

AFCAN

Informations



N°105

Mars 2015



SOMMAIRE

Editorial.....	P. 3
Norman Atlantic, est-ce une faillite de la sécurité maritime.....	P. 4
Assises de la mer Nantes 2014 - Commentaires.....	P. 7
IMTM - Colloque sur la route de la soie.....	P. 9
OMI - 94 ^{ème} session du Comité de la sécurité maritime (MSC).....	P. 12
Les paquebots à voile Club Med 1 et Club Med 2.....	P. 17
Cyber Sécurité - Premières rencontres parlementaires.....	P. 19
IMTM - Colloque Info navires 2014.....	P. 20
Textes parus au journal officiel au 2 ^{ème} semestre 2014.....	P. 22
In memoriam.....	P. 23
ISM - Responsabilités dans le management de la sécurité.....	P. 24
ISPS - Sûreté portuaire, on marche sur la tête.....	P. 25
Nouvelles, lettres et extraits.....	P. 26
Termes en usage dans la marine marchande.....	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 2015**

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

Le changement d'année a été marqué, au point de vue maritime, par trois différentes affaires : l'incendie du ropax Norman Atlantic, l'échouement volontaire du roulier Hoegh Osaka, et la soudaine découverte des cargos Blue Sky M et Ezadeen, «chargés» de migrants. Deux de ces affaires maritimes auront été évoquées quelques jours avant de disparaître face à une autre actualité terrestre, encore plus terrible.

Ce ne fut pas le cas du roulier Hoegh Osaka, complètement passé inaperçu dans la presse française, hormis les sites spécialisés. En appareillant de Southampton, le navire aurait subi un ripage de cargaison – engin de construction ou agricole – qui a donné une gîte de près de 50° au navire, le ripage ayant occasionné comme conséquence un trou dans la coque. Afin d'éviter un chavirage du navire, le capitaine, en accord avec le pilote à bord, a décidé de s'échouer volontairement sur le banc de Bramble près de l'île de Wight. Opération hasardeuse, mais saluée par le pilotage, qui n'entraîna, heureusement pour le capitaine, aucune trace de pollution. Mauvais temps sur zone, on est début janvier, et lorsque le navire se déséchoue à la faveur d'une marée haute, il faut vite le remorquer dans un endroit sûr et commencer le pompage de l'eau qui a envahi le compartiment. Résultat : pas de pertes humaines, pas de port fermé, pas de pollution. Pour résumer : aucune conséquence. Y compris sur la réglementation.

Plus de mille migrants «chargés» sur les vieux cargos Blue Sky M et Ezardeen aux pavillons très complaisants. Des navires retrouvés «abandonnés de leurs équipages» moteurs bloqués, en route vers la côte italienne. Merci donc aux autorités d'avoir ainsi évité deux catastrophes humaines, en terme de morts et/ou disparus, et d'environnement.

Que des hommes sans foi ni loi puissent utiliser de tels navires promis à la démolition pour faire un trafic certainement très juteux, ce n'est pas excusable, même si cela peut s'expliquer. Que des équipages, des capitaines puissent abandonner leurs navires (sans utiliser les moyens de sauvetage !) ou plutôt se fondre avec les migrants, rien de plus facile. Mais comment ces navires, sans certificats, sans classe, arrivent-ils à appareiller de ports soi-disant surveillés, voire de pays adhérent à SOLAS, ISPS, MLC, etc. ? Comment ces navires arrivent-ils à passer inaperçus malgré la surveillance étroite en Méditerranée ? On fait bien dire ce que l'on veut à l'AIS.

Là encore, que faire ? Durcir la réglementation ? Ce sont toujours les mêmes qui en subiront les effets. Car pour les capitaines de navires marchands en conformité navigant dans cette partie de la Méditerranée, se posent les questions de sécurité et de sûreté. Qui connaît le doute, la frayeur que peut ressentir un capitaine devant une telle masse de migrants ?

Norman Atlantic. Voilà un ferry qui appareille de Grèce et qui peu de temps après se retrouve en feu. Plusieurs centaines de personnes à bord, des voitures, des camions. Mauvais temps sur zone, impossibilité d'évacuer à l'aide des propres moyens de sauvetage du navire en feu. Son évacuation sera effectuée à partir d'hélicoptères – heureusement la côte est proche – donc peu de passagers à la fois, et donc un temps d'attente certainement interminable pour ceux qui seront partis parmi les derniers. Puis le navire finit par être remorqué vers un port italien.

Tout de même, de quoi se poser des questions, diverses. Pourquoi ce navire conçu pour transporter à la fois des passagers et des camions citernes ne possède-t-il pas une meilleure installation de lutte contre l'incendie ? Comment peut-on encore autoriser un tel mix de «cargaisons» à la vue des risques encourus ? Ne faudrait-il pas revoir à la fois le cloisonnement, la mise en service automatique de moyens de lutte incendie, la formation des équipages ?

Quelle chance ! Le ballet des hélicoptères a permis un nombre incroyable de survivants. On est passé tout près d'une belle catastrophe maritime. «Seulement» 13 victimes à déplorer.

Mais la liste des passagers n'était pas sûre. On appareille pourtant d'un port européen, vers un autre port européen, de et vers un pays appliquant le code ISPS. Quand on sait le soin qui est mis dans certains endroits à pinailler, à rechercher le moindre renseignement, papier, certificat, on peut se demander comment il peut être possible d'appareiller à l'envers du règlement sans connaître la liste des passagers.

Qu'attendre des autorités maritimes dont l'OMI ? De nouvelles règles ? Pourquoi pas, mais on prendra bien son temps avant de les édicter, et qui sait si avant cela le temps n'aura pas fait son œuvre d'oubli.

Heureusement, ou ironiquement, la première mesure prise a été l'emprisonnement du capitaine et de quelques officiers du navire. Voilà qui a de quoi rassurer.

La mer permet tout, pourvu qu'on la respecte. Ce qui n'est pas fait systématiquement.

Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON
Président

NORMAN ATLANTIC, EST-CE UNE FAILLITE DE LA SÉCURITÉ ?



Le Norman Atlantic est ce ferry italien détruit par un incendie qui s'est déclenché le 28 décembre 2014 dans le garage supérieur, entraînant l'abandon total du navire. Ce qui m'a d'abord frappé, c'est la couverture médiatique de cet incident. Le message perçu par le terrien moyen est qu'un ferry, que l'on appelle dans le milieu maritime Ropax, peut brûler et être évacué par des hélicoptères sans que cela ne suscite le moindre questionnement. Pour les marins que nous sommes ainsi que pour les lecteurs avertis, cette fortune de mer ne peut que nous interpellier.

Ayant commandé pendant 12 ans le Girolata, ancien Aretousa de Minoan Lines, je connais bien le principe de conception de ces navires équipés d'une pontée à ouïes (grandes ouvertures sur le bordé). Avant que ce navire ne soit acheté par la CMN, j'ai eu l'occasion de faire un voyage de Venise à Patras, via Igoumenitsa et d'observer les méthodes d'exploitation sous les cieux de la mer Ionienne. Ceci me permet de tirer quelques observations sur cet accident, qui a dégénéré en catastrophe par «l'alignement de fenêtres», phénomène bien connu des enquêteurs en accident des transports.

Cet article a pour but de mettre un éclairage sur plusieurs de ces fenêtres afin de tenter d'expliquer les raisons de cet accident. L'enquête sera probablement longue et les conclusions n'auront qu'une diffusion confidentielle, car trop tardive et décalée des tempos de la dictature des scoops médiatiques.

Le contrôle du navire

Il y a polémique sur le fait que le Norman Atlantic, ayant subi un Port State Control qui avait détecté quelques défaillances notamment sur une porte coupe-feu, ait pu continuer à naviguer. Il faut savoir que ces contrôles donnent lieu à des rapports génériques rarement

vierges étant donné la complexité technique de ce type de navire, qui, s'ils ne remettent pas en cause la navigabilité du navire, ne donnent que très peu de détails. Pour la porte coupe-feu, il peut ainsi ne s'agir que de la signalisation à la passerelle, nécessitant le simple réglage ou remplacement d'un fin-de-course qui ne demande que quelques minutes. Le défaut de fermeture réelle d'une porte coupe-feu entraîne de toute façon la détention du navire. Toutefois, une telle défaillance pourrait expliquer l'extension du feu vers les emménagements, mais n'explique aucunement l'embrasement général de la pontée.

La conception du navire

Construit par les chantiers Vicenzi en Italie, le Norman Atlantic est un navire catalogue, économique en terme de construction. Afin d'assurer sa survie, ce chantier s'est spécialisé dans la construction de ropax, polyvalents et pouvant ainsi intéresser nombre d'armateurs. Dès qu'un navire est terminé, un autre est mis en chantier. L'effet de série diminue les coûts d'études et donc le prix du navire.

Une fois construit, le navire peut trouver un propriétaire, ou sinon être affrété en fonction des besoins. C'était le cas du Norman Atlantic, resté propriété du chantier, qui l'affréta un temps à LD Ferries sur la ligne Montoir-Gijon, dans le cadre des autoroutes de la mer. Affrété ensuite par Anek, une des compagnies qui se livrent une concurrence féroce en mer Ionienne. Il était immatriculé au registre international italien, avec un état-major italien et un équipage grec, ce qui nous le verrons plus loin a contribué à aligner une fenêtre supplémentaire. Détail très important, comme nous l'avons souligné, la présence de grandes ouvertures dans le bordé au niveau de la pontée. Grâce à ces ouvertures, le navire économise un peu de poids de tôle ainsi que les ventilateurs d'aération de cet espace roulier, permettant ainsi de diminuer les coûts d'investissement et d'exploitation.



Mais surtout grâce à une libre interprétation nationale de la Solas, cet espace est considéré comme ouvert et donc les passagers ont un accès libre à leur véhicule dans cette zone, ainsi que les chauffeurs routiers qui peuvent également continuer à vivre dans leur camion. Ce qui, rappelons-le, est interdit en France. Là encore, l'armateur économise sur le prix des installations passagers dont les coûts sont très élevés. Ainsi sur l'Aretousa, la capacité d'emport était de 1500 passagers pour un peu moins de 200 cabines comprenant environ 780 couchettes. Environ la moitié des passagers ne disposait donc d'aucune installation à bord.

La lutte contre l'incendie

Ce type de navire est équipé dans les garages de drencher, système d'arrosage en pluie sectorisé en plusieurs zones, qui peut être déclenché soit dans un local dédié et équipé de grosses vannes ou parfois depuis la passerelle avec des commandes à distance. L'installation doit être essayée périodiquement et, au cours des essais qui s'effectuent la plupart du temps à l'eau de mer, les tuyaux se corrodent facilement et les éclats de rouille finissent par altérer le bon fonctionnement des buses. En cas d'incendie, il faut pouvoir rejoindre le local afin de déclencher le drencher, ce qui n'est pas forcément gagné d'avance selon la localisation de ce local. En cas de présence de télécommande, il est indispensable de s'assurer que les câblages électriques ainsi que les tuyaux d'air ou hydrauliques ne soient pas endommagés par un sinistre, ce qui rendrait le système inopérant.

La présence des ouïes ne permet pas d'isoler le pont en fermant les ventelles à l'instar de ce que l'on peut faire pour la cale ou le garage du pont principal. L'incendie a pu ainsi bénéficier de tout le comburant nécessaire apporté par les rafales d'un vent tempétueux. Paradoxalement, ces ouïes ont probablement contribué à sauver le navire. En effet, on a pu voir que les remorqueurs dépêchés sur place ont arrosé facilement le pont sinistré au travers de ces grandes ouvertures.

Notons enfin que la protection des emménagements passagers était bonne. Des dizaines d'entre eux sont restés très longtemps sur les ponts supérieurs sans subir le sort des voitures arrimées sur le pont juste au-dessus de la pontée ouverte.

Le navire n'ayant pas subi le sort de l'Al Salam Boccaccio, ce ferry qui chavira en mer Rouge après la mise en route des systèmes drencher, on peut noter que le système d'évacuation des eaux de la pontée était en bon état de marche. Il n'y a rien de surprenant là-dedans, car cette pontée dans des conditions météorologiques défavorables peut recevoir par les ouïes des quantités conséquentes d'eau de mer, ce qui en cas de défaut d'évacuation, peut faire chavirer le navire par le phénomène de carène liquide. A noter aussi l'importance de l'étanchéité de la rampe d'accès entre le pont principal et la pontée qui, relevée, sert de panneau étanche. On peut donc supposer un bon niveau d'entretien sur les dalots et les panneaux.

La drome de sauvetage

Le Norman Atlantic possédait notamment deux embarcations de sauvetage, qui devaient pouvoir embarquer un maximum de 300 personnes. Pour le reste, des radeaux situés sur des berceaux inclinés pouvaient être largués en grappe directement au pied des moyens collectifs d'évacuations. Afin de rejoindre les radeaux une fois percutés, des chaussettes, systèmes d'évacuations verticaux, sont installées. Sur les photos on peut voir que ces chaussettes étaient installées entre 2 ouïes. Réglementairement, les chaussettes dépliées sont isolées du bordé avec du revêtement anti-incendie A60, la plus haute protection existante. Cependant, on peut voir sur les photos de l'incendie que les épaisses fumées sortant par les ouïes enveloppent ces descentes. Se pose alors la problématique de la résistance des chaussettes à des fumées dont les températures peuvent être élevées et qui peuvent être corrosives.

Pour mettre en œuvre ces moyens, il est nécessaire d'avoir en haut et en bas du système d'évacuation du personnel qui communique par talkies-walkies. Il y a aussi un système lumineux à feux rouge et vert, commandé par le personnel qui est en bas, pour signaler que la personne qui vient de descendre est dégagée. Cela implique un entraînement certain et régulier pour être efficace. Pour les utilisateurs, on leur demande de se jeter dans un trou donnant sur un conduit vertical, de se freiner avec les membres, bref tout ce qu'il y a de plus anxiogène dans une situation déjà stressante. Si une personne se freine trop, elle ralentit l'évacuation. Enfin dans une mer formée, la personne peut arriver au moment où la plateforme d'accueil est en train de subir un mouvement ascendant, ce qui donne une vitesse «d'atterrissage» assez conséquente, en position verticale qui est la plus mauvaise, générant des traumatismes du squelette.

Les toboggans ont un côté moins angoissant. On a une vue parfaite sur tout le système de descente. Il n'y a pas besoin de système de communication, ni de formation particulière. L'évacuation est donc plus rapide. En cas de mer formée, cela ne joue que sur l'inclinaison du toboggan, et dans le pire des cas, la personne finit sur les fesses.

On peut d'ailleurs se demander pourquoi les avions sont équipés de toboggans et pas de chaussettes. C'est une question de rapidité. Il suffit de regarder des vidéos sur le web pour se rendre facilement compte qu'une évacuation par chaussettes est bien plus longue que par toboggan.

L'évacuation

Des passagers se sont plaints de ne pas avoir trouvé les brassières. Rappelons que les brassières sont désormais souvent stockées sur les zones de rassemblement, seule garantie de disposer d'une brassière en bon état d'utilisation. En effet, lorsque celles-ci étaient à disposition dans les cabines des passagers, certains par jeu, curiosité ou désœuvrement, les manipulaient et lors des rondes, on constatait nombre de disparitions (sifflet, feu de signalisation, et même sangles de maintien).

D'autres passagers ont déploré le fait de ne pas avoir été prévenus.

Mais dans le système international, pour le rôle d'appel «passagers», il n'est prévu que la préparation d'évacuation et l'évacuation. Dans le système français, il est prévu que le rôle d'appel comporte une phase d'alerte, dans laquelle les équipes «passagers» ont déjà un rôle.

Enfin, ce qui n'est pas assez souvent pris en compte à bord, c'est que la phase de préparation d'évacuation doit être déclenchée le plus tôt possible alors que l'on n'envisage pas encore d'évacuer le navire. D'une part, cela permet d'extraire les passagers de zones sensibles où ils peuvent être intoxiqués par les fumées comme à bord du Scan-



dinavian Star. Ensuite, les passagers peuvent être réveillés ou prévenus par des bruits peu communs, des mouvements inhabituels du navire et se retrouver en état de stress intense. Le fait de rassembler les passagers le plus tôt possible permet également de les encadrer, de s'assurer qu'ils ne vont pas approcher le lieu du sinistre, de répondre à leurs questions et enfin de les occuper, en leur servant des boissons chaudes, en les équipant des brassières. Enfin, il faut garder à l'esprit que le comptage est une opération qui peut être très longue. Aussi, tout ce qui peut être préparé en amont le plus longtemps possible à l'avance, permettra d'assurer une évacuation dans les meilleures conditions possibles.

Enfin, il faut se rappeler que sur ce type de navire, la situation peut s'aggraver très rapidement. La difficulté pour le capitaine, qui sait que le meilleur canot de sauvetage est le navire lui-même, est de déterminer le moment où il faut lancer l'évacuation, qui selon les conditions météo, peut entraîner des accidents au niveau humain.

L'exploitation

L'avantage de la pontée découverte est de pouvoir offrir une prestation fort répandue dans ces eaux et appréciée des passagers, le camping à bord. Economie sur le prix du billet et possibilité pour le touriste de continuer à vivre comme si de rien n'était dans son camping-car en utilisant tous les équipements, y compris le gaz qui doit être coupé quand le véhicule circule sur la route. Le routier, quant à lui, pas forcément très argenté, peut, si son camion est garé sur ce pont, également continuer à vivre comme s'il était au bord de la route en utilisant éventuellement son réchaud. Cela peut être une origine du sinistre.

Une autre possibilité pourrait provenir du chargement lui-même. Dans cet espace roulier, considéré comme ouvert, on peut autoriser le fonctionnement en diesel des groupes frigorifiques des poids-lourds. Enfin, cette zone étant considérée comme ouverte, certaines catégories de matières dangereuses peuvent être acceptées dans cette zone.

Le fait que le feu se soit déclenché après que le navire ait doublé Corfou par l'Est puis le Nord, peut laisser supposer que les mouvements du navire initiés par la tempête de Libeccio puissent être à l'origine de l'incendie, en déséquilibrant de la marchandise, basculant un système à gaz ou perçant l'enveloppe de réservoirs d'huile qui touchaient le plafond selon certains témoignages.

Le nombre de personnes à bord

Malgré la mise en œuvre de règles édictées par l'OMI, il a été impossible de fournir aux autorités un chiffre précis du nombre de personnes à bord. Certaines personnes évacuées n'étaient pas sur la liste des passagers. Des passagers dûment enregistrés n'ont pas été évacués. Les clandestins originaires du Moyen-Orient prennent place à bord des poids-lourds et ne manquent pas de ressources pour trouver des caches incroyables comme les compartiments moteurs. Si, à Patras, les camions sont arrêtés sur la rampe du navire pour être

fouillés par 2 ou 3 membres d'équipage, à Igoumenitsa l'escale est parfois très courte, car le navire est amarré en mouillage méditerranéen, c'est-à-dire perpendiculairement avec une ou deux ancrés et deux aussières en patte d'oie à l'arrière. Etant donné les conditions météorologiques sur zone, il n'est pas impossible que l'escale ait été réduite au temps strictement nécessaire, avec une partie du personnel pont bloqué sur les plages de manœuvre et ne pouvant donc pas être affecté à la fouille des camions. Dans ces ports, les billets sont parfois pris à l'entrée du navire. Il suffit d'un problème de liaison informatique (se rappeler que le Norman Atlantic, est un navire économique) pour que les passagers ne soient pas immédiatement portés sur la liste des personnes à bord.

Enfin en l'absence d'installations systématiquement fournies au passager (fauteuil, couchette), il est impossible, contrairement à un avion, de savoir où celui-ci s'installera. Ce pourra être sur les fauteuils des salons-bar, dans les coursives, voire sous les escaliers des emmèagements, où le territoire sera marqué par des sacs et des duvets.

Le facteur humain

L'équipage était composé par des marins de deux nationalités, italienne pour l'état-major, et grecque pour le personnel. Pour les lignes desservies par ce navire, cela est un avantage d'avoir des personnels majoritairement issus des pays qui fournissent le plus grand nombre des passagers. En situation de crise, la communication vers les passagers se trouve facilitée. En revanche, selon le niveau de stress, il est connu que seule la langue maternelle est pratiquée et reconnue, ce qui peut compliquer la nécessaire cohésion de l'équipage pendant la situation d'urgence. Par ailleurs, la présence d'un commandant italien qui a, soulignons-le, restauré l'honneur de ses pairs en restant le dernier à bord, a pu ne pas être bien perçue par les Grecs qui sont de grands marins et vouent très souvent un véritable culte à un commandant dont les compétences sont reconnues. Sur l'Aretousa, j'ai rencontré un équipage qui avait beaucoup d'admiration et de respect pour son commandant, ainsi qu'un esprit compagnie.

Conclusion

Cet accident qui a coûté des vies humaines est un drame, mais ce n'est ni une catastrophe, ni une tragédie du niveau de l'Estonia ou d'autres accidents de ferries qui sont encore présents dans les mémoires maritimes et qui ont amené de profonds changements dans les règles de construction et d'exploitation de ce type de navires.

Le Secrétaire général de l'OMI a déclaré vouloir changer ces règles, plus particulièrement celles liées au principe des pontées découvertes, mais gageons qu'à l'instar de ce qui a suivi après l'accident du Costa Concordia, sous la pression de lobbies bien organisés, seules quelques mesures cosmétiques seront adoptées. Ainsi, voici ce que déclarait bien imprudemment le directeur d'Irish Ferries à Cherbourg, qui exploite un des 16 sister-ships du Norman Atlantic : «*Si l'incendie du Norman Atlantic était dû à un problème technique et structurel, nous aurions été prévenus par le constructeur. Il semble qu'il s'agisse d'un incendie qui a pris dans les garages et qui s'est propagé à l'ensemble du navire. Dans ce cas, il s'agit plus d'un problème d'exploitation et d'organisation à bord du navire. On ne peut donc en tirer un enseignement pour notre navire*».

Quid de l'extension de l'incendie et de l'incapacité à évacuer le navire par les moyens embarqués ? Plus de vingt ans après la mise en œuvre de l'ISM, les principes de base, plus particulièrement ceux concernant le retour d'expérience des accidents, sont loin d'être encore acquis pour certains esprits.

Cdt P. LE VIGOUROUX

Après Paris (2 éditions), Marseille, Brest, Le Havre, Toulon, Dunkerque, Biarritz-Bayonne, Montpellier-Sète, les 10^{èmes} Assises de la mer se sont déroulées à Nantes, les 2 et 3 décembre 2014.

Évènement devenu incontournable qui a réuni plus de 1 600 personnes, cette manifestation a été marquée par la venue du Premier ministre Manuel Valls, du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche Alain Vidalies, et de la Ministre des Outre-mer George Pau-Langevin.

On peut lire dans les colonnes du Marin ou sur internet le compte-rendu des très nombreux thèmes qui ont été abordés. Pour autant, nous ne retiendrons ici que les sujets concernant directement notre profession, que ce soit au travers des interventions gouvernementales ou des thèmes développés par les nombreux intervenants, comme la place des entreprises françaises dans le shipping mondial, la formation maritime ou le GNL, carburant de l'avenir.

INTERVENTION DU PREMIER MINISTRE

Commençant par annoncer avec conviction qu'« il n'y avait pas de grande nation maritime sans marine marchande », le Premier ministre dans un discours très volontariste a annoncé une série de mesures nécessaires et réclamées par la profession depuis longtemps. Il a d'abord rappelé qu'il venait de signer les décrets d'application de la loi autorisant les armateurs à embarquer sur les navires sous pavillon français des équipes de protection privées afin de se prémunir contre la piraterie. Pour autant, il faut souligner que cette mesure avait été arbitrée par le CIMer de 2013 et faisait partie des propositions du rapport Leroy (proposition n°6), et avait été annoncée un an auparavant par le précédent Premier ministre aux Assises de Montpellier.

Il a ensuite annoncé que la loi de 1992, qui réserve une partie du transport de pétrole brut au pavillon national, va être étendue au transport de produits raffinés. Mais cette mesure, intégrée au projet de loi sur la transition énergétique, n'entrerait en vigueur qu'à l'été 2015. Rappelons que la lenteur de la prise de mesures urgentes pour protéger notre secteur marchand a fait perdre de nombreuses unités à notre flotte qui ne compte plus que 180 navires sous pavillon RIF.

Parmi le catalogue de mesures annoncées, on peut noter celles concernant directement la marine marchande, comme le décret du 1er août 2014 harmonisant les conditions de travail à bord des navires opérant dans les eaux territoriales françaises, ou l'appel à projet de 80 M€ lancé par l'Ademe permettant de développer des ferries propres.

Evoquant brièvement la situation critique de la SNCM et son dépôt de bilan, «aboutissement malheureux mais inéluctable» selon lui, le Premier ministre a souhaité que soient préservés un maximum d'emplois. Une partie de son propos a été perturbée par l'intervention d'un participant, manifestement très remonté contre la position de l'Etat dans ce dossier.

Différents thèmes ont été abordés ensuite, tels que les investissements dans les grands ports, le soutien à la construction navale, le développement des énergies marines, hydroliennes et éoliennes flottantes. A propos de la recherche marine et maritime, le Premier ministre a déclaré que le nombre des élèves de l'ENSM passera de 1 000 à 1 500 d'ici dix ans, permettant à de nouvelles filières de répondre aux nouveaux enjeux du milieu maritime. Pour la pêche, dont les quotas seront prochainement discutés à Bruxelles, il a affirmé la volonté de son gouvernement de les défendre à des niveaux tenant compte des expertises scientifiques et de l'impact économique sur la filière.

Il a conclu en entérinant, pour le second semestre 2015, la tenue d'un grand débat parlementaire sur la politique maritime de la France suivi d'un Comité interministériel de la Mer.

INTERVIEW DU SECRÉTAIRE D'ETAT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE

Interrogé par le Marin, le Secrétaire d'Etat s'est borné à confirmer les annonces faites précédemment par le Premier ministre.

A propos des compagnies de ferries en difficulté, il a évoqué la

situation singulière dans laquelle se trouvait MyFerryLink, à laquelle l'autorité de la concurrence française a donné un avis positif et l'autorité de la concurrence britannique un avis négatif. Ce contentieux ne peut faire l'objet d'un arbitrage européen et l'on attend une nouvelle décision pour éventuellement lever le blocage lié à la propriété des bateaux. Il a affirmé ne pas baisser les bras pour sauver cette entreprise et ses salariés.

La situation est différente à la SNCM. Le tribunal de commerce a prononcé un redressement judiciaire, et le gouvernement souhaite qu'il y ait un repreneur. Mais le tribunal pourra-t-il donner la DSP au repreneur. C'est l'objet d'un débat avec Bruxelles, dont la négociation n'a pas encore abouti. Donc deux objectifs, poursuivre la négociation sur la reprise et, pour les salariés qui viendraient à perdre leur emploi, exiger des actionnaires actuels la réalisation d'un plan social exemplaire. Il s'est montré très satisfait des modifications de l'ENSM, affirmant que l'image de la formation des marins français était excellente auprès de nos partenaires européens ou autres, et qu'elle devait le rester.

Concernant la pêche, il a rappelé que nous étions engagés dans la définition d'une politique européenne commune ayant comme objectif la maîtrise de la ressource. Aussi, pour la prochaine négociation annuelle, il recommande une position raisonnable de façon à être entendu par la Commission.

LE POINT DE VUE D'ARMATEURS FRANÇAIS

Interrogés par le Marin sur la place des entreprises françaises dans le shipping mondial, Philippe Louis-Dreyfus, président de Louis-Dreyfus Armateurs, et Nicolas Sartini, directeur exécutif des lignes Asie/Europe du Groupe CMA CGM, ont montré qu'il était possible d'être français et de jouer un rôle dans le maritime mondial.

Malgré les difficultés de gérer avec un Code du travail compliqué et des contraintes environnementales, Philippe Louis-Dreyfus a souligné les atouts de la France et en particulier la compétence et la formation des navigants français, avec lesquels il est possible de créer un armement français compétitif dans le monde. Il a ajouté être heureux de pouvoir compter sur le soutien militaire de l'Etat dans les zones difficiles. Transporteur de vrac, il intervient notamment en Asie pour le transport et la logistique du charbon (Indonésie principalement avec ses 18 000 îles, Japon, Chine, Inde...) avec une dizaine de navires en commande.

Nicolas Sartini a affirmé qu'être à la fois Français et acteur important du shipping mondial permettait, avec 650 bureaux et 440 navires dans le monde, d'aller chercher la croissance où elle est, pas forcément en France et en Europe. CMA CGM est très présent en Chine, et bientôt en Inde, en Indonésie ou au Mozambique. Pour cela, il faut prendre des risques et investir. CMA CGM va prendre livraison en 2015 de 19 navires, dont six navires de 18 000 TU, créer un nouveau terminal en Inde, un hub à la Réunion, port très bien placé.

Pour autant, couvrir l'intégralité du réseau mondial nécessite de passer des alliances dès 2015, en constituant un groupement (dont CMA CGM aura la majorité) avec un armateur chinois et un armateur émirati

qui gèrera 20 lignes avec 200 navires. Ceux-ci seront de plus en plus grands, plus efficaces et moins consommateurs d'énergie, le nouveau dessin des bulbes permettant en particulier de réaliser des économies de l'ordre de 10 à 12%.

Concernant la mise en pratique des propositions du rapport Leroy, Fernand Bozzoni, armateur pétrolier de Socatra espère une mise en place concrète de l'extension de la loi de 1992 pendant l'été 2015. La réforme vise à éviter la disparition du transport de produits pétroliers raffinés sous pavillon français, secteur en très mauvaise santé avec la fermeture de Maersk Tankers France, et les difficultés de Sea Tankers et Socatra. Cette mesure va concerner davantage de navires affectés : une trentaine dont environ une douzaine en supplément, ce qui entraînera une création significative d'emplois de marins français. Ces navires seront-ils armés par des officiers et des marins français ? Pour le moment l'Europe exige un capitaine et son substitut francophones et européens, et des officiers et marins européens dans la limite de 25%. C'est là une contrainte, mais il faut savoir que la loi favorise l'emploi français. Il faut donc arriver à concilier les exigences de Bruxelles et les intérêts des officiers et marins français.

Pour le député Arnaud Leroy qui répondait avec Fernand Bozzoni aux questions concernant la marine marchande, se pose la question de la cohabitation du nombre de navires avec le nombre de marins. Le débat n'est pas encore fini. Il faut savoir ce qui est le plus important aujourd'hui, avoir des navires sous pavillon français, ou un pool de marins français. Quand on regarde autour de nous, on ne parle plus de la concurrence avec le Panama ou le Liberia, mais c'est cela dont on parle avec l'Italie, le Danemark, la Grande-Bretagne, le Luxembourg, bientôt l'Espagne. On joue avec les mêmes règles du jeu. On constate que dans les syndicats de marins européens, cette diversité du rapport au pavillon, du rapport à l'emploi maritime existe aussi. Des grands pays d'emploi maritime, comme la Pologne, la Roumanie ou la Grèce ne sont pas sur les mêmes lignes de protection que l'on peut avoir dans certains pays, notamment le nôtre. C'est une question qu'il faut aborder, un débat qu'il faut mener.

Concernant l'avenir des ferries, il ne faut pas non plus se tromper de débat. Dans l'attente du rapport Gallois sur la flotte des ferries, on peut se poser la question du besoin d'une flotte extrêmement neuve ou autre chose. Il faut œuvrer pour promouvoir l'emploi français, les sociétés françaises et le pavillon français.

Sur le pavillon français, Fernand Bozzoni pense que si l'on veut faire un registre unique et que ce soit le RIF, cela va être une révolution culturelle qui prendra énormément de temps pour modifier ce qui existe. D'après lui, on n'est pas encore prêt à cela aujourd'hui !

LA FORMATION AU SEIN DE L'ÉCONOMIE MARITIME

FRANÇAISE

L'atelier thématique concernant la formation maritime a réuni plusieurs interlocuteurs.

Des organismes tels qu'OPCA-Transports(1) ou AGEFOS PME prennent en charge la formation professionnelle. OPCA-Transports propose dans le cadre d'une formation continue prise en charge, le contrat « pro-maritime » à 12 000 € la formation et pour 180 personnes par an !

AGEFOS PME a mis en œuvre, avec le soutien financier de la Fondation Total, la formation sécurisée à la pêche, accompagnement sur 3 ans qui a formé 4 200 marins, pour que ceux-ci, à bord d'embarcations de moins de 12 mètres soient formés à la nécessité de porter un gilet, des chaussures de sécurité et d'avoir des gestes adéquats.

Alain Pomés, directeur du Centre Européen de Formation Continue Maritime (CEFCM), a souligné que l'Unesco avait classé la formation en 3 catégories : la formation initiale pour acquérir un métier, la formation initiale continuée et la formation continue, formation de la seconde chance, destinée à tous ceux qui souhaitent progresser dans une activité professionnelle maritime.

La préoccupation du CEFCM est de faire en sorte que les formations soient les plus polyvalentes, les plus transversales possibles pour permettre aux salariés de changer de fonction, d'activité, voire de domaine

professionnel. Le temps de navigation est de plus en plus court et les marins doivent pouvoir ensuite valoriser ailleurs leurs compétences. Le CEFCM s'est mis en situation d'anticiper et de gérer ces transferts de compétence plutôt que de les subir.

On notera l'intervention d'un chef mécanicien de sept ans de métier affirmant que le marin était apprécié dans les emplois à terre car il avait acquis son expérience durant sa navigation et avait ainsi développé des qualités qui s'avéraient précieuses à terre.

LE GNL EST-IL LE CARBURANT IDÉAL DE DEMAIN ?

Depuis le 1er janvier, le combustible des navires ne doit pas excéder 0,1% de soufre en Manche, mer du Nord et Baltique. Les armements ont le choix entre le diesel (40% plus cher), ou un type de propulsion plus propre comme le GNL, à défaut d'installer des dispositifs de nettoyage de fumée, dits scrubbers.

L'option GNL est-elle une solution ? Depuis 50 ans, le GNL est transporté par des méthaniers (environ 400 à travers le monde) qui l'utilisent aussi comme carburant. D'autres types de navires, ferries, rouliers, porte-conteneurs...s'y intéressent aussi. Le GNL a pour avantage de diminuer les émissions de SOx et de particules fines en totalité, celles de NOx à 80%, avec un bilan CO2 très favorable. C'est aussi une solution énergétique disponible, la disponibilité en gaz étant énorme.

Pour autant, il faut respecter certaines conditions pour que le GNL soit le carburant de demain. D'abord disposer d'un espace stockable de 60 à 80% supérieur à celui du fuel, ensuite posséder un niveau de rigueur et de compétences particulières pour utiliser la propulsion au GNL à -160°, et enfin s'assurer de trouver un ravitaillement en GNL. Dans tous les cas, il est nécessaire d'avoir une bonne visibilité sur les coûts de changement de propulsion, car il s'agit d'un investissement qui doit avoir une rentabilité.

En 2011, Brittany Ferries et STX avaient envisagé de travailler ensemble pour créer un ferry fonctionnant au GNL, et avaient lancé le projet Pegasis, ferry au GNL, au moins équivalent, économiquement et opérationnellement à un ferry au fuel lourd. Ce projet a été récemment suspendu pour des raisons opérationnelles (appel d'offres trop tardif), financières (fonds dédié, crédit export), économiques (calendrier contraint) et réglementaires (absence d'exemption temporaire permettant de faire face au surcoût lié au gas-oil). L'armement a préféré choisir le « tout scrubber » pour sa flotte. Pour autant, ce projet pourrait être relancé dans un calendrier non contraint, ce qui sécuriserait davantage les partenaires privés.

En conclusion, si les Assises de la mer ont séduit la plupart des participants par la qualité des intervenants et la richesse des thèmes abordés, pour autant les annonces du Premier ministre ont laissé insatisfaits les navigants français. Malgré l'optimisme de l'armateur Philippe Louis-Dreyfus et les perspectives d'embauche de l'armement Socatra, tempérées par les réflexions du député Arnaud Leroy, les déboires de la SNCM et les incertitudes quant à l'avenir de MyFerryLink n'étaient pas faites pour nous rassurer.

Ce pessimisme était, hélas, prémonitoire. Ce vendredi 9 janvier, la Grande-Bretagne a définitivement interdit l'activité maritime d'Euro-tunnel, appelée MyFerryLink, l'objectif étant d'empêcher le groupe français d'être présent à la fois sur l'eau et sous l'eau et de s'arroger ainsi une position dominante sur le marché trans-Manche.

Une note optimiste cependant, la tenue d'un débat sur la politique maritime de la France en soirée du mercredi 14 janvier. Ce débat n'a malheureusement rassemblé que 14 députés, dont Arnaud Leroy, et le Secrétaire d'Etat à la Mer. Chacun avait le droit à cinq minutes de paroles pour donner son avis sur l'avenir maritime de la France, mais aucun n'a évoqué l'emploi des navigants, excepté Arnaud Leroy qui a rappelé les difficultés de l'embarquement des jeunes. De son côté, Alain Vidalies a loué l'excellence de l'enseignement maritime français au point d'ajouter que « le marin français devient une référence ».

René TYL, membre de l'AFCAN

(1) OPCA : organisme paritaire collecteur agréé (par l'Etat), structure associative à gestion paritaire qui collecte les contributions financières des entreprises dans le cadre de la formation professionnelle.

CONFÉRENCE IMTM 2014 : LA ROUTE MARITIME DE LA SOIE



Premier colloque de droit maritime Chine/France

La route maritime de la soie de la Chine à la Méditerranée au XXI^{ème} siècle



(Aix-Marseille Université)

Ce colloque s'est déroulé dans l'amphithéâtre Peiresc au sein de l'université de droit d'Aix-Marseille le jeudi 11 décembre 2014.

M. Scapel, président de l'IMTM et du CDMT présente les participants, M. Philippe Bonfils, doyen de la faculté de droit et de sciences politiques de l'université Aix-Marseille, M. Zhao Jingson, doyen de l'International Shipping Law School, East China University of Political Science and Law (ECUPL) de Shanghai et M. Cyril Bloch, directeur du CDMT.



Architectes : Boët, Sardou et Pouillon

Au cours de cette présentation, les liens qui unissent la Chine et l'Europe depuis fort longtemps sont rappelés. Deux noms, l'un européen, Marco Polo qui, au 14^{ème} siècle, a suivi la route terrestre de la soie, l'autre chinois, l'amiral Zheng He, qui un siècle plus tard, a mené plusieurs expéditions maritimes jusqu'à l'Égypte et les côtes est de l'Afrique. Enfin, la récente place de 1^{ère} puissance mondiale de la Chine est soulignée. Quatre domaines ont été étudiés, le shipping, les ports, les financements et les transports.

I. SHIPPING

1. M. Zhao Jingson, doyen de l'International Shipping Law School a développé à travers son exposé «New State Projects of shipping Related Developments in China» les ambitions chinoises autour de Shanghai.

- En 2013, une zone de libre-échange a été créée autour de Shanghai (Shanghai Pilot Free Trade Zone ou SFTZ) qui couvre 29 kilomètres carrés et regroupe outre l'aéroport de Pudong, la zone franche de Waigaoqiao (port dans le Yang-Tsé) et la zone franche de Yangshan (port en eau profonde). Cette zone est appelée à s'étendre.
- Le gouvernement chinois a annoncé en 2009 sa volonté de créer à Shanghai un centre international financier à l'horizon 2020 (Shanghai international and financial hub by 2020).
- Création d'une nouvelle route de la soie terrestre (new silk road economic belt). Plusieurs hypothèses sont en cours.
- Création d'une route de la soie maritime du 21^{ème} siècle (21st century Maritime Silk Road). Cette route joint la façade maritime chinoise et le sous-continent Asie d'une part, la côte est de l'Afrique d'autre part. Des investissements chinois sont déjà en cours dans les pays de l'Afrique orientale.
- Création de la Zone Economique du Yang-Tsé (Yangtze river economic belt). Cette zone comprend 11 provinces et villes le long du fleuve Yang-Tse kiang (appelé Changyang en chinois) de Shanghai à Chongqing, soit une population d'environ 600 millions de Chinois.

L'ambition des dirigeants chinois est de créer un maillage important, dont un des points est la réalisation de lignes ferroviaires à grandes vitesses, dont la longueur totale dépasse les 12 000 kms.

2. Mme Monica Michel Bonvalet, chef du département maritime du GPM, représentait Mme Christine Cabau, présidente du directoire du GPM. «Shipping via Marseille Fos». Mme Bonvalet a présenté le Grand Port Maritime de Marseille comme une alternative aux grands ports de l'Europe du nord.

Le Grand Port Maritime de Marseille concentre sous une même autorité un ensemble de trafics. Transport de marchandises diverses, hydrocarbures, minerais et passagers sont les principaux trafics hébergés sur les sites de Marseille-Est et Fos.

Le port de Marseille se présente comme l'extrémité naturelle de la route de la soie. Traditionnellement en contact avec les continents africain, américain et asiatique, il est la Porte ouverte vers l'Europe du nord. La position géostratégique centrale du port de Marseille-Fos permet de toucher un vaste hinterland grâce à ses offres de transports multimodaux, par voie d'eau maritime ou fluviale grâce à des services réguliers, par navettes ferroviaires, ou par voie routière. On notera aussi que l'aéroport de Marseille-Provence est proche des infrastructures portuaires.

Des investissements en logistique et distribution, le développement des échanges entre la ville et son port grâce à une politique de rénovation innovante, le développement des accès portuaires dédiés aux transports multimodaux, la diversification énergétique afin d'améliorer l'attractivité du site de Fos sont des clés qui permettront au port de Marseille-Fos de devenir un acteur majeur dans le développement économique de l'Europe.

3. Dr Zheng Zhihua, International Shipping Law school, East China University of Political Science and Law (ECUPL) «Legal issues of 21st Century Maritime Silk road and Mediterranean Shipping of China»

M. Zheng Zhihua a souligné que l'ancienne route de la soie avait autorisé les échanges entre orient et occident.

«Les philosophes du siècle des lumières se sont inspirés des Chinois dans les domaines de la Nature, l'Humanité et l'Harmonie» (sic).

La nécessité d'exporter les excédents chinois exige à trouver un autre passage que la traditionnelle voie maritime. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre une voie qui suit le Yang-Tse. Cette voie permettrait également de véhiculer les flux économiques et financiers. Une stratégie de la route de la soie terrestre doit être élaborée en tenant compte de la préservation de l'environnement.

4. M. Portier, directeur Etudes Projets et Développement CMA CGM, a développé la stratégie de la CMA CGM entre l'Asie et l'Europe.

Les échanges entre l'Europe et Asie sont marqués par un profond déséquilibre et un marché westbound hésitant et un marché eastbound dynamique. Méditerranée-Asie est une route maritime historique et complexe car elle est marquée par les passages de Gibraltar, Suez, Bab el Mandeb (sud mer Rouge), et Malacca. C'est aussi un passage obligé vers l'Atlantique. C'est enfin une multitude de ports de transbordements.

M. Portier a aussi abordé l'indice SCFI au départ de Shanghai dit «Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)».

C'est un indice, en service depuis 2005, rénové en 2009, qui permet de déterminer un taux de fret général et vers 15 routes maritimes. Celui-ci est calculé chaque semaine à partir des taux de fret minimum et maximum des principaux transporteurs et chargeurs. Il intègre les surcharges.

L'instabilité des taux de fret maritime (General Rate Increases) représente un casse-tête pour les transitaires. L'index SCFI va permettre à un client d'établir un contrat avec des mises à jour possibles sur une semaine jusqu'à un an, tout en se couvrant contre la volatilité du trafic maritime.

II. PORTS

1. M. Fan Jinlin, Shanghai International Ports Group. « Port Development in Shanghai Pilot free Trade Zone ».

Cette Zone Franche de Shanghai (ZFS) a été créée en 2013. Elle recouvre 29 kms carrés C'est un « banc d'essai pour les autorités chinoises afin d'approfondir les réformes orientées vers le marché et doper la vigueur économique » rapporte l'agence officielle.

Les zones de libre-échange doivent marquer une étape dans la libéralisation de l'économie chinoise. Ainsi la libéralisation du commerce, une réforme financière afin de se mettre en conformité avec les normes internationales, une simplification des systèmes administratifs et un environnement fiscal et réglementaire pour les entreprises sont les buts déterminés.

M. Fan Jinlin a développé les particularités de la zone de libre-échange de Shanghai. Juridiquement, les autorités ont établi une liste négative qui représente les activités non autorisées dans cette zone : «Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé». Cette liste a été réduite plusieurs fois.

A ce jour, dix sept activités sont autorisées.

2. M. Laurent Fedi, Professor Kedge Business School. «Les zones franches: un régime d'exception à développer au profit du commerce extérieur».

M. Fedi a d'abord rappelé que les zones franches ont une existence millénaire. Exemple : dans les Cyclades, Délos. Elle a contribué au développement des villes et a connu une croissance exponentielle au XX^{ème} siècle. A ce jour près de 2 000 zones franches et 600 ports francs sont recensés.

Le cadre juridique en France tient compte de trois réglementations, internationale, européenne et nationale.

La convention de Kyoto, établie en 1973, est une convention internationale douanière sur l'harmonisation et la simplification de procédures douanières. Elle a été révisée en 1999 et est entrée en vigueur en 2006. Elle prône des normes et des recommandations pratiques pour des procédures et des techniques douanières modernes. Les zones franches sont détaillées dans l'annexe D, chapitre 2.

Selon le code de l'UE (9 oct 2013), les zones franches sont des zones spéciales situées sur le territoire douanier communautaire. Le régime s'applique aux marchandises UE et non UE.

Les marchandises jouissent de l'extraterritorialité des zones franches et sont exemptes de droits de douane, de TVA et d'autres impositions à l'importation.

On compte 3 acteurs :

- Régulateur (représentant de l'État) qui assure la coordination du site
- Développeur ou manager de la zone en charge des infrastructures
- Opérateurs (entreprises, transports, ...)

Les zones franches sont des espaces contrôlés et des zones tampons dont le but essentiel est l'entreposage et la transformation. Elles doivent être clôturées, avoir des points d'accès et les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration d'importation et d'exportation.

Il y a deux types de zones franches :

- Free trade zone. Zone de transbordement et d'éclatement
- Export Processing zones. Zone de production manufacturière et de fourniture de services.

Ce régime dérogatoire est peu encouragé en Europe. Citons pour mémoire, Duisbourg, Malte, Naples, Trieste... L'exemple chinois est à méditer.

3. Mme Claire Merlin, directrice juridique du GPMM «Les cadres juridiques de l'exploitation des terminaux portuaires».

Mme Merlin a rappelé les différentes étapes qui ont conduit à l'élaboration des Grands Ports Maritimes français.

Réforme portuaire de 1992.

Cette réforme a mis un terme au régime intermittent des dockers et a autorisé le recrutement de dockers par des sociétés de manutention portuaire grâce à des contrats de droit commun.

La loi portuaire de 2008 s'articule sur plusieurs axes

- Evolution de 7 ports autonomes rebaptisés en Grands Ports Maritimes)
- Organisation de la manutention portuaire
- Modernisation de la gouvernance des Grands Ports
- Plan d'investissement

Les ports restent des établissements publics. Ils deviennent propriétaires des terrains (hors domaine public naturel maritime et fluvial).

Le conseil d'administration est remplacé par un conseil de surveillance et un directoire. Ce conseil de surveillance comprend des représentants de l'État, des Collectivités locales, de la Chambre de commerce et du personnel.

Mme Christine Cabau est l'actuelle présidente du directoire du Grand Port Maritime de Marseille. Elle a été nommée par décret.

III. FINANCEMENTS

1. Mme Yu Dan, Associate professor International Shipping Law school East China University of political Science and Law (ECU-PLI) «On the legal Regime for Aircraft Leasing in China».

Une nouvelle politique a permis un changement de régime de leasing en 2007. Grâce aux deux types de zone franche («Free Trade Zone Leasing» et «Bonded Area Leasing»), des financements d'avions sont apparus par leasing. Mme Yu Dan a commenté le schéma suivant :



2. M. Benoit Tridon, directeur Credit Agricole Corporate and Investment Bank «Le financement des navires en France /en Europe».

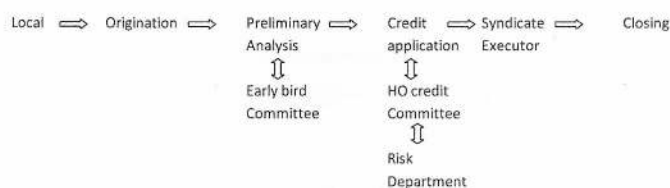
Le total des encours financiers maritimes est estimé à 500/600 milliards USD. La part des banques françaises se situe autour de 10%.

CACIB est la première banque française maritime et pèse environ 16 à 18 milliards USD.

Organigramme du CACIB



Process d'un financement



3. Dr Yang Weiwei, International Shipping Law school East China University of political Science and Law (ECUPLI) «Supply Chain Finance in China».

Mme Yang a présenté le schéma suivant qui représente le système financier ci-dessous.



4. M. Jean-Marie Picard, PDG de CPV Associes «Supply chain et création de valeurs».

La Supply chain est l'ensemble des opérations nécessaires à la mise à disposition des produits, comprenant l'ensemble des flux de marchandises, information et financiers. Elles s'appuient sur la satisfaction du client, la création de valeurs et la différenciation concurrentielle.

Les entreprises performantes valorisent la supply chain en plaçant la satisfaction du client au cœur du dispositif. Les flux en temps réels, développement durable, gestion des risques sont quelques exemples de facteurs à ne pas négliger.

Mais le contexte économique mondial, tel que le ralentissement des échanges mondiaux, la stabilisation des modèles de productions délocalisées, les coûts du transport, les pilotages des flux et des stocks facilités par les innovations techniques doivent amener à une réflexion globale sur une nouvelle stratégie.

Présentation du modèle «ZARA».

C'est un marché ancré sur le secteur textile dont la production est fortement délocalisée. Elle doit faire face à trois réponses logistiques : Produits permanents dont le transport peut être assuré sur le long terme par transport maritime, Produits saisonniers pour lesquels le délai peut être relativement court (maritime ou avion) et réassortiments pour lesquels le délai ne doit pas permettre une rupture de stock en magasin.

Zara, qui compte plus de 3 000 magasins, vise une clientèle férue de mode. Elle assure 70% de sa production en Espagne. Zara s'appuie sur une stratégie «supply chain» puissante dont les critères sont :

- Un délai de 3 semaines entre production et mise en rayon (3 mois pour HM)
- Les activités de conception fonctionnent en circuit court (pas de collection été/hiver)
- Arrivée des produits en boutique en flux continu
- Seul 50% des produits sont en boutique. Rotation plus rapide des stocks

Le modèle ZARA se caractérise par une réactivité rapide qui suit les goûts de la clientèle, une flexibilité rendu possible par un bureau de 200 stylistes. Elle repose sur la logistique et la capacité de production. C'est une intégration de la «chaîne de valeur».

IV. TRANSPORTS

1. Ms He Jing, Ocean University of Shanghai «Modernisation of Chinese Maritime Law» a effectué une présentation du droit maritime chinois actuel. Adopté en 1992, il compte 278 articles dans 15 chapitres.

Certains chapitres s'inspirent de la convention de Bruxelles et des règles de La Haye et de Hambourg. Mais le droit maritime chinois manque d'antériorité, certaines parties ont été partiellement traitées, et le CMC n'a pas été mis à jour des amendements postérieurs. L'accroissement des échanges commerciaux chinois ont montré également les limites du CMC.

Il est donc nécessaire de le réformer afin de prendre en compte les normes internationales, revoir les dispositions entre CMC et droit commun et reprendre les articles afin d'en combler les lacunes et les faiblesses des textes.

Ce projet de modernisation consiste à augmenter le nombre d'articles à 383 et le nombre de chapitres à 17. Plusieurs orientations ont été étudiées pour moderniser le CMC, dont la ratification par la Chine des règles de Rotterdam et l'introduction des dispositions de la convention dans le CMC afin d'introduire un rééquilibrage entre transporteurs et chargeurs.

Ce projet n'a pas été accepté par l'ANP (Assemblée nationale populaire).

2. M. Pierre Bonassies, professeur de droit maritime, a fait un exposé sur «30 ans de droit maritime français».

3. M. Hou Wei, maritime court WMC, a présenté les «Rotterdam Rules in China».

Les Nations Unies ont adopté une convention en 2008 afin d'établir un régime juridique régissant un contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou en partie par voie de mer. Cette convention a été signée le 23 septembre 2009 à Rotterdam. Ce sont les «règles de Rotterdam».

M. Hou Wei est très critique envers ces règles, lesquelles lui semblent défavorables pour certains acteurs du transport maritime. En effet, les dispositions ne sont pas de nature à rééquilibrer les droits et obligations entre chargeurs et transporteurs.

Il semble que seuls deux pays ont ratifié à ce jour cette convention.

Ce colloque était très intéressant, malgré les connaissances éloignées d'un capitaine de navire. L'absence de M. Delebecque, dont l'intervention portait sur les «Rotterdam Rules in France», a été regrettée. Les énormes ambitions que la Chine nourrit envers le vieux Continent sont montrées. Mais notre longue expérience de droit maritime en France, dont l'histoire récente a été narrée de façon magistrale par M. Bonassies, doit inspirer une marque de reconnaissance et de respect de la part des nouveaux «maîtres du monde».

Ce colloque qui avait lieu dans les locaux de la faculté de droit d'Aix-en-Provence a été l'occasion de (re)découvrir les locaux du CDMT, dont la bibliothèque est l'une des plus riches de France en ouvrages de droit maritime.

L'AFCAN remercie le CDMT et l'IMTM de nous avoir permis de suivre un colloque de grande qualité et dont les sujets sont d'actualité.

Cdt J. PORTAIL

Fontaine de la faculté de droit
d'Aix-en-Provence



O.M.I. : 94^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 94^{ème} session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 17 au 21 novembre 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, montrant une attention particulière sur les points suivants :

- migrants et trafics d'êtres humains.
- virus Ebola.
- naufrage du ferry Sewol.
- armureries flottantes en océan Indien.
- recueil polaire.
- utilisation du gaz pour la propulsion.
- qualité des soutes.
- normes de construction en fonction d'objectifs (GBS).
- navigation électronique.

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/MSC-94-opening.aspx>

TRAVAUX DU MSC 94

Les points de l'ordre du jour qui retiennent particulièrement l'attention de l'AFCAN sont développés ci-dessous. On notera que le problème récurrent des ports refuges a été relégué en fin de l'ordre du jour, au N°20, et que l'examen de la soumission est reporté à une date ultérieure. Il faudra encore de nouveaux accidents aux conséquences potentiellement catastrophiques pour amener les États côtiers à traiter ce problème très délicat.

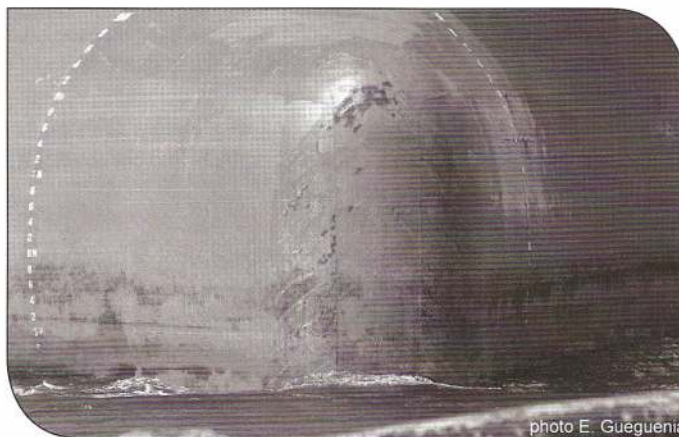


photo E. Gueguenia

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

Cinq délégations d'États-membres ont fait des déclarations générales dans lesquelles :

- 1. l'Ukraine proteste violemment contre la gestion de la mer par la Fédération de Russie en mer Noire, soulignant l'atteinte à sa souveraineté du fait de l'occupation de la Crimée par la Russie.*
- 2. la Fédération de Russie, en réponse à la déclaration faite par la délégation ukrainienne, souligne que l'OMI n'est pas l'instance où traiter de l'UNCLOS, refuse de considérer des problèmes de souveraineté et répond point par point à l'Ukraine sur la sécurité maritime et l'environnement.*
- 3. l'Oman proteste contre l'appellation zone dangereuse du fait de la piraterie pour la mer d'Arabie et le golfe d'Oman.*
- 4. l'Angola remercie tous les États apportant de l'aide pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée, et y apporte sa contribution.*
- 5. le Nigéria évoque ses efforts dans lutte contre la piraterie avec la création d'un centre de surveillance maritime le long de la côte nigérienne.*

Ont participé à cette 94^{ème} session du Comité de la sécurité maritime 114 États-membres, 3 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 pris note des décisions prises par le LEG 101 (MSC 94/2), le TC 64 (MSC 94/2/1), le C 112 (MSC 94/2/2), le FAL 39 (MSC 94/2/3) et le MEPC 67 (MSC 94/2/4) et a pris des mesures appropriées au titre des points pertinents de l'ordre du jour.

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Rapport du groupe de rédaction sur l'examen et l'adoption d'amendements aux instruments obligatoires .

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de rédaction sur l'examen et l'adoption d'amendements aux instruments obligatoires et a pris les mesures suivantes avec entrée en vigueur le 1er juillet 2016 :

- Adoption d'amendements à la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, y compris aux codes et recueils de règles obligatoires connexes
- Adoption d'amendements au Recueil ESP de 2011
- Instruments non obligatoires

Rapport du groupe de travail mixte sur le recueil sur la navigation polaire et le recueil IGF

Le Comité a approuvé la première partie du rapport du Groupe de travail mixte sur le Recueil sur la navigation polaire et le Recueil IGF, et a pris les mesures relatives aux points suivants :

- Nouveau chapitre XIV de la Convention SOLAS - Règle 1, Définitions
- Adoption d'amendements à la Convention SOLAS de 1974
- Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires
- Adoption d'un nouvel instrument obligatoire, le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires

Constitution d'un Groupe de travail par correspondance

Le Comité a décidé de constituer un Groupe de travail par correspondance sur les limitations en matière d'exploitation dans les glaces dont les travaux seront coordonnés par la Norvège.

IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Le Comité a examiné le document MSC 94/4/1, dans lequel le Canada et les États-Unis proposent d'élaborer des directives sur la cybersécurité en renforçant la coopération entre les spécialistes dans ce domaine et les administrations afin de protéger les navires, les ports et les installations maritimes et de fournir des renseignements essentiels sur les faiblesses éventuelles des systèmes informatiques.

Le Comité a estimé que la cybersécurité était une question importante qui revêtait un caractère d'actualité, mais que l'Organisation ne devrait pas prendre de mesures unilatérales à ce sujet sans consulter d'autres organes de l'ONU et les organisations internationales compétentes, comme l'UIT. Il a donc invité les États-membres et les organisations observatrices à examiner la question et à présenter des documents à ce sujet à sa prochaine session.

V. NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS (GBS)

Méthode du degré de sécurité :

Le Comité a examiné les documents suivants :

- MSC 94/5/1, dans lequel la Chine formule des propositions sur l'élaboration de directives intérimaires relatives à la méthode du degré de sécurité appliquée au processus d'élaboration de règles de l'OMI,
- MSC 94/5/2, dans lequel l'Allemagne communique des renseignements sur le perfectionnement de la méthode du degré de sécurité appliquée aux normes en fonction d'objectifs (GBS-SLA),

Le Comité a décidé de renvoyer ces documents pour examen au Groupe de travail mixte sur les normes en fonction d'objectifs et l'évaluation formelle de la sécurité.

VI. SÉCURITÉ DES NAVIRES A PASSAGERS

Les travaux des Groupes de travail constitués lors des MSC 90 à 93 ont abouti à la résolution MSC 339(90) intitulée «Mesures destinées à renforcer la sécurité des navires à passagers», ce qui rendait inutile la constitution d'un nouveau Groupe de travail sur cette question.

Le Sous-comité sur l'application des instruments de l'OMI (III) continue l'analyse du rapport d'enquête sur la perte du Costa Concordia, et les facteurs qui ont contribué à l'accident, les questions soulevées/enseignements tirés et les observations au sujet de l'élément humain. La cause première de l'accident est donc considérée sans précipitation et avec beaucoup de prudence...

Résultats des travaux du Sous-comité III-1 - analyse du rapport d'enquête de sécurité maritime

L'analyse n'est pas achevée, et le Comité a reporté l'examen à sa prochaine session.

Dispositif informatisé d'appui au calcul de la stabilité destiné à aider le capitaine en cas d'invasion

Après un échange de vues, notant que la date limite de soumission de documents au Sous-comité SDC 2 ne permettrait pas d'élaborer des propositions de haute qualité, le Comité a décidé d'inscrire un nouveau résultat non prévu à l'agenda du Sous-comité SDC au-delà de la période biennale et d'actualiser le plan d'action à long terme en conséquence.

Plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers

L'examen est reporté en attente de nouvelles propositions.

Entretien des portes étanches à l'eau

Le Comité a décidé d'ajouter le point intitulé «Entretien des portes étanches à l'eau» dans le Plan d'action à long terme.

Mesures intérimaires recommandées

Le Comité a décidé qu'il n'était pas utile d'actualiser la circulaire à la présente session.

VII. ÉLÉMENT HUMAIN, FORMATION ET VEILLE

(rapport sur les travaux du Sous-comité HTW1)

Le Comité a approuvé le rapport du HTW1 dans son ensemble et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent :

- Utilisation du GISIS pour la notification des renseignements.
- Amendements à la Convention STCW et aux parties A et B du Code STCW concernant le Recueil IGF.
- À l'issue d'un échange de vues, le Comité a approuvé les amendements à la Convention STCW et aux parties A et B du Code STCW concernant le Recueil IGF, ainsi que les projets de résolutions MSC et la circulaire STCW connexes. Il a invité le Secrétaire général à les diffuser pour adoption par le MSC 95.

VIII. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENTS DU NAVIRE

(rapport sur les travaux du Sous-comité SSE 1)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité SSE ainsi que les documents suivants :

- Projet d'amendements à la règle II-2/20 de la Convention SOLAS
- Amendements à la Recommandation sur les conditions d'agrément des stations d'entretien pour radeaux de sauvetage gonflables (résolution A.761(18))
- Interprétations uniformes des chapitres 5, 9 et 10 du Recueil FSS
- Interprétation uniforme de la partie 3 de l'annexe 1 du Code FTP de 2010
- Interprétation uniforme de la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (résolution MSC.81(70))
- Interprétation uniforme de la règle III/31.1.4 de la Convention SOLAS
- Amendements aux interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS, du Recueil FSS, du Code FTP et des méthodes d'essai au feu connexes (MSC/Circ.1120)
- Amendements aux interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS, du Recueil FSS et du Code FTP (MSC.1/Circ.1456)

Application de la section 8 du Recueil HSC 2000

Le Comité, après avis de l'IACS, a chargé le SSE 2 d'établir des projets d'amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000 sur la dispense d'embarquement d'un canot de secours à bord des engins à grande vitesse d'une longueur inférieure à 30 mètres.

Mise à l'essai en cours d'exploitation des dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée à bord des navires à passagers

Après avoir examiné le rapport du Groupe informel d'experts, le Comité a noté que le Groupe avait élaboré des recommandations intérimaires devant être utilisées en plus des dispositions des Directives révisées pour l'entretien et l'inspection des systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie (MSC.1/Circ.1432).

Les prescriptions relatives aux dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée s'appliquant également à d'autres types de navires, le Comité a décidé de supprimer les références aux «navires à passagers» dans le texte du projet de circulaire.

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1493 sur les Recommandations intérimaires pour la mise à l'essai en cours d'exploitation des dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée.

IX. NAVIGATION, COMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE

(rapport sur les travaux du Sous-comité NCSR 1)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité NCSR 1, et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

Modification de dispositifs de séparation du trafic (DST) existants

- «Dans le détroit de Gibraltar»;
- «Dans les eaux au large du promontoire de Chengshan Jiao»;
- «Au large de la Frise».

Mesures d'organisation du trafic autres que des DST

- modification de la direction recommandée du trafic dans la zone de prudence au large de Tanger-Med, dans le détroit de Gibraltar;
- établissement de nouvelles zones à éviter «Au large de la Frise»;
- modifications des routes en eaux profondes dans le système d'organisation du trafic maritime «Au large de la Frise»;
- modifications de la route obligatoire pour les navires-citernes entre le North Hinder et la baie d'Helgoland;
- modifications de l'actuelle route à double sens de circulation existante dans le Grand Chenal du Nord-Est;
- établissement de nouvelles routes à double sens de circulation et d'une zone de prudence dans le passage de Jomard, en Papouasie-Nouvelle-Guinée;
- annulation de la zone à éviter dans la région des récifs de la Grande Barrière.

Modification d'un système obligatoire existant de comptes rendus de navires

«Au large du promontoire de Chengshan Jiao».

Application des mesures d'organisation du trafic adoptées et des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires modifiés

Le Comité a décidé que les mesures d'organisation du trafic nouvelles et le système obligatoire de comptes rendus de navires modifié entreront en vigueur le 1er juin 2015 à 00h00 UTC.

Système de navigation par satellite «BeiDou»

Le Comité a approuvé la circulaire SN.1/Circ.329 sur le système de navigation par satellite «BeiDou» en tant que futur élément du Système mondial de radionavigation.

Durabilité et viabilité du système LRIT

Le coût élevé du système LRIT a fait l'objet de récriminations de la part de plusieurs États-membres. Il faut rappeler qu'à l'origine, les promoteurs du projet avaient basé leur plan de financement sur l'utilisation des données non seulement par les États côtiers, mais aussi par les armateurs pour leur apporter la connaissance de la position de leurs navires. Las, si les États côtiers surveillent bien mieux le trafic dans leurs eaux, les armateurs connaissent déjà parfaitement la position de leurs navires et délaissent ces données. Il en résulte des difficultés budgétaires sérieuses. Plusieurs délégations se sont opposées à la réduction du nombre de messages LRIT, indispensables pour le système SAR, mais estiment nécessaire la révision des audits. En séance plénière, l'IMSO, gestionnaire du LRIT, a violemment réagi aux accusations d'une délégation, rappelant que les membres d'IMSO sont membres de l'OMI, et ne peuvent avoir d'avis différents dans chaque assemblée.

À l'issue d'un long échange de vues, le Comité a pris les décisions suivantes :

- Examen global de la viabilité financière du système LRIT. L'intervalle par défaut des transmissions ne doit pas être modifié et la priorité devra être accordée à la réduction du coût de l'audit;

- une décision de principe devra d'abord être prise par le Comité avant de charger le Sous-comité NCSR d'entreprendre des travaux supplémentaires ;
- le moyen de réduire le coût des audits devra être examiné par le MSC 95, afin d'adopter une décision de principe définitive ;
- l'IMSO devra poursuivre les audits conformément aux dispositions actuelles jusqu'à ce qu'une décision de principe définitive soit prise.

Évolution des systèmes et de la technologie des radiocommunications maritimes

Le Comité a :

- décidé que l'IMSO devra effectuer l'évaluation du système mobile à satellites Iridium et fournir un rapport d'évaluation pour examen par le Sous-comité NCSR ;
- décidé que l'évaluation devra porter sur le respect des critères établis dans la résolution A.1001(25) ;
- noté que l'IMSO constituera un groupe d'experts et publiera les informations sur les experts choisis pour effectuer l'évaluation; et
- chargé le Secrétariat de superviser les travaux de l'IMSO au cours du processus d'évaluation.

Déclaration de la délégation française :

La France insiste sur un point signalé lors du NCSR et identifié comme un sujet fondamental lié à la reconnaissance de tout nouvel opérateur.

Il s'agit de l'impact pour tous les États côtiers de l'arrivée d'un second opérateur, et ultérieurement d'autres opérateurs, sous les aspects administratifs, techniques et opérationnels, pour les activités SAR et pour les activités de diffusion des renseignements de sécurité maritime (avertissements de navigation et prévisions météorologiques)...

La France est coordinatrice d'une zone NAVAREA et d'une zone METAREA ; elle paie chaque année un budget appréciable pour la diffusion des renseignements de sécurité maritime. Pour nous, il est hors de question de multiplier cette contribution par autant d'opérateurs.

La France demande que le MSC demande aux opérateurs de communications satellitaires qu'ils s'organisent et fassent des propositions au NCSR 2 pour que les frais de transmission des États pour la diffusion des renseignements de sécurité maritime ou les opérations SAR ne soient pas augmentés.»



Le Comité a estimé que les préoccupations exprimées par la France et par l'Espagne ne se rapportaient pas toutes directement à l'évaluation du respect des critères établis dans la résolution A.1001(25) et devront être soumises au Sous-comité NCSR pour examen.

X. APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI

(rapport sur les travaux du Sous-comité III 1)

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.

XI. TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS

(questions urgentes découlant de la 1ère session du Sous-comité CCC)

L'essentiel des travaux concernait l'utilisation du gaz pour la propulsion des navires. Après de nombreuses interventions, le Comité a décidé que les prescriptions probabilistes devraient être conservées dans le projet de recueil IGF, tout en supprimant la limite de la longueur des réservoirs dans les prescriptions déterministes. Cela a fortement réduit le désaccord profond entre la Norvège et la France apparu dans le Sous-Comité CCC au sujet des dimensions des réservoirs de gaz pour la propulsion.

Toutes les soumissions ont été renvoyées au Sous-comité pour examen.

NOTA :

Recueil IGC : recueil international des règles de construction et d'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

Recueil IGF : recueil international de règles de sécurité applicables aux navires utilisant pour leur propulsion des gaz ou autres combustibles à faible point d'éclair.

XII. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES NOUVELLES MESURES

NIL

XIII. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ, Y COMPRIS LA SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES

NIL

XIV. PIRATERIE ET VOLS A MAIN ARMÉE A L'ENCONTRE DES NAVIRES

Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans le golfe de Guinée et dans les eaux au large des côtes somaliennes

Le Comité a noté que :

- le Centre d'échange de renseignements sur le commerce maritime (MTISC), situé actuellement à l'Université maritime régionale d'Accra (Ghana), est désormais en service à titre expérimental. Les travaux du MTISC sont complémentaires de ceux du Centre de coordination interrégional (ICC) de Yaoundé, l'ICC surveillant l'application du Code de conduite par la CEEAC, la CEDEAO, la Commission du golfe de Guinée et les États-membres de la région, et le MTISC gérant l'échange de renseignements civils et les aspects ayant trait à l'appréciation de la situation maritime.
- le site Web du MTISC (www.mtisc-gog.org) est maintenant opérationnel et indique les avis établis récemment par l'OCIMF.

La délégation égyptienne, appuyée par la délégation omanaise, a indiqué que la Zone à haut risque définie dans le guide No 4 des meilleures pratiques (BMP4) et la carte correspondante de l'Amirauté (Q6099) était incorrecte.

Législation nationale sur les sociétés privées de sûreté maritime (PMSC)

Le Comité a invité les États-membres et les organisations observatrices à soumettre des propositions d'amendement de la circulaire MSC.1/Circ.1406/Rev.2 à sa prochaine session incorporant des références à la norme ISO 28007 ainsi qu'à des normes nationales, tout en laissant aux États du pavillon la latitude voulue pour décider de leur politique sur la réglementation des gardes armés à bord de leurs navires.

Réglementation des «armureries flottantes»

Dans le document MSC 94/14/2, l'Inde s'inquiète du nombre croissant d'armureries flottantes à l'intérieur de sa ZEE mais à l'extérieur de ses eaux territoriales.

L'observateur de l'ITF, tout en comprenant les inquiétudes de l'Inde, a déclaré que le recours à des gardes armés à bord de ces navires était devenu nécessaire pour protéger les gens de mer et il a appelé les autorités indiennes à libérer l'équipage de l'armurerie flottante Seaman Guard Ohio.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer UNCLOS prévoit que les droits et la compétence des États côtiers dans leur ZEE sont limités aux questions relatives à l'exploitation et à la protection des ressources. Le Comité a estimé en conséquence qu'il fallait rechercher des moyens qui ne seraient pas contraires aux instruments internationaux existants et que les États-membres et les organisations observatrices pourraient soumettre des propositions en ce sens à la prochaine session.

Rapport d'activité du Centre d'échange de renseignements de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP)

Le ReCAAP-ISC a présenté un état des actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires en Asie pour la période comprise entre janvier et juin 2014. Le Comité a noté que cette analyse montrait que la plupart des cas de siphonnage de combustible signalés constituaient des délits internes au secteur maritime, dans lesquels la participation possible de marins ne pouvait être exclue, plutôt que des attaques spontanées ou aveugles de navires en mer comme l'avaient suggéré les médias par le biais de diverses sources.

XV. MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

NIL

XVI. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

NIL

XVII. ÉTUDE ET RÉFORME DE L'ORGANISATION, Y COMPRIS APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

La réorganisation très rapide des Sous-comités s'est traduite par une surcharge du Sous-comité NCSR, par un déséquilibre de la charge de travail des Sous-comités SDC et SSE, avec un certain nombre d'interrogations pour savoir à quel Sous-comité s'adresser. Mais on notera que la réduction drastique des traductions est entamée. Où s'arrêtera-telle, malgré les inconvénients de cette recherche de réduction des dépenses ?

Lors de l'examen de l'évaluation, le Comité a :

- noté l'effet positif des nouvelles méthodes de travail sur l'efficacité de l'Organisation qui consiste en un gain de temps sur les réélections, la réduction du volume de documents traduits lors des réunions, l'accélération du traitement des documents soumis aux réunions d'organes subsidiaires et la réduction du volume des documents du Secrétariat;
- noté que 23 résultats inscrits au Plan d'action de haut niveau pour la présente période biennale ont été achevés par les Sous-comités restructurés en 2014, sachant que le MSC 93 avait approuvé trois nouveaux résultats non prévus et élargi la portée d'un résultat existant;
- noté que l'ordre du jour des sessions des Sous-comités NCSR et SDC devant se tenir en 2015 est encore très chargé.

XIX. PROGRAMME DE TRAVAIL

SOUS-COMITÉ DU TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS (SOUS-COMITÉ CCC)

- Élaboration de prescriptions relatives à la sécurité du transport d'hydrogène liquéfié en vrac
- Révision de la règle VI/2 de la Convention SOLAS en vue d'exiger que les certificats de mise à l'essai des cargaisons soient conservés à bord des navires

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

- Clarification et harmonisation des prescriptions de la Convention SOLAS et des instruments connexes relatives à la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel

- Révision des directives sur la fatigue

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

- Modernisation des ECDIS pour les communications en VHF

- Élaboration et mise en œuvre de l'e-navigation

- Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer

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

- Dispositif informatisé pour aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion

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

- Réexamen des prescriptions relatives au point d'éclair du combustible liquide dans la Convention SOLAS

- Clarification et harmonisation des prescriptions de la Convention SOLAS et des instruments connexes relatives à la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel

- Mise à l'essai en cours d'exploitation des dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée à bord des navires à passagers

XX. ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2015

Le Comité a réélu à l'unanimité M. Christian Breinholt (Danemark) Président et M. Segar (Singapour) Vice-président pour 2015.

XXI. DIVERS

Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (résolution A.949(23))

Lors de l'examen du document soumis par le Liberia et autres (MSC 94/20/1), le Comité a noté que l'A 28 avait décidé qu'il faudrait élaborer les propositions visant à examiner des amendements aux résolutions en respectant scrupuleusement le mécanisme de gestion de la charge de travail décrit dans les Directives sur l'application du Plan stratégique et du Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et les Directives du Comité compétent et que, étant donné que la proposition présentée dans le document du Liberia visait à modifier la résolution A.949(23), il faudrait l'examiner en respectant les directives susmentionnées.

En conséquence, le Comité a invité les auteurs de la proposition à soumettre une proposition de nouveau résultat non prévu à une session ultérieure du Comité, conformément aux Directives du Comité, en vue de modifier la résolution A.949(23) intitulée «Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance».

*Cdt F.X. Pizon,
Membre de la délégation française*

LES PAQUEBOTS À VOILES Club Med 1 ET Club Med 2

Dans les années quatre-vingt, les Ateliers et Chantiers du Havre (ACH) ont fait une entrée remarquée sur le marché du paquebot en mettant au point un navire qui réunissait les techniques du passé et celles de l'avenir : un bateau d'un nouveau type propulsé par des voiles entièrement automatisées. C'est en effet dans leurs bureaux d'études que sont nés les paquebots à voiles de la série des Wind. Ils seront suivis, quelques années plus tard, par les deux plus grandes unités de ce type jamais construites au monde, les fameux cinq-mâts Club Med 1 et 2.



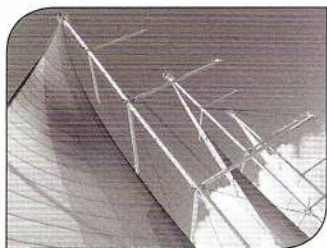
L'AVENTURE DES ACH

L'épopée des célèbres cap-horniers a pris fin entre 1920 et 1930. Ce fut la fin de l'ère de la voile, concurrencée par «les navires mécaniques accomplissant à moindres frais leurs rotations rapides et utilitaires à la place des longs et beaux voyages toutes voiles dehors (1)». Beaucoup de ces voiliers disparurent dans le Pacifique ou les mers australes, les autres finirent sous le marteau des démolisseurs.

Il a fallu attendre une soixantaine d'années et l'engouement pour les paquebots et autres yachts à voiles, pour voir s'amorcer le mouvement inverse. Au début des années 1980, alors que régnait le slogan «on n'a pas de pétrole, mais on a des idées», le développement des énergies renouvelables incita les armateurs à mettre au point des navires mus, en partie tout au moins, par la force du vent. Ce sont les Japonais qui donnèrent l'exemple en lançant deux petits pétroliers dotés de mâts dont les voiles étaient rigides mais orientables, en appoint d'une propulsion mécanique traditionnelle.



Le Windstar, premier paquebot à voiles (DR)



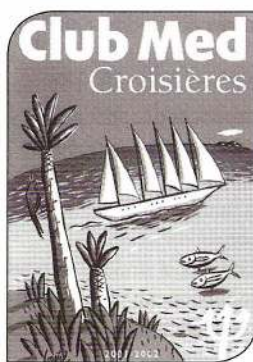
Vent de travers, bâbord amures... (DR)

Au Havre, les ingénieurs des ACH, se mirent à étudier le sujet, car l'armement américain Windstar Sail Cruises leur avait passé commande d'un paquebot à voiles. Détail qui a son importance, leur PDG, Gilbert Fournier et leur directeur, François Faury, étaient des «voileux», pratiquant tous les deux la navigation en mer. Leur double compétence, pratique et théorique, leur permettra de répondre particulièrement bien aux exigences du cahier des charges et de concevoir un navire entièrement automatisé.

En 1986, les ACH livreront ainsi le *Wind Star*, un étonnant navire de 130 mètres de long, dont les voiles, gréées sur quatre mâts, sont entièrement manœuvrées par ordinateur. Il sera suivi du *Wind Song* (2) en 1987 et du *Wind Spirit* en 1988. Dotés pour leur propulsion principale d'un moteur électrique de 1 400 kW (1 750 kW pour le dernier), ces

navires sont capables d'atteindre une vitesse de plus de 13 nœuds en cumulant voiles et hélice. Ils disposent de 74 cabines pouvant accueillir 160 passagers et d'un équipage de 10 officiers, 12 membres d'équipage et 70 personnes pour l'hôtellerie.

UN PROJET AUDACIEUX, UN ARMATEUR PEU ORDINAIRE



La réussite technique des Wind a attiré très vite l'attention de Jean-Marc Poylo, un armateur havrais à la tête de la compagnie Services et Transports, dont les bureaux font face aux ACH, de l'autre côté du canal. Il a toujours rêvé d'exploiter dans sa flotte des paquebots et pense alors que son rêve peut aboutir. Doté d'une personnalité hors du commun, il a déjà une carrière étonnante. A 25 ans, directeur commercial d'un armement fluvial, il met au point le transport par eau des voitures Renault. Puis il affrète à son compte une péniche pour faire le transport des résidus d'hydrocarbures dans le port du Havre, entre la CIM et l'usine de Gonfreville-l'Orcher. A la même époque, il invente un procédé pour la prise d'échantillons de la cargaison des pétroliers à bord des navires mêmes et obtient un contrat d'exclusivité avec le port du Havre. Débutant alors un parcours extraordinaire, il crée la société «Services et Transports», pour assurer le transport de gaz entre la Corse et le continent et celui d'hydrocarbures aux Antilles, entre la Martinique et la Guadeloupe. Elle arme aussi une dizaine de petits navires transporteurs de résidus de phosphate entre Rouen et la baie de Seine. Elle met également en ligne et exploite une quinzaine de navires et de barges-hôtel destinés à l'offshore tant en Afrique et qu'en Amérique du Sud. Puis, plus tard, aura une flotte de product tankers. Sans oublier le prestigieux paquebot Paul Gauguin construit aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire et exploité en Polynésie française.

Au vu du succès de Windstar Sail Cruises, le jeune armateur envisage la construction d'un paquebot à voiles beaucoup plus grand que ceux de cette compagnie. Il va s'associer avec Gilbert Trigano, le patron du Club Méditerranée, qui s'intéresse alors de très près à la croisière (3). Et bien entendu, c'est aux ACH que Jean-Marc Poylo va passer en 1987, la commande d'un paquebot à voiles d'une capacité double de celle des Wind. Ce sera un cinq mâts et le plus grand voilier du monde. Le plus sophistiqué aussi : un royaume de robots et d'automates. Son coût sera de 550 millions de francs (100 millions de dollars) principalement obtenus grâce à l'utilisation des avantages que la loi Pons, offre aux entrepreneurs dont l'activité est susceptible de participer au développement des départements et territoires français d'outre-mer.

LE CLUB MED 1, VOILIER GÉANT ET AUTOMATISÉ

Mis en service au début de l'année 1990 et baptisé *Club Med 1*, le voilier géant qui bat pavillon des Bahamas, aura son port d'attache aux

Antilles. Basé à Fort de France en hiver, il rayonnera sur la mer des Caraïbes en proposant quatre itinéraires d'une semaine chacun, de Porto-Rico au nord, aux îles Los Roques et Tortuga au sud, en passant par Saint-Thomas, Virgin Gorda, Saint-Martin et Saint-Barthélemy, Saint-Kitts, les Saintes, Sainte-Lucie, Bequia, les Tobago Cayes, Mayereau et la Barbade. En été, il sera basé à Toulon, et promènera ses passagers à Cannes ou St Tropez, en Corse, en Italie, en Grèce ou en Turquie.

D'une longueur de 187 mètres et d'une largeur de 20 m, le *Club Med 1* a une silhouette particulièrement élégante. Son faible tirant d'eau, 5,10 mètres, lui permet de mouiller à proximité des plages et des criques, inaccessibles aux gros paquebots de croisières, ce qui facilite le débarquement de ses passagers.

Sa propulsion met en œuvre deux moteurs électriques extrêmement silencieux de 2 500 CV chacun et l'énergie y est fournie par quatre groupes électrogènes alimentés au diesel. Deux hélices à pas variable, deux gouvernails Becker (4) indépendants et deux propulseurs transversaux facilitent sa manœuvre.

La mâture du *Club Med 1* est vraiment impressionnante : cinq mâts, d'une hauteur de 50 mètres au-dessus du pont principal, qui supportent 2 500 m² de voilure répartis en un foc, cinq voiles d'étai et une voile d'artimon. Toutes ces voiles sont montées sur des enrouleurs : leur déploiement et leur rentrée, le positionnement des bômes, le réglage de leurs écoutes et le maintien en tension des étais sont effectués par 5 centrales électro-hydrauliques et l'ensemble est géré par ordinateur depuis la passerelle. En cas d'anomalie, la rentrée des voiles s'effectue en seulement 30 secondes !

Il existe trois modes pour leur manœuvre : manuel, automatique, semi-automatique. En manuel, c'est l'officier de quart qui l'effectue depuis la passerelle, en automatique, elle est entièrement gérée par un ordinateur. Et on y procède en semi-automatique, lorsque le vent est faible ou nul, pour mettre en exergue, dans un but commercial, l'esthétique du navire.

Les voiles du *Club Med 1* ne sont cependant pas là seulement pour «faire joli» : elles lui fournissent une réelle propulsion auxiliaire et permettent, sous de bonnes conditions de vent, de gagner 2 à 3 nœuds de vitesse. En pratique, on navigue donc, dès que possible, avec moteur et voiles combinés à une vitesse d'environ 10 nœuds. Et bien que le navire n'ait pas été conçu pour cela, il lui arrive de voguer uniquement sous voiles (5).



Le Windsurf, ex-Club Med 1 (DR)



Mais il ne faut pas oublier que ce voilier géant reste un paquebot, certes de taille modeste par rapport à ses homologues classiques, mais qui offre comme eux, à ses 440 passagers, des cabines luxueuses meublées en acajou et d'une taille tout à fait confortable : 18 mètres carrés. Réparties sur trois ponts, elles sont au standard des chambres d'un grand hôtel et disposent toutes de deux hublots donnant sur la mer.

Pour pallier la gêne que pourrait causer la gîte, qui peut atteindre 8° lorsque les voiles sont déployées, le navire est équipé de ballasts commandés par ordinateur. Il dispose aussi de deux stabilisateurs antiroulis à ailerons, que l'on met en route dès que nécessaire.

Enfin à l'AR et au niveau de la mer, la porte du « hall nautique » se transforme en mouillage en plate-forme sportive d'où l'on part faire du ski nautique, de la planche à voile, de la plongée libre ou avec bouteilles. La clientèle internationale est ravie et le remplissage du bateau excellent.

UN ÉQUIPAGE PEU ORDINAIRE

Pour manœuvrer un navire aussi original, le commandant est assisté d'un second capitaine et de trois lieutenants chargés respectivement de la sécurité, des voiles et de la navigation. Deux officiers radio maintiennent une liaison permanente avec la terre, facilitée par l'installation de deux Satcom (6). On trouve sur le pont, le maître d'équipage, son assistant, un charpentier et douze matelots. Et l'équipe du chef mécanicien se compose de quatre officiers et cinq ouvriers encadrés par un maître machine. Il faut encore ajouter deux officiers de sûreté et deux patrons de tenders (7), ce qui conduit à un total de 37 personnes qui dépendent de l'armement Services et Transports. Tous les officiers sont de nationalité française et l'équipage est de nationalité philippine.

Le paquebot est aussi un «village» du Club Med, dirigé un chef de village qui est responsable d'une «entreprise» de 173 personnes, se répartissant en 68 GO (8), 5 personnels du casino et 100 personnels de service, des philippins ou mauriciens. Les GO exercent les fonctions les plus diverses et les chefs de service sont responsables de la gestion, de l'économat, des sports, des spectacles, du restaurant, du personnel de cuisine, du personnel de cabine, etc. Il y a aussi un médecin et une infirmière. Selon les habitudes du Club Med, tout ce petit monde est soumis à des horaires de travail très contraignants, allant de très tôt le matin à bien tard le soir. Leur durée d'embarquement est de l'ordre d'une année. Ce personnel est bien entendu sous la responsabilité du commandant.

LE CLUB MED 2 À LA CONQUÊTE DU SOLEIL LEVANT

Devant le succès du *Club Med 1*, Jean-Marc Poylo et Gilbert Trigano vont décider de commander un second cinq mâts, avec pour objectif de s'attaquer au marché japonais de la croisière dans le Pacifique. Mais les conditions de financement ont changé et pour qu'ils puissent bénéficier des avantages fiscaux de la loi Pons, le ministre du budget exige que le navire soit placé sous pavillon français et participe au développement de l'économie française dans l'océan Pacifique.



Suivant l'exemple du *Ponant*, les armateurs vont opter pour une immatriculation aux îles de Wallis et Futuna, qui leur permet de bénéficier des dispositions du code du travail d'outre-mer de 1952, beaucoup moins exigeant que celui de la métropole, entre autres, parce qu'il ne leur fait pas obligation de n'employer à bord que des marins français. L'équipage du *Club Med 2* sera, en conséquence, composé de 12 officiers français et 20 marins philippins. Mais le gouvernement a imposé une seconde contrainte, celle d'opérer dans les parages de la Nouvelle-Calédonie et de Wallis et Futuna.

Les armateurs réussiront finalement à la ramener à une obligation de fréquenter les eaux calédoniennes pendant la seule période d'octobre à avril. Et ils adopteront un second port d'attache, Guam (9), une île américaine des Mariannes. C'est de là que le *Club Med 2* entreprendra de s'attaquer au marché japonais.

Pour autant, le financement du projet n'a pas été complètement bouclé et sur la proposition de la société Althus Finances, les armateurs vont le finaliser par le système des quirats (8), qu'a également déjà expérimenté le *Ponant*. Trente-six mille quirats de 25 000 francs sont émis, qui trouveront rapidement acquéreurs. Et cette fois, le montant total de l'investissement portera sur 900 millions de francs.

Lancé en juillet 1991, le *Club Med 2* quitte le Havre en octobre 1992 pour la Nouvelle-Calédonie. Très semblable dans sa conception à son prédécesseur, il est toutefois équipé de moteurs plus puissants, 8 000 CV au lieu de 5 000, grâce auxquels il peut obtenir une vitesse

de 15 nœuds. La capacité de ses deux restaurants et celle de la véranda a aussi été augmentée. Et côté loisirs, un terrain de golf de poche a été aménagé, à la grande satisfaction des clients Japonais qui apprécient un jeu adapté aux dimensions de leur île embouteillée.

Basé à Nouméa pendant les six mois d'automne/hiver, le paquebot fera des croisières de 3, 4 ou 7 jours autour de la Nouvelle-Calédonie, entre l'île des Pins, Hienghène, l'extraordinaire plage d'Ouvéa et Port Vila, sur l'île d'Éfaté. Une fois par mois il partira même à la découverte des îles peu fréquentées du nord Vanuatu (les anciennes Nouvelles-Hébrides), Espiritu Santo, Pentecôte, Ambryn et Tana, dont l'hydrographie était alors encore mal définie. Sa clientèle se partage entre Japonais, Australiens et Calédoniens. Pendant le reste de l'année, le Club Med 2 fera l'essai d'un programme de croisières à partir de Guam, dans l'espoir de conquérir la clientèle japonaise.

L'île où débarquent chaque année des millions de touristes nippons est située à quatre heures d'avion seulement de Tokyo et le paquebot leur propose des mini-croisières (10) de 3 à 4 jours, en Micronésie autour des îles de Saipan, Rota et Tinian et des escapades de 8 jours, dans les archipels de Palau. Malheureusement cet essai va se révéler infructueux, le taux de remplissage du navire restant insuffisant.

C'est la même raison qui fera décider la fin des croisières en Nouvelle-Calédonie. Le départ de Nouméa du Club Med 2 sera très regretté par les Calédoniens, car ils l'avaient adopté et le considéraient comme «leur paquebot».

Par la suite, le navire essaiera de s'implanter en Polynésie, en proposant des circuits au départ de Papeete vers les îles de Moorea, Bora-Bora, Huahine et l'atoll de Rangiroa dans les Tuamotu. Là encore et du fait d'une campagne publicitaire défailante, ce ne fut jamais un succès financier et cela conduira Jean-Marc Poylo à ne pas renouveler le contrat qui le liait au Club Méditerranée.

Finalement, ce dernier décidera d'acheter le navire et le paquebot mettra cap à l'est vers les Caraïbes, où il va connaître le même succès que celui du Club Med 1 auparavant. Racheté par Windstar Cruises Lines, le CM1 continue d'y naviguer sous le nom de Wind Surf.

Réalisations remarquables et véritables prouesses techniques des Ateliers et Chantiers du Havre, malheureusement disparus en 1999, les *Club Med 1* et *Club Med 2* seront immédiatement considérés comme

des navires révolutionnaires. Plus grands paquebots à voiles du monde, mais qui offrent à leurs passagers l'intimité d'un bateau à taille humaine, ils ont su allier avec harmonie le charme du voilier et le confort du paquebot



Et pour le confirmer en point d'orgue, laissons la parole au sociologue Edgar Morin, qui a fait part dans son livre «Une année Sisyphé», du sentiment ressenti en 1994, au terme d'une croisière séminaire en Méditerranée qu'il avait faite à bord du Club Med 1 : «*Adieu au bateau. De la Croisette, le grand voilier tout blanc semble s'immatérialiser. Pour moi tout est devenu irréel. La cabine 333, les six niveaux, le pont supérieur avec l'Odysée, le Topkapi à l'arrière, où nous avons admiré Calvi...cette vie organisée pour nous, le luxe, la paix, la mise entre parenthèses du petit monde de Paris sur ce bateau de rêve, entre le ciel et la mer.*

René TYL

Sources

«Paquebots made in France», Daniel Hillion (ed. Ouest France)
Documentation personnelle
Documents publicitaires du Club Med
Articles de presse du « Havre Presse » (1992)

- (1) Louis Lacroix, Les derniers grands voiliers.
- (2) Ce navire a été déclaré « perte totale » en décembre 2002, après un incendie.
- (3) Gilbert Trigano s'était porté candidat, en 1975, au rachat du paquebot France avant que celui-ci ne devienne Norway sous pavillon norvégien.
- (4) Gouvernail articulé qui permet d'augmenter les capacités évolutives du navire.
- (5) Une vitesse de 9 à 10 nœuds a été obtenue par bonnes conditions de vent (vent relatif de 80° et de 25 à 28 nœuds).
- (6) Système de télécommunications par satellite.
- (7) Grosses vedettes d'une capacité d'une quarantaine de personnes pouvant « beacher » sur une plage. Elles assurent en permanence la liaison du navire au mouillage avec les plages d'escale.
- (8) Gentil Organisateur par opposition au GM, Gentil Membre.
- (9) Guam « America's tropical paradise » disaient les prospectus.
- (10) Car les Japonais ont peu de vacances.

PREMIÈRES RENCONTRES PARLEMENTAIRES CYBERSÉCURITÉ ET MILIEU MARITIME

Cette rencontre s'est tenue à Paris, Maison de la Chimie, le 12 février 2015, sous la présidence de MM. les députés Philippe VITEL (Var) et Gilbert LE BRIS (Finistère). Nous en re prenons les éléments essentiels. En arrière-plan se profilent les conséquences du virus STUXNET qui a détruit les super-centrifugeuses iraniennes.

OUVERTURE DES TRAVAUX

Participants :

VA Arnaud COUSTILLIERE, chargé de la cyberdéfense à l'état-major des Armées.

Francis VALLAT, Président du Cluster Maritime Européen.

- M. Francis VALLAT passe en revue les risques créés par la cybercriminalité, les enjeux des ports et la vulnérabilité des navires, et compare la protection à une passoire, dont il faut boucher tous les trous, alors qu'il en suffit d'un seul pour qu'une intrusion se produise.
- Le VA Arnaud COUSTILLIERE fait état des vulnérabilités dues aux matériels pilotés par informatique, ainsi qu'au personnel par manque de compétence et par négligence, consciente ou non. Il insiste sur la nécessité de mettre en évidence les «boulevards de pénétration» recherchés par les pirates informatiques.

PREMIÈRE TABLE RONDE

Participants :

Hugues d'ARGENTRE, délégué général du GICAN.

Eric BANEL, délégué général d'Armateurs de France.

ICA Frédéric VALETTE, chef du Pôle Sécurité des Systèmes d'information à la DGA.

Jean-Charles CORNILLOU, chargé de mission auprès de la direction technique du CEREMA.

LCL Barnabé WATIN-AUGOUARD, chargé de mission au Secrétariat général de la Mer.

CC Nicolas MALBEC, adjoint cyberdéfense, Bureau Systèmes d'information et de Communication à l'état-major de la Marine

- M. Eric BANEL indique que la première vulnérabilité se produit dans les services à terre, ouverts par définition globalement et en permanence.

Pour les navires, il faut ajouter que la classification du matériel par la société de classification concerne le bon fonctionnement du matériel et des logiciels associés, et ne prend pas en compte la sécurité informatique. Les boulevards de pénétration sont encore larges.

- M. J.C. CORNILLOU souligne la robustesse en cybersécurité des moyens anciens tels que le fac-similé.

Les composants, même de bonne qualité reconnue, ne présentent pas de sécurité informatique et peuvent comporter un virus dormant. Cela nécessite une vérification lors de l'installation.

De plus, certains appareils peuvent être modifiés par un utilisateur malveillant tel l' AIS reprogrammé par des transporteurs de migrants pour occulter la route suivie.

DEUXIÈME TABLE RONDE

Participants :

Guillaume POUPARD, directeur général de l'ANSSI.

Philippe ROUX, adjoint Mer du HFDS adjoint du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

CV Henri de FOUCAULD, chef du Bureau Systèmes d'information et de Communication à l'état-major de la Marine.

Jérôme BESANCENOT, chef du Service du Développement des Systèmes d'information du GPM du Havre.

Paul FRANQUART, responsable de la Sécurité des Systèmes d'information du GPM de Marseille.

Cdt Christophe BEGARD, adjoint Police Judiciaire et Relations Internationales au commandement de la Gendarmerie maritime.

Luc ALLOIN, président directeur général de SECURYMIND.

- M. Jérôme BESANCENOT fait état de l'interconnexion informatique au Havre, conséquence de la mondialisation et la globalisation des services portuaires. Il y a cyberdépendance des ports avec la prolifération des acteurs : les dockers peuvent consulter la documentation portuaire pour leur travail, d'où les

risques d'intrusion facilités par une formation éventuellement insuffisante.

- Le Cdt Christophe BEGARD évoque les familles de menaces, principalement terrorisme et trafic illicite. Il insiste sur la menace des virus entrés en interne par des clés USB personnelles.
- M. Paul FRANQUART indique qu'à Marseille, le port subit plus de 100 cyber-attaques par jour. Cela a nécessité la mise en place de plans opérationnels contre les effets de cyber-attaques. Mais les menaces ont un aspect évolutif, et imposent une réaction appropriée et ajustée, commençant par la cartographie des systèmes interconnectés et de leurs interactions. Cela suppose une connaissance approfondie de la conception de ces systèmes connectés.
- Le CV Henri de FOUCAULD parle de la nécessité de la préservation des archives du système Spationav (surveillance côtière par tous les acteurs administratifs). C'est une des raisons de l'évolution de l' AIS en X (extended) qui se limite aux seuls bâtiments militaires et administratifs.

N.B. : *On notera que le cadre juridique de la lutte contre la cyber-attaque existe déjà, le code ISPS le prévoyant implicitement, avec la prise en compte de toute menace sécuritaire d'intrusion.*

CLÔTURE DES RENCONTRES

Par M. Michel AYMERIC, Secrétaire général de la Mer, représentant Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche :

La prise de conscience du danger est effective, l'analyse est faite, divers moyens ont été mis en place, mais séparément. Il reste à promouvoir la coordination et la généralisation des moyens de cyber-défense au niveau national et aussi européen.

Cdt F.X. PIZON

Colloque Info NAVIRES

INSTITUT MÉDITERRANÉEN DES TRANSPORTS MARITIMES

27 NOVEMBRE 2014 - SÉANCE ANIMÉE PAR M. PIERRE ORTOLAN

La séance a débuté à 14h15, par un mot de bienvenue du président de l'IMTM, M. Scapel. Puis M. Ortolan, ancien pilote du port de Marseille, a présenté chaque intervention et a animé le débat.

I. MISE EN CONFORMITÉ DES NAVIRES AVEC MARPOL VI

Présentation de M. Jean-Michel Henry, responsable de la division Ship Power Wartsilä France.

Les émissions de gaz de type NOx, SOx contribuent à la formation de pluies acides, celles liées au CO2, contribuent à l'effet de serre.

1. Règlements

L'annexe VI de la convention MARPOL limite les teneurs des principaux polluants de l'air contenus dans le gaz d'échappement des navires comme les oxydes de soufre (SOx) et oxydes d'azote (NOx). En 2008, il a été décidé la réduction progressive des émissions de SOx, NOx et de particules en particulier dans les ECAs. Marpol VI de 2008 impose dans les zones ECAs (Emission Control Areas) une teneur en soufre des combustibles inférieure à 0,1% à partir du 1er janvier 2015 (actuellement 1%. Ce taux pas-

sera à 0,5% dans les autres zones à l'horizon 2020 (actuellement 3,5% depuis le 1er janvier 2012).

Les dispositions de la directive européenne 2012/33 sont plus contraignantes.

- La teneur en soufre est déjà limitée à 0,1% à quai en zone SECA.
- La teneur en soufre des navires à passagers est limitée à 1,5% dans toutes les eaux européennes hors SECA.
- La teneur de tous les navires sera limitée à 0,5% dans toutes les eaux européennes non SECA au 1er janvier 2020 même si l'OMI reporte son projet.

D'autres zones ECA existent en Amérique du Nord qui contrôlent les SOx, NOx et les PM.

2. Comment remplir les conditions de limitation de soufre et d'azote

Solutions envisagées

- i. Basculement vers un FO low sulphur.

Wartsilä, conscient des problèmes liés au changement de combustible, étudie des procédés qui permettent d'assurer un passage automatique d'un combustible à un autre, mais cette solution simple de mise en œuvre n'est pas exempte de problèmes

(ex TBN huile).

ii. Fonctionnement au MGO

C'est une solution très onéreuse. Le changement de combustible, s'il convient pour la réduction de teneur en soufre, n'est pas adéquat pour diminuer les NOx

iii. Passage au GNL

Cette solution permet de réduire également les NOx mais elle doit être envisagée sur un navire neuf et le problème d'avitaillement n'est pas résolu.

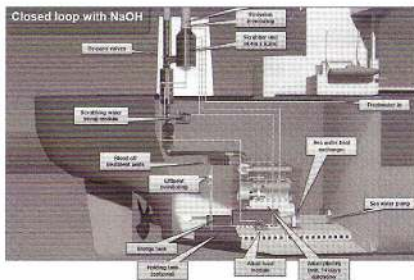
iv. Lavage des fumées par scrubbers

Cette solution, dont l'intérêt réside dans la possibilité de l'installer sur les navires actuels impose un contrôle des fumées et génère des déchets qui devraient être considérés comme des déchets d'exploitation (pas dangereux d'après la législation existante - Ref CE 2012/33)

Trois types de scrubbers ont été développés par Wartsilä

Scrubber à boucle fermée

Fonctionne à l'eau douce - Pas d'effluent - Système assez complexe (Tanks supplémentaires - Pompes) - Soude caustique nécessaire - Faible puissance exigée (+0,5% + 1%)



Scrubber à boucle ouverte

Fonctionne à l'eau de mer - Puissance demandée plus importante (+2%) - Système simple avec peu d'infrastructure supplémentaire (peu de tanks) - Pas de soude caustique nécessaire - Effluents obligatoires - Ce système ne convient pas pour les eaux à faible alcalinité - Prises d'eau à redéfinir.

Scrubber hybride

Permet de travailler en toutes mers - Système très complexe et puissance demandée importante - Effluents et soude caustique obligatoires Prises d'eau à redéfinir - Avant leur installation à bord, outre les paramètres de fonctionnement, il faudra déterminer l'espace à bord, la stabilité du navire, la puissance additionnelle nécessaire et la transformation des prises d'eau (boucle ouverte ou hybride) ou la capacité en eau douce (boucle fermée et hybride) - D'après une étude de Wartsilä menée en 2011, le taux de soufre est divisé par 5.

II. APPROVISIONNEMENT DES PORTS EN GNL

Présentation par M. Jean Lemonnier, chef de département à Elengy qui est une filiale de GDF Suez. Créée en 2008, Elengy possède et exploite les terminaux de Montoir-de-Bretagne et Fos-Tonkin. Elle exploite également le terminal de Fos-Cavaou détenu par Fosmax LNG, filiale d'Elengy à plus de 70% aux côtés de Total.

Le GNL est un gaz naturel constitué à près de 90% de méthane. Il est transporté sous forme liquide à -160°. Pour une même quantité, le volume liquide est environ 600 fois inférieur à celui de son état gazeux.

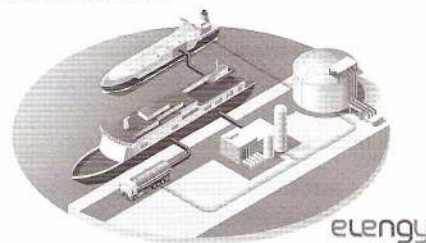
Les terminaux ont 4 fonctions principales :

- o Réception et déchargement des navires méthaniers
- o Stockage du GNL
- o Re-gazéifier le gaz en fonction des besoins
- o Expédier le gaz sur le réseau

Plusieurs systèmes d'approvisionnement des navires ont été abordés, mais l'attente liée d'une part à l'avenir de la SNCM et d'autre part aux commandes de nouveaux navires au GNL est un frein à l'investissement.

De plus, bien des ports se sont lancés dans la construction de ports méthaniers, en particulier en Espagne, surdimensionnés par rapport à la demande interne et la concurrence joue en défaveur des ports français.

Enfin, il semble que l'Europe ne prenne pas conscience des enjeux liés à l'utilisation du GNL.



III. NATIONALITÉ DU CAPITAINE ET PROTECTION DU NAVIRE PAR DES GARDES ARMÉS

(Au moment de la séance IMTM, le décret sur les gardes armés n'était pas encore promulgué)

La présentation par M Bonassies a été annulée. M. Scapel en a fait le résumé.

D'après M. Bonassies, il y a obligation de garder la nationalité française pour le capitaine (L5522.1). En effet, la réforme du code des transports a établi que la puissance publique habituelle devient plus importante. Notamment :

- o Le capitaine est « dépositaire de l'autorité publique » (L5531-1)
- o Le capitaine peut « ordonner la consignation dans un lieu fermé » (L 5531-19)

D'autre part, la loi du 1er juillet 2014 sur la présence des gardes armés à bord précise:

- o La décision d'armer les agents de protection...est prise par le capitaine (5542-6)
- o Les agents à bord sont placés sous l'autorité du capitaine (5542-9)

IV. MARINE NATIONALE ET ACTION DE L'ÉTAT EN MER

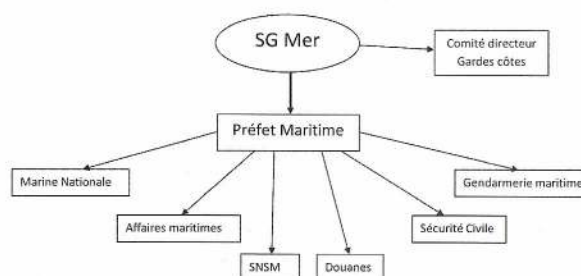
Intervenant : Thibault Perrin, commissaire de 1^{ère} classe

L'action de l'État en mer (AEM) recouvre les missions d'intérêt public que l'État exécute en mer. La coordination nationale de l'action de l'État en mer est une des responsabilités du Secrétariat général de la mer, (créé par le décret du 22 novembre 1995). Il se trouve sous l'autorité du Premier ministre.

C'est une organisation administrative et opérationnelle, chargée de la réalisation de nombreuses missions:

- o Sécurité maritime
- o Sûreté maritime
- o Lutte contre les pollutions
- o Contrôle des pêches
- o Trafics illicites
- o Immigration clandestine
- o Délimitations des territoires, espaces maritimes, plateau continental

Elle confie la représentation de l'État à une autorité administrative unique, le préfet maritime ou le haut commissaire assisté du commandant de la région.



La Marine Nationale est au cœur du dispositif de sauvegarde maritime. C'est un cadre dans lequel s'inscrivent les opérations menées par la Marine pour :

- Faire face à toutes les menaces susceptibles de venir de la mer
- Assurer la défense de la souveraineté et des droits souverains de la France
- Maîtriser les risques liés à l'activité maritime

Elle intervient en particulier dans les domaines suivants :

- **Lutte contre la criminalité maritime**
Protection des sites nucléaires, trafics divers
- **Lutte contre le narcotrafic**
Dans les zones maritimes traversées par les nouvelles «routes de la drogue», notamment aux Antilles, dans le golfe de Guinée et en Méditerranée
- **Lutte contre l'immigration illégale**
Ce dispositif va de la côte avec le réseau des sémaphores vers le large avec les patrouilleurs de haute mer, en passant par les moyens de surveillance aérienne
- **Surveillance et police des pêches, lutte contre les infractions**
La police des pêches consiste à protéger la ressource halieutique et à combattre les activités de pêches illicites
- **Prévention des pollutions et des accidents, secours et assistance en mer**
Elle coopère notamment avec la Sécurité civile et la SNSM et sous la direction des CROSS



• **Les opérations de plongée**

Elle participe entre autres aux campagnes de déminage de munitions historiques et de recherche d'épaves

Sites consultés :

- http://www.wartsila.com/en/emissions-reduction/exhaust-gas-technology-hamworthy/scrubber#_0_Presentations_undefined
- <http://www.elengy.com/fr/accueil.html>
- <http://www.defense.gouv.fr/marine/decouverte/operations/sauvegarde-maritime-et-action-de-l-etat-en-mer>
- <http://www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer>

Cdt Jacques PORTAIL

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 2^{ÈME} SEMESTRE 2014

Par ordre d'émission, à compter du 1er juillet 2014.

Pour obtenir les textes :

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

Arrêté du 2 juillet 2014 modifiant l'arrêté du 19 décembre 2008 précisant les conditions de vérification du niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques nécessaire à l'exercice des fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance à bord des navires battant pavillon français.

Texte NOR : DEVT1415482A, publié au JORF N° 0159 du 11 juillet 2014.

Arrêté du 2 juillet 2014 modifiant l'arrêté du 24 janvier 2007 relatif au livret professionnel maritime.

Texte NOR : DEVT1415362A, publié au JORF N° 0162 du 16 juillet 2014.

Arrêté du 2 juillet 2014 relatif au nombre de passagers admissibles sur les navires de plaisance à utilisation commerciale.

Texte NOR : DEVT1412820A, publié au JORF N° 0162 du 16 juillet 2014.

Arrêté du 8 juillet 2014 portant extension de l'avenant N° 1 à l'accord collectif de branche du 30 juin 2011 relatif la formation professionnelle des personnels navigants.

Texte NOR : DEVT1402731A, publié au JORF N° 0168 du 23 juillet 2014.

Arrêté du 10 juillet 2014 relatif au cursus de formation initiale pour l'obtention des diplômes d'officier chef de quart machine et de chef mécanicien 8000 kW.

Texte NOR : DEVT1414597A, publié au JORF N° 0168 du 23 juillet 2014.

Arrêté du 30 juillet 2014 modifiant l'arrêté du 27 décembre 1979 fixant les conditions d'obtention et le programme des connaissances exigées pour la délivrance du certificat de pilote hauturier.

Texte NOR : DEVT1418326A, publié au JORF N° 0177 du 2 août 2014.

Arrêté du 31 juillet 2014 relatif aux modalités d'organisation des mis-

sions de l'inspection générale des affaires maritimes dans le domaine de l'enseignement maritime.

Texte NOR : DEVT1411389A, publié au JORF N° 0182 du 8 août 2014.

Décret N° 2014-881 du 1^{er} août 2014 pris pour l'application des dispositions du titre VI de la livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil.

Texte NOR : DEVT1412401D, publié au JORF N° 0180 du 6 août 2014.

Arrêté du 4 septembre 2014 relatif la déclaration d'activité prévue à l'article R. 5561-2 du code des transports.

Texte NOR : DEVT1417133A, publié au JORF N° 0217 du 19 septembre 2014.

Décret N° 2014-1207 du 20 octobre 2014 portant publication de la résolution MSC.179 (79) relative à l'adoption d'amendements au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 10 décembre 2004. (La présente résolution est entrée en vigueur le 1er juillet 2006).

Texte NOR : MAEJ1423890D, publié au JORF N° 0245 du 22 octobre 2014.

Décret N° 2014-1208 du 20 octobre 2014 portant publication de la résolution MSC.195 (80) relative à l'adoption d'amendements au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 20 mai 2005. (La présente résolution est entrée en vigueur le 1er janvier 2009).

Texte NOR : MAEJ1423893D, publié au JORF N° 0245 du 22 octobre 2014.

Décret N° 2014-1209 du 20 octobre 2014 portant publication de la résolution MSC.273 (85) relative à l'adoption d'amendements au code international pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 4 décembre 2008. (La présente résolution est entrée en vigueur le 1er juillet 2010).

Texte NOR : MAEJ1423895D, publié au JORF N° 0245 du 22 octobre 2014.

Arrêté du 3 novembre 2014 portant extension de la convention collective des personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes.

Texte NOR : DEVT1407629A, publié au JORF N° 0261 du 11 novembre 2014.

Arrêté du 3 novembre 2014 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 311 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVT1424912A, publié au JORF N° 0270 du 22 novembre 2014.

Arrêté du 5 novembre 2014 renforçant le contrôle sanitaire aux frontières pour prévenir l'introduction de la maladie à virus Ebola sur le territoire national.

Texte NOR : AFSP1428170A, publié au JORF N° 0281 du 5 décembre 2014.

Décret N° 2014-1337 du 6 novembre 2014 modifiant le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

Texte NOR : DEVT1415387D, publié au JORF N° 0259 du 8 novembre 2014.

Arrêté du 24 novembre 2014 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 180 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVT1425981A, publié au JORF N° 0278 du 2 décembre 2014.

Arrêté du 27 novembre 2014 relatif à la délivrance ou à la modification d'une habilitation en qualité d'organisme de sûreté.

Texte NOR : DEVT1421441A, publié au JOFR N° 0284 du 9 décembre 2014.

Arrêté du 28 novembre 2014 fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité.

Texte NOR : PRMG1428215A, publié au JORF N° 0277 du 30 novembre 2014.

Décret N° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires.

Texte NOR : DEVT1416202D, publié au JORF N° 0277 du 30 novembre 2014.

Décret N° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires.

Texte NOR : DEVT1416204D, publié au JORF N° 0277 du 30 novembre 2014.

Décret N° 2014-1417 du 28 novembre 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure.

Texte NOR : DEVT1416206D, publié au JORF N° 0277 du 30 novembre 2014.

Décret N° 2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports.

Texte NOR : DEVT1416208D, publié au JORF N° 0277 du 30 novembre 2014.

Décret N° 2014-1419 du 28 novembre 2014 pris pour l'application des dispositions du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports et relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires.

Texte NOR : DEVT1426344D, publié au JORF N° 0277 du 30 novembre 2014.

Décret N° 2014-1428 du 1^{er} décembre 2014 portant modification du décret N° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Texte NOR : DEVT1404212D, publié au JORF N° 0279 du 3 décembre 2014.

Arrêté du 1^{er} décembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Texte NOR : DEVT1421461A, publié au JORF N° 0279 du 3 décembre 2014.

Arrêté du 1^{er} décembre 2014 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 411 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1423965A, publié au JORF N° 0281 du 5 décembre 2014.

Arrêté du 1^{er} décembre 2014 portant modification de l'arrêté du 23

novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 423 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1424285A, publié au JORF N° 0281 du 5 décembre 2014.

Arrêté du 2 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVT1426342A, publié au JORF N° 0287 du 12 décembre 2014.

Arrêté du 8 décembre 2014 portant agrément de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) comme organisme agréé pour réaliser certaines prestations pour le compte de l'administration dans le cadre du transport maritime des cargaisons solides en vrac.

Texte NOR : DEVP1428755A, publié au JORF N° 0288 du 13 décembre 2014.

Arrêté du 4 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2012 portant agrément de l'Association des contrôleurs indépendants (ACI) pour ce qui concerne les citernes, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) ainsi que les flexibles destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestre et maritime.

Texte NOR : DEVP1426532A, publié au JORF N° 0292 du 18 décembre 2014.

Arrêté du 4 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2012 portant agrément de l'APAVE pour ce qui concerne les citernes, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) ainsi que les flexibles destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestre et maritime.

Texte NOR : DEVP1427127A, publié au JORF N° 0292 du 18 décembre 2014.

Arrêté du 4 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2012 portant agrément du Bureau Veritas pour ce qui concerne les citernes, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) ainsi que les flexibles destinés au transport de marchandises dangereuses par voies terrestre et maritime.

Texte NOR : DEVP1427138A, publié au JORF N° 0294 du 20 décembre 2014.

Arrêté du 8 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 5 décembre 2012 modifié portant agrément du Centre français de l'emballage agréée (Ce-FFEA) pour le contrôle des emballages, grands récipients pour vrac et grands emballages destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestre et maritime.

Texte NOR : DEVP1427640A, publié au JORF N° 0294 du 20 décembre 2014.

Arrêté du 15 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires (divisions 130, 160, 170, 211, 221, 226, 227, 228, 234, 335 et 351 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVT1427851A, publié au JORF N° 0297 du 24 décembre 2014.

Décret N° 2014-1581 du 23 décembre 2014 fixant la liste, le siège et le ressort des tribunaux maritimes.

Texte NOR : JUSB1414063D, publié au JORF N° 0298 du 23 décembre 2014.

Décret N° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer (Décrets en Conseil d'Etat et décrets simples)

Texte NOR : DEVK1324516D, publié au JORF N° 0302 du 23 décembre 2014.

IN MEMORIAM



Nous avons une pensée pour les commandants de l'AFCAN qui nous ont quittés au cours de l'année 2014 :

Olivier KERENFORS - Gilbert FOURNIER

Pierre-Michel GROS

INTERPRÉTATION DU CODE ISM ET DES CIRCULAIRES ASSOCIÉES

AU SUJET DE RESPONSABILITÉS DANS LE CADRE DU MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ.

PAGE du Code ISM N°34

Référence : Pages du code ISM N°22 et N°28
Code ISM édition 2014 – MSC-MEPC.7 circulars

INTRODUCTION

Lors de la publication des circulaires MSC-MEPC.7 Circ.5 en 2007 puis Circ. 8 en juin 2013, une Personne Responsable était apparue dans le processus de notification des incidents et dans la rectification des non-conformités détectées lors des inspections et audits internes.

Les interrogations ont été nombreuses sur la position et le rôle de cette personne.

1^{ère} INTERPRÉTATION

Pour satisfaire au § 9 du code et à la circulaire, une personne responsable au sein de la direction générale ou du conseil d'administration est chargée de recevoir puis de surveiller l'ensemble des mesures correctives décidées suite aux défauts de non-conformité et aux défauts notifiés y compris pour les résultats des inspections du programme de maintenance du navire et de son armement.

D'autre part, pour satisfaire au § 12.7 du code ISM dans le cadre des vérifications et examens internes effectués par la compagnie, le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné devrait prendre sans retard les mesures correctives adéquates pour remédier aux défauts détectés.

Cette interprétation peut sembler bonne mais a beaucoup de mal à être appliquée. En effet pourquoi une nouvelle personne responsable alors que le responsable du secteur ou département s'y colle déjà pour les actions correctives d'après audit ?

2^{ème} INTERPRÉTATION

Selon une procédure de notification et d'analyse du SMS, la DPA assure l'information immédiate de « la personne responsable au sein de la direction » des défauts de conformité, des irrégularités, des accidents et presque accidents ainsi que des résultats des inspections et audits internes ou externes, des contrôles divers (pavillon, classe et PSC) et des mesures immédiates qui ont été éventuellement prises.

L'information continue ensuite par les résultats successifs des enquêtes ou analyses, des actions correctives immédiates éven-

tuellement prises pour assurer les opérations et enfin, au cours de la revue de direction, les actions plus lointaines proposées par les capitaines y compris les amendements aux procédures déjà établies s'il y a lieu.

Ensuite, les actions correctives impliquant des dépenses importantes sont souvent décidées en comité de direction plus restreint.

Il est logique que la notification globale vers les personnes responsables de la direction soit accompagnée de l'analyse immédiate puis complétée par les résultats de l'enquête s'il y a lieu et si possible de propositions d'actions correctives et/ou préventives pour éviter la récurrence, résultat d'une analyse plus profonde.

Il est également logique que la personne responsable du département ou du secteur concerné ait entériné ou défini les meilleures actions correctives ou préventives. Ces mesures sont présentées en revue de direction.

Pour une compagnie petite ou moyenne, il n'y a donc pas lieu de nommer une ou plusieurs personnes responsables au sein de la direction car elles y sont déjà : directeur de la flotte, directeur technique, directeur commercial, directeur financier, directeur des ressources humaines.

Pour les grandes compagnies ou les départements peuvent être de grande taille et donc présenter des actions correctives en grand nombre, une première revue de direction par secteur peut être planifiée et il est donc logique que le responsable de ce secteur fasse la synthèse des actions correctives ou préventives pour les présenter ensuite au comité restreint ou directement au conseil d'administration pour décision finale.

La particularité du code ISM est que cette personne conserve la responsabilité de l'application des actions correctives décidées. Cependant, on peut aussi envisager que la DPA, acteur principal du processus de notification et d'analyse, soit aussi le grand vérificateur d'application effective des actions décidées à un niveau plus haut que le sien.

NB Pour des actions correctives évidentes et peu coûteuses, la DPA peut avoir la possibilité de décision directe jusqu'à un certain montant par exemple. Cela ne le dispense pas de la notification et il reste aussi responsable du suivi de l'action corrective.

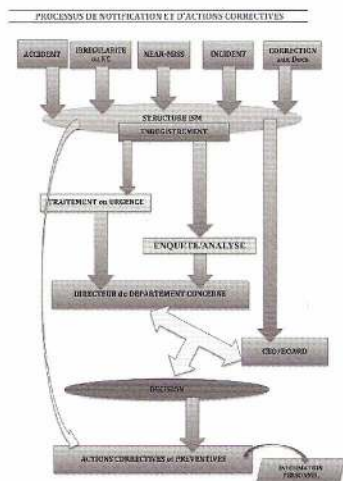
EN CONCLUSION

Toutes les irrégularités ou incidents y compris les near-misses sont notifiés vers la direction de la compagnie/directeur concerné via la DPA - structure ISM qui assure l'analyse (causes) et fait des propositions d'actions correctives ou préventives au directeur du département concerné lorsque cela est possible.

La direction concernée approuve ou propose d'autres actions, qu'elle est chargée de mettre en place mais que la structure ISM sera chargée de suivre en tant que garante de leur réalisation.

NB Il faut souvent tenir compte de l'éventuelle urgence d'une action corrective. Au cas où les actions correctives ne seraient pas possibles rapidement, la solution d'actions provisoires devrait être acceptée dans l'esprit du code ISM.

Cdt Bertrand APPERRY
AFCAN-AFEXMAR-IIMS



EN SÛRETÉ PORTUAIRE, ON MARCHE SUR LA TÊTE !

PAGE du Code ISPS N°7

La sûreté maritime est un ensemble de mesures qui entendent protéger les navires où qu'ils soient et les ports qui les reçoivent contre des menaces d'ordre illicite (attaques terroristes, sabotage, vols, trafic divers et piraterie).

Piraterie, vols, trafic ont de tout temps existés et les marins marchands en savent quelque chose non ? On se bat partout et toujours pour réduire ces comportements illicites dans un but purement mercantile (pas de perte de marchandise ou de propriété) ou de santé publique (drogue ou armes).

ALORS OÙ EN EST LE PROBLÈME AUJOURD'HUI ?

En fait les navires, dont la vocation est de se déplacer d'un port à un autre, demandent une réglementation internationale en vue d'harmonisation de leurs conditions de sûreté en déplacement ou en opération. Pour les ports c'est moins évident car ils ne « se déplacent pas encore » (sic) et sont soumis à la loi de leur pays qui est comme par hasard différente d'un pays à l'autre.



Afin d'assurer au navire une protection nécessaire durant son escale, l'OMI, par mandat des Nations Unies, a inclus les **interfaces portuaires** dans cette réglementation qui est à présent appliquée par tous les pays membres.

Du point de vue légal, le mot interface inclut donc les installations portuaires (communément appelés terminaux) et toutes les autres opérations provoquant une action entre le port et le navire soumis à la conven-

tion SOLAS (approvisionnement vivres ou soutes, embarquement de pilote, utilisation de remorqueurs, relève de membres d'équipage, etc.). Toutes ces actions doivent donc être protégées suivant le code international bien connu appelé ISPS (International Ship and Port facility Security code).

D'accord pour les interfaces, mais alors que se passe-t-il pour le port lui-même et ses services permanents ou le reste du port qui n'assure pas d'interface avec des navires pratiquant une navigation internationale (rappel : navires jauge égale ou supérieure à 500 tx) ?

Logiquement pour assurer la sûreté complète d'un port, il faut inclure la totalité du port dans un Plan de sûreté qui n'est en fait qu'un ensemble de procédures de protection des personnes et des biens applicables aux différents niveaux de sûreté.

Conscientes du problème, nos instances ont travaillé sur des pratiques internationales **recommandées** (IMO/ILO Code of practice for port Security - 2003) ou régionales **obligatoires** (ED 65/2005 pour les membres de l'Union Européenne).

Donc, afin d'harmoniser les conditions hors SOLAS, l'OMI s'est investie dans la recherche de solutions et a tenté d'inclure des mesures de sûreté adéquates pour les ports sous forme de recommandations seulement ... étant donné son pouvoir.

Résultats : Alors que le code ISPS à 12 ans c'est à dire l'âge de raison (sic), hors UE, la sûreté du port est toujours aussi chaotique tout autour du monde.

Lorsque vous avez des coastguards - structure militaire en charge de la sécurité et la sûreté du port - votre problème est en principe résolu: les installations portuaires, le plus souvent privées, se conforment au « moule sûreté » établi par cette autorité non contestable.

Lorsque c'est l'Etat ou une administration équivalente qui est en charge de la sûreté du port et que les opérateurs des terminaux assurent la sûreté de leurs propres installations portuaires, le problème est plus compliqué ... dû surtout à l'absence de réglementation adéquate.

Les opérateurs portuaires internationaux sont très compétents et gardent leur philosophie du business que n'ont pas toujours les administrations étatiques sauf peut-être quand il s'agit de petits sous : minimum de personnel et jamais très bien formé.

Aujourd'hui, 12 ans après un code ISPS rédigé à la va-vite, il pourrait être considéré invraisemblable de ne pas avoir quelque chose de solide pour la sûreté du port lui-même. Si on doit reconnaître que la directive 65/2005 du Parlement européen est bien claire, on est obligé de reconnaître qu'elle n'est pas exhaustive. En effet si vous vous lancez à étudier les relations de management entre les directions des installations portuaires privées (ou non) et la direction du port au point de vue SÛRETÉ, vous vous heurtez aux limites incroyables des termes de «coopération», «coordination» «prise en compte» vraiment étrangers aux autres termes généralement utilisés en management comme «exigence, audit, actions correctives» qui sont sans équivoque. Et pourtant on est dans la protection des personnes et des biens.

Les ports ont, contraints et forcés, foncé sur le code ISPS croyant à tort ou à raison, atteindre facilement la conformité internationale et quelque part l'efficacité anti-actions illicites. Comme vous le savez ce n'est pas tout à fait le cas et beaucoup de ports rament pour s'organiser en matière de sûreté. Pourquoi ?

Il semblerait facile cependant de mettre entre les mains de l'autorité portuaire la responsabilité de la sûreté globale du port tout en gérant la sûreté particulière de chaque installation portuaire même attribuée pour un temps limité à un opérateur privé.

Il semblerait normal que le terminal privé participe à la sûreté globale du port dans lequel il est installé, notamment en partageant sa gestion de la protection de ses propres opérations avec celle plus globale du port : partage des images vidéos de surveillance, partage des informations recueillies aux contrôles des accès, échange d'informations sur les marchandises manipulées, échanges de bonnes pratiques, inspections et audits internes réciproques, partage des informations sur les incidents de sûreté etc. Tout cela semble logique.

La situation réelle est loin d'être celle que l'on pourrait croire : le partage des informations tient souvent du «**confidentiel sûreté**» (inventé pour l'occasion), le partage des images de surveillance est parfois impossible, les relations avec les autorités chargées des taxes toujours aussi difficile voire impossible quand les autorités douanières focalisent sur le trafic de drogue.

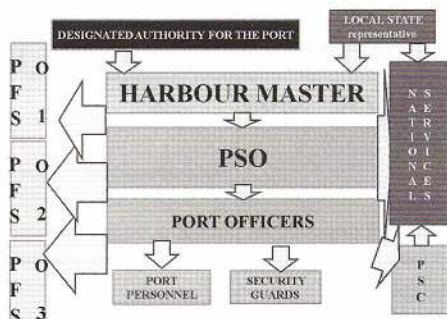
Finalement si les installations portuaires sont en général pas très loin de la conformité, les ports sont à la traîne y compris en Europe et ce n'est pas la Commission Européenne qui va dire le contraire suite à la traduction récente devant la Haute cour de justice de l'Union Européenne de l'Espagne, que nos journaux n'ont pas vraiment beaucoup commenté, on se demande pourquoi.

Donc paradoxe : les terminaux sont bien protégés, les ports un peu moins surtout quand un port de pêche et/ou de plaisance trône au milieu avec ses marchandes de poissons et les restaurants qui vont avec.

Je parlais donc d'efficacité.

Si vous voulez parler de conformité alors là c'est la Bérézina.

Les évaluations de sûreté sont à peine lisibles lorsqu'elles existent, les plans de sûreté sont trop semblables (comme copiés/ collés) et leur implémentation très discrète sinon inexistante. Entre autres, les audits des installations portuaires par l'autorité portuaire sont oubliés ou tout simplement «bidons» tandis que la coordination des mesures de sûreté donne lieu à des échanges musclés au comité de sûreté portuaire... lorsqu'il existe.



La composition de ce comité tient souvent du délire et s'entêter à le composer des représentants de tous les acteurs, tient d'une obstination contre-productive terrible. Certains pays ont limité sa composition aux autorités gérantes de la sûreté portuaire, bien en phase avec leur conception de l'efficacité d'un tel dispositif et tirée de leur expérience de la sûreté des ports sensibles (ports militaires par exemple).

En effet tout se passe comme si la solution coastguards était considérée comme la meilleure. Dans des grands pays avec des méga-ports, la tendance actuelle est de recruter des commandants de ports et des officiers de sûreté portuaire (ports et terminaux) parmi les anciens militaires bien habitués à obéir à l'officier de sûreté du port dans une organisation quasiment militaire coopérant facilement avec la Navy du coin en charge de la sûreté du plan d'eau (et en dessous), y compris avec les douanes mais avec la philosophie de la fluidité du business en plus.

EN CONCLUSION

On apprécie que l'OMI se lance en ce moment dans la préparation d'un modèle de loi de sûreté maritime qui pourrait quand même ne pas n'oublier le port, d'une part.

Ensuite on n'a pas vraiment d'opposition à voir les anciens militaires assurer la sûreté des ports et des installations portuaires (ils assurent déjà souvent la sûreté du plan d'eau) surtout si leur formation initiale assure la cohésion des actions entre terminaux privés et ports publics.

Alors que la privatisation va bon train, que ce soit pour les terminaux comme pour les ports, et que récemment un VTS privé a même été envisagé, je crois qu'on va marcher sur la tête bientôt ! Verriez-vous un inconvénient à embarquer dans un avion dans un grand aéroport en sachant que, en plus de votre terminal, le trafic aérien local a été récemment privatisé ?

MAIS IL Y A JE CROIS DES SOLUTIONS :

- Par un moyen ou un autre, donner à l'OMI le pouvoir d'imposer des mesures de sûreté aux ports eux-mêmes. A cette occasion imposer aussi un modèle de loi de SÛRETÉ MARITIME.
- Instituer ensuite un corps international d'inspecteurs/auditeurs de sûreté qui auront la lourde tâche d'être impartiaux et dont le domaine de compétences serait étendu aux enquêtes après accidents (sécurité et sûreté) où qu'ils aient lieu, gestion de manière internationale du Port state control (bras armé existant pour éradiquer les pavillons laxistes)
- La loi de sûreté maritime harmoniserait les conditions de surveillance et d'intervention des côtes et des eaux territoriales avec des minima à respecter et une tendance à regrouper les moyens et les hommes dans un élan moderne de meilleur coût/efficacité là où cela est évident.

Ainsi donc la belle solution des coastguards appliquée au niveau Européen ou autre entité régionale ne serait-elle pas la solution du siècle ?

Cdt Bertrand APPERRY - membre de l'AFCAN
Président AFEXMAR - novembre 2014

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS, JANVIER-FÉVRIER 2015

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

HUBS EN MÉDITERRANÉE.

Des commentaires de courtiers font état du déplacement progressif du trafic de transbordement en Méditerranée, des ports continentaux Européens vers l'Afrique du Nord. La diminution semble toucher particulièrement les ports italiens. Entre 2005 et 2013, pour la région, le transbordement a augmenté de 0 à 10% à Tanger-Med, terminal de Suez de 10 à 14%, l'exception étant Le Pirée qui a augmenté de 9 à 12% son activité de transbordement.

AUSTRALIE, PROTESTATION DE L'ÉQUIPAGE D'UN PÉTROLIER.

Le 25 novembre on annonce que l'équipage australien du Tandara Spirit (30 040 jb, pavillon Îles Marshall) continue (depuis 3 semaines) de refuser d'appareiller de Melbourne pour protester contre la diminution du shipping australien, de la sécurité de l'approvisionnement pétrole par des navires nationaux et des emplois correspondants: « Il n'y a plus de pétroliers australiens, les raffineries ferment; aucune sécurité d'emploi ou d'approvisionnement de pétrole ». L'affrètement est prévu se terminer en janvier, mais Viva Energy, affréteur, redélivre le navire et le remplace par un pétrolier pavillon et équipage vietnamiens (il s'agit d'un trafic de distribution de raffinés, que Viva Energy envisage également d'effectuer par la route).

Finalement, le navire a appareillé (le 27) vers Singapour pour redélivraison, après menace judiciaire grave contre l'équipage et le syndicat. Des signalements de mauvaises conditions pour l'équipage du navire vietnamien ont été jugés sans fondement selon la MLC 2006.

ÉCOLOGIE DES TRAVAUX DU CANAL DE SUEZ.

Fin novembre, l'université de Tel Aviv a rassemblé des scientifiques méditerranéens pour des études et faire état d'inquiétudes à propos des travaux importants prévus sur le canal de Suez. Déjà, on constate l'introduction d'espèces invasives (environ 700) en Méditerranée par le canal, un faible courant est présent vers le Nord. Le courant général de la Méditerranée les pousse vers les côtes Est puis vers le Nord-Ouest (entre autres des méduses ou des espèces venimeuses non locales). Et cela alors qu'il y a un obstacle relatif avec la salinité des lacs Amers, obstacle qui disparaît peu à peu et disparaîtra complètement avec les travaux envisagés.

GIGANTISME

Les PC grandissent toujours, le MSC Oscar est annoncé à 19 224 evp. Des commentaires indiquent qu'en l'état actuel, il n'y a pas d'obstacle majeur jusqu'à 22 500 evp, et ajoutent que c'est une borne qui sera plus longue/difficile à franchir (si elle l'est un jour).

Portiques. La grande hauteur de la cabine de conduite devient préjudiciable à la précision et à la rapidité du travail. On voit des portiques télécommandés, par ex., de

nouveaux portiques à Dammam (Arabie Saoudite) prévus pour des PC de 14 000 evp, SWL 65 t, pouvant lever les conteneurs à 44 m avec une portée de 60 m, qui le sont depuis des bureaux du terminal. Cela évite aussi l'inconfort d'une cabine perpétuellement secouée avec une mauvaise position.

Après les accidents du MSC Napoli ou du MOL Comfort, on rapporte des contacts entre différentes sociétés de l'IACS au sujet de la structure de ces grands navires. Malgré un consensus sur un renforcement, une uniformisation ne semble pas envisageable pour le moment.

Les extensions des terminaux d'Anvers rive gauche ont amené à construire une liaison ferroviaire dédiée (6 kms) en tunnel entre les deux rives pour relier les différents terminaux.

L'UE VA DEMANDER AUX NAVIRES DE MESURER LES ÉMISSIONS DE CO₂.

On estime que le shipping intervient pour 3% dans les émissions mondiales de CO₂, part qui pourrait augmenter à 18% vers 2050 d'après l'OMI si aucune mesure n'est prise. La loi (26 novembre) n'inclut pas le shipping dans l'ETS (Emission trading system de l'UE), mais s'en approche. Malgré l'opposition de la Grèce, Chypre, Malte et Pologne, la règle a été adoptée et les armateurs auront à contrôler les émissions à partir de janvier 2018 pour les navires de plus de 5 000 jb. Des années de débat à l'ONU ou à l'OMI n'ont, à ce jour, donné aucun résultat. L'ICS a fait part de son opposition et demande de repousser ces mesures jusqu'à ce que l'OMI émette des règles globales, indiquant que cette publication pourrait même compliquer des « négociations délicates ».

LES ARMATEURS ET ÉQUIPAGES INVITÉS À UNE SELF-ÉVALUATION DES RISQUES.

Les 400 membres du UK P&I Club vont être invités, armateurs, capitaines et équipages, pour la première fois, à évaluer les risques sur leurs navires. Le club pense que le fait d'avoir davantage de professionnels dans l'évaluation du risque diminuera le nombre d'accidents graves. Les bases de données du club indiquent 7 causes primaires, puis 76 menaces fréquentes qui peuvent mener à des contentieux majeurs. Pour ces évaluations, le club fournira des facilités à 20 membres sur chaque navire (sur 450 points précis). Le club pense que les premiers résultats permettront une diminution des contentieux et, de plus, amélioreront le professionnalisme des équipages.

REEDEREI NSB DÉFLAGUE.

Le 3 décembre, La compagnie allemande Reederei NSB a annoncé qu'elle va quitter complètement le pavillon national: 38 PC passeront sous pavillon étranger avant 2017, en fait, les navires sont détenus par des one-ship companies. En conséquence, 486 officiers allemands et européens seront licenciés dont 179 très rapidement. L'armateur déclare que le gouvernement n'a pas soutenu la compétitivité du pavillon et que « le shipping allemand ne peut plus offrir aucune perspective à des marins allemands ou européens ».

Par ailleurs, aux USA, des voix « autorisées » demandent l'abrogation du Jones Act.

ALCOOL.

On peut remarquer que le Canada, après qu'un bâtiment ait dû quitter un exercice international parce que des marins étaient ivres, a décidé (12 décembre) de débarquer les distributeurs de bière, et d'interdire la consommation d'alcool à la mer sur les bâtiments militaires (sauf exception pour des fêtes autorisées, mais alors avec un prix de vente élevé).

U.E., CONFUSION AU SUJET DE LA DÉMOLITION SUR DES PLAGES.

La règle U.E. sur le recyclage des navires précise (art. 13) que l'opération doit être « dans une structure bâtie » avec « un sol imperméable et drainage ». Cela a provoqué un certain émoi dans les chantiers de démolition. L'U.E. a ensuite indiqué qu'elle n'interdisait pas l'échouement sur la plage pour démolition, ce qui serait contre-productif. Des porte-paroles indiquent que les structures peuvent s'appliquer seulement aux routes d'accès de machines lourdes, que le sol qui doit être imperméable est pour les lieux où des déchets sont stockés et traités, que l'imperméabilité peut être assurée par la coque du navire en démolition. Des commentaires indiquent cependant que manifestement la règle veut bannir la mise sur la plage des navires Européens, mais la disponibilité d'installations dédiées en Europe est presque nulle, et de plus cela entraînerait une exportation de ferraille vers des pays qui recyclent déjà des navires, ce qui est un non-sens économique et environnemental. Puis l'U.E. avec les explications sur l'article 13 indique que c'est maintenant aux démolisseurs de donner éventuellement des idées pour étude.

P&I, TOUJOURS DES CONTENTIEUX SUR LES QUANTITÉS DE COMBUSTIBLE.

Les P&I Clubs mettent de nouveau en garde contre les fausses quantités embarquées. Problème récurrent, mais constant, depuis plusieurs années. En particulier du fait de l'effet « cappuccino ». Récemment encore, il a été vu des injections d'air comprimé directement dans le tuyau d'approvisionnement. En plus des contrôles de viscosité ou de qualité, une attention stricte est nécessaire lors des soutages: bruits anormaux dans le tuyau, variations anormales de pression ou de débit, présence importante de bulles sur les sondes.

COMBUSTIBLES : ARMATEURS, SOYEZ «RESPONSABLES»!

Mi-décembre, J. M. Jorgensen, IBIA (International Bunker Industry Association), déclare que les exploitants et armateurs doivent être plus conscients et «responsables» dans l'entretien à long terme de leurs navires à cause des fuels de mauvaise qualité. Il indique que la qualité des fuels est un problème que sa profession doit régler à moindre coût. Mais, la politique de certains armateurs est de plus en plus critique à ce sujet, ils devraient être plus attentifs à la qualité et un peu moins au prix, sans essayer de compter chaque sou, spécialement pour les désoufrés (avec des restes de raffinage, cat fines). Cela est particulièrement important alors que va démarrer le débat sur les standards des fuels pour 2016.

L'ICS S'INQUIÈTE DE LA SÉCURITÉ DES ÉQUIPAGES LORS DES SAUVETAGES DE MIGRANTS.

Le 10 décembre, l'ICS publie un guide pour les navires impliqués dans des opérations de sauvetage de réfugiés ou de migrants en nombres importants. La sécurité de l'équipage doit être la principale préoccupation du capitaine, et ne jamais être mise en cause lors du sauvetage, du séjour à bord et du débarquement des «passagers». Tout membre d'équipage devrait être convenablement préparé et équipé. Le guide est assez détaillé (10 pages) et inclut quelques instructions telles que distinguer rapidement un rescapé parlant une langue compréhensible et avec une certaine autorité sur les autres, prévoir un emplacement pour les femmes et enfants. Non seulement nourriture et eau, mais des équipements devraient être approvisionnés comme le sont les bâtiments militaires (protections, désinfectants chlorés...). On rappelle que (janvier à octobre) 436 navires de passage avaient été requis pour ces opérations, en Méditerranée.

Par ailleurs, différentes organisations internationales, dont l'OMI, s'inquiètent de la situation en Méditerranée sans vraiment trouver de solution pratique. L'OMI déclare «C'est certainement un sujet sur lequel des travaux devront être conduits dans l'année qui vient».

La commission ONU pour les réfugiés (UNHCR) s'inquiète également de la situation dans le golfe d'Aden et la mer Rouge sud, où l'on estime que, cette année, près de 83 000 migrants illégaux sont venus d'Afrique et ont cherché à rejoindre les pays du golfe Persique. L'UNHCR voudrait une plus grande implication des administrations locales contre les passeurs. Mais il semble que les forces maritimes yéménites soient sous le contrôle des rebelles (avec un trafic d'armes). Là aussi, l'ICS s'inquiète et, déclarant que les navires feront leur devoir, le recueil éventuel de nombreux réfugiés dans cette région pourrait poser de gros problèmes.

CONTROVERSE ENTRE LES SAUVETEURS ET LE LLOYD'S.

L'International Salvage Union (ISU) est contre l'idée du Lloyd's du Property Salvage Consultant (PSC) employé par l'armateur et les assureurs coque pour superviser un sauvetage en cours selon le contrat standard LOF (Lloyd's Open Form) afin de minimiser les coûts et augmenter l'efficacité. Cette idée date de 2008, mais avait été formalisée en 2013. Un consultant doit faire un rapport journalier des dépenses avec les équipements et le personnel utilisé, pour augmenter les informations et permettre des décisions rapides, éventuellement à terre. L'ISU rejette cette idée, considérée comme n'apportant aucune amélioration, et propose au Lloyd's, pendant un an l'établissement d'un rapport journalier sur l'avancement des opérations, selon un format standard, pour information de l'armateur et des assureurs.

DÉSACCORD, MAUVAISE COMMUNICATION, ÉCHOUEMENT.

L'échouement du Claude A Desgagnes (Pavillon Bahamas, 9 627 tpl), en 2013, dans le St Lawrence Seaway, est la conséquence d'un désaccord entre le capitaine et le pilote. Le rapport du TSB (Transportation Safety Board) indique que, le navire déjà engagé dans l'approche de l'écluse Iroquois, trop près du navire précédent, le pilote a voulu mouiller à draguer pour ralentir, le capitaine a refusé voulant plutôt battre en arrière, Pendant la discussion le navire a heurté le mur d'approche et s'est immobilisé en travers. Avaries mineures, mais le chenal a été fermé 15 heures. La compagnie a re-formalisé ses procédures de communication en passerelle.

POLLUTION D'UN SITE PROTÉGÉ.

Début décembre, un abordage par brume épaisse dans la rivière Sela, au Bangladesh, entre deux pétroliers caboteurs a causé un mort et le naufrage d'un des navires avec 350 m3 d'hydrocarbures, l'autre navire (1 500tpl) a perdu aussi une partie de sa cargaison. La pollution s'étend dans la mangrove de Sundarbans (site Unesco).

SECA, JANVIER 2015, PROBLÈMES PRATIQUES SUPPLÉMENTAIRES.

La date du 1er janvier est maintenant proche pour les Sulphur Emission Control Areas, avec utilisation de fuels à 0,1% de soufre. Les navires ne quittant pas ces zones, et n'étant pas équipés de scrubbers, doivent absolument nettoyer complètement les capacités ayant contenu des fuels plus ordinaires avant d'approvisionner du MDO 0,1%. Dans les pays scandinaves, environ 50 ferries doivent nettoyer plusieurs capacités à l'eau chaude haute pression (alors que c'est l'hiver), le nettoyage d'un tank de 60m3 peut prendre une journée. Les sludges devront être transportées vers une compagnie, près de Turku, qui s'en charge, pour séparation: brûler les résidus et renvoi de l'eau propre dans des circuits d'eau usée.

Par ailleurs, C. Midgley, Shell International Petroleum, indique douter d'une capacité de raffinage suffisante, et de la disponibilité de fuel 0,1% pour tous, et encourage les armateurs à une alternative. A noter qu'après plusieurs essais, Royal Caribbean Cruises, après Carnival Corp et Norwegian Cruises Line, annonce son projet d'installation de scrubbers presque généralisée sur ses navires.

Enfin, début janvier, une dérogation U.S. a été accordée à Horizon Line (P.C. sous Jones Act), trafic entre l'État de Washington et l'Alaska, en attendant l'installation de scrubbers.

L'ICS CORRIGE SA POSITION SUR LA BWMC.

La convention OMI « Ballast Water Management Convention » adoptée, il y a plus de 10 ans, n'est pas encore en vigueur. L'ICS, bien qu'ayant toujours été favorable à son entrée en vigueur afin de protéger les écosystèmes locaux contre les espèces invasives, avait jusqu'alors fortement déconseillé des ratifications de gouvernements, à cause de lacunes dans la règle. En particulier, des lacunes dans les approbations de systèmes (onéreux) et du flou dans les critères d'échantillonnage lors des PSC. L'ICS, bien que des questions restent encore en suspens (à préciser le plus vite possible), prend acte des décisions et amendements du MEPC d'octobre et ne déconseille plus les ratifications supplémentaires. Entre autres arrangements, les navires équipés de systèmes approuvés de première génération, correctement exploités, ne seront pas pénalisés.

RENA, PUBLICATION DU RAPPORT.

Échouement du 5 octobre 2011. Des manquements sur des procédures standards de tenue de quart, de navigation, et finalement décision de raccourcir anormalement la traversée pour essayer d'atteindre le port à temps pour le pilotage ont amené à l'échouement. 200 t de fuel ont été répandues, le navire s'est cassé en deux et une partie des conteneurs a été abandonnée. Le rapport rappelle que le navire n'avait pas bonne réputation, y compris une détention récente à Fremantle. Le rapport complet est en ligne : http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/MV_RENA_Final_TAIC_Report.pdf

CRIMINALISATION, DÉTENTION.

Un abordage est survenu, dans le golfe de Suez, le 14 décembre, entre le porte-conteneurs Al-Safat (exploitant koweïtien, pavillon Panama) venant de sortir du canal et un bateau de pêche égyptien qui a chaviré. Un premier rapport indiquait 13 morts, puis 25 morts et 3 disparus. Le capitaine et le second du P.C. sont depuis emprisonnés, le navire saisi à Safaga. Le 21, on annonce l'inculpation du capitaine et du second pour homicide involontaire.

BRITTANY FERRIES CONTRARIÉE DANS SES PLANS.

Fin décembre, Brittany Ferries s'est déclarée surprise (genuinely surprised) que sa demande de moratoire de deux ans pour l'application de la règle des fuels 0,1% soufre, alors qu'elle projetait de construire un navire au GNL, soit refusée (par la France et la Grande-Bretagne). La compagnie abandonne également son projet de conversion de trois navires au GNL, indiquant qu'il lui est impossible de s'engager ainsi sans une dispense des nouvelles règles. Le projet à l'origine de 225 millions GBP est donc transformé en installation de scrubbers sur six navires pour 70 millions GBP, dont trois seront équipés cet hiver, et les trois autres l'hiver 2015/2016. En attendant les navires utiliseront du Diesel désoufré.

OUVERTURE DU CABOTAGE, MÊME LA CHINE.

Une autorisation gouvernementale de trafic de P.C. de pavillon étranger entre Shanghai et d'autres ports chinois, sous condition de propriété par des intérêts chinois, était restée sans suite depuis septembre 2013. Malgré des difficultés administratives (douane), trois P.C. Cosco (classe 4 000 evp), pavillon « étranger », Hong-Kong, ont commencé de tels trafics récemment.

DES NAVIRES « FANTÔMES » MONTRENT DES LACUNES (PSC, SURVEILLANCE DES EAUX U.E ...).

Le transport illégal de migrants vers l'Europe (Italie) avec des cargos au moment de Noël et du 1er janvier pose question sur l'efficacité des PSC et des contrôles des navires dans les eaux U.E. Les secours italiens ont pris le contrôle de l'Ezadeen le 2 janvier après l'appel d'une passagère (équipage absent), le 31 décembre le Blue Sky M a été mis à l'abri dans un port (équipage également apparemment absent), ces deux navires transportaient un nombre important de migrants. L'opération Mare Nostrum était remplacée par Triton (Frontex). Quelques détails: des renseignements indiquent que le Blue Sky M a été vendu en octobre et tous les certificats annulés (État du pavillon avisé) (auparavant exclu du GL en 2009), aucune société de classification ne semble connaître sa situation; en décembre, l'AIS toujours en route indique une escale en Bulgarie et en Turquie, des incohérences dans les transmissions et des arrêts de l'AIS, la traversée de la mer de Marmara, puis le long de la Grèce, puis pris en remorque en Adriatique avec les passagers, la disparition de l'équipage n'est pas claire (lors de l'arrêt près de Corfou ?). L'Ezadeen est resté une grande partie de décembre au mouillage à Chypre, puis arrêt de l'AIS du 22 au 26, puis le navire a fait route le long de la Grèce, pour s'arrêter quelques heures près de l'île Céphalonie, avant de faire route vers l'Italie, l'équipage a-t-il débarqué sur Céphalonie ? On indique que certains étaient continuellement masqués (pour se fondre dans les migrants ?).

Ces deux navires avaient été vendus au prix de la ferraille, avaient leurs certificats annulés, ont fait des escales et ont appareillé de ports connus, ont eu des disparitions AIS momentanées constatées, ont navigué le long de la Grèce (U.E.), se sont approchés et stoppé près d'îles grecques, avec l'AIS en route à leur nom (normalement disparu des registres).

AUSTRALIE: PREMIÈRE EXPORTATION DE GAZ DE HOUILLE.

Le 5 janvier, on annonce le premier chargement de gaz de houille sur le Methane Rita Andrea, au terminal de Curtis Island (Gladstone, North Queensland). C'est le début d'un trafic principalement vers la Chine, la Malaisie, le Japon et la Corée du Sud. Des dragages nécessaires sur ce site de la Great Barrier Reef (site Unesco) ont donné lieu à de longues controverses. Il y a une route obligatoire et la zone a été, et est encore, entièrement re-cartographiée.

QUELQUES CHIFFRES.

Des professionnels constatent que les capacités de porte-conteneurs sont toujours trop importantes et que les livraisons prévues ne commenceront à diminuer qu'en 2016. Les capacités augmentent beaucoup plus vite que les quantités à transporter prévues. Il est difficile d'avoir un chiffre significatif des P.C. inactifs, les frets spots varient continuellement. Les livraisons en 2014 ont été de 208 navires pour 1 512 089 evp; en 2015, on prévoit 259 navires pour 1 911 525 evp, et, pour le moment en 2016, 145 navires pour 1 017 663 evp.

ENCORE UN NAUFRAGE PAR LIQUÉFACTION.

Le 1er janvier, le Bulk Jupiter (Gearbulk) chargé de 46 000 t de bauxite venant de Kuantan (Malaisie) a fait naufrage par liquéfaction de la cargaison - un rescapé sur 19 membres d'équipage. Les P&I notent que ce type de naufrage perdure malgré les règles du code IMSBC. En cause, en plus de l'humidité qui doit être inférieure à 10%, le mélange de morceaux de tailles diverses intervient. Les P&I critiquent l'usage, en Indonésie, de canons à eau pour faciliter le tamisage du minerai, pour réduire les plus gros morceaux, ce qui donne couramment une humidité de 15% au moment du chargement.

MYFERRYLINK, ARRÊT.

Le 12 janvier, la décision du CAT (Competition Appeal Tribunal) britannique confirme la décision du CMA (Competition and Markets Authority) du bannissement de la compagnie du port de Douvres. Eurotunnel indique cette décision comme illogique, mais l'oblige à stopper l'exploitation d'un service qu'il était fier d'avoir rendu « compétitif et respecté », et doit donc rechercher des repreneurs. Bien que le tribunal ait reconnu la pertinence de certains arguments, il juge qu'il a été créé un niveau anormal de concurrence ayant entraîné des pertes substantielles de deux opérateurs sur trois.

NORMAN ATLANTIC.

Le navire (ferry à passagers) a été dévasté par un incendie le 28 décembre, entre la Grèce et l'Italie, évacuation impossible par les moyens du bord. Rapidement des accusations ont été portées envers l'équipage, ce qui est fortement critiqué par une grande partie de la profession (dont le président de l'IFSMA, Cpt. Hans Sande). Les deux pays, Italie et Grèce, conduisent des enquêtes (règle U.E. 392/2009). Sont accusés : le directeur de la compagnie, le capitaine, le Second, le Chef mécanicien et deux personnels de l'affrètement grec, de mise en danger de la vie d'autrui, mort de personnes à la mer, et aussi d'incendie volontaire (ayant agi de telle façon qu'un incendie s'est produit et développé). Devant les protestations contre des accusations criminelles, des commentaires indiquent qu'elles sont normales du moment qu'il y a des indications suffisantes pour une éventuelle responsabilité qui pourra être levée au cours de l'enquête ou d'un procès. L'Italie ajoute que l'accusation criminelle est obligatoire s'il y a « apparence d'un crime », condition évidente à cause des morts. Les intérêts civils des passagers sont représentés par la même entité dans les deux pays et elle indique poursuivre même s'il n'y a pas encore de certitude. Le Cpt. Sande, conscient de la responsabilité légale du capitaine, insiste sur le signal négatif pour les marins et redoute, au cas où l'armateur et le P&I paieraient une caution, que le marin soit laissé seul à assumer des frais de défense, avec un éventuel plaidé coupable. Il encourage les marins à s'assurer ou à s'inscrire à des associations proposant des assurances pour de tels cas. Il redoute des pressions pour rechercher un bouc émissaire.

PROPULSEURS À AIMANT PERMANENT.

Ce type de propulseur transversal, ne comporte pas de renvoi d'engrenages depuis un moteur, les pales et leur support composent un rotor à aimant permanent entraîné par le champ magnétique généré dans le stator. Ce système, après plusieurs installations, donne satisfaction et, de plus, génère beaucoup moins de bruit et vibrations qu'un propulseur classique, avec une puissance supérieure pour la même taille d'hélice. La construction est conçue pour pouvoir changer le rotor à flot. Ces appareils ont été installés sur des navires de servitude offshore et sur (au moins) un paquebot de croisière, le Norwegian Epic. Un avantage annexe est la place libérée par l'absence du moteur.

UNE ENQUÊTE MONTRE QUE L'ADMINISTRATION OMI N'EST PAS «ENNUYEUSE».

Mi-janvier, on publie les résultats d'une première enquête ayant reçu 3 229 réponses sur le travail administratif à propos des 563 obligations de l'OMI (conventions, codes...). Cela n'est pas perçu comme ennuyeux, (au moins pour 351 sur 563) dans la majorité des réponses. Cependant, même dans ce cas, la combinaison des tâches administratives (affréteurs, armateur, manning agents, P&I, agences et autorités portuaires) prend un temps beaucoup trop important au détriment de l'exploitation du navire, jusqu'à pouvoir engager la sécurité. Des progrès devraient être possibles avec de nouvelles technologies, le suivi des navires devrait diminuer la documentation. Les 182 obligations mal perçues vont être étudiées. Les recommandations citent aussi les applications du code ISPS (avec SOLAS XI-2) comme souvent disproportionnées et gênantes. Les réponses venaient à 60% de navigateurs.

NAVIRES AVEC PASSAGERS MIGRANTS.

Fin janvier, K. Sekimizu, Secrétaire général de l'OMI, a déclaré que l'implication de navires commerciaux dans l'immigration illégale « touche la responsabilité éthique, sociale et morale de la profession, y compris les autorités de surveillance », suggérant la complicité de certains armateurs, et espérant la fin d'une telle tendance. Il ajoute vouloir étudier la possibilité de combattre ce crime. Il semble que des départs aient eu lieu de Mersin et Famagusta. Un porte-parole indique que l'U.E veut clarifier cette situation avec la Turquie. Une semaine après, il a été révélé qu'une opération de surveillance combinée U.E./Turquie a empêché le départ, mi-janvier, du Burçin (pavillon Togo) de Mersin avec 333 migrants.

DUNKERQUE ENVISAGE UN POSTE D'APPROVISIONNEMENT LNG.

Fin janvier, Dunkerque annonce un accord entre Dunkerque LNG, Air Liquide et Exmar (Belge) pour une étude de terminal LNG. La prévision est un investissement fin 2015 ou début 2016 pour des travaux à suivre, d'abord pour approvisionner des camions de transport puis les navires, une barge est envisagée par la suite.

COMMENTAIRE, APPLICATION DU CODE ISPS AU NIGÉRIA.

Le 20 janvier, O. Aliu, chef de la sécurité PTML (Ports and terminal multiservices Ltd) indique « il y a un million et une possibilités d'entrer dans le Tin Can Port » se plaignant de l'inaction du gouvernement fédéral. Les USCG avaient donné un délai de 90 jours (en 2013) pour mise en conformité au code ISPS. Le gouvernement indique qu'actuellement, 49 ports (sur 129) sont déclarés conformes. Mais Nimasa (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency) est critiquée pour ne pas enlever les épaves ou les navires abandonnés qui servent de base aux « bandits » et sont des menaces pour des terminaux.

RAPPORTS DE DONNÉES D'ACCIDENTS.

T. Svensen, Maritime CEO de DNVGL, s'inquiète du fait que des craintes à caractère légal ou juridique dissuadent les armateurs de signaler les leçons à tirer de certains accidents, craignant une accusation par la suite. Il souhaite que l'on trouve un système pour y remédier. Il cite l'exemple du MOL Comfort, et trouve que malgré le rapport de la classe et même de l'IACS, la diffusion de données significatives a été insuffisante. Il cite les 2 000 (environ) cas d'accidents annuels dont le niveau de gravité augmente constamment et la presque centaine de navires en perte totale. Si l'erreur humaine peut être impliquée dans environ la moitié des cas, il insiste sur les risques de l'interface entre la technologie et l'humain. Les nouvelles technologies sont « des lames à double tranchant ». Il cite en exemple la politique de sécurité et d'information de l'industrie offshore opérant dans des conditions toujours dangereuses.

SYSTÈME DE DÉCLARATION DES DANGEREUX EN EUROPE.

Fin janvier, l'EMSA (European Maritime Safety Agency), selon la directive 2010/65, et constatant des imperfections dans la transmission actuelle des dangereux dans le système SafeSeaNet, veut, dès le mois de juin, avoir un nouveau système uniquement par informatique, cela, afin de faciliter le traitement des informations reçues, les copies papier ne seront plus acceptées. De plus, la base de données est prévue être accessible l'année prochaine, données incluant les dangereux et polluants devant être déclarés à SafeSeaNet. Cette pratique est approuvée par l'ISU (International Salvage Union) qui redoute les conséquences d'une ignorance partielle des conditions

de ces marchandises lors d'opérations de sauvetage. Mais l'ISU insiste beaucoup sur de bonnes déclarations de dangereux, les mauvaises étant redoutables (citant en exemple le cas du Hanjin Pénnsylvanie en 2002), demandant de rappeler à tous que la vie des différents intervenants dépend de déclarations conformes de dangereux.

AdF ET L'ADMINISTRATION SIGNALENT ÊTRE SATISFAITS DU PAVILLON.

Le pavillon français n'est pas le plus important dans le monde, mais il se distingue par une absence de détentions avec 278 inspections en 2012/2013, devançant ainsi en 2013 la Norvège, la Suède ou le Danemark, et en 2012 l'Allemagne, Hong-Kong et la Suède. Ce résultat est en partie dû au nombre réduit de navires sous pavillon français, mais P. Rondeau (AdF) fait remarquer l'âge réduit de la flotte (7,3 ans en moyenne). Il cite la CMA CGM, Bourbon, Louis-Dreyfus et les petites compagnies qui ont signé la Charte Bleue demandant un rang aussi haut que possible dans le MoU Paris. P. Rondeau ajoute que l'administration joue un rôle clef. Un de ses représentants indique que, dans ses inspections, elle délègue beaucoup moins que d'autres pavillons pour l'ISM, ISPS et certification MLC, ajoutant qu'un navire détenu sera immédiatement visité par une délégation de l'administration (wherever they were in the world) afin, en coopération avec l'armateur, que cela n'arrive plus. Il ajoute «je suis convaincu que si nous voulons continuer à faire un travail sérieux... nous devons faire des visites à bord».

FORMATIONS AU SIÈGE FRANÇAIS DE LA CMA CGM.

On signale que la CMA CGM augmente ses capacités de formations au siège français. Il est prévu 285 modules, les formations principales sont sur le business du shipping et la compréhension des différences culturelles pour gérer le business international. La compagnie estime essentielle la formation pour les nombreux différents secteurs des activités et compétences dans les ressources humaines, projets financiers ou de budget. Les méthodes LEAN et SIX SIGMA (venant de Toyota et Motorola) seront utilisées. Le communiqué ajoute que les formations ont débuté, il y a 20 ans, à la suite d'une idée originale de Jacques R. Saadé.

BASE DE DONNÉES, MARINS DISPARUS.

L'organisation HRAS (Human Rights at Sea) annonce la mise en place d'une base de données de marins disparus qui pourra être renseignée à tout moment. L'organisation constate qu'il n'y a pas de données mondiales sur le sujet, parmi les 1,5 million de marins enregistrés, et indique que cette base de données sera le cœur de leur documentation. Le site sera accessible à tout moment, sur leur page d'accueil.

AUSTRALIE «THREE TIMES AND YOU ARE OUT».

Selon le nouveau Navigation Act, l'AMSA (Australian Maritime Safety Authority) applique la règle de trois infractions entraînant un bannissement du navire. Selon cet Act, le bannissement peut être pour une durée indéfinie. Le 12 janvier, le troisième navire sanctionné est le MV Meratus Sangatta (pavillon indonésien), trois infractions depuis novembre 2012, la dernière pour infraction à la MLC (conditions de vie des marins), le syndicat indonésien indique avoir mis en garde la compagnie, la MLC étant en vigueur même si l'Indonésie ne l'a pas ratifiée. Les trois derniers navires ont été bannis trois mois. Le 28 janvier, un nouveau navire Meratus (PC Red Rover) a été banni un an après trois infractions, la dernière étant l'absence de passage plan.

Par ailleurs, une analyse du DNV GL indique qu'au cours de la 1ère année d'application de la MLC, l'Australie et la Chine sont les deux pays ayant détenu le plus de navires secteur Tokyo MoU, et d'autre part la Bulgarie, la Russie et l'Espagne secteur Paris MoU.

COMPLÉMENT D'ASSURANCE POUR ENLÈVEMENT DES ÉPAVES.

La convention sur l'assurance pour enlèvement des épaves va entrer en vigueur. Depuis un certain temps les P&I se plaignaient du manque de cette condition. Le Danemark a publié les détails de sa réglementation, tous les navires (y compris pêche et plaisance) danois de plus de 20 jb devront avoir cette assurance à partir d'avril, ou ont interdiction d'appareiller. Tous les navires danois ou étrangers, en escale ou travaillant dans les eaux territoriales, de plus de 300 jb devront avoir un certificat correspondant sous peine de détention. Il en est de même en Bulgarie, Congo, Iles Cook, Inde, Iran, Malaisie, Iles Marshall, Maroc, Nigéria, Grande-Bretagne et Allemagne.

AIS CHINOIS DISPONIBLE.

Les données AIS venant du MSA (Maritime Safety Administration) chinois sont maintenant disponibles. Ces données incluent des informations sur les ports et la météo, et couvrent environ 35 000 navires. Xu Jixiang, cadre du MSA, souligne l'amélioration de la surveillance des navires et de la poursuite des navires s'éloignant après un abordage.

USA, APPLICATION MARPOL POUR LES BARGES.

Début février, lors d'une exposition de matériel naval, l'armée US a présenté un prototype de robot humanoïde (1,75m, 65 kgs) sponsorisé par l'ONR (Office of Naval Research), baptisé SAFFiR (Shipboard Autonomous Firefighting Robot). Il a été capable de marcher sur des sols irréguliers et instables, de distinguer des zones anormalement chaudes, de manipuler des portes et de se servir de manche et lance pour éteindre un petit incendie lors d'expériences à bord de l'USS Shadwell en novembre 2014. Des équipements, infrarouge et laser, lui permettent de se diriger dans une fumée dense. Il est programmé pour être en grande partie autonome, mais il est actuellement toujours surveillé par un homme devant une console, pouvant intervenir et le diriger. Il pourrait être programmé pour des tâches de surveillance ou d'inspections.

PROJETS SEMBLANT UN PEU CURIEUX.

Après une liaison ferroviaire, pour des conteneurs, maintenant utilisée entre l'Ouest de la Chine et l'Europe, la Chine parle de liaisons « terrestres » avec les pays du Moyen-Orient ou d'Afrique. Projets suffisamment clairs pour que l'on y fasse allusion à plusieurs reprises, surtout pour souligner les dangers d'attaques de terroristes dans les vallées du Tigre et de l'Euphrate, dans le Sinaï ou les pays du Sahel. Un autre projet étudie un pipe-line de transbordement entre des ports méditerranéens d'Israël (Ashdod ou Ashkelon) et Eilat, pour éviter le péage du canal de Suez. On parle, là aussi, de la vulnérabilité de la position d'Eilat.

NSB CONFIRME UN AGRANDISSEMENT NOUVEAU D'UN NAVIRE.

Les analystes IHS Maritime ont remarqué (AIS) le MSC Geneva, un P.C. de NSB, restant anormalement longtemps dans un chantier chinois (Huarun Dadong, près de Shanghai). NSB a alors indiqué que le navire (4 870evp, 2006, 63 505 tpl) était en transformation pour augmentation de capacité. La méthode employée est nouvelle. Le navire est coupé au droit de la première et dernière bay (avant cloison machine et séparation de l'étrave), la partie centrale est coupée longitudinalement, pour y rajouter deux, trois ou quatre rows, selon ce qui est décidé. Des ajustements seront rajoutés par la suite pour la jonction des formes avant et arrière. Les conséquences sont une structure améliorée de la coque, une vitesse un peu diminuée, mais la possibilité de faire escale dans les mêmes ports qu'auparavant. Si le procédé s'avère bénéfique, NSB a l'intention de l'effectuer sur la plupart de ses panamax. Le trafic visé est principalement le Pacifique.

SEWOL (SUITE).

En plus des condamnations signalées par ailleurs, un commandant Sud-Coréen des coastguards (Kim Kyung-il) a été condamné à 4 ans de prison pour négligence professionnelle grave. L'accusation est que, son bateau étant arrivé le premier sur place, il n'a pas donné d'ordre d'évacuation immédiate au vu de la situation, de plus il avait déposé un rapport inexact indiquant qu'il avait demandé l'évacuation.

Par ailleurs, la Corée annonce, en plus de réorganisation des administrations impliquées, des renforcements dans la sécurité avec une révision de 300 règles, incluant les contrôles dans les ports (y compris pour les pêcheurs), avec des budgets relativement importants. Les compagnies seront classées selon leur politique de sécurité, le statut des compagnies ayant des accidents sera publié (par trimestre).

PIRATERIE

OCÉAN INDIEN.

L'opération Atalanta est prolongée jusqu'en décembre 2016 (pour un coût estimé de 18,3 millions USD). L'opération de l'Union Européenne, commencée en décembre 2008, est destinée à protéger les opérations d'aide alimentaire du Programme mondial pour la Somalie. Le Conseil de l'UE pour les Affaires étrangères exprime sa préoccupation après la libération d'un chef pirate et répète sa demande à la Somalie de mettre fin à l'impunité des pirates. Par ailleurs, le gouvernement des Seychelles fait remarquer que l'instabilité chronique de la Somalie fait craindre une reprise des actes de piraterie en cas de relâchement des mesures de précaution. Les actions criminelles continuent en se diversifiant (des saisies très importantes d'ivoire et de drogue ont eu lieu récemment), une coordination effective est nécessaire. Par ailleurs, les armées présentes s'équipent de plus en plus de drones.

GRANDE-BRETAGNE, PAIEMENT DE RANÇONS.

Un nouveau texte présenté fin novembre au parlement ne changera pas l'interprétation actuelle de la loi britannique. En précisant la condition de paiement par les assurances (légitime à condition de ne pas aller à une organisation terroriste) en rapport avec la définition du terrorisme (menace pour influencer le gouvernement ou intimider le public pour une raison politique, religieuse, raciale ou idéologique), le paiement reste légal pour des kidnappings « simples ». Il y avait eu un précédent en 2011, pour une attaque en 2008, contentieux entre un armateur et son assurance. « La réalité est qu'aussi longtemps qu'il n'y aura pas d'alternative pratique pour un armateur et son assureur, la pratique – de paiement – continuera ».

DÉLAIS DE PROCÉDURES.

Les pirates arrêtés le 11 avril 2008 lors de l'opération suite à la prise du Ponant (4 avril), arrivés en France le 16 ont été présentés à un juge d'instruction le 18. Les pirates arrêtés le 16 septembre 2008, après la prise du Carré d'As (le 2 septembre) sont arrivés en France le 23 et ont été présentés à un juge deux jours après. Dans les deux cas la Cour Européenne de justice a jugé les délais trop longs entre leur arrivée sur le territoire et leur présentation à un juge et a ordonné une compensation entre 2000 et 6000 Euros, on pense qu'il y aura appel. Un cas similaire est signalé au Danemark après arrestation rapide de pirates suite à une attaque repoussée contre le Torm Kansas (9 novembre 2013). L'IMB (International Maritime Bureau) et le MHPRP (Maritime Piracy Humanitarian Response Program) s'élèvent contre ces décisions, parlant d'une insulte faite aux marins qui, eux, sont clairement menacés dans leur droits.

En novembre, 12 accusés d'avoir attaqué le MSC Jasmine (5 janvier 2013) ont été relaxés par un tribunal mauricien pour délai trop long avant instruction.

ATTAQUE MORTELLE AU LARGE DE LA MALAISIE.

Le VP Asphalt 2 (pavillon vietnamien) a été attaqué le 7 décembre. Les pirates ayant demandé la nature de la cargaison, vérifié en prenant des échantillons (bitume et asphalte), l'ont trouvée sans intérêt et sont repartis. Mais au cours du pillage de l'équipage et des magasins, un marin a été blessé, par balle, et est mort à Singapour malgré un transfert par hélicoptère.

DEUX MORTS SUR UN PÉTROLIER BOMBARDÉ EN LYBIE.

Le 4 janvier, l'Araevo, pétrolier pavillon libérien, intérêts grecs, chargé de 12 600 t de brut a été bombardé par un avion (du gouvernement libyen reconnu) devant Derna, le 6 il y a eu protestation de la Grèce. Il y a plusieurs versions sur la cause de l'attaque, le navire venait de Brega et a déclaré être en attente d'ordres devant Derna (affréteur Lybia National Oil Corporation). Deux marins sont morts, deux blessés ont été débarqués à Derna. Malgré quelques dommages, le navire a rejoint la Grèce avec les deux marins morts.

COMMENTAIRES, BILANS.

L'IMB (International Maritime Bureau) publie des commentaires sur l'année passée (2014). Bien que les incidents de « vraie » piraterie aient diminué, on constate un presque doublement de cas de navires pris et détournés par rapport à l'année précédente (21/12), environ 250 attaques ou tentatives (bien des incidents ne sont pas rapportés dans certaines régions). La région la plus dangereuse est maintenant l'Indonésie (majorité d'attaques au mouillage), le golfe de Guinée restant zone à risque. Les chiffres de 2014 indiquent 4 marins morts, 13 blessés, 9 détenus contre rançon et 442 encore détenus en otage à la fin de l'année.

EXEMPLE DE PROBLÈMES ADMINISTRATIFS.

Au Sri Lanka, après un changement de gouvernement, la compagnie Avant-garde Maritime Services a vu sa direction inquiétée et détenue à la suite de plaintes, le nouveau gouvernement enquêtant sur la condition d'exclusivité d'exploitation d'un bateau (pavillon national, affrété), dépôt d'armes et base pour des équipes embarquées. Cependant la compagnie continue son activité de protection.

MALAISIE, NÉGOCIATIONS INTERNATIONALES.

Devant l'augmentation des attaques pour vol de cargaison d'hydrocarbures dans la région, A. Jaafar, amiral de la Royal Malaysian Navy (RMN) annonce, début février, être en négociation avec les pays voisins (Indonésie, Singapour, Thaïlande, Vietnam) pour des opérations combinées contre les voleurs, qui sont organisés en « syndicat » le long de la côte de Johor. Récemment un pétrolier, rapidement repris (1 jour) a permis l'arrestation de sept attaquants, ainsi que deux autres plus tard qui avaient sauté à l'eau (700 t de fuel avaient été volées).

EXEMPLES DE JUGEMENTS.

Début février, en Espagne, six pirates Somaliens ont été condamnés à 16 ans de prison pour participation à un gang dont l'attaque de l'Isordia (thonier espagnol, 4 089 jb) le 10 octobre 2012, au voisinage de Socotra. L'équipe de protection embarquée avait repoussé deux tentatives de prise (chacune de près d'une demi-heure), par des pirates armés d'armes automatiques et lance-grenades. Ces hommes avaient ensuite été capturés par le HNMLS Rotterdam. Des recherches plus poussées (cartes SIM, empreintes) avaient montré leur implication dans l'attaque de deux autres navires.

Par ailleurs, à l'île Maurice, après l'acquiescement de 12 suspects le 6 novembre 2014, pour insuffisance de preuve, les suspects étant accusés de l'attaque du MSC Jasmine (janvier 2013), il y a appel du procureur.

GOLFE DE GUINÉE, EXEMPLES.

Des attaques ont entraîné deux morts, des blessés et 10 enlèvements, au Nigeria. Ces attaques ont relancé les doutes sur l'efficacité de la Nigerian Navy (NN) et de la Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA). Le 28 janvier, un pêcheur a été attaqué au Togo, un mort et sept membres d'équipage enlevés. Le 3 février, une quinzaine d'assaillants avec deux embarcations, ont attaqué le pétrolier Kalamos (149 282 jb) léger en attente de chargement au mouillage, ayant à bord des gardes NN, fournis par la NIMASA. Au cours du combat, le chef mécanicien a été tué, un membre d'équipage gravement blessé, trois autres disparus probablement enlevés. Un bateau de la NIMASA a engagé une poursuite avec les embarcations des attaquants en fuite, mais sans résultat, les attaquants étaient de toute façon mieux armés. Ce type d'attaque contre un navire avec un franc-bord relativement important est nouveau.

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.

Pioche : nom familier de l'ancre. Mouiller la pioche c'est jeter l'ancre. Une expression canadienne était «pousse un cri Captain et laisse tomber la pioche !».

Pissette : tuyau d'arrosage terminé par un petit bout de tube de cuivre légèrement pincé à son extrémité pour augmenter la pression.

Plage avant / plage arrière : les ponts de manœuvre à l'avant et à l'arrière, qui n'ont pourtant rien de stations balnéaires.

Planter des pieux : tanguer fortement.

Plat canaille : aucune recette mais de fortes odeurs attirantes à l'office après le quart de nuit.

Plain (se mettre au plain, ou encore au sec) : s'échouer accidentellement. Rappel : l'échouage est volontaire (en cale sèche par exemple), alors que l'échouement est accidentel (et en général involontaire !).

P.O. : Quand on est «P.O.» on ne discute pas, on exécute ! (rien à voir avec la compagnie P&O).

Poêle à frire : joint plein entre deux brides sur un tuyau. A ne pas confondre avec le joint plein que l'on sert à table !

Poids mort : quelqu'un peu utile à bord (appelé aussi «fagot»). Une célèbre feuille de note d'un commandant mentionna un jour : «inutile au port, dangereux à la mer».

Pointes (les) : un autre nom des amarres de bout.

Porte-pois : certains le sont de naissance !

Postal : garçon du carré de l'équipage. A l'origine les marins se rassemblaient au poste (d'équipage).

Pouche : accordéon (courant dans les années 60 à bord).

Pondeuse : la machine à glaçons.

Poulie coupée : homosexuel. Ce terme nous vient de la marine à voile.

Président de carré : encore une «fonction» disparue, celle de président de carré. Lorsque le Commandant, le Chef mécanicien et le second Capitaine mangeaient ensemble dans une salle à manger à part, le plus gradé au carré des officiers se trouvait être traditionnellement le second mécanicien, qui endossait de ce fait la responsabilité de présider «le carré». La polyvalence a ensuite quelque peu bousculé l'ordre de préséance en usage.



Petit bateau servant au transport de touristes

Presse-étoupe : la cravate (celle de l'uniforme).

Principaux de l'équipage : l'état-major et les maîtres, que l'on consulte en cas de décision importante à prendre.

Prune : prescription lors d'une visite annuelle MMF ou d'un Port State Control.

Promène-couillons : petit bateau servant au transport de touristes.

Putain («qui n'a pas payé sa p... ?») : comme parler de «la bête», c'est une des causes d'une catastrophe ou d'une tempête.

Qetam : cure-dent. Épais comme un qetam ; maigre comme un clou.

Queue de cochon : arbre hélicoïdal d'une pompe volumétrique.

Quille : la fin de la carrière, lors de laquelle on offre au futur retraité («demi-soldier») une quille en bronze dont le matériau est prélevé sur les consommables du bord.

Radio coursive : l'équivalent marin de radio tam-tam, d'où émanent les bruits de coursive. Le centre opérationnel de cette radio est souvent la cuisine.

Raisin : ivrogne invétéré.

Rats : comme le BLO cet animal n'est pas le bienvenu à bord. Mais quand on dit «les rats quittent le navire» c'est qu'un malheur est arrivé.

Rats bleus : animaux aperçus lors d'une crise de delirium tremens.

Rayon vert : ce n'est pas une sorte d'éclairage rose pour marin «noir» (marin ivre, faut-il préciser) mais un phénomène optique parfois observé au lever ou au coucher du soleil par certaines conditions atmosphériques. Si, si, c'est vrai !

Recul : formule mathématique traduisant le rendement de l'appareil propulsif et non pas le fait de culer.

Réfléchir à la question : aller faire la sieste. On dit aussi aller consulter quelques notices ou faire une longitude (ou encore une bruchonnette, du nom d'un chef mécanicien spécialisé dans cette activité).

Renard : tableau en usage à la Royale mais parfois adopté également dans la Marine, permettant de savoir d'un coup d'œil qui est à terre ou non.

Rencontrer : terme de barre qui signifie inverser le sens de la barre pour stopper la giration. Rentrer (le vent «rentre») : se dit lorsque l'on aperçoit les premières rides sur l'eau annonçant un renforcement du vent ou l'arrivée d'un grain.

Reset marine marchande : méthode expéditive moderne de résolution d'un problème informatique, en débranchant et rebranchant purement et simplement l'appareil récalcitrant.

Ressorts de montre : les poils pubiens...

Revue techniques : revues spéciales n'incitant pas vraiment à la réflexion technique...

RFI : Radio France International. Sert surtout à connaître les résultats des matches de football entre Ouagadougou et Yaoundé.

Rivière : (voir Fleuve) il n'y a que des rivières pour un marin de commerce. On chenale en rivière et non sur un fleuve.

Rôle (d'équipage) : aller faire viser le rôle (en escale) était une mission délicate confiée à un lieutenant ou au Radio (qui allait «à la Marines», ou au consulat à l'étranger) car les préposés rentraient parfois sans le registre tant le chemin était assoiffant. Il fallait donc retourner faire la tournée des bistros pour retrouver le fameux rôle...

Roulements à bille : les petits pois.

Rouler comme une vache : se dit d'un bateau sujet à un roulis accentué.

Route alimentaire (prendre une) : changer de cap dans le mauvais temps pour pouvoir manger autrement que sur des sièges éjectables.

Rue-qui-glisse : associée aux «sorties caniveau»...

Rupture de charge : changement de mode de transport (et non pas rupture d'une quelconque élingue).

A suivre...

Cdt Gilles FOUBERT