI, réunions de préparations et autres assemblées. Notons aussi que cette fédération détient depuis 1993 un *consultative status* auprès de l'International Labour Organization (ILO).

Revenons à notre AG de Sandefjord. Hans Sande, candidat à la présidence de l'IFSMA, donna ensuite la parole au suédois Christer Lindvall, président sortant après 16 années de mandat. Ch. Lindvall fut un bon président, bien secondé par une équipe londonienne de qualité. Il fut actif sur tous les fronts maritimes, confronté tout comme l'AFCAN depuis 1979, aux problèmes de sécurité de la navigation, des droits

des marins, de la criminalisation des capitaines etc. La liste est longue. Trop longue !

Le compte-rendu de la dernière AG de Melbourne fut adopté à l'unanimité.

Après l'énoncé de son rapport moral, le président de l'IFSMA donna la parole à John Dickie, secrétaire général et trésorier honoraire. Ce dernier présenta le rapport d'activité et les comptes de la fédération. Le moins que l'on puisse dire est que les finances sont saines. Le bilan fait apparaître un + 44.000 £ ! Les rentrées des cotisations sont en hausse. L'IFSMA fait le forcing pour que les associations déclarent le nombre exact de leurs adhérents...et non plus le strict minimum en fonction des voix qui leur sont allouées ; 11.195 capitaines, sont déclarés au lieu des #15.000 adhérents réels des associations.



Selon les statuts en vigueur (art.9), les droits de vote sont définis ainsi :

- 1 voix pour une association réunissant de 1 à 250 membres.
 - 2 voix de 251 à 500.
 - 3 de 501 à 750.
 - 4 de 751 à 1000.
 - 5 de 1001 à 1250.
 - 6 voix au-delà de 1251.
- L'ACOMM déclare 50 capitaines et l'AFCAN 158...

L'IFSMA démarre une campagne d'adhésion vers les jeunes capitaines, et, modernité oblige, va améliorer son

website et utiliser intensément les réseaux sociaux, Facebook, Twitter.

Puis vint le temps du renouvellement du bureau exécutif pour les quatre années à venir : président (un candidat) et deputy president (deux candidats) ainsi que sept vice-présidents (douze candidats dont votre serviteur présenté par l'AFCAN).

Rémi Boissel Dombreval (ACOMM), présent à Sandefjord, ne se représentait pas au poste de vice-président. Manifestement l'ACOMM tenait absolument à conserver cette vice-présidence et présentait le capitaine Dominique Perrot, jeune retraité de Maersk Tankers également présent à cette 40^{ème} assemblée.

Les résultats des votes sont les suivants :

Président : Hans Sande, Norvège (NMOA).
 Deputy president : Willi Wittig, Allemagne (VDKS).
 Vice-présidents : Koïchi Akatsuka, Japon. (JCA).
 Marcel Van Den Broek, Pays-Bas, (Nautilus Int. NL).
 Marcos S Castro, Argentine, (CCUMM).
 Fritz Ganzhorn, Danemark, (DMO).
 Calvin C.Hunziger, USA. (CAMM).
 Jörgen Lorén, Suède. (MOA).
 Dominique Perrot, France. (ACOMM).

Intervention du capitaine chilien Juan Gamper proposant que la prochaine AGA se tienne dans son pays et plus précisément à Punta Arenas. L'idée d'affréter un petit paquebot et d'appareiller pour une croisière visitant les canaux et glaciers chiliens avec une escapade possible au Cap Horn, ne semble pas réunir tous les suffrages : trop long (5 nuits à bord) et trop cher (1.200 US\$). Affaire à suivre. Valparaiso, port mythique s'il en est, pourrait être une solution de repli intéressante.

L'après-midi nous remontâmes le temps grâce à Anne Doksrod, la blonde fille du viking... qui nous retraça l'histoire de ses lointains ancêtres.

Retour au présent ensuite avec un papier sur l'erreur humaine dans les accidents et *near-misses sous dynamic positioning*.

Puis une intervention intéressante nous fit découvrir SARINOR, le

Search And Rescue in the High North. Et pour clôturer cette première journée un papier retraçant les différents modes d'investigations après un accident de mer fut présenté par Allan Graveson (Nautilus Int.) : «Resources and transparency in marine accident investigations». Il ne semble pas que toutes les nations maritimes possèdent leur BEAmer. Le dîner de gala eut lieu au Rica Park Hotel où nous étions hébergés. L'éloge par de nombreux délégués du président sortant, Christer Lindvall, fut omniprésente et méritée. Les discours se suivirent et se ressemblèrent !

Le lendemain des interventions très diverses se succédèrent, présentant des intérêts pas toujours évidents du fait de textes lus par les orateurs. Je pense qu'à l'avenir il faut enregistrer l'intervention et l'illustrer de photos, films, DVD etc. pour la rendre plus attractive voire passionnante. Quitte au présentateur d'assurer ensuite le débat avec les délégués présents en intéressant son auditoire.

En matinée présentation du site web de l'IFSMA par l'Allemand Willi Wittig, nouveau deputy president, et distribution de quatre très intéressantes et luxueuses brochures éditées tout récemment : *Statutes & Bye-Laws, About IMO, Compilation of IFSMA resolutions & statements, Guidance for delegates representing IFSMA*.



Présentation à suivre d'un petit film intitulé «Bridge team management. Pilot on board». Une impression de déjà vu concernant les relations entre les informations et les bonnes communications entre le pilote et le commandant lors des manœuvres d'entrée et de sortie de port.

Les «Realities of risk de Michael Grey nous fit remonter au temps des Phéniciens, relatant les dangers de la navigation. Il me revint alors à l'esprit ce conseil : «Que celui qui veut naviguer sans danger, n'aille jamais en pleine mer !»

L'ACOMM présenta un papier préparé il y a quelque temps par George Havelka : la ratification par la France de la Convention du travail maritime (MLC 2006), 35^{ème} État membre de l'OIT et 13^{ème} État membre de l'UE à ratifier cette convention historique.

Le commandant néerlandais Scherpenzeel (NVKK) présenta une étude, intitulée «Maritime Spatial Planning And Safe Distance» traitant des distances de sécurité à respecter lors de croisement entre navires ou en approche lors de passage près de sites pétroliers en mer ou de fermes éoliennes.

Nous prîmes intérêt à écouter le capt Sudhir Subhedar insistant sur la nécessité de développer le cabotage le long des côtes de l'Inde pour diminuer notamment la pollution. Vaste programme.

Le capitaine bulgare Dimitar Dimitrov développa sa vision des bienfaits d'avoir un équipage national plutôt qu'un «multi national crew»... Ce qui est facile à démontrer !

Koicho Akatsuka proposa une résolution concernant les ports refuges suite au refus du Japon et de la Corée du sud d'accueillir dans un de leurs ports les plus proches un chimiquier en avarie après collision, le «Maritime Maisie». Entrée acceptée à Pusan après plusieurs mois de tergiversations ...

Il présenta ensuite un DVD sur les opérations de mouillage et les mesures pour prévenir les accidents lors de ces opérations.

RÉSOLUTIONS FINALES DE CETTE 40^{ème} ASSEMBLÉE :

L'IFSMA est concernée, déplore et s'insurge contre :

- le non-respect de la résolution de l'OMI A.949(23) concernant l'accès aux ports refuges.
- La criminalisation du capitaine toujours présente. Dernier cas en date celui du commandant du ferry sud-coréen «Sewol» qui risque la peine de mort lors de son jugement après le naufrage de son navire causant la mort de 300 passagers.
- Le manque de sérieux et d'indépendance lors d'investigations d'accidents de mer, pourtant définies par le «Casualty Investigation Code», résolution MSC.225(84). Rapports d'enquête à rendre public.
- La sécurité incertaine de nombreux ferries ; cas du naufrage du Sewol révélé par les premières investigations.

Cdt Michel BOUGEARD



DISPARITION DE TRISTAN VIELJEUX, UNE FIGURE HISTORIQUE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS



Tristan Vieljeux, dernier dirigeant de la grande compagnie maritime, la *Société Navale Delmas-Vieljeux*, nous a quittés le 30 avril, à l'âge de 90 ans.

Né en 1924, à la Rochelle, siège du groupe familial, Tristan Vieljeux était membre de la quatrième génération de ce groupe d'armement maritime créé au milieu du XIX^{ème} siècle par les frères Frank, Julien et Émile Delmas(1). Son grand-père, Léonce Vieljeux, avait épousé une fille de Frank Delmas et avait créé en 1920 la *Compagnie Delmas frères et Vieljeux*. La Compagnie s'intéressera à l'Afrique Noire et développera son trafic sur toute la côte ouest africaine. La nouvelle raison sociale, *Compagnie Delmas-Vieljeux*, dont la flotte comptait 21 navires, apparaîtra en 1935. Delmas-Vieljeux créera ensuite une filiale pour s'occuper des activités maritimes du groupe, la *Société Navale Delmas-Vieljeux*.

La deuxième guerre mondiale éprouve durement la Société. Son président, Léonce Vieljeux, deux de ses neveux, Frank Delmas et Yann Rouillet(2), ainsi que Joseph Camaret, directeur technique de la Compagnie, sont déportés par les Allemands puis fusillés le 2 septembre 1944, victimes de leur patriotisme. Tristan Vieljeux fera lui aussi preuve de son patriotisme en s'engageant dans la 2^{ème} DB du général Leclerc.

La flotte, quant à elle, est réduite à 6 navires, gérés par la Direction des Transports Maritimes. Ils seront rejoints fin 1945 par deux cargos type «Empire», puis en 1946 par 4 liberty-ships, *La Pallice*, *La Rochelle*, *Rochefort* et *Royan*.

La renaissance de la flotte débutera à partir de 1947 avec l'arrivée de navires neufs, *Maine*, *Morbihan*, *Aquitaine*, suivis en 1948 par *Côtes du Nord*, en 1949 par *Frank Delmas*, *Rhuys* et *Quiberon* et en 1950 par *Joseph Camaret*, *Armorique* et *Picardie*. La SNDV dispose alors d'une flotte de 22 navires.

Diplômé des Sciences Politiques et licencié en droit, Tristan Vieljeux commence sa carrière maritime en 1945 dans des compagnies de navigation britanniques et au sein de la Compagnie Fraissinet. Il entre ensuite en 1947 dans l'entreprise familiale, la SNDV, commençant au bas de l'échelle en tant qu'employé. En 1950, à 26 ans, il deviendra Secrétaire général.

En 1951, la Direction de la Météorologie Nationale confie en gérance à la SNDV trois frégates météorologiques, *Mermoz*, *Le Verrier* et *Le Brix*, devant effectuer une veille météorologique au point K. Ces navires seront remplacés en 1958 et 1959 par des bâtiments plus modernes, les navires météo *France 1* et *France 2*.

A partir de 1954, la SNDV portera ses efforts sur le remplacement des unités anciennes par des navires plus adaptés à son trafic. Elle commande en 1955 deux cargos de 9.000 tpl, *Léonce Vieljeux* et *Jean Guittou*, et en 1956 deux gros porteurs de 16.000 tpl, *Rocroi* et *Fontenoy*. En 1959, le troisième navire de 9.000 tpl, *Émile Delmas*, et le septième liberty, *Colmar*, entrent en flotte.

Tristan Vieljeux remplacera son père en 1961 à la présidence de la Société. Mettant en pratique la volonté de réaliser des groupements donnant aux entreprises une taille économique plus importante, Tristan Vieljeux passera en 1963 un contrat avec la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis et l'armement Woermann Linie pour coordonner et harmoniser leurs départs de France vers la COA. En 1966, il décide la réalisation d'investissements qui engageront largement l'avenir de la Société. Ce sera la commande de quatre navires automatisés polyvalents, d'un port en lourd de 14.600 tpl et d'une vitesse de 17,5 nœuds, *Lucie Delmas*, *Hélène Delmas*, *Marie Delmas* et *Irma Delmas*. Par ailleurs, la SNDV acquiert le *Louis Delmas (ex Rocroi)* et le *Julien Delmas (ex Opepelia)*, en même temps qu'elle vend le *Côtes du Nord* et le *Morbihan*. Suivront ensuite la commande de quatre navires polyvalents de 16.000 tpl à livrer en 1970 et 1971, et la commande de quatre navires similaires à livrer en 1972 et 1973. Ces huit navires porteront les prénoms et le nom de la famille Vieljeux : *Léonce*, *Pierre*, *Christian*, *Georges*, *Eric*, *François*, *Patrick* et *Stéphane Vieljeux*. Les grumiers Emmanuel Delmas et Bertrand Delmas seront mis en service dans le même temps.

Tristan Vieljeux, poursuivant la politique de regroupement au sein de la SNDV de toutes les activités maritimes entre l'Europe et la C.O.A., met en application en 1971 l'accord intervenu entre la SNDV et le Groupe des Chargeurs Réunis. Une nouvelle société est créée, la *Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux*, dont il devient Président directeur général. La flotte s'enrichit de cinq porte-conteneurs polyvalents de 15.835 tpl, dont la mise en service s'échelonnait entre 1973 et 1975. Ce sont *Côtes du Nord*, *Creuse*, *Corrèze*, *Cantal*, *Calvados*. Une deuxième série, *La Rochelle*, *La Pallice*, *Poitiers*, *Rochefort*, *Royan*, *Tours*, entrera en flotte en 1975 et 1976.

La nouvelle société poursuit sa politique d'investissement. Elle commande en 1974 quatre grumiers de 27.000 tpl : *Frank*, *Michel*, *Lucien* et *Henri Delmas*, et l'année suivante les premiers porte-conteneurs adaptés à l'Afrique (24.946 tpl - 921 EVP) : *Hélène*, *Irma*, *Lucie* et *André Delmas*, qui seront livrés entre 1978 et 1982. En 1977, la flotte compte 30 navires en pleine propriété. Deux de ces navires, *François Vieljeux* et *Emmanuel Delmas* seront perdus par fortune de mer en 1979.

Malgré une conjoncture peu favorable affectée par les conséquences du deuxième choc pétrolier de 1979, la SNDV continue sa politique de renouvellement de sa flotte. Elle commande en 1980 une série de quatre porte-conteneurs (26.287 tpl - 988 EVP) du type «économiques et performants». Il s'agit de *Nathalie*, *Patricia*, *Renée* et *Suzanne Delmas*, qui seront livrés en 1981 et 1982. Cette commande sera suivie l'année suivante par celle d'une nouvelle série de porte-conteneurs de la troisième génération (31.975 tpl - 1.693 EVP) qui seront livrés en 1983 et 1984. C'est la série *Thérèse*, *Véronique*, *Urula* et *Yolande Delmas*. Enfin en 1983, la SNDV passe commande de quatre nouveaux grumiers vraquiers porte-conteneurs (conbulks de 33.000 tpl - 902 EVP) : *Adeline*, *Blandine*, *Caroline* et *Delphine Delmas*. Le programme de renouvellement de la flotte aura porté sur seize navires neufs entre 1978 et 1986.

Les Chargeurs Réunis se retirent en 1985 de l'actionnariat de la SNDV, qui prend le nom de *Société Navale et Commerciale Delmas-Vieljeux*. Tristan Vieljeux s'intéresse alors à la *Compagnie Navale et Commerciale Havraise Péninsulaire*, dont il prend en 1986

une participation majoritaire dans le capital. Il prend aussi en 1987 une participation dans le capital de la Société Navale Caennaise et celui de la *Sofrana*.

Les années 1985-1990 seront marquées par une ouverture spectaculaire à l'internationalisation. Le 1^{er} janvier 1989, Tristan Vieljeux crée une filiale, *Navale Delmas*, qui gère les navires affectés au trafic entre l'Europe et la C.O.A., et une autre, *Navale Delmas International*, qui reprend l'ensemble des autres lignes. La SNDV prend le nom de Delmas et devient le premier armement privé français. Au 1^{er} janvier 1990, *Delmas* dispose d'une flotte d'une cinquantaine de navires avec six ans d'âge moyen. Le groupe a été classé 18^{ème} au rang mondial des armements spécialisés dans le transport de conteneurs. Sur les 52 navires exploités, 45 sont la propriété du groupe, 7 sont affrétés à long terme. 16 de ses 45 navires se trouvent sous pavillon français et emploient 780 marins français. Le groupe dispose d'autre part d'un parc de 42.000 conteneurs dont 35.000 en pleine propriété.

Après avoir mené de main de maître l'ascension de sa société, Tristan Vieljeux, victime de la lutte engagée depuis 1987 par Vincent Bolloré pour prendre le contrôle du groupe Delmas-Vieljeux, est amené à démissionner le 7 juin 1991. Vincent Bolloré, entrepreneur de talent qui s'intéressait à l'armement maritime, avait racheté la Société Commerciale d'Affrètement et de Commission (SCAC) en 1986. Devenu en 1991 actionnaire de la SFDV (Société financière Delmas-Vieljeux), qui contrôlait majoritairement la SNDV, il parvint à provoquer une situation de blocage de l'actionnariat de la société, obligeant Tristan Vieljeux à donner suite à ses offres de rachat de ses parts.

Ce n'était toutefois pas l'âge de la retraite pour cet homme

d'exception. En 1996, il mettra son talent au service de Jacques Saadé, alors président de la CMA, et l'aidera à se porter acquéreur de la CGM auprès de l'Etat français. Il présidera le Conseil de surveillance de CMA CGM de 2001 à 2010 et en quittera le Conseil d'administration en 2012. La cession en 2005 par Vincent Bolloré de sa compagnie maritime Delmas au groupe CMA CGM aura un petit air de revanche pour son ancien Président directeur général !

Tristan Vieljeux avait été président d'Armateurs de France de 1972 à 1976. Il avait reçu les insignes de la dignité de grand officier de la Légion d'honneur en 2003.

Toute la presse a salué la très brillante carrière de ce grand armateur français, «homme de très grande qualité tant dans sa profession que dans sa relation aux autres».

René TYL

(1) Frank et Julien Delmas avaient créé en 1867 la société «Frank Delmas et Cie», devenue la «Compagnie Delmas frères» en 1870 après que leur frère Émile les ait rejoints. Originaires de Mulhouse, ceux-ci avaient fait adopter comme emblème pour l'armement la roue de moulin qui figure dans les armoiries de cette ville.

(2) Petit-fils d'Émile.

Sources

«La grande mutation de la marine marchande française (1945-1995)», Thèse de doctorat de Bernard CASSAGNOU, capitaine au long cours, juin 2000

Le Marin du 9 mai 2014

Différents articles de presse

L'EMBARCATION DE SAUVETAGE FERMÉE, UN ESPACE CLOS ?

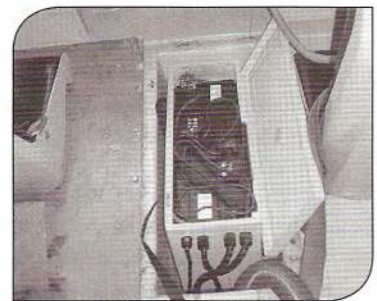
TRADUCTION LIBRE DU MAIB SAFETY DIGEST 1/2014 PAR LE Cdt HUBERT ARDILLON

LES FAITS :

Alors qu'il allait pénétrer dans une embarcation de sauvetage de type fermée pour une inspection de routine, l'officier en charge détecta une forte odeur d'œuf pourri. Il décida d'analyser l'atmosphère à l'intérieur de l'embarcation avant d'entrer.

L'analyse révéla un taux d'hydrogène sulfuré (H₂S) supérieur à 60 ppm.

Après ventilation et une fois l'atmosphère permettant l'entrée dans l'embarcation, il fut procédé à une investigation afin de déterminer la source de ce gaz.



LES LECONS :

1. L'intérieur de ce type d'embarcation n'est pas habituellement considéré comme espace clos. Toutefois cet incident démontre qu'il existe un risque potentiel lors de l'entrée dans une telle embarcation sans vérification préalable de l'atmosphère.
2. On ne peut pas considérer comme une mesure suffisante de ventilation le fait d'ouvrir la porte de l'embarcation, le gaz pouvant se concentrer à certains endroits peu propices à une ventilation naturelle, par exemple la cale sous parquet dans une embarcation à chute libre. Une ventilation forcée peut s'avérer nécessaire.
3. Afin d'éviter un risque de dégagement d'H₂S, le chargeur de batteries doit être entré dans le listing de maintenance routinière.

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

(À ne pas laisser entre toutes les mains...)

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

Masculin féminin : comme le sexe des anges, celui d'un navire reste un vaste débat. De façon succincte, il est masculin dans la Mar-Mar et féminin dans la Royale.

Masse (être à la masse) : ne plus être très sain d'esprit. On dit aussi pêter les plombs, faire de l'eau...

Médecin de papier : « Guide médical de bord ». Quand on n'a ni toubib ni compétence médicale particulière il reste le Samu 31 de Purpan (près de Toulouse) et, en dernier ressort le cercueil, obligatoire à bord !

Merlan : le coiffeur du bord, généralement pas un professionnel de la chose...

Messageries Maritimes (MM) : à l'origine les Messageries Impériales, il s'agit d'une des plus anciennes compagnies de navigation françaises qui, fusionnée avec la Transat donna lieu à la naissance de la CGM puis de la CMA-CGM après le rachat de celle-ci par la CMA de Jacques Saadé.

Messe du dimanche : pot hebdomadaire sur certains navires.

Mettre bas les feux ou bas les marteaux : la fin du travail. Voir aussi dégager.

Mettre le nez dedans : commencer à devenir alcoolique.

Microclimat : c'est bien connu, chaque marin (surtout breton) en a un dans son village.

Mouiller (l'ancre) : Ce n'est pas l'arroser d'eau mais la « jeter » dans l'eau pour immobiliser le navire.

Moque : mesure universelle du marin de commerce, c'est un récipient constitué d'une boîte de petits pois vide recyclée et servant pour tout usage.

Nager : « ramer », sur une embarcation à avirons (et non pas « à rames »).

Neuvage : Signifie la période où le navire sort de chantier, généralement limitée au premier voyage.

Noëlite : maladie curieuse frappant le navigant en congés au mois de décembre.

Nono : le novice.

Nuoc-mâm : « Mon pays c'est le Viêt-nam, ma boisson c'est le Nuoc-mâm, mon cure-dent c'est le qetam ». Expression des MM uniquement.

Oeuvres vives, œuvres mortes : parties de la coque respectivement au-dessous et au-dessus de la ligne de flottaison.

Officier des montres : le lieutenant de navigation, chargé de mettre la montre et les horloges du bord à l'heure.

Oreilles d'âne : déflecteur que l'on mettait à

l'extérieur des hublots, contre le vent, dans les pays tropicaux pour dévier un peu d'air dans les cabines, à la façon d'une manche à air et avant l'apparition de la climatisation.

Pacha : le Commandant, également désigné le Vieux ou le Tonton. Seul maître à bord après Dieu... (mais à bord seulement !). Qu'on se rassure, le commandant n'est sûrement plus un « pacha » désormais.

Pacotille : terme désignant les objets à déclarer à la douane avant de débarquer. Celle-ci pouvait être conséquente... au point de nécessiter une camionnette pour tout débarquer ! Certains marins monopolisaient parfois une cabine entière pour ces menus objets... Originellement, pendant la guerre, période difficile en France, les marins avaient le droit de rapporter au pays, pour leur famille, ce qu'on appelait la pacotille, c'est-à-dire une certaine quantité de denrées encore rares comme du tabac, du riz, du savon, etc. Chaque homme de l'équipage en constituait ainsi une petite provision destinée à sa famille et soigneusement emballée dans des caisses confectionnées avec du bois de récupération. La quantité autorisée par les douanes françaises à chaque marin était déterminée par le nombre de personnes qui composaient sa famille.

Pacotilleur : petit métier portuaire hélas disparu. Le pacotilleur s'occupait de faire la déclaration en douane de la pacotille des marins, moyennant une commission ; tout le monde y trouvait son compte.

Palu breton : l'alcoolisme...

Panamax : désigne les navires aux dimensions maximales pour franchir le canal de Panama. Les autres sont des « overpanamax ».

Pantalon à mi-drissé (avoir le) : situation du marin pris en flagrant délit d'adultère... pressé.

Papillonner : manœuvre d'un navire immobilisé par l'avant (lors d'un échouement dans la vase en rivière par exemple) qui essaye de se dégager en utilisant la machine et la barre.

Parc à buffles : l'équivalent terrestre du sampan fleuri ! Bon, passons...

Parisien : individu sans culture maritime.

Patache : douane maritime, qui se présente toujours à bord à l'heure du casse-croûte ou de l'apéro...

Patron : l'intendant (MM).

Patte jaune : touriste se prenant pour un pêcheur.

Pays : quand on dit de quelqu'un « c'est un pays à moi », pas touche !

Payols (être au ras des) : avoir le moral en berne.

Peau de bouc : mettre quelqu'un sur la peau de bouc c'est le porter sur le cahier de discipline.

Peindre la girafe : glandouiller, faire du travail inutile.

Peinture (« peinture sur merde = propreté ») : célèbre adage de toutes les marines du monde ! Dans la Royale on dit : « on salue tout ce qui bouge et on peint tout ce qui ne bouge pas ».

Perche (virer la perche, ou tourner la perche) : changer de quart à mi-voyage (MM).

Pesée du dimanche : passage hebdomadaire sur la balance de l'intendant pour voir l'évolution de la « surcharge pondérale » des marins !

Petit bateau mais grande cale : pas bien gros mais qu'est-ce qu'il mange ! Voir aussi Goêle.

PEX : l'équipage subalterne (personnel d'exécution) en langage « moderne ».

Phoque (sentir le phoque) : sentir mauvais (à ne pas confondre avec « pédé comme un foc » où ce pauvre animal n'y est pour rien)

Piano : plaque chauffante du cuisinier. A ne pas confondre avec le violon.

Pied de pilote : marge que tout bon marin prend dans ses calculs (de marée, etc.) ou dans ses actions.

Pigoulière : minibus pour la maison des Gens de Mer ou le Seamen's club dans la Mar-Mar (vient du nom du bus qui amenait les permissionnaires de la Royale à la porte de l'Arsenal).

Pilot : autrefois les jeunes pouvaient embarquer avant de rentrer à l'école d'Hydro pour se faire une idée du métier. Ils n'étaient alors pas encore des élèves officiers mais des pilotins, dits « pilots », qui payaient leur apprentissage. Joseph Conrad, Alphonse Daudet et... Jacques Chirac furent pilotins.

Pilote : certains sont bons, d'autres ont toujours cru qu'un moteur diesel marchait à l'air comprimé (voir scier du bois).

Pilote de choix : encore une notion disparue (MM et Transat), celle des pilotes « de choix », que la Compagnie payait d'une petite enveloppe...

Pingouin : n'a rien à voir avec le « manchot » de l'hémisphère sud mais désigne un croc particulier servant à fixer les barres de saisissage sur les conteneurs, voire un drôle de personnage (« qui c'est ce pingouin-là ? »).

A suivre...

Cdt Gilles FOUBERT

L'AMBASSADEUR, LA MILICE ET LES COMMANDANTS.

C'était l'époque, antérieure aux conteneurs, où les escales sur la Côte d'Afrique duraient souvent plusieurs jours ce qui permettait de lier des relations parfois amicales avec des membres de la société locale, surtout des expatriés. Il m'arrivait donc souvent d'être invité à terre ou d'inviter à bord.

C'était le cas à Pointe Noire qui avait quelques agréments, toutefois tempérés dès la nuit tombée car les déplacements pouvaient être perturbés par de fréquents barrages de la milice paramilitaire et « patriotique », chargée d'assurer la sauvegarde du régime alors en place contre des actions d'éventuels trublions. J'ai certainement été arrêté plusieurs fois à de tels barrages en revenant de dîner avec des amis mais en deux occasions cela dépassa le simple contrôle, avec pour la première, le risque d'un incident diplomatique ainsi que l'on va le voir.

Il arrivait à l'ambassadeur de France au Congo, en poste à Brazzaville, de venir passer un week-end balnéaire à Pointe Noire où il était hébergé par le consul. Or un de mes amis, je ne sais comment, avait établi des relations avec notre représentant à qui je fus présenté, au club nautique, ce lieu de bien des rencontres. Le courant passa sans doute, toujours est-il que je l'invitai un soir à dîner à bord en compagnie de quelques autres expatriés. Je ne sais qui avait véhiculé le diplomate à l'aller mais il se trouva, la soirée terminée, ce fut moi, j'avais une voiture de service à disposition, qui me proposai pour le reconduire. Il n'y avait pas loin du port au consulat et quelques cinq minutes eussent dû suffire pour effectuer le parcours si, à mi-chemin nous ne nous étions heurtés à un barrage de la milice avec injonction, plus ou moins appuyée par des gesticulations de Kalachnikov, de présenter les papiers. Pour moi, pas de problème, je possédais le laissez-passer indispensable, mais il n'en fut pas de même pour mon passager. Non seulement notre ambassadeur n'avait pas le sésame de rigueur mais il n'avait aucun autre document, ni passeport ni carte d'identité ni accréditif de quelque sorte que ce soit. Ce qui induisit le milicien chef de poste, sans doute un peu poussé qui plus est par des bières ingurgitées auparavant, à faire preuve d'une suspicion assez agressive, d'où un dialogue que je résumerai :

- Alors qui êtes-vous ?
- Je suis l'ambassadeur de France à Brazzaville.
- Qui me le prouve ? Vous n'avez pas de papiers !
- Ils sont au consulat, je peux aller les chercher.
- Je ne peux pas vous laisser partir.

Je me proposai de rester en otage tant que le suspect ne serait pas revenu de sa quête mais il me fut répondu que si à moi l'on faisait confiance, il ne pouvait en être de même pour mon compagnon. Et les échanges verbaux de continuer ce qui permit de constater ce que diplomatie voulait dire... chez

un diplomate. En effet celui-ci sut conduire le dialogue sans se départir de son calme, en ayant une attitude propre à l'état qu'il déclarait être le sien, mais sans jamais faire preuve de supériorité. Il en arriva à aiguiller les échanges pour en arriver à quelque chose comme ceci :

- Où étiez-vous alors ?
- Je dinais avec le général X (le grand patron des militaires).

- Parce que vous connaissez le général X ?
- Oui, puisque je suis l'ambassadeur de France.

A ce moment le milicien commença à être convaincu, et par là, à se poser des questions quant à son avenir si l'affaire arrivait aux oreilles d'en haut, et décida de nous laisser aller, non sans avoir demandé :

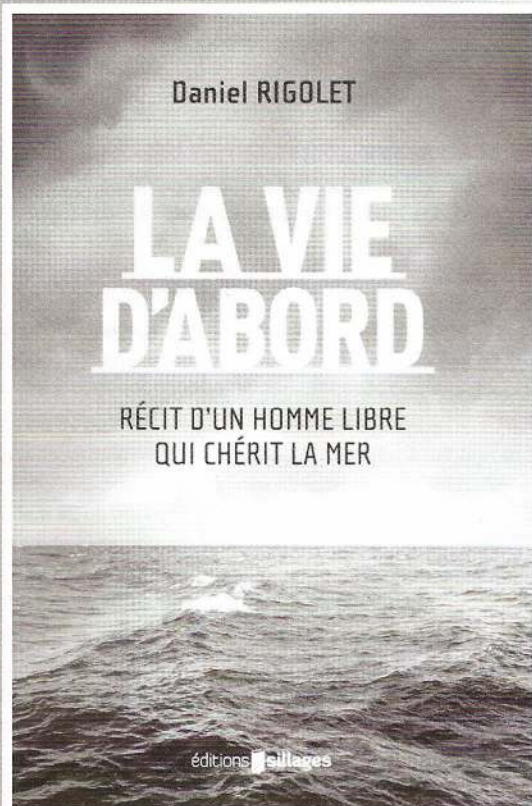
- Mais lorsque vous verrez le général X qu'allez-vous lui dire à mon sujet ?
- Que vous êtes un militaire consciencieux, appliquant les consignes et je lui demanderai de vous féliciter.

Soulagement du quidam et c'est tout juste s'il ne nous proposa pas une bière avant que nous partions. La moralité de l'affaire est que simple pékin ou haut diplomate, il faut toujours avoir ses papiers avec soi.

La seconde expérience d'un contrôle de miliciens fut plus rapide et plus détendue. Nous revenions d'un dîner en ville avec un collègue commandant un autre navire Delmas à quai lorsque nous vîmes s'agiter devant nous des silhouettes pas forcément identifiables et qui semblaient nous intimer l'ordre de nous arrêter. Par précaution, nous attendîmes d'être à leur hauteur pour être sûrs qu'il s'agissait de véritables miliciens avant de freiner, ce qui fit que la voiture ne s'immobilisa qu'une dizaine de mètres plus loin. Le responsable de la troupe vint à nous et après examen de nos documents nous reprocha de pas nous être arrêtés plus promptement d'autant plus qu'il avait appuyé son ordre à l'aide du sifflet qui lui pendait au cou. Ce à quoi nous rétorquâmes n'avoir rien entendu et, comme il se doit en Afrique, début de la palabre. Était-ce l'efficacité du matériel, un sifflet à roulette avec bille incorporée, ou la puissance pulmonaire de l'utilisateur de celui-ci que nous mettions en doute ? Au demeurant, rien d'agressif dans le dialogue ce qui permit à mon camarade de suggérer de faire un essai. Tricha-t-il ou pas ? Toujours est-il que faute du roulement à effet comminatoire attendu, on ne put ouïr qu'un faible chuintement. Et l'essayeur d'affirmer qu'il n'y avait plus le petit pois intérieur, indispensable au bon fonctionnement et, se référant à une publicité récurrente à l'époque, «qu'il fallait toujours avoir un petit pois sur soi», ce qui sembla fort divertir notre interlocuteur. Après nous pûmes regagner nos bords respectifs.

Cdt Jean CHENNEVIÈRE

«LA VIE D'ABORD» PAR LE COMMANDANT RIGOLET



Ce soir du 31 décembre 1971, les retrouvailles familiales se déroulent dans une ferveur intense autour d'un repas de fête. Au cours de nos conversations, j'apprendrai que le chef mécanicien du Maori, un voisin, figure au nombre des disparus, laissant une veuve et deux jeunes orphelines. Cette même nuit, après deux heures de sommeil, je me réveille dans un état d'intense émotion, en pleurs, je secoue ma chère moitié : «Mona, j'ai trouvé !»

Côté-toyez le commandant Rigolet à bord de son premier Moth, souffrant du mal de mer sur un sardinier, élève officier sur un cargo, pacha du plus grand pétrolier du monde. Qui mieux que lui connaît les dangers de la mer et la fragilité des hommes ?

Bouleversé par le naufrage du Maori en 1971, qui coûta la vie à 38 hommes d'équipage sur 39, il se promet de concevoir et d'imposer une combinaison de survie qui protège les marins naufragés de l'hypothermie et de la noyade quand chaloupes et brassières traditionnelles sont inopérantes.

Au péril de sa vie, au détriment de sa carrière, le commandant Rigolet expérimente sa combinaison sur lui-même et affronte sans relâche une administration sous influence, les compagnies maritimes étant rétives à payer le prix de la sécurité.

Récit d'un combat exemplaire et désintéressé.

«LETTRES DE MARINS» PAR ARNAUD DE BOISSIEU ET ROLAND DORIOU

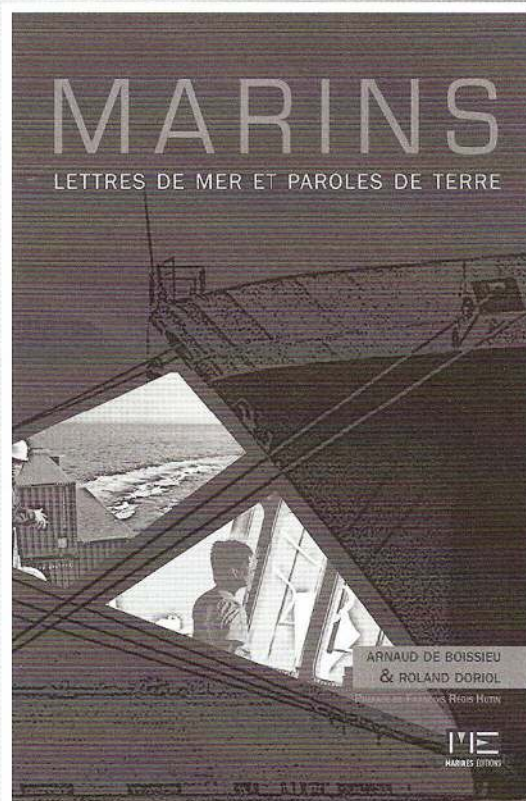
Préface de François Régis Hutin

Il y a de la poésie, et infiniment d'humanité, dans les coulisses de la mondialisation. Mais qui le sait ? Grimant l'échelle de coupée d'un porte-conteneurs ou d'un chimiquier sur les talons des auteurs, le lecteur découvre l'existence quotidienne des petites mains de la marine marchande.

Dans cette suite de récits vivants et colorés, écrits ou recueillis par un homme de terre - Arnaud de Boissieu - et un homme de mer - Roland Doriol, nous partageons les escales de marins philippins, russes, indiens, pakistanais... Tandis que leurs courriers nous renvoient l'écho de leur vie intérieure, des joies et des doutes qui les accompagnent dans ce métier de risque et d'isolement.

Un grand voyage dans l'intimité de la nouvelle économie globale.

En vente 19 € chez votre libraire ou sur le site www.laboutiquemarine.fr



Par ordre d'émission, à compter du 1^{er} janvier 2014. Pour obtenir les textes : www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

- **Arrêté du 25 février 2014** modifiant l'arrêté du 8 mars 2011 relatif au cursus de formation permettant d'accéder au brevet de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime.
Texte NOR : TRAT1329289A, publié au JORF N° 0054 du 5 mars 2014.
- **Arrêté du 5 mars 2014** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (fusion des sociétés de classification Det Norske Veritas et Germanischer Lloyd et création de la société de classification DNV-GL AS).
Texte NOR : TRAT1405178A, publié au JORF N° 0063 du 15 mars 2014.
- **Décret N° 2014-330 du 13 mars 2014** portant publication de la résolution A.765 (18) relative aux directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 4 novembre 1993 (1).
Texte NOR : MAEJ1404833D, publié au JORF N° 0063 du 15 mars 2014.
- **Arrêté du 3 avril 2014** modifiant l'arrêté du 16 avril 1986 relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.
Texte NOR : DEVT1403367A, publié au JORF N° 0105 du 6 mai 2014
- **Arrêté du 11 avril 2014** portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines.
Texte NOR : DEVT1406829A, publié au JORF N° 0107 du 8 mai 2014.
- **Arrêté du 28 avril 2014** relatif à la formation en matière de direction, de travail en équipe et de gestion des ressources pour exercer des fonctions opérationnelles et de direction à bord des navires de commerce ou de plaisance armés avec un rôle d'équipage.
Texte NOR : DEVT1407817A, publié au JORF N° 0110 du 13 mai 2014.
- **Arrêté du 28 avril 2014** modifiant l'arrêté du 22 mai 1998 relatif à la responsabilité des compagnies et de l'équipage.
Texte NOR : DEVT1408144A, publié au JORF N° 0110 du 13 mai 2014.
- **Arrêté du 28 avril 2014** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 236).
Texte NOR : DEVT1405247A, publié au JORF N° 0110 du 13 mai 2014.
- **Arrêté du 28 avril 2014** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé).
Texte NOR : DEVT1407551A, publié au JORF N° 0110 du 13 mai 2014.
- **Arrêté du 6 mai 2014** relatif à la délivrance des attestations de formation pour le personnel servant à bord des navires à passagers.
Texte NOR : DEVT1408140A, publié au JORF N° 0112 du 15 mai 2014.

- **Décret N° 2014-483 du 13 mai 2014** relatif aux conseils maritimes ultramarins et aux documents stratégiques de bassin maritime.
Texte NOR : OMEO1316575D, publié au JORF N° 0112 du 15 mai 2014.
- **Arrêté du 14 mai 2014** modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.
Texte NOR : DEVT1401786A, publié au JORF N° 0129 du 5 juin 2014.
- **Décret N° 2014-497 du 16 mai 2014** relatif à la délégation des certificats d'assurance ou autre garantie financière des navires.
Texte NOR : DEVT1237498D, publié au JORF N° 0115 du 18 mai 2014.
- **Arrêté du 16 mai 2014** relatif à la délivrance ou à la modification d'une habilitation en qualité d'organisme de sûreté.
Texte NOR : DEVT1410460A, publié au JORF N° 0120 du 24 mai 2014.
- **Décret N° 2104-576 du 3 juin 2014** portant règlement général du brevet de technicien supérieur maritime.
Texte NOR : DEVT1403699D, publié au JORF N° 0129 du 5 juin 2014.
- **Décret N° 2014-581 du 3 juin 2014** portant publication de l'accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution (ensemble 2 annexes), signé à Lisbonne le 17 octobre 1990. (Le présent accord est entré en vigueur le 1^{er} février 2014.)
Texte NOR : MAEJ1410949D, publié au JORF N° 0130 du 6 juin 2014.
- **Décret N° 2014-615 du 13 juin 2014** portant publication de la convention du travail maritime (ensemble quatre annexes), adoptée à Genève le 7 février 2006 (La présente convention est entrée en vigueur le 20 août 2013).
Texte NOR : MAEJ1410260D, publié au JORF N° 0136 du 14 juin 2014.
- **Arrêté du 26 juin 2014** modifiant l'arrêté du 25 septembre 2007 relatif à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime délivrés par d'autres Etats membres de l'Union européenne ou des pays tiers pour le service à bord des navires de commerce et de plaisance armés avec un rôle d'équipage battant pavillon français.
Texte NOR : DEVT1411790A, publié au JORF N° 0154 du 5 juillet 2014.
- **Arrêté du 30 juin 2014** portant création de la spécialité «maintenance des systèmes électro-navals» du brevet de technicien supérieur maritime fixant ses conditions de délivrance et les modalités d'admission dans les sections de cette spécialité.
Texte NOR : DEVT1408716A, publié au JORF N° 0157 du 9 juillet 2014.
- **Arrêté du 30 juin 2014** relatif au cursus de formation du diplôme d'élève officier de 1^{re} classe de la marine marchande et du diplôme d'études supérieures de la marine marchande.
Texte NOR : DEVT1414626A, publié au JORF N° 0162 du 16 juillet 2014.

BIEN difficile le découpage des régions en France

Ce n'est pas un sujet qui intéresse particulièrement notre profession, mais à travers quelques anecdotes de ma navigation, je souhaite montrer combien il est difficile de contenter tout le monde.

J'étais sur un bananier (Transat du Nord) affrété sur l'Afrique de l'ouest au départ de Marseille. Après quelque temps, il a fallu effectuer quelques relèves d'équipage. Alors pour raisons d'économies et de bon sens, des gens du nord ont été remplacés par des gens de Marseille (Transat Midi).

Second capitaine, j'étais là pour recevoir les réclamations, c'est pourquoi un jour je vois un Marseillais arriver dans mon bureau : «eh alors capitaine, qu'est-ce que c'est que ce bateau, on ne mange que des patates !» Evidemment dans l'heure qui suivit, c'est un Breton qui est arrivé : «on a des haricots verts, des petits pois, des tomates, mais jamais de patates !»

Une autre fois j'étais à bord du «DESIRADE», navire Transat armé par des Antillais, et comme l'armement était à Fort de France, on pouvait dire que l'équipage était Martiniquais. Un soir, j'invite le maître d'équipage à prendre un petit punch, et nous parlons de choses et d'autres ; et nous en arrivons à parler de l'équipage, le bosco me donnant son opinion sur ses matelots : «untel, c'est un gros travailleur, mais il faut bien l'encadrer, lui c'est un très fin matelot, formidable pour le matelotage, celui-là, dommage qu'il force un peu trop sur le ti punch, quant à lui, c'est un Guadeloupéen, *mais il est pas mal !*

Cdt Yves CHARLOT

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

Échouement du Rena (suite).

Fin août, alors que le rapport final du TAIC (Transport Accident Investigation Commission) sur l'accident (Oct. 2011 en Nlle. Zélande) est en cours de finalisation, le site de l'ATSB (Australian Transport Safety Bureau) a indiqué que la fatigue du capitaine et du lieutenant était un facteur important dans l'accident. Cependant, le TAIC a précisé à nouveau que la fatigue n'est qu'un des facteurs à considérer, avec plusieurs autres. L'analyse de l'ATSB indique que le travail et le quart du lieutenant (00-06), et les périodes de travail/repos du capitaine les plaçaient en situation de risque significatif par fatigue.

Curieux

En août, à bord de l'Eugene Maersk, plusieurs jours après le départ de Malaisie, il a été découvert un groupe de singes entre deux baies de conteneurs. Des conseils du zoo de Copenhague ont permis de les attraper et de les nourrir après identification. Puis, ils ont été débarqués à Rotterdam. Cette année, en septembre-octobre, dans plusieurs ports d'Extrême-Orient, des papillons envahissent les navires. Les USA et le Canada (en particulier) sont stricts sur la présence de ces papillons (ou œufs) entraînant des quarantaines et/ou des traitements difficiles.

Appareils de test d'atmosphère.

A la suite de remarques à propos des règles sur les dangers d'entrée dans les espaces confinés, l'OMI espère une adoption en novembre de règles d'emport d'appareils testeurs de gaz (avec obligation en juillet 2016). Comme les règles d'exercice correspondant entrent en vigueur le 1er janvier 2015, une circulaire demandera une application aussitôt que possible. L'appareil ne sera pas en équipement individuel, et devra, au minimum, tester l'oxygène, les gaz ou vapeurs inflammables, le CO et l'hydrogène sulfuré.

Interrogations sur les assurances à propos des clandestins en conteneur.

Mi-août, il a été découvert un mort et 34 clandestins survivants dans un conteneur débarqué à Tilbury. Les compagnies de shipping et de camionnage, préoccupées par ces découvertes, regardent attentivement leurs contrats d'assurance. Un commentaire de N. Smith (Lloyd's Market association) indique que la responsabilité, bien que pas vraiment clairement définie, serait, en dernier ressort, à la charge de la compagnie de navigation « qui a transporté une personne illégalement... que ce soit par un conteneur ou un autre moyen ». En cas de découverte dans un conteneur sur un camion, on se tournerait plus facilement vers le chargeur du conteneur.

L'AIS permet de suivre les changements des navires iraniens.

Depuis le début des sanctions contre l'Iran (en 2012), la majorité des pétroliers changeaient d'identité (nom, indicatif, n° MMSI) après environ six mois, les pavillons choisis ne voulant pas les garder, puis cela s'était stabilisé sur le pavillon Zanzibar, avec des accords temporaires sur les sanctions. Les changements ont repris et sont tous faits au mouillage de Kharg Island, pour des raisons encore obscures.

Ouverture d'une école en Angola.

Début septembre, Sonangol (compagnie nationale d'énergie) et le groupe suédois Stena annoncent l'ouverture d'une école (CFMA) en Angola, indiquée comme le campus maritime le plus moderne en Afrique. Il est dirigé par le Maritime Faculty of City of Glasgow College pour en faire « un centre international d'excellence, en liaison avec Stena...pour avoir la reconnaissance STCW de la White List le l'OMI ». Dans un premier temps, les élèves ne feront que la première année en Angola puis iront à Glasgow, l'école espère atteindre le meilleur niveau STCW en cinq ans.

Vidéos de formation à la lutte contre l'incendie.

Videotel, KVH industries, indique avoir publié des vidéos pour la lutte contre l'incendie, avec la collaboration de spécialistes des feux à bord des navires et des fabricants d'équipements. Ces vidéos sont indiquées correspondre aux règles STCW, et inclure une partie importante sur la conduite des exercices, et sur le commandement en cas de sinistre.

Sewol, quelques commentaires complémentaires.

Différents intervenants se rejettent des responsabilités. Il apparaît que la check-list de départ, établie par le second lieutenant, ne mentionnait pas le chargement et le nombre de passagers. Le capitaine Lee indique que les instructions correspondantes, tout en admettant que les siennes auraient été semblables, venaient d'un capitaine précédent et que lui-même n'était pas vraiment au courant des risques par surcharge et insuffisance de ballast, conditions cependant courantes et parfaitement connues de l'armateur. Le chef mécanicien, qui est parmi les dix membres d'équipage accusés d'abandon prématuré et de plusieurs autres infractions, accuse le capitaine d'avoir complètement manqué à son devoir. Il admet par ailleurs, avoir bu des bières (pour se calmer) avec d'autres membres d'équipage en attendant d'être secouru par les coast guards - il l'a été parmi les premiers. Le capitaine et trois autres membres d'équipage ont été inculpés de « accidental homicide », la majorité de l'équipage est accusée d'avoir abandonné le navire après avoir ordonné aux passagers de rester dans leurs cabines (on fait état d'un ordre du capitaine craignant des mouvements de poids supplémentaires). Fin septembre, le tribunal indique que tous les passagers auraient pu être sauvés par une action rapide de l'équipage. Des experts ont été très affirmatifs (évacuations calculées à la seconde près !). Ils ont témoigné qu'avec 30° de gîte, les 476 passagers auraient pu sortir en 5 minutes et 5 secondes; ou encore, autre scénario, 34 minutes plus tard avec plus de 50° de gîte tous les passagers auraient pu sauter à l'extérieur en 9 minutes et 28 secondes; ou encore 21 minutes plus tard, avec 60° de gîte, une simulation a donné une évacuation totale en 6 minutes et 17 secondes.

Début octobre, le tribunal implique les coast guards et les secours, pour incompétence, indisponibilités, retards, absence de réelles recherches de survivants avec une accusation de négligence professionnelle.

Controverses à propos des affrètements et de l'épidémie Ebola.

Des consignes strictes de précaution sont rappelées par l'OMS et les P&I Clubs, pour les équipages.

Début septembre, on constate des augmentations de fret sur le Nigeria (et d'autres pays), augmentations que les armateurs justifient par une éventuelle quarantaine demandée par la suite. Des courtiers les contestent et la NCS (Nigerian chamber of shipping) veut en appeler à l'OMI. Des réceptionnaires, en prévision d'éventuelles interruptions demandent des cargaisons plus importantes pour faire des stocks, mais les réorganisations de lignes, à cause des restrictions après escale dans des pays infectés limitent le trafic. Cependant, en cas d'aggravation, des problèmes d'affrètement sont à régler. Dans le cas où un armateur refuserait une escale, Dutch trading house a prévu des contrats avec une obligation d'alternative ou une couverture jusqu'à déchargement (max 30 jours). Un courtier de Singapour indique avoir des demandes d'armateurs pour une couverture de 45 jours (trop long pour la plupart des affréteurs). Le contrat doit prévoir une éventuelle quarantaine qui serait demandée après une escale dans un port contaminé.

Début octobre, des ports (Amérique du Sud en particulier) imposent une quarantaine, de façon à avoir un délai de 21 jours après escale dans certains pays d'Afrique.

Par ailleurs, le Western Copenhagen, un navire ayant quitté Conakry, le 9 août, pour l'Ukraine, s'est vu refuser non seulement l'entrée dans un port, mais le passage dans les eaux territoriales de Malte après avoir demandé consultation/assistance médicale pour un membre d'équipage avec forte fièvre. Le cas est tout à fait anormal malgré les justifications des autorités. Il a pu avoir ensuite de l'aide en Sicile (Pozallo).

La ligne St-Nazaire-Gijon suspendue.

La ligne de Saint-Nazaire à Gijon avait été ouverte, il y a 4 ans, après un accord entre la France et l'Espagne pour la subventionner afin de diminuer le trafic routier. LD Lines a confirmé la suspension du service (3 fois par semaine), l'exploitation n'ayant jamais trouvé son point d'équilibre ou de rentabilité. Les frais de ports restent une charge trop importante (30% du total). Les trafics avec Rosslare, Poole et Santander sont aussi suspendus. La compagnie annonce son retrait du trafic ferry s'il y a arrêt définitif de ces trafics.

Salaires non payés.

Malgré la mise en route de la MLC 2006, le problème des salaires impayés reste assez important. L'ISWAN (International Seafarers Welfare and Assistance Network) indique que l'année dernière, près de 30% de leurs interventions (1585) étaient à cause des salaires. Les pays les plus touchés sont les Philippines et l'Inde, avec surtout les OS, mais aussi les officiers dans une moindre mesure. Les actions de l'ITF sont, en général, suivies d'effet, bien que parfois tardivement. L'année dernière, l'ITF a collecté un total de 38 millions USD en salaires impayés, au cours d'inspections dans 52 pays et 9 200 visites.

L'Inde réforme le régime fiscal des marins.

Les marins Indiens ont un statut fiscal de non résident, à condition de passer 182 jours/an à l'étranger, ou bien d'être embarqué sur un navire étranger, même si le trafic est en partie du cabotage national, ce qui n'était pas le cas des marins embarqués au cabotage sur les navires nationaux. La règle imposant la totalité de l'équipage indien sur les navires du pays, il y avait une pénurie continue de marins sur les navires au cabotage. Le problème a été considéré comme trop important et la règle est maintenant que tout marin embarqué (182 jours min.) est considéré comme non résident.

Procédures MLC 2006.

L'OIT se plaint de retards ou d'absence de rapports sur l'application de la MLC 2006. L'article 22 des règles de l'OIT stipule que les États ayant ratifié une convention soumettent un rapport annuel après consultation des partenaires sociaux (ICS et ITF). Ces rapports devaient être soumis à un comité d'experts OIT, début septembre. Sur les 64 États ayant ratifié, il y a 4 rapports déposés. L'ICS se plaint de n'avoir que peu de retours sur ce qui a été fait. L'ITF rassemble des renseignements sur les mises en route et a noté quelques désaccords suivant les pavillons ou les ports, et aussi plusieurs détentions à la suite d'interprétations différentes de la convention. L'ITF compte avoir des rencontres avec ICS.

Seafarer's Rights International demande que ces rapports soient rendus publics.

OMI : Projet finalisé de règles pour le LNG.

Mi-septembre, l'OMI annonce que le Sous-comité en charge, CCC 1 (Carriage of cargoes and containers) a finalisé un projet, longtemps attendu, l'IGF code, code de sûreté pour les navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à très bas flash point (LNG). Le projet inclut les installations, le contrôle et la conduite de la machine et des divers équipements afin de minimiser les risques pour le navire, équipage et environnement. Le texte, établi dans une optique de résultat, sera(it) applicable aux navires neufs de plus de 500 jb et aux navires existants convertis après l'entrée en vigueur du code. Le projet devrait être soumis au comité MSC de novembre, en vue d'un amendement à SOLAS.

Quelques chiffres.

Selon les analystes d'Alphaliner, le nombre de porte-conteneurs inutilisés est passé à son plus bas niveau depuis trois ans. Le 28 juillet, 119 navires de plus de 500 evp (pour environ 231 000 evp) étaient inemployés, chiffre le plus bas depuis août 2011. Ce chiffre devrait augmenter au 4e trimestre. Par ailleurs, les compagnies, les unes après les autres annoncent des augmentations de fret significatives après le 1er janvier, pour compenser le surcoût du combustible et des procédures dues au passage aux fuels à 0,1% de soufre dans les zones SECA d'Europe et d'Amérique du Nord (maintenant 200 milles au large des USA et Canada).

Défaut d'attention collectif.

Le rapport de l'ATSB (Australian Transport Safety Bureau) au sujet de l'échouement du Bosphorus (cargo 8 407 jb) dans la rivière de Brisbane (sans dommage significatif), le 29 octobre 2013, à un endroit particulièrement délicat, est dû à la distraction de l'homme de barre. Mais, il critique également sévèrement l'absence de surveillance/contrôle de l'exécution des ordres donnés par l'équipe passerelle (capitaine, OCQ, pilote), alors que le navire venait sur tribord, peu après la relève de l'homme de barre. Le rapport souhaite, par ailleurs, des procédures écrites plus précises.

Mises en garde sur des négligences dans la construction de navires.

Après quelques incidents, en augmentation ces derniers temps, il y a eu plusieurs mises en garde demandant une surveillance plus stricte lors de la construction de navires. L'exemple le plus couramment cité est la mauvaise fixation des échelles et/ou plateformes dans les cales ou les ballasts sur des constructions récentes. Les P&I clubs insistent particulièrement en citant, non seulement des accidents, mais aussi des retards pour réparation et/ou des observations de PSC. Ils indiquent également qu'en période de garantie, le coût d'une réparation sera compensé, mais ce n'est pas obligatoirement le cas pour certaines conséquences.

Approvisionnement LNG (UE).

Une directive UE adoptée le 30 septembre, publiée rapidement, donne deux ans aux États membres pour établir un projet de déploiement d'installations d'approvisionnement LNG. Ce projet devra prévoir des objectifs nationaux pour fourniture de combustibles comme le LNG, hydrogène ou électricité. La directive demande l'installation effective LNG en 2020 dans les ports principaux de l'Union. Des États membres demandent des délais supplémentaires pour analyser leurs besoins.

Naufrage du MOL Comfort.

Début octobre, après le rapport final, il est rapporté quelques commentaires sur le naufrage, par Class NK qui classait le MOL Comfort. Le navire, 8 110 evp, s'est cassé en deux le 17 juin 2013 à environ 400 milles d'Oman, en route de Singapour vers Djeddah, les deux parties ont coulé par la suite. C'est, à ce jour, la perte la plus importante d'un PC. Le rapport ne peut se baser que sur des études a posteriori, les preuves matérielles ayant disparu. Les conclusions indiquent que l'origine de l'avarie est une déformation par flambement d'une tôle de fond à la jonction d'une carlingue de la structure au droit de la cale 6 (vers le milieu du navire), que la construction était conforme aux spécifications et que sa surveillance a été satisfaisante. Une telle avarie est sans précédent et n'aurait pas dû se produire, les marges de stress sur de nombreux PC ont été contrôlées. Bien que la résistance de la poutre navire ait été de 150% du moment fléchissant calculé au moment de l'avarie, des circonstances inconnues comme un effort brusque, l'état de la mer, de mauvaises déclarations de poids de conteneurs ont pu donner un effort tranchant ou moment fléchissant occasionnant l'avarie puis la fracture de la poutre-navire. Une fois la combinaison simultanée de ces facteurs incertains prise en compte, la marge est faible, et il n'est possible de l'expliquer (flambement de la tôle de fond) que par un moment de torsion important ajouté au moment fléchissant. Les conclusions indiquent, également, des différences significatives de résistance des carlingues de fond du MOL Comfort par rapport à d'autres PC PostPanamax. La prévention de telles avaries passe par une meilleure appréciation des torsions dans la partie milieu des cales. Comme presque tous les PC, le navire était en situation d'arc permanent. Class NK indique que tous les autres navires inspectés ont une résistance suffisante pour éviter ce genre d'avarie. D'autres renseignements indiquent que des travaux ont été faits sur des sister-ships après avoir détecté des déformations des tôles de fond (léger gonflement).

L'Espagne et la sécurité des ports.

Fin septembre, l'Espagne qui est poursuivie par la Cour de Justice européenne pour non-application de la directive sur la sûreté des ports, ne pourra éviter une amende qu'avec une action rapide. La date limite du 15 juin 2007 (directive 2005/65/EC) est largement dépassée pour 20 ports où aucun plan n'est établi ni en vigueur. Ces ports sont considérés comme importants, bien que non-majeurs. La Cour reconnaît cependant des efforts récents. Il y a également des défauts d'application en Allemagne, où la difficulté viendrait du fait de l'organisation fédérale.

«Soupçons» de fraude sur les fuels désouffrés.

Lors d'un colloque sur le sujet (Copenhague, 6 octobre), N. B. Mortensen (A.P. Moller Maersk) a clairement fait état de « rumeurs » sur des fraudes à propos de fuels utilisés dans les ECA. Des autorités danoises confirment, ainsi un rapport de l'université de Cardiff. Il a été cité l'existence de faux sur les quantités réellement livrées, Mortensen a montré des exemples de factures. Par ex.: 3 500 t de HFO et 1 500 t de MGO qui seraient en réalité 200 t MGO et 4 800 t HFO. Un autre cas cité concerne un faux dans les déclarations de qualité dans les capacités: du HFO dans un tank déclaré MGO et consommé comme tel en ECA. Pour le moment une vérification précise n'a été faite que pour 1 seul navire sur 1 000. Mortensen demande une augmentation rapide des contrôles. Une banque danoise a indiqué bannir tout client pris en faute, des P&I menacent d'exclusion les armateurs fautifs.

Encore des naufrages par «liquéfaction».

Lors du typhon Utor, le Trans Summer (vraquier 2012, pavillon Hong-Kong) chargé de 57 000 t de minerai de nickel a gîté puis chaviré à environ 45 milles de Hong-Kong (vents violents et vagues estimées à 15 m). Les 21 membres d'équipage ont été sauvés par hélicoptère après abandon du navire dans des radeaux. Naufrage indiqué comme typique de chargements de minerai de nickel au départ d'Indonésie. La « liquéfaction » du vrac étant la cause principale de morts sur les vraquiers modernes. C'est le tout premier naufrage de ce type avec l'équipage sauvé en totalité. Intercargo, représentant près de 160 armateurs/exploitants de vraquiers, demande à l'OMI un renforcement de l'IMSBC (International Maritime Solid Bulk Code), indiquant le minerai de nickel comme la cargaison la plus dangereuse au monde.

Lobbying, ports du Nord/du Sud.

Fin octobre, les ports majeurs allemands et du Benelux ont indiqué leur opposition à l'attribution de montants excessifs des fonds UE aux ports méditerranéens. Neuf ports (Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Zeebrugge, Hambourg et Bremen/Bremerhaven) ont fait valoir que la plus grande partie des 12 milliards d'euros prévus pour les infrastructures pour les communications en Europe serait plus efficace si elle était dépensée dans le Nord. Les ports méditerranéens attaqués ont présenté des arguments, à Bruxelles, pour lancer des infrastructures afin de développer les liaisons entre des villes Européennes. Les ports du Nord argumentent qu'ils ont déjà largement prouvé leur efficacité (sept ports ont un trafic 4 fois supérieur à onze de leur concurrents de la côte Sud de l'UE). Des investissements dans des ports périphériques auront beaucoup moins de retour, ajoutant avoir des installations plus importantes et que tout l'hinterland Européen au Nord des Alpes est desservi par le Nord.

Le Code polaire est encore à finaliser.

Le 20 octobre, le Code polaire a été approuvé (67e session du MEPC). Mais ce n'est pas le définitif qui est prévu être adopté en mai 2015 lors de la 68e session, et des ajouts de sécurité sont attendus. Le principal sujet, pour les experts IACS, est la façon dont seront définies les zones d'application, conditions dans lesquelles interviennent les situations climatiques, le pourcentage de présence de glaces, la température mer et air. Une carte évalue les risques, par des nombres (positifs ou négatifs) pour les différentes conditions et les différentes classes de navires.

SHI : Construction des navires LNG.

Le procédé de construction des navires transport de LNG est de construire la coque puis de construire les capacités/citernes gaz à flot. Cela prend sept à huit mois et nécessite donc un passage au bassin, d'environ une semaine, pour nettoyer la coque, restée immobile à flot pendant ce temps. Samsung Heavy Industries (SHI) a développé des robots autonomes de nettoyage qui évitent complètement le passage au bassin avant livraison. Le coté environnemental est pris en compte par recueil des parasites nettoyés.

Scrubbers plus économiques ?

Fin octobre, lors d'une conférence à Singapour, un expert de VPS (Veritas Petroleum Services) a défendu le point de vue que les scrubbers seront toujours plus économiques à long terme pour naviguer dans les ECA (Emission control areas). Beaucoup d'armateurs se tournent vers le MGO

ou des fuels ultra désoufrés, produits couramment plus chers de 200 à 300 USD et avec quelques inconvénients dans la conduite, inconvénients dus à la viscosité, et pour les fuels désoufrés une présence accrue d'impuretés métalliques. Ces produits sont également une concurrence directe à la demande pour le transport terrestre ou l'agriculture.

Difficultés règlementaires.

Début novembre, les armateurs allemands (VDR) constatent que les exploitants pourraient être pénalisés à cause d'un conflit de règles U.E. puis nationales de pays membres. Les scrubbers représentent un investissement important et beaucoup sont installés pour que les navires soient conformes le 1er janvier 2015 (Marpol VI et règles sur le soufre de l'U.E.). Mais, il y a deux mois, certains États ont réalisé que la water framework directive de l'U.E. interdit de rejeter les eaux des scrubbers à la mer et ont donc indiqué leur opposition à l'utilisation de ces appareils dans leurs eaux territoriales parce que bien des ports ne sont pas équipés pour recevoir ces eaux. VDR demande que les États membres établissent une règle uniforme pour le rejet des eaux de scrubbers dans les ports ou dans les eaux territoriales, sinon les armateurs déjà conformes aux normes internationales et Européennes vont être pénalisés, ayant investi et quand même obligés de passer aux distillés.

Difficultés avec le sauvetage de migrants en Méditerranée.

Lors de rencontres dans le cadre de l'Union Européenne, fin octobre, il a été demandé que les opérations SAR d'immigrants illégaux ou irréguliers ne soient plus aussi largement médiatisées. Les navires y jouent un rôle primordial, en conformité avec la convention SOLAS, depuis le début de l'année (à fin octobre), 436 navires de passage ont été requis par les coast guards italiens. L'ICS indique être « very concerned » et préoccupée, chaque opération prend au moins une journée et met l'équipage en danger de contamination et de violence (il y en a eu) de la part de survivants nombreux et plus ou moins paniqués. Sans parler du risque de terrorisme, les équipages n'étant pas vraiment formés pour détecter des armes. Il est important que le navire soit assuré de pouvoir débarquer ces personnes dans un port proche, même sans aucune documentation.

Par exemple, le 23 octobre (jeudi) l'Eleonora Maersk (pavillon danois) a recueilli 220 personnes (indiquant être Syriennes) à environ 285 milles de Malte. Les migrants ont refusé tout contact avec Malte ou un bateau maltais. Tard le samedi, l'Italie a accepté de les prendre en charge et le navire a fait route vers un port italien.

Variations de frets conteneurs.

Asie-Europe du Nord: après une forte chute des taux, des compagnies majeures (Maersk, CMA CGM) ont annoncé de très fortes augmentations (env. 90%) du fret des conteneurs sur le trafic Asie-Europe, à partir du 1er novembre. Mais le taux redescend (env. 20/25%) dès la 2e semaine de novembre. On attend la livraison de 54 PC de plus de 10 000 evp d'ici décembre 2015 (le PC maximum est 19 100 evp pour un navire de China Shipping), ce qui va encore influencer sur les taux, alors que J. Pedersen, analyste Sydbank, indique que «Price discipline is worse than bad».

Trans Pacifique: une grande partie des membres du TSA (Transpacific stabilisation agreement) a annoncé (au 17 novembre) une surcharge de 1 000 USD/40' à cause de l'augmentation continue de l'encombrement des ports de la côte Ouest des USA, aggravé par un manque de matériel à terre et des conflits sociaux.

Sewol, condamnations.

Le jugement a été communiqué le 11 novembre. Le capitaine, Lee Joon-seok, est condamné à 36 ans de prison, ayant été reconnu non coupable de meurtre mais coupable de grave négligence. Le chef mécanicien, Park Gi-ho, est condamné à 30 ans de prison pour homicide pour ne pas avoir assisté deux membres d'équipage blessés. Treize autres membres d'équipage survivants ont été condamnés à des peines allant de 5 à 20 ans de prison pour des causes diverses dont homicide involontaire et négligence criminelle. Il y a eu rapidement plusieurs appels. Le 18 novembre, il y a appel de tous les membres d'équipage condamnés (y compris le capitaine Lee Joon-seok).

L'ITF communique que le jugement est basé davantage sur l'émotion...cherche quelqu'un à blâmer plutôt que la justice...et ne tient pas compte des actions ou du manque d'actions d'autres acteurs impliqués. SRI (Seafarer's rights international) communique que ce jugement était soumis à l'émotion, rappelle que le président coréen avait, dès les premiers jours, indiqué que les actes du capitaine et de l'équipage étaient comme des meurtres, ce qui rendait un débat dépassionné difficile dans ce jugement complexe, mais demande réflexions avant commentaire sur les peines. L'IFSMA indique une «travesty of justice» et indique qu'aucun des problèmes ayant conduit au naufrage n'est réglé par ces condamnations.

De plus, Kim Han-Shik, chef d'exploitation de Chonghaejin Marine, exploitant du navire a été condamné à 10 ans de prison. Cinq autres cadres de la compagnie ont été condamnés de 3 à 6 ans de prison, l'un d'eux (6 ans) à une amende de 55mKRW (49 000 USD), tous ces cadres ont également une amende de 2mKRW (env. 1 800 USD) pour infraction au ship safety act. De plus le capitaine remplaçant, des cadres de la société de manutention, et le dirigeant d'une association de shipping ont été condamnés à des peines de 2 à 3 ans de prison.

Par ailleurs, la Corée du Sud crée un ministère nouveau «public safety» chargé de centraliser les services de secours. Les enquêtes seront sous l'autorité des services de police.

Eau potable, règles plus strictes.

La MLC 2006, depuis son entrée en vigueur a introduit des standards «food and catering» demandant des contrôles des approvisionnements en eau potable, sujet également abordé par la convention sur la facilitation du trafic maritime. Mais les règles nationales sont diverses et moins connues. Par exemple, la Grande-Bretagne a récemment publié une règle au sujet de la légionellose par un code de pratique et le «Health and safety at work Act». Le Canada a publié «Potable water on board trains, vessels...regulations» remplaçant une règle de plus de 60 ans. En cas de problème, le procédé courant est la Javel, mais cela peut prendre des jours. La recommandation de l'OMS est une température maximum de 25° (à terre, c'est 20°) mais c'est difficilement réalisable dans certaines zones. Par ailleurs, il est encore courant, en cas de problème, de demander une analyse supplémentaire dans un port suivant, plutôt que traiter avant appareillage, bien qu'il y ait eu récemment plusieurs cas de demande de renouvellement complet pour des eaux de qualité «inconnue» ou contaminées.

AIS.

On voit passer plusieurs articles sur la possibilité de truquer la position d'un signal AIS, ce qui (par exemple) a permis à des pêcheurs de signaler leur position en zone autorisée. Cette particularité a été utilisée depuis un certain temps (d'abord à San Francisco semble-t-il, puis assez largement) pour mettre en place un balisage totalement virtuel qui apparaît sur les écrans des appareils passerelle.

PIRATERIE

Asie du Sud-Est.

On rapporte qu'il y a d'assez nombreuses attaques dans la région, presque toutes contre des pétroliers, avec transfert de cargaisons sur d'autres navires, pillages divers et, souvent, destruction des appareils de communication et AIS, ainsi que parfois, sabotage d'appareils à gouverner. On signale, par ailleurs, plusieurs cas de blessures de membres d'équipage. Ces attaques sont en augmentation (août, septembre) selon l'IMB PRC (International Maritime Bureau Piracy Reporting Center).

La plus longue opération dans la région semble être début octobre, un pétrolier (Sunrise 689) qui a « disparu » pendant 6 jours, et a été déchargé de sa cargaison de 5 000 t au large du Vietnam.

Golfe d'Aden.

Le 18 septembre, l'armée de mer iranienne a signalé avoir repoussé une attaque de 5 embarcations contre un PC chinois (Xin Lian Yun Gang, 69 000 tpl, en route de Singapour vers Djeddah) dans le golfe d'Aden. Cependant, des commentaires font état de 2 dates différentes (15 ou 17) avec des positions différentes, malgré l'enregistrement d'un signal de détresse le 17.

USA, un journaliste libéré reparle des otages «oubliés».

La libération de M. S. Moore, journaliste US otage depuis environ 2 ans en Somalie a remis un peu en lumière (aux USA) le sort des marins otages encore en Somalie (Indiens, Thaïlandais, Chinois, Philippins, Indonésiens, Vietnamiens). Onze d'entre eux sont là depuis plus de 4 ans (28 sept. 2010), Vingt-six autres depuis le 26 mars 2012, trois de cet équipage sont morts durant leur captivité. Le HSP (Hostage support program) de l'ONU a pu prendre contact avec une partie d'entre eux, et leur fournir, au moins une fois, une aide médicale. Le HSP ne peut que transmettre aux familles le même message. Ces hommes sont abandonnés par leur armateur et leur pays ne peut pas vraiment les aider. Les familles ont perdu leur principale source de revenus et sont, en général, pauvres.

Afrique de l'Ouest.

Des attaques ont été signalées jusqu'à 200 milles au large, et dans un secteur étendu, depuis la Sierra Leone jusqu'au Sud de L'Angola. Ces attaques sont de plus en plus violentes, avec tirs et de plus en plus de prises d'otages pour rançon. Les instructions ou conseils des organismes professionnels sont toujours basés sur les BMP4, mais constatent la difficulté et la complexité dans le secteur à cause de l'implication de nombreux pays. Des centres d'information centralisés ne sont que des « small steps ». Des organisations, tel le MTISC (Maritime trade information sharing center) qui, lancé depuis plusieurs mois, n'est pas encore actif, sont de toute façon soumises aux agréments des pays riverains comme le Togo ou le Nigeria, agréments qui ne sont toujours pas validés. Le Nigéria annonce la mise en place d'un système satellitaire pour essayer de pister les navires suspects, système indiqué pouvoir détecter les navires avec de faux numéros OMI (?). Le Nigeria est le pays avec le plus de moyens maritimes, mais le problème principal demeure les difficultés pour avoir des gardes armés à bord, et malgré des actions (sporadic campaigns), aucune n'a eu de véritable résultat sur les opérations des pirates à cause de divers intérêts et de la corruption à terre.

Procédure contre armateur/exploitant.

Fin octobre, on apprend que près d'un an après le détournement et la prise en otage du capitaine et du chef mécanicien du supply C-Retrieveur au large du Nigéria, une procédure a été engagée par le capitaine contre Chevron et Edison Chouest (armateur du navire) pour grave négligence et défaut de mesures appropriées pour protéger les employés. En octobre 2013, le capitaine Thomas avait passé 18 jours dans la jungle sous surveillance constante, menacé de mort et blessé régulièrement. Les suites de ses blessures l'empêchent de continuer à naviguer, en plus de suites psychologiques. Thomas s'appuie sur des menaces de mort personnelles et des menaces de kidnapping reçues auparavant par Edison Chouest, ceci n'ayant simplement fait l'objet de la part de l'armement que de recommandations de vigilance et de relecture des plans de sécurité. La procédure consiste en 17 plaintes distinctes dont un manque total de communication avec sa famille pendant sa captivité et après son retour, ainsi que des refus répétés de prendre des communications téléphoniques venant de ses enfants.

Attaques en augmentation en Asie du Sud-Est.

Plusieurs attaques ont eu lieu en Asie du Sud-Est, contre des pétroliers ou tankers avec siphonage de la cargaison, pillage et destruction des appareils de communication, ou bien sabotages de l'appareil à gouverner et/ou de la machine, éventuellement au mouillage avec dommage au guindeau. Un exemple est le cas du Srikandi 515 (pavillon indonésien, 3 200 tpl) attaqué le 9 octobre, l'équipage est resté captif 13 jours puis a été abandonné sur un radeau, découvert par un pêcheur Vietnamien le 24 au soir. Le navire est toujours recherché (début novembre).

Somalie, océan Indien.

Un film (interactif, à plusieurs entrées) est disponible en ligne, mêlant vidéos et animations sur le sujet. A l'adresse : <http://lasthijack.com/>

Sept Indiens libérés.

Le 31 octobre, on apprend que les sept membres d'équipage de l'Asphalt Venture (capturé le 28 septembre 2010) qui étaient restés détenus à terre ont été libérés (au bout de plus de 4 ans) près de Harardhere. Il s'élève une controverse à propos des paiements qui ont été faits, le MPHRP (Maritime piracy humanitarian response programme) indiquent qu'ils sont «modestes» et destinés à couvrir des frais «logistiques», avec l'intermédiaire de HFW (Holman Fenwick William – cabinet de juristes et avocats) qui se défend d'avoir payé des terroristes. Il reste 30 marins otages en Somalie.

Compagnies de sécurité privées.

Du fait du succès des mesures prises et de la diminution jusqu'à la rareté des attaques dans la région, les affréteurs/exploitants diminuent leurs dépenses de gardes privés. Plusieurs compagnies sont en difficulté, il y a des restructurations, fusions ou disparitions.

Afrique de l'Ouest.

L'IMB (International Maritime Bureau) signale une augmentation des violences dans les attaques. Il y a eu, significativement, plus de marins tués et blessés pendant les 3 premiers trimestres 2014 que dans toute l'année 2013, où près de 1200 marins avaient été tués ou blessés. Les mauvais traitements sont généralisés lors des détentions d'otages. L'IMB pense également que toutes les attaques ne sont pas signalées. Des estimations donnent près de 120 000 t de produits volés sur des navires depuis 2010.

En passant par la cambuse

Retrouvons le pain perdu !

Dans notre dernier numéro, je vous avais dit que le pain perdu se disait torrijas en espagnol, mais devenaient torrejas après avoir traversé l'Atlantique vers le nouveau monde. Concrètement quels changements ?

C'est en Argentine et en Uruguay que l'on retrouve vraiment les «torrejas», on mouille de la mie de pain ordinaire avec du lait, on en fait des boulettes que l'on passe dans du jaune d'œuf battu, pour les frire, souvent à l'huile, dans une poêle, ensuite, les saupoudrer de sucre.

Au Chili, Colombie, Equateur, Pérou et au nord du Mexique, ce sont les «tostadas francesas», qui se font avec un pain spécial genre pain au lait où l'on retire la croûte du dessus, on enlève un peu de mie, pour la remplacer par un mélange de cette mie avec de la crème fraîche auquel on ajoute un œuf, puis on fait frire dans un mélange de sucre, cannelle et clou de girofle.

On va aussi prendre du pain en baguette, tant la baguette garantit le côté français du toast.

Même recette au Guatemala, mais on garde le nom de «torrejas».

Dans le sud du Mexique, surtout dans l'isthme de Tehuantepec, on a les «estorrejas», on y retrouve les mêmes bases, mais un ingrédient particulier : le sirop d'agave.

Pour être complet, il faudrait ajouter les occasions où l'on déguste ces plats : Noël, le carême, la Semaine Sainte.....mais il y a tant de traditions différentes entre pays, provinces, régions, autant s'abstenir pour rester précis.

Au Salvador, on a oublié cette idée de récupérer du pain ancien, pour élaborer une recette complète : la galette aux œufs.

Mélanger ½ livre de beurre avec ½ livre de sucre pour avoir une pâte crémeuse, 1 à 1, ajouter 6 œufs puis ¼ de litre de lait, mélanger en incorporant 700 g de farine, un peu de cannelle, 2 cuillères de levure chimique.

Bien beurrer et fariner un moule très large, y verser la préparation décorée de 100 g de graines de sésame. Mettre au four 180° pendant ½ heure ;



sortir et laisser refroidir. Ensuite on va débiter cette galette en bandes de 3 ou 4 cm de large, pour les frire à la poêle avec beurre, huile, etc.

Ce dessert se fait pour Noël, et s'accompagne traditionnellement d'«el chilate» : pour préparer cette boisson, torréfier du maïs et ensuite le moule, ajouter de l'eau et porter à ébullition puis ajouter piment et gingembre.

Au Honduras, on fera à peu près la même chose, sinon qu'au lieu d'utiliser de la farine de blé, on utilisera le «pinol», c'est-à-dire un mélange de maïs et de cacao torréfiés et réduits en poudre auquel on ajoute de la cannelle en poudre, et autre différence, c'est un dessert typique de la Semaine Sainte.

Au Costa Rica, on revient à une recette plus classique : prendre de la baguette de pain rassis et l'humecter avec un peu de vin rouge, puis les passer dans un mélange lait et œufs, un peu de sel, et faire frire dans un mélange huile et beurre.

Napper avec un sirop de sucre de canne que l'on aura préparé avec de l'eau et des morceaux de pains de sucre. Attention, sous le nom de torrejas, vous pouvez avoir cette préparation :

Chou-fleur écrasé, œufs en neige, un peu de farine, levure chimique, oignon, persil, sel et piment que l'on prend à la cuillère pour faire frire dans l'huile.

Accompagner d'une vinaigrette, et du riz si l'on veut.

A Cuba on conseille un vin blanc sec pour humecter le pain en baguette, que l'on passera ensuite dans le mélange blanc en neige, jaune d'œuf, lait, sucre et cannelle, faire frire à la poêle et napper avec un sirop de sucre parfumé à la cannelle et au jus de citron vert.

Cdt Yves CHARLOT