

AFCAN

Informations



Jumboisation transversale du MSC GENEVA

N°106

Juillet 2015





Revue de l'Association Française des Capitaines de Navires.

Siège social : rue de Bassam - 29200 BREST

Permanence au siège : le lundi de 14h à 18h

Tél. 0298 463 760 - Courriel : courrier@afcan.org

Directeur de la publication : Cdt Bertrand Derennes

- Site internet : <http://www.afcan.org>

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.

Sommaire

Editorial.....	page 3
Assemblée générale de l'AFCAN.....	page 4
Registre des heures quotidiennes de travail et de repos.....	page 7
Recueil des migrants, en pratique.....	page 8
Pierre Bouguer, père de l'architecture navale.....	page 9
Contentieux du travail maritime. Litiges marins-employeurs.....	page 11
Le code ISM, le code ISPS et le crash de l'Airbus A 320.....	page 16
OMI : Compte rendu du Sous-comité HTW 2.....	page 20
OMI : Compte rendu du Sous-comité NCSR 2.....	page 23
A propos de génération maritime nouvelle.....	page 27
Nouvelles, lettres et extraits (mars à mai 2015).....	page 28
Textes parus au journal officiel au 1 ^{er} trimestre 2015.....	page 35
Remise des insignes de chevalier du mérite maritime.....	page 36

Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec la référence à la revue et après autorisation de leur auteur.

Conseil d'administration

Fin de mandat en 2016	Fin de mandat en 2017	Fin de mandat en 2018
H. Ardillon	B. Apperry	J.P. Côte
L. Barbançon	O. Court	B. Derennes
M. Bougeard	G. Guillevic	A. Jegu
J.F. Gicquiaud	F. Hardy	J. Portail
P. Le Vigouroux	R. Le Doare	
F.X. Pizon	Ph. Pieraggi	

Contacts

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

Participation de l'Afcan dans des associations

H. Ardillon :	CESMA
M. Bougeard :	IFSMA
Ph. Sussac :	Observatoire des droits des marins

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.

Bureau de l'Afcan

Président : B. Derennes - Courriel : president@afcan.org

Vice-présidents : H. Ardillon - L. Barbançon - F.X. Pizon

Secrétaire général : A. Jegu

Secrétaire général adjoint : O. Court

Trésorier : J. Portail - Courriel : tresorier@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

Editorial

En matière de gestion humaine et gestion de crise, le transport aérien a été longtemps en avance sur le transport maritime. En 2002, j'ai ainsi fait mon premier stage Bridge Ressource Management à la SAS Flight Academy près de l'aéroport de Stockholm en Suède, le dernier ayant été réalisé à l'ENSM. Le Voyage Data Recorder sur les navires est devenu obligatoire bien après les enregistreurs de vol sur les avions.

Très rapidement après le crash de l'avion de la compagnie lowcost allemande Germanwings, crash attribué à une action délibérée du copilote alors seul dans le cockpit, plusieurs compagnies aériennes ont réagi sans attendre les conclusions officielles de l'enquête. Deux personnes devront désormais être en permanence dans le cockpit pendant le vol.

Ce n'est pas la première fois qu'une telle folie humaine engendre une catastrophe aérienne. Un cas similaire s'est-il déjà produit dans le domaine maritime ? Pas à ma connaissance. Des échouements et des accidents se sont produits à cause de l'endormissement de l'homme de quart, dispositif de surveillance de la veille désactivé. Même s'ils sont inexcusables, ces actes n'étaient pas volontaires.

Un acte de sabotage peut-il arriver sur un navire ? Il n'existe qu'une porte pour accéder au cockpit d'un aéronef. Ce n'est pas le cas à bord des navires. Si la porte de la passerelle d'un navire est condamnée de l'intérieur, il reste d'autres accès possibles: portes latérales, sabords qui ne résisteront pas aux coups de hache. De plus, le moteur principal peut être stoppé et le gouvernail actionné localement.

Moins probable donc. Encore faudra-t-il détecter la déviance à temps.

COLREG et STCW stipulent que la veille doit être appropriée dans un souci de sécurité et de sûreté. STCW détaille les critères de compétences professionnelles requis pour servir à bord des navires. Le copilote allemand avait certainement des certificats professionnels en bonne et due forme. La presse annonce qu'il était sous traitement, qu'il a caché à son employeur des problèmes médicaux. Médecin de famille et médecin du travail peuvent être séparés par un mur hermétique. Une pathologie physique non visible à l'examen médical - type visite annuelle - ainsi qu'un «dérèglement» psychique peuvent très bien échapper au médecin de la Marine qui déclarera apte un marin fragilisé physiquement ou psychologiquement. Une fois à bord, au commandant de gérer, s'il n'est pas lui-même la personne concernée bien sûr. Dans ce cas, l'absence d'esprit critique de certains officiers subalternes quand le commandant est aux commandes, absence accrue quand un pilote est présent, fait qu'une action de sabotage est possible et pourrait aller à son terme surtout si le but n'est pas loin; le rocher par exemple si l'action envisagée par le candidat à la une de la presse est de jeter son navire à la côte.

Il est possible qu'en plus des mesures déjà adoptées par quelques compagnies aériennes (deux personnes dans le cockpit), la réglementation évolue sur le «contrôle» ou le «suivi» des pilotes d'avion. La sécurité dans le domaine du transport aérien a énormément progressé grâce aux enseignements tirés de divers incidents ou catastrophes.

Dans le cas présent, est-il possible de faire des contrôles fiables tout en respectant la vie privée de l'individu ?

Les mesures éventuellement mises en place dans le transport aérien seront-elles appliquées un jour aux marins ?

Pourquoi pas ?

L'International Ship and Port Facility Security code (ISPS) n'est-il pas la réaction à un tragique événement aérien de septembre 2001?

Bon vent.



Cdt Bertrand Derennes,
président de l'AFCA

Cdt Bertrand DERENNES - Président

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AFCAN

L'Assemblée générale 2015 de l'AFCAN s'est tenue à

Nantes les 18 et 19 mars

dans la Maison de la Mer dont elle est membre.



Présents : 17 (1 actif)
Pouvoirs : 70 (13 actifs)
Le quorum n'est pas atteint (98 présents ou représentés, article 11 du Règlement intérieur).
L'Assemblée générale ordinaire se constitue en Assemblée générale extraordinaire.

Le mot du Président Hubert Ardillon

Tout d'abord merci aux présents de s'être déplacés.

Nantes, sa Maison de la Mer. Nous inaugurons notre partenariat, démarré l'année dernière, avec cette maison où les associations maritimes nantaises se retrouvent, en y organisant notre Assemblée générale annuelle.

Donc, merci aux présents. Encore une fois pas assez nombreux à mon goût. Combien d'actifs parmi nous aujourd'hui ? Pas assez nombreux également les pouvoirs, ce qui nous oblige une fois de plus à évoluer vers une Assemblée générale extraordinaire.

Commençons par ce qui fâche. Cela fait maintenant 7 ans, depuis mars 2008, que le Bureau actuel est en fonction. Renouvellement cette année ? Rien n'est moins sûr. A ce jour, il y a un candidat au poste de président. Il n'est pas avec nous aujourd'hui, mais il a une super bonne excuse, il est embarqué. Et c'est tout, enfin presque. Il existe, ou existait, un candidat pour le poste de Secrétaire général, mais cet adhérent exerce aujourd'hui cette même fonction de Secrétaire général au sein d'un syndicat d'officiers. Ce qui, même si l'on fait abstraction des statuts de l'association, pose à court terme le problème de la représentativité et de la communication de l'AFCAN. Nous en parlerons certainement pendant l'Assemblée.

Six administrateurs à renouveler, deux ont déclaré ne pas se représenter, combien de nouveau candidats ? Aucun.

Une explication à ceci, et elle se voit ici. L'AFCAN compte parmi ses adhérents quelques 127 actifs navigants ainsi que douze actifs «terre». Combien sont ici ? Un seul. Combien d'actifs ont envoyé un pouvoir ? Treize. Sur 139 possibles. Moins de 10%.

Faisons un sondage parmi les navigants. Combien de réponses ? Le même pourcentage.

Alors posons-nous la question : que viennent chercher les actifs en adhérant à l'AFCAN ? Une assurance ? Que viennent-ils donner en échange, à part leur cotisation ? Rien ou presque. Aucun retour sur la navigation, les techniques, les équipages, les problèmes en mer. Les seules choses dont nous entendons parler, ce sont les conflits entre le capitaine et son armement. Important bien sûr, mais ce n'est pas cela seulement qui fera avancer l'AFCAN dans sa devise «Unis pour la sécurité en mer». Tous les textes, tous les arrêtés peuvent bien sortir, si personne ne fait retour au Bureau de leur application ou défauts d'application, comment pourrions-nous faire remonter les critiques, les remarques ? Comment saurions-nous agir ?

L'assurance, parlons-en aussi. Une affaire qui s'éternise. Une communication qui périclité entre l'assureur et l'assuré, et c'est bien le moins qu'on puisse dire. De l'incompréhension qui finit forcément par dériver vers des échanges regrettables. Sujet et question là-aussi à aborder, devons-nous continuer à travailler avec le même assureur ? Devons-nous renégocier un autre contrat ?

Ce que nous devons surtout, en attendant un éventuel changement, c'est assurer une meilleure communication entre MMA et l'AFCAN, et ses adhérents. C'est aussi l'élaboration d'une procédure claire, qui permette à tous de s'y retrouver, de ne pas croire que ...

Quelques rayons de soleil à ce tableau, les finances de l'association sont saines. Elles étaient positives à la fin 2014. Principalement

grâce à l'attribution par l'administration d'une somme de 5 000 euros pour couverture partielle des frais OMI. La revue AFCAN Informations qui tourne bien, même si les rédacteurs ont toujours cet espoir déçu de voir arriver des articles de la part des navigants. Nos avis, sur la sécurité, l'enseignement, la sûreté, qui sont toujours diffusées dans la presse spécialisée, et de temps à autres écoutés avec intérêt par l'administration. J'ai bien dit écoutés, cela ne veut nullement dire qu'ils puissent être pris en compte.

Un tableau bien sombre. Je lisais il y a quelques jours l'ouverture de l'AG de 2008 lorsque le président QUERE se désolait qu'il ne voyait personne venir, même passer au bureau de Brest alors en place depuis un certain nombre d'années. Les membres actuels, plus par dévouement que par intérêt, ont réussi pour la première fois à faire marcher un bureau éclaté sur le territoire. C'est donc possible, même si ce n'est pas toujours facile, grâce aux moyens de communication que nous possédons. Cela pourrait avoir l'heureuse conséquence qu'un adhérent, même isolé géographiquement, souhaite participer au fonctionnement de l'Association. Ne rêvons pas. Alors moi aussi, nous aussi au Bureau, nous ne voyons pas de sang neuf arriver.

Pourquoi adhère-t-on à l'AFCAN ? Pour la couverture juridique, uniquement pour cela ? Attention il y a un risque, fort, de décourager les quelques bonnes volontés qui font «tourner la boutique».

Et d'arriver alors à la dernière question à se poser : on arrête tout ? Chers collègues actifs, vous n'êtes pas avec nous, mais vous qui lirez, peut-être, le compte-rendu de cette Assemblée générale, c'est à vous d'apporter la bonne réponse. C'est en agissant, en n'étant pas sur le bord de la route, en étant critique et constructif que l'AFCAN pourra continuer à avancer vers plus de sécurité en mer.

Merci.

Le mot du trésorier Jacques Portail

Le budget réalisé 2014 et le budget prévisionnel 2016 sont adoptés à l'unanimité.

Quitus est donné au trésorier pour sa bonne gestion des comptes.

Le mot du secrétaire général Alain Jégu

20 actifs en moins et pas 20 retraités en plus. Au contraire il y a aussi 5 retraités en moins. Ces chiffres sont inquiétants car les nouveaux adhérents ne compensent pas ceux qui nous quittent. Depuis le début de l'année 2015, seulement 4 nouvelles adhésions. C'est très peu. Généralement, les actifs qui prennent leur retraite ne restent pas à l'Afcan ou alors restent abonnés un ou deux ans et disparaissent ensuite sans avoir démissionné vraiment. C'est vrai qu'il y a moins de bateaux et donc moins de capitaines, mais cela n'explique pas tout. Une des solutions serait d'envoyer systématiquement Afcan-Infos sur tous les bateaux à équipage français. Mais il arrive que les capitaines changent de nationalité d'un embarquement à l'autre. Il faut donc cibler les bateaux susceptibles d'avoir des officiers français à bord. On peut aussi introduire des articles en français et en anglais. La question de l'attrait de la revue est aussi posée. Une parution en couleur est en effet beaucoup plus attrayante que l'actuel noir et blanc, mais le coût est élevé. On pourrait aussi changer la taille de la police et des photos qui sont trop petites. On sera confronté dans ce cas à un problème de place.

Nous avons été moins sollicités par les affaires maritimes et les différents colloques en 2014, mais l'activité reste fournie quand même.

Le rapport d'activités est adopté à l'unanimité.

COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFCAN depuis mars 2014

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFCAN
AFCAN	26-27/03/2014	AG + CA	Paris	
Commission Centrale de Sécurité	02/04/2014		Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	07/05/2014		Paris	JEGU
OMI	14-23/05/2014	Comité MSC 93	Londres	PIZON
Droit maritime, Université de Nantes	5-6/06/2014	Piraterie, de la mer au cyberspace	Nantes	SUSSAC
OMI	30/06-04/07/2014	Sous-comité NCSR1	Londres	TYL
Commission Centrale de Sécurité	04/06/2014		Paris	JEGU
Cedre	17/06/2014	35 ans	Brest	LOUDES
Commission Centrale de Sécurité	03/09/2014		Paris	JEGU
OMI	08-12/09/2014	Sous-comité CCC1	Londres	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	01/10/2014		Paris	JEGU
Commission Centrale de Sécurité	05/11/2014		Paris	JEGU
Observatoire des droits des marins	6-7/11/2014	Journées d'études	Nantes	SUSSAC
CAMM	13/11/2014	CA	Paris	JEGU
OMI	17-21/11/2014	Comité MSC 94	Londres	PIZON
Assises de la Mer	2-3/12/2014		Nantes	SUSSAC-TYL
Commission Centrale de Sécurité	10/12/2014		Paris	JEGU
IMTM	11/12/2014	Colloque sino-français de Droit Maritime	Marseille	PORTAIL-PREBOT
Commission Centrale de Sécurité	07/01/2015		Paris	JEGU
OMI	02-06/02/2015	Sous -comité HTW2	Londres	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	03/02/2015		Paris	JEGU
Cybersécurité a bord des navires	12/02/2015		Paris	PIZON
Commission Centrale de Sécurité	04/03/2015		Paris	JEGU
OMI	09-13/03/2015	Sous-comité NCSR2	Londres	TYL
OMI	23-27/03/2015	Sous-comité SSE2	Londres	PORTAIL
OMI	01-12/06/2015	Comité MSC 95	Londres	PIZON
OMI	14-18/09/2015	Sous-comité CCC1	Londres	FAUDUET

Le mot du webmaster

Le niveau de fréquentation du site est stable depuis 2011, entre 1000 et 1100 consultations par jour. Il semblerait qu'il y ait une phase ascendante mais restons prudents. Les textes ISM sont très parcourus ainsi que ceux concernant les pollutions. Ces résultats sont bons. Pour ce qui est des réunions hebdomadaires avec GoToMeeting, la fréquentation moyenne varie entre 9 et 13 personnes chaque lundi. L'invitation à participer est envoyée à tous ceux qui ont une adresse mail.

Le mot du responsable des affaires juridiques

Pas grand-chose de nouveau. Il reste un gros morceau : l'assurance. Nous avons changé d'agence, pour une agence nantaise en remplacement de notre agence à Paimpol. Une réunion a été organisée à notre initiative avec les dirigeants de cette agence pour affiner notre dispositif (Guillevic et Ardillon y participaient). Le problème principal, quand on ouvre un dossier, est la circulation des informations et des documents. Il a été acté que toutes les parties devaient avoir les mêmes infos et documents. Il est rappelé que l'Afcan est souscripteur et assuré, et les membres actifs sont assurés. Dans le principal dossier encore en cours, l'adhérent était en communication directe avec l'assureur. Le problème essentiel est la méconnaissance complète du contrat d'assurance. Il existe un document, appelé annexe N°3, qui est une grille de remboursement des frais selon la procédure utilisée. Apparemment, seuls Loudes et Guillevic étaient au courant de l'existence de cette annexe. L'adhérent, qui ne connaissait pas cette annexe, s'attendait à se voir rembourser intégralement ses frais d'avocat alors que ce remboursement était plafonné. Il a donc été remboursé comme le prévoyait le contrat mais d'une somme très inférieure à ses attentes. D'où une incompréhension et un ressenti de frustration vis-à-vis de l'assureur et donc des demandes de changement d'assureur. Un devis sera demandé par Guillevic, peut-être via un courtier en assurance, à un autre assureur pour nous confirmer d'avoir la meilleure assurance au meilleur prix.

La procédure à respecter avec l'assureur sera reprise et une nouvelle version sera diffusée à tous les membres de l'Afcan avec le contrat plus l'annexe 3. Guillevic est en train de préparer ce document. Le contrat est déjà sur le site, l'annexe 3 sera ajoutée.

Renouvellement du 1/3 annuel du C.A.

Composition du tiers sortant : J.P. Côte, B. Derennes, A. Jégu, J. Portail, M. Prébot, J. Ruz.

M. Prébot et J. Ruz ont exprimé le souhait de ne pas se représenter. Le Bureau n'a pas reçu de candidatures pour les remplacer. Côte, Derennes, Jégu et Portail sont réélus pour un nouveau mandat de trois ans. Deux sièges de titulaires sont non-pourvus. Le Conseil d'administration se réunira après la fin de l'Assemblée générale extraordinaire pour désigner son nouveau Bureau.

Résolutions adoptées par l'A.G. extraordinaire

L'Assemblée générale a adopté à l'unanimité trois résolutions qui seront diffusées dans les médias mais aussi auprès des affaires maritimes et des professionnels.

RÉSOLUTION N°1 :

La sécurité, la qualité et leur application à bord coûtent cher. Depuis toujours, l'AFCAN dénonce les pressions, souvent orales, exercées sur les capitaines, quel que soit le pavillon. Le capitaine est responsable de la sécurité du navire et de ses biens. Ne pas tenir compte

de ses arguments en termes de sécurité, l'obliger à ne pas conduire son navire en toute sécurité est contraire à l'article 5.2 – Partie A du code ISM. Il paraît malheureusement évident qu'en cas d'incident, ce même article – en lieu et place de l'article 6.1.3 du même code ISM demandant à l'armateur de soutenir son capitaine pour les sujets touchant la sécurité – sera rapidement mis en avant par l'armement au détriment de son capitaine. L'AFCAN rappelle à ses capitaines adhérents la nécessité d'utiliser tous les moyens d'enregistrement à leur disposition qui leur paraîtront utiles pour faire face à de tels procédés.

RÉSOLUTION N°2 :

L'AFCAN, partageant l'inquiétude des élèves des différentes formations existantes et à venir proposées par l'ENSM quant aux possibilités offertes en matière de stages embarqués ainsi qu'à la possibilité de trouver un emploi à la mer en fin de cursus, rappelle aux armateurs, présents au Conseil d'administration de l'ENSM, qu'ils ont le devoir d'honorer le nombre de stages nécessaires, en conformité avec la convention STCW, à la formation des officiers.

RÉSOLUTION N°3 :

L'AFCAN rappelle à l'État, aux ports, et aux villes portuaires leurs obligations en matière d'accueil des marins en escale telles que définies par la convention du travail maritime, MLC 2006, convention entrée en vigueur en France le 1er mars 2014. A ce jour aucune solution pérenne n'a été définie pour la survie des structures d'accueil des marins en escale (Foyers du Marin ou Seamen's club).

Réunion du Conseil d'Administration

A la suite du renouvellement du tiers sortant annuel, le Conseil d'administration s'est réuni et a procédé à l'élection du Bureau qui s'est établi comme suit :

Président : Bertrand Derennes

Vice-présidents : Hubert Ardillon, Lionel Barbançon, François-Xavier Pizon

Secrétaire général : Alain Jégu

Secrétaire général-adjoint : Olivier Court

Trésorier : Jacques Portail

Hubert Ardillon sera notre représentant au CESMA et Michel BOUGEARD notre représentant à l'IFSMA.

La prochaine Assemblée générale aura lieu les 30 et 31 mars 2016 à Hyères.

Le Conseil d'administration a ensuite voté à l'unanimité la radiation de 5 membres pour non-paiement de cotisation depuis deux ans.

Le mot du nouveau Président

Chers collègues,

Vous avez bien voulu m'élire à la présidence de l'Afcan et je vous en remercie.

J'aurais préféré être avec vous bien entendu, mais je suis sûr que vous ne vous offenserez pas de mon absence car ... je cotise pour la plupart d'entre vous.

Je ne mesure pas encore l'ampleur de la tâche qui m'attend, mais soyez assuré que je ferai de mon mieux pour honorer ce poste dans un souci de dialogue avec tous les membres.

Je rends hommage à Hubert pour son action tout au long de son mandat.

Comme tout poste de président, celui d'Afcan est exposé. Les attaques, même à titre personnel existent. Elles sont plus difficiles à encaisser quand elles viennent de l'intérieur. Les divergences d'opinions dans un groupe sont normales. Chacun peut s'exprimer mais comme disait Jacques BREL «Y'a la manière !». Hubert a su faire face et j'espère pouvoir faire de même en pareilles circonstances.

Le poste de commandant est lui aussi très exposé.

En cas de fortune de mer, il est souvent la cible facile. Il est là,

on le voit, on peut le toucher, le ligoter, lui cracher dessus, contrairement à d'autres acteurs de l'évènement confortablement assis dans leurs fauteuils en cuir dans un bureau, quelque part dans le monde, souvent loin de l'action. Cela arrange beaucoup de monde de clouer le commandant au pilori. Cela permet de se dédouaner de quelques pratiques pas très en conformité avec les règlements.

Ces dernières années, quelques collègues étrangers n'ont pas grandi la profession. Leur attitude lors de naufrages très médiatisés n'a pas été digne de leur rang. Ils n'en restent pas moins des hommes qui doivent être jugés par des professionnels de la justice et non par des ignorants avides de sensationnel.

D'après le courrier de rappel d'Alain, vous ne devez pas être nombreux sur le quai de la Fosse. Tant d'adhérents mais pourtant tant de chaises vides lors des Assemblées générales. Et ce sont souvent les mêmes qu'on voit sur ces chaises.

Je n'ai pas la solution pour motiver les troupes afcaniennes. Une carte de fidélité ? Dix cases cochées = une cotisation gratuite ? AFCAN a besoin d'un nouvel élan.

A l'instar d'autres associations (maritimes ou pas), quand

l'équipe de bénévoles qui la gère depuis plusieurs années veut passer la main, les volontaires ne se bousculent pas. Comme vous le savez, AFCAN est dans ce cas. Les vocations manquent, les statuts bloquent une candidature.

L'avenir n'est pas serein. Au terme de mes trois derniers embarquements, j'ai passé la coupée avec mon sac dans une main et le pavillon français dans l'autre. Hasard du calendrier entre fermeture de mon ancienne compagnie et vente de deux VLCC pour qu'ils soient transformés en FPSO. Captain « French flag killer » disaient certains même si cette série n'était pas à mon initiative.

J'espère ne pas être celui qui va baisser le rideau de fer sur AFCAN. Qu'Afcan vive, gast aussi quoi !

Merci à Hubert de vous avoir lu ma prose. Pour conclure, je vous suggère d'aller mettre votre langue à flot dans quelques estaminets qui jalonnent le quai de la Fosse. Même s'ils sont plus rares qu'il y a quelques années, il en reste encore.

Amitiés

Bertrand DERENNES
A bord du M/T SARA

REGISTRE DES HEURES QUOTIDIENNES DE TRAVAIL ET DE REPOS

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

CHAPITRE V – DOCUMENTS OBLIGATOIRES

Art. D. 5565-2. – I. – Sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 les documents suivants : (NB : les inspecteurs du travail et les autorités en charge des PSC).

1. La liste d'équipage du navire ;
2. Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les rapports d'inspection établis par l'Etat du pavillon ou en son nom pour la mise en œuvre des dispositions du titre V de la convention du travail maritime (2006) de l'Organisation internationale du travail, lorsque cette convention est en vigueur pour l'Etat du pavillon ;
3. La fiche d'effectifs ou, à défaut, le document établi en application de l'article L. 5522-2 ;
4. Les certificats d'aptitude médicale ;
5. Les brevets et titres de formation requis ;
6. Les copies des contrats d'engagement des gens de mer et des contrats de travail des salariés employés à bord ;
7. Le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos ;
8. Les bulletins de paye, ou documents qui en tiennent lieu, des gens de mer et des salariés autres que gens de mer employés à bord, y compris la copie du document prévu à l'article L. 5562-3 précisant le montant de l'indemnité de congé perçue, le cas échéant, par l'intéressé ;
9. Le cas échéant, les titres de séjour et autorisations de travail ;
10. Les conventions et accords collectifs applicables aux gens de mer ;
11. Tout justificatif d'affiliation permettant de vérifier le respect des obligations de protection sociale prévues par l'article L. 5563-1.

Art. D. 5562-1. – II. – Une copie des contrats d'engagement type des marins et des gens de mer autres que marins est traduite par l'armateur en français. Les agents de contrôle peuvent également solliciter la traduction en langue française de tout contrat de travail d'un salarié employé à bord du navire.

Un exemple des différents types de bulletins de paye remis aux salariés employés à bord est traduit en français. Les agents de contrôle peuvent également solliciter la traduction en langue française de tout bulletin de paye d'un salarié employé à bord du navire.

Les parties de toute convention ou accord collectif applicables aux gens de mer permettant de justifier du respect des dispositions du titre VI du

livre V de la cinquième partie du code des transports et des mesures prises pour son application sont traduites en français.

Art. D. 5565-3. – Est conservée à la disposition des agents de contrôle, pendant une durée de trois ans, le cas échéant sous forme électronique, la copie des documents mentionnés aux alinéas 1, 3 à 6, 8, 9 et 11 du § I de l'article D. 5565-2.

Sont conservés à la disposition des agents de contrôle, pendant une durée d'une année, les registres des heures quotidiennes de travail ou de repos.

CHAPITRE VI – SANCTIONS PÉNALES

Art. R. 5566-3. – Le fait de ne pas présenter aux agents de contrôle les documents ou informations mentionnés au I de l'article D. 5565-2 ou le fait de ne pas présenter en français les documents prévus au II de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (1 500 €, 3 000 € si récidive).

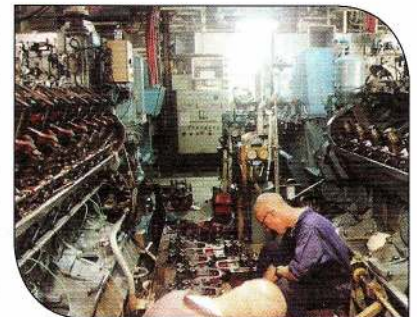
Au cas où les registres d'heures de travail ou de repos n'auraient pas été mis en place sur votre navire par votre armement, vous êtes en irrégularité. Contrairement aux autres articles de ce décret (chapitre VI), l'article R. 5563-3 ne fait pas référence explicitement au capitaine ou à l'armateur. En conséquence vous pouvez, en tant que capitaine, être considéré comme le principal fautif lors d'une inspection PSC/MLC.

Nous vous recommandons alors d'en exiger la mise en place la plus rapide possible par votre armement afin de vous sortir de cette situation irrégulière, et, afin de prouver votre bonne foi, de garder traces de tout échange à ce sujet.

En cas d'accident à bord de votre navire, cette non-conformité sera un facteur aggravant votre mise en cause, car vous serez suspecté de ne pas respecter volontairement le maximum d'heures de travail et les heures de repos réglementaires.

Nous vous invitons à informer l'AFCAN si vous rencontrez des difficultés pour la mise en œuvre de cette obligation réglementaire.

Le Bureau de l'AFCAN.



RECUEIL DE MIGRANTS, EN PRATIQUE



photo meretmarine.com

Depuis un certain temps, en Méditerranée, un nombre important de migrants tentent, sur divers bateaux, de rejoindre l'Europe depuis plusieurs pays, en particulier de Lybie. Souvent, ils se retrouvent désemparés et/ou en détresse. La question a été abordée à l'OMI, où M. Sekimizu a déclaré que la convention SAR n'a jamais été faite pour cette sorte de recueil de masse (de bateaux surchargés laissés sur des routes de transit fréquentées). Le sauvetage de personnes en détresse est un devoir, une obligation, et est quotidiennement assuré dans le monde entier, mais le cas de migrants en grand nombre est différent, ce qui amène de nombreuses et nouvelles difficultés.

On sait que le simple embarquement, avec un franc-bord important, parfois par mauvais temps, est déjà aléatoire. Un navire avec équipage réduit n'est pas équipé, aménagé, approvisionné (nourriture, eau, équipement médical...) pour recevoir et garder à bord dans des conditions de sécurité acceptables (pour eux et pour l'équipage) un nombre important de migrants, parfois violents, dont des malades, pendant une durée qui peut être de plusieurs jours. Il est difficile de garder les zones sensibles (le cas de chimiquiers avec des toxiques est déjà arrivé). La remise en état normal du navire, par la suite, peut également être difficile. Certains ont bien dit qu'ensuite, il ne restera à l'équipage qu'une grande fatigue pour reprendre le voyage.

Les P&I, en particulier le UK's North, a mis en garde les armateurs au sujet de coûts non couverts. Le manque de préparation à un sauvetage à grande échelle va amener «une myriade de difficultés», le Club demande de se garder «d'une situation devenant rapidement hors de contrôle». Après demandes de précisions, le Club n'en donne pas vraiment : «Il est difficile d'envisager chaque circonstance». Un cas qui a été raconté par le capitaine et l'armateur peut être cité en exemple. Le 22 octobre 2014 vers 14h00, le vraquier CS Caprice (vraquier grée, pavillon Bahamas, 30 400 tpl, capitaine Bhatt, équipage: 20) a été dérouté par le MRCC Malte pour une assistance immédiate à un bateau (en détresse) ayant 300 à 400 personnes à bord. Mauvais temps, creux de 7 à 8 m. Le capitaine contacte l'armateur qui répond que la décision lui revient.

A l'approche, le bateau en détresse indique ne pas vouloir être secouru si la destination n'est pas l'Italie (la détresse est répétée), le contact a été enregistré par le capitaine. Les personnes (510 en fait) sont embarquées avec succès (un certain temps est nécessaire dans les conditions rencontrées). Plusieurs cas médicaux sévères sont traités par l'équipage dont une femme traitée avec l'oxygène du bord (devant la gravité du cas, elle pourra être évacuée par hélicoptère). Le mauvais temps et la taille du navire empêchent une escale rapide dans un port proche, les migrants insistent (!!) pour aller en Italie. L'équipage s'en occupe sans discontinuer, les stocks à bord sont prévus pour 20 personnes mais pas pour 510 pendant

trois jours, temps pendant lequel le commandant du chimiquier est laissé dans l'incertitude de désignation d'un port d'accueil possible.

Le navire pourra finalement accoster et débarquer les migrants (en Italie). Le mauvais temps a rendu tout le monde malade, ils ont vomi et uriné partout, il y a des déchets et ordures partout, pratiquement tout le linge (serviettes...) est à remplacer. Un nettoyage et une désinfection sont à assurer pendant l'escale, ainsi qu'une visite médicale des membres d'équipage. Un réapprovisionnement important est nécessaire. Par la suite, le capitaine ressent un sentiment de devoir accompli parmi l'équipage, malgré la fatigue et les risques «légaux et physiques». Pour ce cas particulier, l'équipage a eu une mention «humanitarian award» de la Connecticut Maritime Association.

L'armateur indique que le retard a été supérieur à 4 jours, l'affréteur refuse de participer aux frais et met le navire off-hire, l'assureur fait des difficultés pour le paiement, en particulier du nettoyage du navire, l'escale supplémentaire est également à payer.

Le capitaine et l'armateur indiquent trouver anormal qu'un problème demandant une solution diplomatique soit en fait reporté sans autre précaution sur le shipping et les navires. Le shipping demande de l'aide. Avoir, à bord, un tel nombre de personnes inconnues,

non identifiées, sans aucune connaissance de ce qu'est un navire, souvent malades (on a signalé des décès – et, le 4 mai une naissance), venant de pays en troubles et parmi lesquelles on peut craindre la présence de terroristes, amène des questions ne serait-ce que sur le plan légal. Il y a des inquiétudes si un nombre n. de personnes, entraînés par des gens malintentionnés, prennent le contrôle réel d'un navire. Le cas de migrants sur des chimiquiers a été cité plus haut. L'effet de «foule» a déjà entraîné des mouvements de panique incontrôlables. Des



navires (comme le CS Caprice) sont laissés pendant de très longues heures ou jours dans l'incertitude d'une destination où il sera accepté.

On peut ajouter que des gens, certainement bien intentionnés/informés, préconisent de faire des exercices réguliers d'embarquement d'un grand nombre de personnes à la mer.

Cdt Ph. SUSSAC

PIERRE BOUGUER, 1698-1758, PÈRE DE L'ARCHITECTURE NAVALE

Nous publions, avec l'aimable autorisation de M. Christian Cabellic, une première partie de l'histoire de Pierre Bouguer, dont la formule est présente dans la mémoire des capitaines français



Au cours de ma carrière d'ingénieur il m'a été donné de diriger des programmes de construction de navires civils et militaires. Je dois dire que je fus servi par la passion de ce métier et le bénéfice d'une initiation reçue de la part de bons maîtres en génie maritime.

Mais, peut-être, me suis-je montré plus sensible que d'autres au souvenir, injustement estompé, d'un de nos maîtres à penser, Pierre Bouguer, un des pères de l'architecture navale. Natif du même endroit, dont le passé maritime prestigieux sourd de chaque chose, je réalisais avec bonheur que je pouvais, par delà le temps, emboîter très modestement ses pas le long des quais du Croisic quand je m'imprégnais de connaissances sur l'art de concevoir et de construire les navires.

Ainsi, voici Pierre Bouguer et sa révélation capitale du métacentre peint sous des traits qu'il m'a plu de vous faire revivre.

Parler de la stabilité des flotteurs ressemble à une antienne tant le sujet se trouve repris de nombreuses fois dans les cours d'architecture navale et les cours d'hydrographie. Le style a évolué vers la sophistication de la présentation mathématique aboutissant parfois à une dissertation sur un modèle de flotteur théorique qui tout en demeurant intellectuellement intéressant sous cet aspect a fait oublier la fraîcheur d'esprit avec laquelle nos pères de l'architecture navale conduisirent leurs réflexions et plus particulièrement pour un éminent représentant précurseur de ceux-ci, Pierre Bouguer à qui nous devons la révélation du métacentre.

Je vous invite à retrouver ce personnage, son visage oublié au travers d'une évocation biographique complétée d'une dissertation sur la méthode qui le guida pour parvenir à la formulation du concept de métacentre, découverte fondamentale et d'application universelle en ce sens qu'elle touche tous les types de navires au cours de tous les âges. Le cheminement intellectuel retracé est celui qui germa dans l'esprit du jeune Pierre Bouguer lorsqu'il arpentaient les quais du Croisic avant de devenir ce savant membre éminent de l'Académie Royale des Sciences.

Pierre Bouguer présentait le grand avantage de connaître la réalité des conditions vécues par les marins, pour les avoir côtoyés dans son pays natal et pour avoir reçu de son père la formation de professeur d'hydrographie qui l'amena tôt à accompagner les élèves pilotes et les capitaines de l'école de son père dans les sorties d'initiation pratique aux manœuvres et aux exercices de navigation dans les eaux côtières du Croisic. Son expédition au Pérou le fit naviguer de longs mois au cours desquels il put régler ses démarches théoriques sur le constat des réalités.

Il connaissait aussi le milieu des charpentiers de marine pour avoir rôdé très jeune autour des chantiers du Croisic.

Ainsi Pierre Bouguer sut bien vite faire la synthèse des mentalités des métiers des uns et des autres et percevoir les aspects négatifs des mauvais usages ou des excès d'empirisme. Il perçut combien il était nécessaire d'œuvrer pour faire progresser la science du domaine naval et ainsi réduire les risques alors toujours très élevés des expéditions maritimes. Il convenait aussi de savoir mieux maîtriser l'art de construire les vaisseaux afin d'assurer le meilleur taux de réussite des réalisations eu égard aux sommes considérables engagées dans celles-ci.

Il convenait que l'exposé des résultats de ses travaux théoriques fût assorti d'exemples directement compris des hommes de la profession. Il semble à cet égard que ses travaux furent plus facilement assimilés par les marins que par les constructeurs avant que ne se développe l'usage des plans calculés apporté par le nouveau corps des ingénieurs constructeurs.

Père et précurseur de l'architecture navale non empirique, Pierre Bouguer nous a laissé un message de sagesse et pourtant des navires chavirent toujours, événements dramatiques, très souvent de non fatalité mais de sanction pour l'oubli des bonnes recommandations !

Pierre Bouguer - Une vie vouée à la science

La formulation de la loi physique exprimant la sensibilité à l'inclinaison des navires - ce que de nos jours nous appelons la stabilité - a germé lentement dans l'esprit d'un jeune professeur d'hydrographie, héritier de la chaire de son père au Croisic, après le décès de celui-ci en 1714.



Pierre Bouguer, fils de Jean et de Marie Françoise Josso, est né au Croisic le 10 février 1698. Il fut élevé au lait des mathématiques et des connaissances utiles aux marins pour préparer et accomplir leurs expéditions nautiques, ainsi que des connaissances sur la façon de concevoir et de construire les vaisseaux.

Par bonheur pour son père, Pierre se révèle doué de façon précoce pour les disciplines scientifiques. Il admire son père qui jouit des égards de la population locale en qualité de personnage savant et pour avoir combattu sur mer à Bantry et y avoir glorieusement boulet anglais. Jean Bouguer fut l'auteur d'un «Traité complet de la navigation» ouvrage réputé, édité en 1698 à PARIS. Pierre suit donc les initiations de son père avec application, initiations confortées par une scolarité brillante au collège des jésuites de Vannes.

Pierre est curieux de tout. Il aime se trouver sur les quais du Croisic pour détailler les navires venus de tous les horizons ; à basse mer il analyse les formes de leurs carènes ; à flot il soutient son regard sur le jeu de leurs oscillations et la raideur de leurs amarres sous l'effet du courant de flot ou de jusant.

Il aime se rendre au chantier de construction sur la jonchère pour savourer le parfum des bois coupés et du brai mêlé à celui du chanvre des cordages. Il admire la noblesse des charpentes assemblées adroitement par les compagnons. Il se montre curieux des tracés du maître charpentier puis repart la tête emplie à plaisir d'épures géométriques. Il aime aussi manipuler l'octant, les règles graduées et les lunettes.

A son grand contentement, en dehors des cours pratiques d'observation donnés en cet endroit par son père à ses élèves, il est autorisé à installer un petit laboratoire astronomique sur la galerie du clocher de l'église de Notre Dame de Pitié.

Pierre aime aussi effectuer régulièrement le tour de côte de la presqu'île croisicaise, bondissant sur les rochers, s'ouvrant largement l'esprit sur l'horizon de l'océan, suivant la progression d'une voile, en compagnie de son inséparable ami Paul Maillard des Forges, qui deviendra le facétieux poète affûteur de la plume de Mademoiselle Malcrais de la Vigne qui dupera Monsieur Voltaire. Les deux jeunes compères aiment aussi aller cueillir des mûres sous la lumière du soleil de septembre teignant les vieilles pierres des murets bordant les chemins.

Toutes ces choses, ces impressions, ces perceptions sensibles façonnèrent le devenir du mental de Pierre Bouguer délibérément voué au service de la science. Ce fut dans les replis de son inconscient que se développa l'embryon de sa formulation capitale régissant les conditions d'inclinaison des navires... Les marins seraient-ils donc toujours soumis à une quelconque volonté funeste choisissant son heure pour les faire périr par le chavirement de leur navire, laissant ainsi le malheur courir les logis de nos ports ? N'existerait-t-il pas un principe mécanique encore ignoré régissant les conditions d'équilibre des navires et que la bonté divine pourrait permettre de faire découvrir par la science ? Pierre se sentit inspiré de cette mission et se mit à remuer en son esprit tous les aspects que lui apportaient ses connaissances en mathématique et en mécanique aiguisées par une observation soutenue des comportements marins des bateaux du Croisic. Pierre rechercha aussi le concours des maîtres charpentiers pour procéder à des expériences sur des embarcations. Ces expériences laissaient dubitatifs ces hommes jaloux de leur art mais dont les procédés empiriques faisaient encore hélas une part beaucoup trop importante au hasard dans la réussite de leurs œuvres.

«Il sort de tems en tems de leurs Chantiers, et non de leurs ports, des navires dont l'imperfection n'est point équivoque et qui ne donnent pas même lieu à la triste consolation, de dire qu'ils se sont mal comportés en mer» (P.B.)

Pierre, par la publication de son ouvrage : «De la mâtère des vaisseaux.» primé par l'Académie Royale des Sciences en 1727, fut amené à écouter à regret son établissement au Croisic comme professeur d'hydrographie. Cette charge fut alors confiée à son frère Jean qui avait aussi hérité de son père de très bonnes dispositions scientifiques.

Les brillantes qualités de notre jeune professeur devenant reconnues, il fut introduit dans le monde scientifique. En 1730 Il est nommé à la chaire d'hydrographie de la prestigieuse école du Havre avant d'être choisi par l'Académie Royale des Sciences en 1735 pour rejoindre le groupe de savants (Godin, La Condamine, Jussieu) chargé de se rendre au Pérou sur l'équateur pour mesurer en cet endroit la longueur du degré de méridien terrestre.

Il s'agissait pour la communauté scientifique de l'époque de vérifier la thèse de Monsieur Newton selon laquelle la forme de la terre présentait un aplatissement aux pôles. A cette fin, une seconde expédition fut organisée pour effectuer une même mesure d'arc de méridien à la haute latitude de la Laponie. La comparaison des deux mesures devait apporter la réponse à la question posée. Elle donnera raison à Monsieur Newton.

Voici donc notre compatriote croisicais immergé dans de longs, pénibles et laborieux travaux de triangulation et d'astronomie sur les montagnes bordant la vallée de Quito.

Soumis à des conditions climatiques rigoureuses et bien souvent immobilisé des jours durant sous l'abri précaire d'une tente contre les pluies glacées et le vent, blotti près d'un pauvre feu fournissant plus de fumée que de chaleur, Pierre compense son impossibilité d'avancer dans ses travaux de triangulation en rédigeant, en soufflant sur ses doigts gourds, le fruit de ses méditations sur la façon de concevoir et de construire les vaisseaux.

«C'est en travaillant à ce livre sur les plus hautes montagnes du Monde que je tâchois de ne pas perdre les semaines et les mois pour lesquels il falloit quelquefois acheter un seul instant de beau tems» (P.B.)

Ce travail lui permet, en ces endroits des plus hostiles et désolés de retrouver par la pensée les moments bienheureux de ses années au Croisic dont le souvenir des images et des parfums le conditionne de façon métaphysique à la révélation capitale sur l'inclinaison des carènes : La révélation du métacentre !

Pierre fut inspiré de traduire par le mot « métacentre » l'aboutissement de ses méditations en parvenant à formuler mathématiquement des principes d'essence universelle et intemporelle car ces principes s'appliquent à tous les types de navires, quels que soient leurs tailles, leurs formes, leurs modes de construction et leurs emplois. Le métacentre transcende les techniques employées pour construire les navires à travers les âges et en tous pays.

Cette révélation du métacentre, descendue des montagnes, justifie pour Pierre Bouguer son éminente distinction au sein du collège très restreint des pères de l'Architecture Navale et pour le Croisic de s'enorgueillir légitimement de le compter au nombre de ses enfants.

Comme membre de l'Académie Royale des Sciences, Pierre Bouguer présida à de nombreux travaux scientifiques. Outre les questions touchant à l'hydrographie ainsi qu'à l'architecture navale dont il était devenu le maître réputé, Pierre contribua au progrès des connaissances sur la densité de l'air, la réfraction terrestre, la dilatation des métaux, l'astronomie... Il est l'inventeur de l'héliomètre permettant de déterminer le diamètre du soleil, il est le premier à constater la déviation que l'attraction des montagnes produit sur le pendule (anomalies de Bouguer)...

Toutes ces activités l'obligèrent, à son grand regret, à devoir résider de façon trop permanente à Paris. Il n'était pas de ceux qui se mouvaient avec aisance dans les salons mondains, comme La Condamine avec lequel il entretendra un conflit pénible sur la primauté des résultats scientifiques retirés de l'expédition au Pérou. On lui imputait, dans la société élégante, une certaine raideur de caractère qui le désavantageait dans l'exercice des mondanités. Il parcourut une vie de célibataire assez solitaire, immergé dans ses pensées scientifiques et dans ses souvenirs nostalgiques du Croisic qui lui revenaient périodiquement comme le flux et le reflux des marées remplissant et vidant le traict.

Pierre s'éteignit pieusement le 15 août 1758 à Paris, au bout d'une vie d'activités intenses consacrées à la science mais aussi aigri et usé par son interminable conflit avec La Condamine. Il fut pleuré amèrement par son ami fidèle d'enfance Paul Maillard des Forges avec lequel il n'avait jamais cessé de correspondre.

Les travaux de Pierre Bouguer sur l'architecture navale servirent de base à Duhamel du Monceau pour la rédaction de ses cours destinés aux élèves de l'école des ingénieurs constructeurs de marine qu'il venait de créer au cours des années 1740. Cette école, plus complètement installée en 1765, fut l'ancêtre de l'école du génie maritime. Le principe premier enseigné a toujours été le respect le plus formel de toutes les règles régissant la stabilité des navires et le métacentre en constitue la loi fondamentale. L'école du génie maritime n'existe plus de nos jours, ses cours ont été repris depuis 1970 par L'ENSTA (L'Ecole Nationale Supérieure des Techniques Avancées.) à Paris.

ADDENDUM

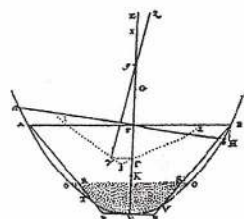


Planche du traité de Pierre Bouguer sur la construction du navire et de ses mouvements, publié en 1746.

En révélant le métacentre, Pierre Bouguer est venu apporter le complément indispensable au principe d'Archimède, pour arrêter les formes de carène d'un navire lors de sa conception, puis, au cours de toute sa vie, pour le placer dans des conditions de chargement propres à lui permettre d'écartier le risque de chavirement.

Pour déterminer la position initiale du métacentre g par rapport à g pour une valeur infiniment petite de q , Pierre Bouguer s'inspira des travaux d'Archimède sur les propriétés des moments surfaciques puis de la méthode du calcul différentiel associé à une opération de sommation sur une modélisation mathématique de la carène du navire. Il formalisa ensuite le calcul de la détermination de G .

En formulation contemporaine, la valeur $\frac{I}{V}$ est égale au rapport $\frac{I}{V}$ avec :

I = inertie transversale de flottaison
 V = volume de carène immergée

Christian CABELLIC

CONTENTIEUX DU TRAVAIL MARITIME

COMPÉTENCES JURIDICTIONNELLES QUANT AUX LITIGES ENTRE MARINS ET EMPLOYEURS.

Le Professeur Patrick Chaumette nous a aimablement communiqué ce document sur les contentieux du travail maritime, sujet toujours d'actualité pour l'AFCAN.

Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs modernise la procédure de conciliation préalable, réaffirme la compétence du tribunal d'instance en précisant la compétence territoriale, abroge le décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959, qui modifiait le titre VII du code du travail maritime. Le décret de 1959 avait pris en compte la disparition de l'inscription maritime et des chefs de quartier, au

profit des administrateurs des affaires maritimes, ainsi que le remplacement des juges de paix par le tribunal d'instance. Pour le reste, le décret reprenait, dans un cadre réglementaire dû à la Constitution de 1958, les dispositions autrefois légales inscrites dans le code du travail maritime de 1926.



photo E. Guegueniat

Le maintien de la compétence du tribunal d'instance

Depuis la nouvelle codification de la partie législative du code des Transports et l'abrogation des articles essentiels du décret du 20 novembre 1959, par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des Transports (art. 7-40°), une certaine confusion régnait sur la juridiction judiciaire compétente en matière de litige individuel du travail maritime sous pavillon français. L'article L. 5542-48 du code des Transports dispose que le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat. La référence au tribunal d'instance pour les marins et au tribunal de commerce pour le capitaine avait disparu. Il en découlait une étrange codification à droit constant (P. Chaumette, «Le destin du décret du 20 novembre 1959. La codification à droit constant ne peut engendrer une réforme des compétences juridictionnelles», *Neptunus*, revue électronique, Université de Nantes, Vol. 18, 2012/2, www.cdm.univ-nantes.fr). Z. Pajot et Me A. Moulinas considèrent que la simplification du droit conduit à la reconnaissance de la compétence prud'homale, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes pour les marins («Abrogation du Titre VII du code du travail maritime par le code des transports : Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits du travail maritime ?», DMF 2012, n° 737, pp. 503-508). Plusieurs contentieux se sont efforcés d'obtenir la compétence prud'homale en recourant à une tentative de Question Prioritaire de constitutionnalité (QPC). Les questions posées à la Cour de cassation, vers le Conseil constitutionnel par le TI de Marseille et la cour d'appel de Rennes n'ont pas prospéré et ne pouvaient prospérer, faute de principe constitutionnel mis en jeu par des dispositions légales (Cass. soc. 13 juillet 2012, n° 12-40049 QPC, Cass. soc. 19 septembre 2012, n° 12-40053, Mickaël c/ Sté SNC EMCC - ARMOR).

Le Code de l'organisation judiciaire comportait un article R. 221-13, modifié par le décret n° 2009-1693 du 29 décembre 2009 - art. 3 «Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime». Ainsi, il semblait surtout qu'avait été supprimé la compétence commerciale pour les litiges opposant le capitaine et l'armateur (P. Chaumette, «Quel juge compétent pour un litige capitaine - armateur ?», *Association Française des Capitaines de Navires, AFCAN*, mai 2012, p. 29, v. Nos observations, «A droit constant, le marin trouve son tribunal près de chez lui ?», *CA Rennes* 3 octobre 2012, *Catamaran Diassanga, IRD c/ M. Sanseo*, DMF 2013, n° 747, pp. 425-432).

Même si le code du travail maritime a disparu, remplacé par le code des transports, partie législative en 2010, la compétence du tribunal d'instance pour les litiges entre les armateurs et les marins a été maintenue et confirmée par la chambre sociale de la Cour de cassation (Cass. soc. 12 février 2014, *Goulven* n° 13-10643, *Dr. soc.* 2014, n° 4, pp. 389-391, DMF 2014, n° 756, pp. 210-213). L'arrêt de la cour d'appel de Rennes, 8ème chambre, du 16 novembre 2012 est confirmé (dans le même sens, *CA Rennes*, 7ème ch. prud'homale, 28 novembre 2012, n° 12/04462, navire *Le Constellation*). Cet arrêt de la Cour de cassation a mis fin, de lege lata, aux discussions (*CA Rennes*, 3ème ch. Com., 4 décembre 2012, DMF, 2013, n° 747, pp. 432-436, Z. Pajot et A. Moulinas, «Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits du travail maritime ? Suite»). La compétence du tribunal d'instance est liée à un contrat d'engagement maritime, concernant un gens de mer, peu importe que le marin soit embarqué ou non : «Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin» (art. L. 5542-48 C. Transports). Le capitaine a été aligné sur l'ensemble des marins et relève aussi de la compétence du tribunal d'instance, sans tentative de conciliation devant l'autorité compétente ; ainsi la compétence commerciale concernant les litiges opposant le capitaine à l'armateur a disparu dans ce chantier complexe et fort peu explicite, conduit entre 2010 et 2015. L'observateur universitaire est frappé par l'apparence secrète de ces réformes ; il en ira probablement de même des praticiens et acteurs concernés. Cela semble bien clos dans une société de la communication, présentant bien des excès par ailleurs.

Cass. soc. 12 février 2014, Goulven n° 13-10643, Dr. soc. 2014, n° 4, pp. 389-391, DMF 2014, n° 756, pp. 210-213 : « Il résulte de la combinaison des articles L. 5541-1 et L. 5542-48 du code des transports et de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, que le tribunal d'instance est seul compétent pour connaître, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement régi par le code du travail maritime.

Les parties étaient liées par un contrat d'engagement maritime, la cour d'appel en a exactement déduit que le tribunal d'instance de Nantes était compétent pour connaître du litige, peu important que le marin ait ou non été embarqué lors de son licenciement.»

La majorité des syndicats de marins était très attachée au maintien de la conciliation préalable auprès de l'administration maritime, mais souhaitait une compétence prud'homale liée à la création de sections maritimes spécialisées. Selon le ministère de la Justice, en 2013, 319 jugements ont été rendus par des tribunaux d'instance quant aux litiges individuels de travail maritime, parmi les 662 758 décisions rendues par les TI. Ce contentieux est donc faible et des sections maritimes n'étaient pas envisageables (Chr. Eoche-Duval, «Réforme de la résolution des litiges individuels entre les marins et

leurs employeur », DMF 2015, n° 768, pp. 289-295). Ce sont donc des juges d'instance qui traiteront ces litiges et souvent découvriront le droit social maritime. La continuité est affirmée.

L'EXCLUSIVITÉ MARITIME DU TRIBUNAL D'INSTANCE.

Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 unifie le contentieux du travail maritime en mettant fin à la distinction ancienne : périodes d'embarquement / en dehors des périodes d'embarquement, quand le marin travaillait à terre pour son armateur. Cette distinction avait donné lieu à des difficultés d'interprétation, dans la mesure où la référence originelle du code du travail maritime de 1926 était le contrat au voyage. La jurisprudence avait dû reconstruire l'interprétation de ce texte, en sortant d'une lecture littérale, afin de lui donner un sens. En effet, fort peu de recours judiciaires sont engagés quand le marin est à bord, il attend d'être à terre, débarqué, voire congédié pour envisager un recours judiciaire. Littéralement, le contentieux du travail maritime disparaissait. L'ancien article 4 du code du travail maritime n'était plus adapté à l'évolution des contrats d'engagements maritimes, aux liens permanents entre le marin et l'armement au-delà des expéditions maritimes (Droits Maritimes, J.P. Beurier, dir. Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 411-11 et 413.62). Depuis 1983, la jurisprudence ne retenait plus la fausse distinction temporelle du moment d'apparition du litige dans ou en dehors des périodes d'embarquement, mais la nature terrestre ou maritime du litige, suivant qu'il est consécutif ou non au travail à bord (CA Aix-en-Provence, 24 févr. 1983, DMF 1983, 601 - CA Rennes, 4 janv. 1984, DMF 1984, 537, note R. Le Brun - CA Rennes, 10 janv. 1985, DMF 1986, 368, note P. Chaumette - Cass. soc., 14 janv. 1987, no 84-40943, Bull. civ. V, no 24 - Cass. soc., 12 janv. 1993, no 89-45.483, Dr. soc. 1993, 444, note P. Chaumette - Cass. soc., 3 mai 2006, no 04-46.506, SNCM c/ Vialis, Bull. civ. V, no 164, JCP S 2006, 1523, note B. Boubli). Le conseil de prud'hommes de Marseille avait décidé que la contestation du licenciement d'un assistant mécanicien relevait de la compétence du tribunal d'instance de Marseille, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes de Marseille, même s'il n'était plus apte à la navigation (CA Aix-en-Provence, 9^e ch., 5 septembre 2011, P. Giuliani, DMF 2012, n° 737, pp. 522-538, «Des compétences juridictionnelles dans le travail maritime»). A l'inverse, le capitaine d'armement, embauché sans qu'aucun service à accomplir à bord d'un navire n'ait été prévu dans le contrat de travail, bien que toujours affilié à l'ENIM, ne peut que saisir le conseil de prud'hommes en vue de statuer sur un litige né à l'occasion de son contrat de travail (CA Aix-en-Provence, 18^e ch., 7 juin 2011, SA Paul Ricard, DMF 2012, n° 737, pp. 522-528 - P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier dir., Dalloz Action, 3^e éd., 2014, n° 413.62 et suiv.). Le décret du 27 février 2015 enregistre en quelque sorte cette construction jurisprudentielle et assure une continuité des pratiques.

COMPÉTENCE D'ATTRIBUTION.

L'article 12 du décret modifie l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire : *Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives à la formation, à l'exécution ou à la rupture du contrat de travail entre l'employeur et le marin, dans les conditions prévues par le livre V de la cinquième partie du code des transports.* Tous les litiges individuels relatifs au contrat d'engagement maritime sont portés devant le juge judiciaire (art. L. 5542-48 C. Transports). Le juge d'instance est compétent dès lors que l'objet du litige est lié à la naissance, la vie ou la fin d'un contrat d'engagement maritime, défini par l'article L 5542-1 du code des transports comme tout contrat conclu entre un marin et un armateur ou son représentant, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire. Sont marins, les gens

de mer, salariés ou non salariés, exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire (art. L. 5511-1 C. Transports).

COMPÉTENCE TERRITORIALE.

Compte tenu de l'abrogation des dispositions du décret du 20 novembre 1959, la cour d'appel de Rennes s'était référée aux dispositions de l'article R. 1412-1 du code du travail (CA Rennes 3 octobre 2012, Catamaran Diassanga, IRD c/ M. Sanseo, DMF 2013, n° 747, pp. 425-432). L'article 13 du décret modifie l'article R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire les dispositions suivantes : le tribunal d'instance compétent est celui dans le ressort duquel se situe : soit le domicile du marin ; soit le port d'embarquement ou de débarquement du marin. Le marin peut également saisir le tribunal d'instance dans le ressort duquel est situé le port où l'employeur a son principal établissement ou une agence ou, à défaut, le port d'immatriculation du navire. Le troisième alinéa de l'article R. 221-49 est stupéfiant dans une logique de codification claire, puisqu'il ne concerne nullement les marins et leurs litiges, mais les recours relatifs aux maladies contagieuses des animaux acquis, ainsi que les recours liés aux ventes d'engrais.

Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 modernise la compétence territoriale et les critères géographiques de rattachement. Le décret du 20 novembre 1959 faisait référence aux ports, port d'escale, port d'attache du navire, port dans lequel l'armateur a son principal établissement, port du domicile du marin. La transformation est limitée : les ports d'embarquement et de débarquement sont conservés, étant des rattachements physiques sérieux avec l'activité professionnelle du marin ; il en est de même du port où l'employeur a son principal établissement, ce qui n'a pas de lien avec le siège social de l'employeur ou de l'armement : il suffit du port où l'employeur dispose d'une agence ; le port d'immatriculation est une référence conservée. Par contre, enfin le domicile du marin est un rattachement détaché de toute ville portuaire, prenant en compte les évolutions sociologiques concernant tant l'origine des navigants que leurs pratiques familiales.

Litiges collectifs et travail international

Le contentieux du travail en France est caractérisé par sa dispersion ; il n'existe pas de tribunaux du travail chargés de l'ensemble des litiges relatifs aux relations de travail, individuelles ou collectives.

LITIGES COLLECTIFS : COMPÉTENCE DU TGI.

La tradition française distingue les litiges individuels de travail, confiés aux conseils de prud'hommes pour les travailleurs terrestres et aux tribunaux d'instance pour les marins et les litiges collectifs de travail. Les litiges individuels opposent un ou des salariés à leur employeur, ou deux salariés entre eux ; plusieurs litiges individuels peuvent opposer plusieurs salariés à leur même employeur sur un même objet. Les litiges collectifs opposent un syndicat, une institution représentative du personnel (comité d'entreprise, CHSCT) à un employeur, sans qu'il n'existe entre eux un contrat de travail. Ces litiges collectifs de travail relèvent du juge judiciaire de droit commun, le tribunal de grande instance (G. Auzero et E. Dockès, Droit du Travail, Dalloz, 29^e éd., 2015, n° 74 et s.). Le recours d'un syndicat représentatif, signataire d'un accord ou d'une convention collective, en application ou interprétation de ce texte relève du TGI ; il en est de même d'une demande d'annulation d'une disposition conventionnelle par un syndicat non signataire. Il en va de même

d'une demande d'annulation d'une délibération du comité d'entreprise ou du CHSCT, de la contestation de la désignation d'un expert, par une institution représentative du personnel, de sa mission ou de sa rémunération (A. Supiot, Les juridictions du travail, Dalloz, 1987). Il en est ainsi lorsqu'une entreprise conteste un préavis syndical de grève (Cass. soc., 25 janvier 2012, n° 10-26237, Dr. soc. 2012, n° 4, pp. 433-436, DMF 2012, n° 746, pp. 326-333 - Cass. soc., 8 octobre 2014, n° 13-13792, SNCM c/ Syndicat CGT des marins de Marseille, DMF 2015, n° 766, pp. 131-139, « De la grève, du service public et du contrôle judiciaire des conflits collectifs de travail »).

COMPÉTENCE DU TRIBUNAL D'INSTANCE POUR LES ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES ET LA DÉSIGNATION DES REPRÉSENTANTS SYNDICAUX.

Dans le cadre de la dispersion du contentieux du travail en France, il convient de ne pas oublier la compétence du tribunal d'instance concernant les élections professionnelles dans l'entreprise (art. L. 2314-25 et L. 2324-23 C. Trav.), du comité d'entreprise, des délégués du personnel ou du CHSCT, ainsi que les litiges concernant la désignation des représentants syndicaux, délégués syndicaux ou représentants de la section syndicale (art. R. 2143-1 et L. 2324-23 C. Trav.). Cela concerne les armements maritimes (Cass. soc. 22 septembre 2010, n° 09-60435, Syndicat CGT national du personnel sédentaire c/ Sté CMA-CGM, DMF 2011, n° 723, pp. 250-261, « De la représentativité des syndicats affiliés à une même confédération nationale » - TI Marseille, 5 novembre 2009, DMF 2010, n° 715, pp. 497-503, « De la représentativité des syndicats de marins »).

TRAVAIL INTERNATIONAL : COMPÉTENCE PRUD'HOMALE.

Si la compétence prud'homale n'est pas retenue pour un travail maritime sous pavillon français, elle revient dans le contentieux international du travail maritime, notamment concernant le yachting méditerranéen. Selon la jurisprudence, quand le défendeur n'est pas implanté dans le territoire de l'Union européenne, le décret du 20 novembre 1959, décret d'application du code du travail maritime, n'était pas transposable dans l'ordre international. Nous voyons mal l'article R. 221-3 du code de l'organisation judiciaire l'être, alors qu'il se réfère au code du travail maritime. Par contre, le juge compétent se détermine par l'intermédiaire de l'article R. 1412-1 du code du travail, ce qui renvoie à la compétence prud'homale (Cass. soc. 29 avr. 2003, no 01-41.599, navire Wedge One, Dr. soc. 2003, 893; DMF 2003, 960-966, obs. P. Chaumette - dans le même sens, Cons. prud'h. Cannes, 13 mai 2004, Tingson et Verginesa c/Sté Wedge Limited CIBC, DMF 2004, 1012-1021, note P. Chaumette- Cass. soc. 28 juin 2005, no 03-45.042, M. Bobinet c/ Sté Taiphon Ltd, navire Nan Shan, Bull. civ. V, no 216 ; DMF 2006, 35-42).

Quand le défendeur au litige est implanté dans le territoire de l'Union européenne, le règlement CE 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 s'applique. Le règlement. 1215/2012 du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, entrera en vigueur le 10 janvier 2015. La jurisprudence aixoise a rattaché la relation de travail maritime au port d'exploitation du navire et à la compétence prud'homale (CA Aix-en-Provence, 9^e ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, Gaz. Pal. 23-25 nov. 1997, no spéc. Le droit de la plaisance, 3^e partie, p. 16-20 - CA Aix-en-Provence, 17^e ch., 8 févr. 2008, navire MY/All Seven, DMF 2009, n° 701, 228-234

n. C. Babault-Ballufin - Cass. soc., 31 mars 2009, n° 08-40367, navire Ontario, Sté luxembourgeoise Four Wings Charter c/ M. Latoja, Bull. civ. V, n° 93, DMF 2009, n° 707, pp. 835-843 n. Gw. Proutière-Maulion, Dr. soc. 2009, 733, obs. P. Chaumette, RDT 2010, n° 1, pp. 63-66 obs. F. Jault-Seseke, « La compétence judiciaire internationale dans les rapports de travail » - CA Aix-en-Provence, 17^e ch., 23 nov. 2009, n° 2009/1245, SA Maritime Charter Corporation, navire Speed II). Le rattachement du litige et de la relation de travail au port d'exploitation du navire a été confirmé par la Cour de justice (CJUE, 4^eme ch., 15 déc. 2011, aff. C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, Dr. soc. 2012, n° 3, 315-317, DMF 2012, n° 734, 219-233 n. P. Chaumette « De l'établissement d'exploitation du navire et du lieu habituel de travail d'un marin », RDT 2012, n° 2, 115-119, F. Jault-Seseke). La compétence prud'homale est confirmée même vis-à-vis d'un capitaine de yacht (CA Aix-en-Provence, 17^eme ch., 17 décembre 2013, n° 12/23376, Sté Marine Neva Ltd, navire Miss Irisha, DMF 2014, n° 756, pp. 214-228, « Le rattachement d'un capitaine de yacht au lieu de conclusion de son contrat de travail en France - CA Aix-en-Provence, 17^eme ch., 26 juin 2014, M. Pondart, navire Grayzone, DMF 2014, n° 763, pp. 869-877, « Le yachting international et ses rattachements »), même lorsque le navire, immatriculé aux Bermudes, n'a pas d'exploitation liée au territoire français, que le contrat de travail est soumis à la loi d'autonomie, choisie par l'employeur dont le siège est aux Iles Vierges Britanniques, à Tortola, mais le marin est domicilié en France, ce qui sur le fondement de l'article R. 1412-1 du code du travail lui ouvre la compétence prud'homale (CA Aix-en-Provence, 17^eme ch., 12 décembre 2013, M. B c/ Sté Canford Holding et Sté Navigator, navire S/Y Tatouey, DMF 2014, n° 763, pp. 869-877, « Le yachting international et ses rattachements »).

La conciliation préalable

Le décret du 27 février 2015 met fin au permis de citer, délivré par l'administrateur des affaires maritimes, mais il conserve la conciliation préalable auprès du directeur départemental des territoires et de la mer, ou son délégué. Selon les partenaires sociaux, cette conciliation est utile ; selon le ministère de la Justice, elle est efficace : elle aboutirait dans 27 % des cas, quand ce chiffre n'est que de 14 % en moyenne sur 10 ans, en matière prud'homale. La conciliation des litiges est commune à toutes les juridictions (art. 21 C. Procédure Civile) ; elle est spécialement organisée au sein du conseil des prud'hommes (art. R. 1454-10 C. Trav.). Il en va de même pour les litiges individuels maritimes. Cette conciliation est obligatoire, sauf pour le capitaine de navire. Un marin ne saurait saisir directement le tribunal d'instance, sa demande étant alors irrecevable.

PROCÉDURE DE RÉFÉRÉ DEVANT LE TRIBUNAL D'INSTANCE.

Encore faut-il réserver le cas du recours en référé, qui est ouvert devant toutes les juridictions, permet d'obtenir des mesures conservatoires ou provisoires et n'est pas soumis au préalable de la tentative de conciliation. La procédure de référé est précisée devant le tribunal d'instance par l'article 848 du code de procédure civile. La lenteur des procédures devant les juges du fond incite les salariés, les syndicats, les employeurs, les instances représentatives du personnel à saisir le juge des référés, même s'il ne prend que des mesures provisoires ou conservatoires (G. Auzero et E. Dockès, Droit du Travail, Dalloz, 29^eme éd., 2015, n° 78). Le juge des référés, juge de l'urgence, est aussi devenu le juge de l'évidence. Il permet de faire cesser un trouble manifestement illicite ; il peut prendre toutes mesures de nature à faire cesser un risque d'atteinte à l'intégrité phy-

sique des salariés, sur saisine de l'inspecteur du travail (art. L. 4732-1 C. Trav.) ; il peut aussi prendre toutes mesures qui ne se heurtent pas à une contestation sérieuse, notamment quand l'existence de l'obligation n'est pas sérieusement contestable. Nous connaissons peu de cas de recours en référé dans le contentieux du travail maritime. Un matelot a pu obtenir une provision à titre de complément de salaire, dans la mesure où les parts de pêche n'atteignaient pas le salaire minimal garanti, que l'attestation délivrée par l'armateur évoquait le départ volontaire du marin, quand les courriers échangés démontrent la volonté de l'employeur de rompre le contrat d'engagement maritime ; la créance salariale et d'indemnités de rupture n'est pas sérieusement contestable (TI Saint-Nazaire, 9 janvier 2007, M. Beurrier c/ M. Trocmé, n° 12-06-000139, Droits Maritimes, Dalloz Action, 3ème éd., 2014, préc., n° 413.69).

CONCILIATION - COMPÉTENCE MATÉRIELLE.

Le directeur départemental des territoires et de la mer procède à la tentative de conciliation entre les marins, à l'exception du capitaine, et leurs employeurs. Le directeur départemental peut déléguer cette compétence aux agents qualifiés placés sous son autorité qu'il désigne à cet effet. La liste des agents chargés de la conciliation ainsi désignés est publiée au recueil des actes administratifs et sur le site internet du ministère chargé de la mer.

CONCILIATION - COMPÉTENCE TERRITORIALE.

Le directeur départemental des territoires et de la mer territorialement compétent pour procéder à la tentative de conciliation est celui soit du domicile du marin, soit du port d'embarquement ou de débarquement du marin. Le marin peut également former sa demande auprès du directeur départemental territorialement compétent pour le port où l'employeur a son principal établissement ou une agence ou, à défaut, pour le port d'immatriculation du navire.

LA PROCÉDURE DE CONCILIATION.

La demande aux fins de conciliation préalable est formée par tout moyen auprès du directeur départemental des territoires et de la mer territorialement compétent. Un accusé de réception est remis ou adressé au demandeur par tout moyen permettant d'établir date certaine. Le demandeur indique les noms, prénoms, professions et adresses des parties, ainsi que l'objet de ses contestations (art. 4). Le demandeur est convoqué par tout moyen. Le défendeur est convoqué par tout moyen permettant d'établir date certaine. Le même jour, une copie de cette convocation lui est adressée par lettre simple. La convocation des parties indique leurs noms, professions et domiciles ; le lieu, le jour et l'heure de la conciliation ; l'objet des contestations du demandeur. Elle invite les parties à se munir de toutes les pièces utiles. Cette convocation, ou un document qui lui est joint, reproduit les dispositions des articles 6 à 11 du présent décret, les articles R. 221-3 et R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire ainsi que l'article L. 5542-48 du code des transports (art. 5). Les parties comparaissent en personne, sauf à se faire représenter en cas de motif légitime (art. 6).

Les parties peuvent se faire assister ou représenter par un marin ou un employeur relevant de l'article L. 5511-1-2° du code des transports ; un délégué d'une organisation syndicale ou un représentant d'une organisation d'employeurs ; le conjoint, le partenaire lié par un pacte civil de solidarité ou le concubin ; un avocat. L'employeur peut également se faire assister ou représenter par un membre de l'entreprise ou de l'établissement. Le représentant, s'il n'est pas avocat, doit justifier d'un pouvoir spécialement établi à cet effet (art. 7).

Conciliation ou procès-verbal de non conciliation.

Le directeur départemental des territoires et de la mer ou l'agent désigné pour la conciliation entend les explications des parties et s'efforce de les concilier. La teneur de l'accord, même partiel, est consignée dans un procès-verbal signé par les parties et le directeur départemental des territoires et de la mer ou l'agent désigné pour la conciliation. En cas d'échec de la tentative de conciliation, un procès-verbal est dressé. Une copie du procès-verbal est remise aux parties. Les mentions obligatoires du procès-verbal, les modalités de délivrance de copies sont fixées par un arrêté du ministre chargé de la mer (art. 8).

Lorsqu'au jour fixé pour la tentative de conciliation, le demandeur ne comparaît pas ou n'est pas représenté, il est dressé un procès-verbal constatant la caducité de la demande de conciliation (art. 9). Lorsqu'au jour fixé pour la tentative de conciliation, le défendeur ne comparaît pas ou n'est pas représenté, le directeur départemental des territoires et de la mer ou l'agent désigné pour la conciliation établit un procès-verbal constatant le défaut de conciliation pour non-comparution et absence de représentation du défendeur. Une copie en est remise au demandeur (art. 10).

En cas de procès-verbal d'échec de la tentative de conciliation ou en cas de procès-verbal de défaut de conciliation, le demandeur peut saisir le tribunal d'instance de tout ou partie de ses contestations par déclaration au greffe du tribunal d'instance compétent désigné à l'article R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire. Outre les mentions prescrites par l'article 58 du code de procédure civile, la déclaration doit contenir, à peine de nullité, un exposé sommaire des motifs de ses contestations. Une copie du procès-verbal de non-conciliation y est jointe. Les pièces que le demandeur souhaite invoquer à l'appui de ses contestations sont jointes à sa déclaration en autant de copies que de personnes dont la convocation est demandée. Le greffier convoque les parties dans les conditions de l'article 844, al.1er du code de procédure civile. Une copie de la déclaration et des pièces jointes est jointe à la convocation (art. 11).

A défaut de conciliation, le demandeur, qui sera en pratique souvent le marin, peut saisir le tribunal d'instance ; il n'est pas obligé de le faire et il existe de nombreux cas d'abstention où le rappel des règles existantes faites par l'autorité maritime, éclaire les faibles chances de succès d'un recours judiciaire. Le principal intérêt d'une conciliation « en famille », sous la tutelle en quelque sorte de l'administration maritime, est le langage commun recherché et souvent retrouvé, ainsi que la compréhension commune du cadre juridique. Il reste place à des conflits d'intérêts, des désaccords d'interprétation. La conciliation est utile qu'elle aboutisse ou non, si les directeurs départementaux ou leurs délégués sont suffisamment formés aux évolutions du droit social maritime. L'attente depuis 2010 de la partie réglementaire maritime du code des transports ne facilite pas l'appréhension de ces évolutions (P. Chaumette, « De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins ne sont pas des salariés comme les autres. Spécificités, banalisation et imbrication des sources », *Neptunus*, E-revue, vol. 21, 2015, www.cdmo.univ-nantes.fr).

La saisine du tribunal nécessite un exposé sommaire des motifs de contestations et une copie du procès-verbal de non-conciliation. La Cour de cassation a récemment rappelé ces exigences anciennes (Cass. soc. 18 février 2014, n° 12-29601 et 12-29622, X..., c/ Sté Coopérative ouvrière de production des lamaners du port de Dunkerque). Comme il existe plusieurs critères de rattachement territorial vers une direction départementale compétente, il existe la même diversité vers la juridiction. Un marin peut-il saisir la direction départ-

tementale du port de son débarquement, puis saisir le tribunal de son domicile ? Le décret du 20 février 2015 ne s'y oppose pas. Tel fut le cas récemment, le marin saisissant l'administrateur des affaires maritimes de Marseille, en lien avec le siège social de l'armement, puis le TI de Quimper en lien avec son domicile, à la suite d'un travail lié à un catamaran immatriculé à Dakar. La cour d'appel de Rennes admet ce déplacement géographique qu'aucun texte n'interdit (CA Rennes 3 octobre 2012, Catamaran Diassanga, IRD c/ M. Sanseo, DMF 2013, n° 747, pp. 425-432). Il n'existe pas de délai minimal ou maximal entre le PV de non-conciliation et la saisine du tribunal d'instance ; la saisine de l'administration est-elle interruptive de prescription ? La Cour de cassation l'avait admis, en analogie avec la procédure prud'homale (art. R. 1452-1 C. Trav.) : l'effet interruptif de la prescription, résultant d'une action en justice, se prolonge jusqu'à ce que le litige trouve sa solution an application de l'article 2244 du code civil. La Cour de cassation a considéré que la tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, exigée par l'article 2 du décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 préalablement à la soumission de tout litige concernant les contrats d'engagement régis par le code du travail maritime, entre les armateurs et les marins, à l'exception des capitaines, au tribunal d'instance, constitue un acte interruptif de prescription (Cass. soc. 23 février 2000, n° 97-45816, X. c/ Port autonome de Rouen – Cass. soc. 24 mars 2004, n° 02-40574, Cie Méridionale de Navigation c/ Paris, DMF 2005, p. 146 et s.). Depuis 2008, le nouvel article 2238 du code civil envisage la suspension de prescription, lorsque « après la survenance d'un litige, les parties conviennent de recourir à la médiation ou à la conciliation » ; il s'agit de l'éventualité d'une conciliation volontaire, et non obligatoire ; il est vraisemblable que la Cour de cassation confirme sa jurisprudence et maintienne son analogie avec la procédure prud'homale (en ce sens, v. Chr. Eoche-Duval, « Réforme de la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs », DMF 2015, n° 768, p. 295 – I. Jarry, « Regard sur le décret du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs », DMF 2015, n° 768, pp. 358-360).

Outre-mer

MAYOTTE.

Les articles 1^{er} à 11 du décret, relatif à la conciliation préalable, ne sont pas applicables à Mayotte. L'article L. 5725-1 du code des

transports n'étend pas à Mayotte les dispositions de l'article L. 5542-48 du même code. Pour l'application à Mayotte de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, imposant la compétence du tribunal d'instance, un renvoi est fait au code du travail applicable à Mayotte. La compétence du tribunal d'instance entrera en vigueur à Mayotte en même temps que l'ensemble de la réforme de l'organisation judiciaire de ce département, au plus tard le 31 décembre 2015 (art. 15).

WALLIS ET FUTUNA.

L'ordonnance du 28 octobre 2010 prévoit, en son article 14, que les marins sont également soumis aux dispositions applicables à Wallis et Futuna du Titre IV du Livre V de la cinquième partie du code des transports. Toutefois, l'article L. 5785-1 du code des transports ne vise pas l'article L. 5542-48 disposant que le différend qui peut s'élever à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire, comme faisant partie des dispositions applicables à Wallis et Futuna. Le TGI des Sables d'Olonne s'est référé à l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire pour retenir la compétence du tribunal d'instance. Les parties n'avaient pas invoqué la compétence du tribunal du travail du territoire (TGI Les Sables d'Olonne, 25 octobre 2013, n° 12/01058, Cibié c/ Club Méditerranée, Charming Venture Ltd, DMF 2014, n° 754, pp. 21-25, « Compétence du tribunal d'instance pour un embarquement sur un navire immatriculé à Wallis et Futuna »). Dans un tel cas la conciliation préalable auprès de l'administration maritime ne s'impose pas.

Entrée en vigueur

Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 entre en vigueur le 1^{er} mars 2015. Toutefois, les litiges individuels en cours entre les marins et leurs employeurs demeurent régis par les dispositions antérieures à l'entrée en vigueur du présent décret (art. 16).

Décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs JORF n° 50 du 28 février 2015, p. 3834

Professeur Patrick CHAUMETTE

Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes

LE CODE ISM, LE CODE ISPS ET LE CRASH DE L'AIRBUS A 320 GERMANWINGS

Ou PAGE du code ISM N°35 - PAGE du code ISPS N°9

Préambule

Lorsque nous avons su que le commandant de bord n'avait pas pu rejoindre le cockpit de son Airbus après être allé aux toilettes, notre première réaction d'officier de la marine marchande, utilisant

les procédures ISM depuis plus de 20 ans, a été de s'étonner : comment est-ce possible alors qu'une procédure d'accès en urgence doit exister ? Depuis le code ISM et le code ISPS (sûreté) une procédure d'accès à la passerelle existe sur nos navires, elle doit exister aussi sur les avions.

Exigences des codes ISM et ISPS

D'une part, le code ISM requiert «des procédures, plans et consignes y compris des listes de contrôles, pour les principales opérations du bord qui concernent la sécurité du personnel et du navire et la protection de l'environnement» (§ 7) et d'autre part, la «compagnie devrait identifier les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord et établir les procédures à suivre pour y faire face».

De l'autre, le code ISPS, identifie la passerelle comme une zone d'accès restreint et détermine les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé.

Enfin dans un code comme dans l'autre, les équipements correspondants aux mesures prises doivent être entretenus, testés régulièrement et les procédures essayées et notamment les procédures d'urgence au cours d'exercices et entraînements. Ces opérations sont contrôlées lors des audits internes et les dysfonctionnements comme l'amélioration des procédures sont corrigés dans un système d'actions correctives ou proactives.

Application pratique

CODE ISM :

Une trentaine de situations d'urgence sont identifiées pour un navire «lambda» (dont une, concernant la soudaine incapacité de l'officier de quart ou du capitaine en manœuvre), qui sont finalement assez facilement gérées. La première par une notification d'urgence du matelot de quart vers le capitaine ou un autre officier. La deuxième par son remplacement par le second capitaine. Les situations d'intrusion, de prise d'otage ou d'attaque de la passerelle sont traitées dans le Plan de sûreté du navire.

CODE ISPS :

Le navire se protège d'une attaque en prenant les mesures de protection prévues dans le plan de sûreté :

- Prévention contre une intrusion de pirates ou de terroristes à bord et notamment à la passerelle en assurant les mesures préconisées par le BMP 4 (best management practices) ou dorénavant, en embarquant des gardes armés.
- Protection des zones à accès restreint par verrouillage des accès et notamment les serrures à digicode pour les secteurs clés : passerelle, machine, locaux équipage, autres locaux sensibles (locaux sécurité, ordinateurs ou air conditionné).
- Une alerte de sûreté spécifique (SSAS ou panic-buttons) est dissimulée en cas de prise de contrôle de la passerelle ou du navire par des malfaiteurs.
- Lorsque c'est possible, l'équipage se réfugie ensuite dans une citadelle avec porte blindée.

- En cas de prise en otage d'un passager ou d'un membre d'équipage, il n'y a pas beaucoup de solutions sauf à stopper le navire et négocier en attendant que les forces armées, informées par le SSAS, interviennent.

En cas de carnage, d'explosion et de naufrage, un VDR, semblable à celui de l'aviation mais à flottabilité automatique celui-ci, permettra de reconstituer l'accident ou la prise de contrôle du navire. Il s'agissait bien de prendre des mesures de prévention en cas d'accident involontaire fortuit et/ou volontaire préparé par des intrus.

A ma connaissance aucun plan de sécurité ou de sûreté n'a, à ce jour, envisagé la prise de contrôle du navire par un membre d'équipage suicidaire. Je pense qu'il est bon que nous nous penchions sur ce problème même si les conditions ne sont pas du tout les mêmes que dans le cas d'un avion commercial on en conviendra.

Comme toute analyse de risque de sécurité ou de sûreté nous allons d'abord identifier les menaces, analyser leurs conséquences, en tirer un niveau de risque et les mesures de réduction de risques possibles pour rester à un niveau tolérable. Ces mesures de réduction de risque seront nécessaires ou souhaitables.

Identification des menaces

On élimine les manipulations volontaires des ballasts pour couler le navire ainsi que la manipulation éventuelle des ouvertures de coque car elles ne sont pas toutes dangereuses ni commandées à distance et trop difficiles à mettre en œuvre par des non-connaisseurs. Il nous reste comme menaces :

- Officier de quart effectuant des manœuvres (changement de route ou de vitesse) pour entrer en collision avec un autre navire.
- Capitaine mettant volontairement le navire en danger en se dirigeant à vitesse excessive vers un haut-fond ou une roche peu immergée.
- Membre d'équipage embarquant volontairement des explosifs à bord avec des idées suicidaires.
- Membre d'équipage s'enfermant dans la passerelle pour conduire le navire vers un accident.

Méthode utilisée pour l'analyse du risque

Méthode SORAM/BS 8800: le zéro risque n'existe pas et le facteur humain ajoute toujours au moins une unité dans le calcul de la probabilité. Pour cette probabilité on tient compte de l'état physique de l'officier : bon 1, moyen 2, pauvre 3, et du côté organisationnel de la sélection ou de la capacité de l'officier de quart : bonne 1, moyenne 2 et mauvaise 3.

Gravité	Mineure	Moyenne	Forte
Probabilité			
Score 3	Pas de changement	Mesures décidées par la compagnie	Mesures recommandées
Score 4	Mesures décidées par la compagnie	Mesures recommandées	Mesures nécessaires
Score > 4	Mesures recommandées	Mesures nécessaires	Mesures nécessaires

1 - Manœuvre de l'officier de quart afin d'entrer en collision avec un autre navire

Probabilité	Score
Conditions physiques de l'accident	2
Organisation du recrutement	2
Facteur humain	1
Total	5

Condition physique : difficulté d'assurer une collision fatale avec succès car l'autre navire devrait tenter de l'éviter. **Score 2.**

Organisation : difficulté de déceler un officier suicidaire. Organisation du suivi psychiatrique inexistant du point de vue professionnel dans les marines marchandes. **Score 2.**

Gravité : elle sera forte lorsqu'il s'agit de la sécurité du navire et de la pollution possible.

Résultat sur SORAM/BS 8800 :

Gravité	Mineure	Moyenne	Forte
Probabilité			
Score > 4			Mesures nécessaires

Des mesures de réduction de risque sont donc nécessaires de par l'objectif de la compagnie de réduire autant que possible le nombre d'accidents (objectif de l'ISM). Quelles peuvent-elles être ?

Mesures de réduction de risques possibles : intervention sur l'état physique de l'officier qui est vérifié tous les ans par un médecin de la marine dans le cadre des conditions définies par la convention STCW. L'état psychologique n'est pas prévu pour le moment. En cas de révélation de tendances suicidaires par le marin lui-même ou après une analyse par le médecin (soupçon), une visite chez un psychiatre devrait être obligatoire et en cas de persistance de tendance suicidaire, le certificat d'aptitude suspendu. Le médecin de la compagnie en est informé. En cas d'application : **score 1.**

Côté organisationnel : un entretien fréquent avec le capitaine d'armement ou avec le capitaine du navire et les observations de ses collègues au cours d'un audit interne par exemple, devraient permettre de déceler des conditions individuelles ou familiales suspectes propices à un geste fatal.

Une mise en «disponibilité» devrait être appliquée et un suivi effectué par le médecin de la compagnie pour prendre des mesures complémentaires si nécessaire et surtout assurer le suivi. **Score 1.**

Ces mesures, mêmes provisoires, diminuent le score physique, le score organisationnel et donc le score total.

Il restera toujours le facteur humain applicable à tous sur le chemin de la décision, ce qui porte le score total à 3 (1+1+1). Le risque devient tolérable.

2 - Capitaine dirigeant le navire et les personnes à bord à trop grande vitesse vers un obstacle sous-marin dangereux risquant de faire couler ou chavirer le navire

Probabilité	Score
Conditions physiques de l'accident	2
Organisation du recrutement	3
Facteur humain	1
Total	6

Condition physique

Un capitaine est en théorie mieux connu de la compagnie que les autres officiers mais reste toujours un homme qui peut cumuler des effets psychiques pouvant le conduire à un suicide avec son navire transporteur de passagers ou de matières dangereuses. **Score 2.**

Conditions organisationnelles

Certains comportements erratiques des capitaines sont souvent plus «acceptés» car on y mélange le charisme et les compétences en manœuvre ou en management des hommes. La probabilité est augmentée d'autant. **Score 3.**

Facteur humain systématique : 1

Résultat :

Nous sommes dans le cas de figure précédent : des mesures de réduction de risques sont nécessaires.

Gravité	Mineure	Moyenne	Forte
Probabilité			
Score > 4			Mesures nécessaires

Mesures de réduction de risques :

Côté physique : le capitaine est un officier se conformant comme les autres à la visite médicale d'aptitude réglementaire. Il ne bénéficie pas plus que les autres de suivi particulier du point de vue psychologique de la part des médecins fonctionnaires de l'administration.

Côté organisationnel : le médecin de l'armement, lorsqu'il y en a, n'assure pas obligatoirement de suivi psychologique particulier, ceci n'étant pas dans les habitudes de la compagnie.

Donc, à l'instar de l'industrie du transport aérien, à part le service de santé des gens de mer, aucune instance nationale ou Européenne n'assure un suivi médical ou psychologique pour les capitaines de navires. Pourtant après les erreurs du capitaine du COSTA CONCORDIA on pourrait quand même penser à quelque chose qui se rapprocherait de l'AESA. Inclure par exemple le suivi psychologique des capitaines de navires par la médecine nationale des gens de mer, peut-être en contact étroit avec l'EMSA. Les conditions de fonctionnement de ce suivi devraient être copiées sur l'aviation et ainsi, pourraient réduire le score de probabilité à 1 pour le côté physique et autant pour le côté organisationnel. Il est entendu que le modérateur devrait être le département médical de la compagnie. NB : ce département médical privé ne pourrait-il pas être partagé par plusieurs compagnies ?

Il restera toujours le facteur humain ce qui porte le score total à 3. Le risque devient ainsi tolérable.

3 - Membre d'équipage embarquant volontairement des explosifs à bord.

Côté physique :

Le plus difficile semble être de se procurer des explosifs ; cependant ce n'est pas impossible. **Score 2**

Probabilité	Score
Conditions physiques de l'accident	2
Organisation du recrutement	3
Facteur humain	1
Total	6

Côté organisationnel : une fois l'explosif acquis, l'introduire à bord est relativement aisé car l'industrie maritime n'a jamais mis en

place un contrôle systématique des bagages comparable à celui du transport aérien, que ce soit pour les véhicules ou pour les bagages à main des piétons. Un système de quota (pourcentage décidé par le préfet) est appliqué en fonction du niveau de sûreté.

Du point de vue sûreté, cette industrie est toujours aussi « près de ses sous » et on n'envisage pas vraiment d'investissement dans nos régions car le risque n'est pas encore apparu...en attendant peut-être une belle explosion dans le port ou à la sortie du port !
Score 3.

Gravité	Mineure	Moyenne	Forte
Probabilité			
Score > 4			Mesures nécessaires

Avec le **facteur humain** habituel à tous les niveaux le score s'élève à 6. Des mesures sont donc nécessaires pour diminuer le risque.

Les mesures de réduction de risques nécessaires vont être importantes car la profession ne connaît pas vraiment le sujet et n'anticipe pas encore cette possibilité d'attentat massif et ciblé.

Mesures de réduction de risques :

Une présence permanente de forces régaliennes style Vigipirate réduirait certainement la vulnérabilité de nos terminaux. Quant aux navires même, si la protection des zones d'accès restreints est facile, l'introduction d'explosifs dans les bagages d'un membre d'équipage est rarement envisagée. Alors qu'il n'existe pas de dérogation pour les équipages des aéronefs, les marins ne voient presque jamais leurs bagages passés au scanner ou même leur propre personne.

Pour réduire le score à 1, seul un passage même aléatoire au scanner à l'embarquement (bagage/personne) et une fouille des véhicules personnels (ferries) peut diminuer le risque. Ces contrôles suivraient évidemment les consignes du représentant local du gouvernement. Score 1.

Certains pays ont mis en place ce système comparable à celui des aéroports : passage systématique des marchandises et véhicules au scanner, tandis que le personnel quel qu'il soit (équipage, livreurs, visiteurs, personnel portuaire, dockers) passe par le «tunnel» scanner/fouille parfois ciblé ou aléatoire.

L'enregistrement et le ciblage sont aussi des bonnes mesures de réduction de risque dans le cadre des plans de sûreté du port et du terminal (enregistrement à l'entrée du port et vérification à l'entrée du terminal).

En ce moment, les logiciels analytiques de reconnaissance des caractères et faciale sont très efficaces tandis que la sûreté est de plus en plus confiée à l'armée (de mer ou de terre) en coopération de plus en plus étroite avec les services des douanes et d'immigration qui sont souvent omniprésents, même lorsque le niveau de sûreté reste peu élevé.

Toutes ces mesures physiques et opérationnelles peuvent ramener le score au plus bas (niveau 3) avec le facteur humain habituel pour assurer un niveau de risque tolérable.

4 - Membre d'équipage s'enfermant dans la passerelle pour conduire le navire vers un accident.

Description du problème :

On se rapproche ici du cas de l'Airbus de Germanwings. Lors de l'application du code ISPS, la passerelle a bien sûr été identifiée comme une zone d'accès restreint (ZAR). La porte intérieure principale fait en général partie d'un cloisonnement incendie A 60, elle est donc déjà renforcée sans pour autant être blindée. Un digicode (à quatre chiffres) a en général été placé sur la commande de la serrure en entrée (simple contact électrique en sortie). Le plus souvent et notamment sur les navires à passagers, il y a au moins une autre porte à digicode à passer avant d'accéder à la porte intérieure de la passerelle.

Il y a également au moins une autre porte à la passerelle pour des raisons de sécurité (évacuation).

Il n'y a pas à ma connaissance de possibilité, depuis l'intérieur, de «bloquer fermée» la porte intérieure de la passerelle.

A la différence d'un cockpit où toutes les commandes d'avion sont concentrées, ce n'est pas toujours le cas sur un navire où la commande des moteurs peut toujours être reprise par le mécanicien en machine. L'utilisation de la puissance propulsive ne peut donc être utilisée par un malfaisant que pendant un court laps de temps. En effet le nombre de membres du personnel intervenant réduira grandement la possibilité de détournement par un seul homme.

Enfin un commando compétent en navigation et en propulsion pourra peut-être détourner le navire de sa destination finale mais en utilisant la prise d'otage, ce qui est une autre histoire du point de vue de la gestion de la menace.

En conclusion

Cette étude nous aura permis de faire le constat suivant :

les menaces liées au comportement erratique d'un officier ou du capitaine ne peuvent être décelées et réduites qu'au niveau de la gestion des ressources humaines (DRH) dans la compagnie. Souvent considéré comme un secteur qui coûte cher et ne rapporte rien, ce département semble enfin s'étoffer partout tandis que l'habitude des équipages multi-ethniques ne doit pas faciliter la gestion de l'ensemble des ressources humaines. La capacité de nuisance des membres d'équipage ou officiers qui «pètent les plombs» n'est surtout pas à négliger et la mise en place d'un suivi psychologique des marins pourrait être appliquée comme pour les pilotes de l'aviation commerciale.

Cdt Bertrand APPERRY

AFCAN AFEXMAR IIMS - 5 avril 2015

Le Sous-comité HTW (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping / Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille) a tenu sa deuxième session du 2 au 6 février 2015, au siège de l'OMI, à Londres. Dans son allocution d'ouverture, le Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Sekemizu, a rappelé l'aspect global pris par le commerce maritime international au cours des vingt dernières années et a insisté sur la place prise par l'OMI et les Conventions qu'elle a fait naître et mises à jour au cours de cette même période.

Tout comme lors de la première session du Sous-comité HTW en février 2014, on comptait de nombreuses délégations gouvernementales et de nombreux observateurs d'organisations intergouvernementales et non-gouvernementales. La délégation française était cette fois-ci composée de l'ensemble du personnel de la représentation permanente, Madame Elizabeth Barsac, ambassadrice et représentante permanente auprès de l'OMI, Messieurs François-Xavier Rubens de Cervens et Amaury Meulenaere, représentants permanents adjoints, de Madame Olga Lefevre-Pestel, adjointe au sous-directeur des gens de mer (GM3), de Monsieur Stéphane Garziano, chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes (GM3) et de moi-même, membre de l'AFCAN. Cette composition a permis de suivre les travaux de la plénière et des Groupes de travail.

L'ordre du jour du Sous-comité était le suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Validation des cours-types de formation
4. Rapports sur les pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude
5. Directives révisées pour l'élaboration, la mise à jour et la validation des cours-types
6. Directives pour l'application des amendements de Manille de 2010
7. Mesures de suivi des résolutions 6 et 7 de la conférence STCW-F
8. Rôle de l'élément humain
9. Recueil de règles obligatoire pour les navires exploités dans les eaux polaires
10. Révision de la formation en matière de sécurité propre aux navires à passagers qui est prévue dans la Convention STCW
11. Formation aux méthodes de travail à chaud à bord des transporteurs de brut
12. Première ébauche de l'examen détaillé du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)
13. Plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation
14. Directives à l'intention des propriétaires de navires et des gens de mer pour l'application des instruments pertinents de l'OMI dans le contexte du transport par mer de marchandises dangereuses en colis

15. Instrument non-obligatoire sur les règles applicables aux navires non soumis aux conventions
16. Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du HTW 3
17. Élection du président et du vice-président pour 2016
18. Divers
19. Rapport au Comité de la sécurité maritime

Cet ordre du jour donne une idée des travaux que peut entreprendre ce Sous-comité. Comme il arrive souvent, certains des points n'ont pas fait l'objet de soumission et de ce fait, n'ont fait l'objet d'examen.

Ainsi qu'il l'avait fait l'an passé, le président du Sous-comité, Monsieur Bradley Grove (Australie), a montré beaucoup d'habileté et d'autorité dans la gestion de cette session. Il a, en particulier durant les deux premiers jours, permis aux délégations de débattre longuement en plénière des sujets les plus prégnants, les sujets ou les clivages entre délégations étaient les plus sensibles. Ce fut là une initiative fort adroite car, si d'un côté, on pouvait, dans un premier temps, avoir l'impression que la session marquait le pas, d'un autre côté, ces interventions ont permis d'orienter de façons pertinentes les travaux des Groupes de travail.

Quelques mots sur trois des sujets les plus sensibles

Les cours-types de formation (Point 5).

C'est là un sujet qui divise les délégations. En effet, une majorité de délégations estime que ces cours sont des éléments importants dans la mise en œuvre des dispositions des conventions et considère qu'une convention ne devrait pas entrer en vigueur sans les cours-types associés. Une minorité non négligeable (si j'ai bien compté) estime, par contre qu'on attache beaucoup trop d'importance à ces cours-types et que cela occulte les prescriptions des conventions qui demeurent le cœur du sujet. Autres problèmes à propos de ces cours-types : leur nombre, leur âge et leurs traductions dans les langues de travail de l'OMI autres que l'anglais, l'espagnol et le français (On compte actuellement 72 cours-types dont 47 n'ont pas été mis à jour depuis 5 ans et plus). Dernier problème, une approche uniforme pour l'élaboration, la mise à jour et la validation de ces cours-types. Les Etats-Unis, notamment, ont réagi ces derniers temps contre sinon un laisser aller, du moins une dispersion qui a inévitablement vu le jour en ce domaine.

La formation des officiers et des membres d'équipage servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires (Point 9).

Le Sous-comité a discuté de propositions des Etats-Unis et de la Chine, elles mêmes basées sur les prescriptions provisoirement élaborées lors de la première session du Sous-comité. Parmi les avis les plus souvent émis en plénière, on notait les suivants, parfois contradictoires :

- Éviter la redondance des prescriptions relatives à la formation énoncées dans le chapitre II du Code ISM et dans le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires,
- Les prescriptions proposées pour service en mer concernent uniquement les eaux polaires,
- Extension du service en mer permettant aux marins d'acquérir les qualifications requises à d'autres eaux que les eaux polaires,
- Souplesse en ce qui concerne le service en mer requis, veiller à ne pas manquer de gens de mer qualifiés pouvant naviguer à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires,
- Prise en compte de l'expérience dans les eaux couvertes de glace pour la qualification sinon il y aurait peu de navires à bord desquels il serait possible d'acquérir les qualifications requises,
- Pas d'élaboration de cours-types distincts pour les eaux arctiques et les eaux antarctiques
- Délivrance d'une attestation de service en mer plutôt que d'un certificat d'aptitude (alourdissement de charge administrative).

De longs mais constructifs échanges en plénière ont permis néanmoins d'orienter et de cadrer les travaux du Groupe de travail auquel ce sujet allait être confié.

La révision de la formation en matière de sécurité pour les navires à passagers (Point 10).

Sujet où d'importants clivages subsistent. Une proposition des Etats-Unis n'avait pas été discutée par manque de temps lors de la dernière session mais un Groupe de travail par correspondance sous la coordination précisément des Etats-Unis (Groupe de travail auquel j'ai participé) en a exhaustivement discuté entre les deux sessions. Si un accord avait été trouvé sur nombre de points, le désaccord subsistait sur les points suivant :

- Le champ d'application des propositions d'amendements,
- Système de formation à deux ou à trois niveaux,
- Formation/familiarisation applicable à effectuer avant le premier embarquement, avant d'être affecté à des tâches à bord ou avant d'être affecté à des tâches liées aux situations d'urgence conformément au rôle d'appel,
- Détail des compétences à associer à chaque type de formation,
- Parties de la formation dispensables à bord du navire.

A ce sujet encore, une longue discussion en plénière a permis d'arrêter quelques principes à l'usage du Groupe de travail :

- La formation de familiarisation du personnel des navires à passagers ne devrait pas faire l'objet d'un cours séparé mais être incorporée par les compagnies dans le cadre de la formation de familiarisation requise en vertu de la règle VI/1 de la Convention STCW et devrait s'appliquer à tous,
- Trois niveaux de formation,
- Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel désignés pour aider les passagers dans des situations d'urgence devraient suivre le niveau de base de la formation de bord spécifique au navire avant que de telles tâches ne leur soient assignées et qu'ils ne soient désignés sur le rôle d'appel,
- La formation avancée devrait consister en une formation approuvée à terre pour les capitaines, les officiers et le personnel ayant des fonctions de direction, de commandement et de contrôle en cas de situation d'urgence,

- Il est nécessaire de préciser ce que l'on entendait par des instructions par opposition à la formation et à l'applicabilité des prescriptions en matière de formation, en particulier en ce qui concernait les personnes servant/engagées à bord qui avaient peut-être un rôle limité, ou auxquelles aucun rôle n'était assigné, en cas de situation d'urgence,
- Il faudrait procéder à l'évaluation des tâches assignées en cas de situation d'urgence à bord des navires et de la compétence requise si l'on voulait déterminer avec certitude le niveau de formation,
- Il faudrait éviter tout double emploi avec la formation de base actuelle et autres formations spécifiques.

Après ces discussions en plénière, le Sous-comité a suivi les propositions premières du président quant à l'établissement de deux Groupes de rédaction (DG) et de trois Groupes de travail (WG).

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

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

Il a proposé la constitution d'un Groupe de travail par correspondance chargé d'établir le texte définitif du cours-type relatif à la formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques sous la coordination des États-Unis.

Ces cours ont été ensuite validés par le Sous-comité qui a également adopté la dernière proposition.

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

- Le cours-type révisé sur l'anglais maritime,
- Le cours-type révisé sur le simulateur de la salle des machines.

S'il a modifié le premier cours-type, le Groupe a rejeté le second et a établi une note d'orientation à l'intention des rédacteurs, pour les aider à réviser le cours-type sur le simulateur de la salle des machines et à en proposer une version révisée lors de la prochaine session (C'est là une initiative qui illustre bien ce sujet délicat qu'est la rédaction d'un cours-type).

Ces options ont été ensuite validées par le Sous-comité.

Le premier Groupe de travail (WG 1) a traité des questions suivantes :

- Etablissement du projet de texte des Directives révisées pour l'élaboration, la mise à jour et la validation des cours-types,
- Examen de la liste des cours-types de l'OMI et identification des cours-types à réviser et à mettre à jour en priorité,
- Elaboration d'un avis au sujet d'un processus d'examen périodique des cours-types dépassés,
- Elaboration d'un projet d'amendements au chapitre V de la Convention et du Code STCW, y compris les dispositions transitoires concernant les prescriptions relatives à la for-

mation des officiers et des membres d'équipage servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

A l'issue de ses travaux, ce Groupe de travail a établi un projet de Directives révisées pour l'élaboration, la mise à jour et la validation des cours-types qui a été validé par le Sous-comité. Il s'agit d'un document à la fois très précis et très détaillé, basé sur une proposition des Etats-Unis. Un document si précis et si détaillé qu'il risque fort, s'il m'est permis d'avancer un avis personnel, de se révéler être une « usine à gaz », comme on dit familièrement.

En ce qui concerne les amendements à la Convention et au Code STCW propres à la formation des officiers et des membres d'équipage servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires, le Groupe a fait les propositions détaillées ci-dessous, propositions qui ont été validées par le Sous-comité :

- Ajout d'une règle V/4 (*Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines et des officiers pont des navires exploités dans les eaux polaires*) à la Convention STCW et d'une section A-V/4 (*Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines et officiers pont des navires exploités dans les eaux polaires*) au Code STCW.
- Deux certificats sont créés :
 - o Le certificat de formation de base aux opérations dans les eaux polaires, à l'intention des capitaines, seconds et officiers chargés du quart à la passerelle,
 - o Le certificat de formation avancée aux opérations dans les eaux polaires, certificat que devront détenir les capitaines et seconds.

A ces deux certificats correspondent deux formations, la formation de base et la formation avancée. Les candidats à l'obtention du certificat de formation avancée doivent avoir suivi la formation de base, avoir accompli un service en mer approuvé (ou un service en mer approuvé équivalent) de deux mois dans des fonctions précises, avant de suivre la formation avancée.

Des dispositions transitoires sont prévues jusqu'à deux ans après l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles V/4 et section A-V/4 : les officiers qui auront accompli 3 mois de service en mer au cours des 5 dernières années ou suivi une des formations ci-dessus mentionnée pourront se voir délivrer le certificat pertinent.

De quel service en mer s'agit-il ? Il s'agit du service dans les eaux polaires. La possible prise en compte de « tout autre service en mer approuvé équivalent » a été introduite à la suite de nombreux échanges et malgré la ferme opposition de la Fédération de Russie qui tenait à ce que le seul service en mer effectué dans les eaux polaires soit la règle.

Des dispositions ajoutées à la règle I/11 de la Convention STCW et à la section A-I/11 (Revalidation des titres) du Code STCW prévoient que ces deux nouveaux certificats feront l'objet d'une revalidation à un intervalle ne dépassant pas 5 ans et précisent les conditions permettant la revalidation :

- Soit avoir accompli un service en mer de 2 mois au cours des 5 dernières années,
- Soit avoir exercé des fonctions considérées comme équivalentes au service en mer,
- Soit avoir passé avec succès un test approuvé,
- Soit avoir suivi avec succès un ou des cours de formation approuvés.

Quid du calendrier ?

Le Code polaire entre en vigueur le 1 janvier 2017. Il serait, bien sûr, souhaitable que les dispositions relatives à la formation décrites ci-dessus entrent en vigueur à cette même date.

Ce ne sera malheureusement pas le cas, le mécanisme d'amendement de la Convention STCW ne permettant l'entrée en vigueur des nouvelles règles et sections que le 1 janvier 2018.

Comme cela a déjà été fait à plusieurs occasions, l'OMI invitera les Parties à la Convention STCW à mettre en œuvre volontairement ces dispositions au plus tôt et dès le 1 janvier 2017, si possible.

Le deuxième Groupe de Travail (WG 2) était lui chargé des questions suivantes :

- Elaboration des recommandations en vue de la mise au point d'un module spécifique du GISIS qui permettrait aux Parties à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, de s'acquitter des obligations leur incombant en matière de notification et de communication de renseignements,
- Elaboration d'un projet d'amendements à la Convention et au Code STCW concernant les prescriptions révisées relatives à la formation propre aux navires à passagers,
- Examiner le projet de circulaire MSC intitulée « ECDIS – Guide de bonnes pratiques », et en particulier les dispositions relatives à la formation aux ECDIS et à l'utilisation de simulateurs, en vue de son approbation ultérieure par le MSC

Si les premier et troisième points n'ont guère posé de problèmes, il n'en a pas été de même du deuxième point, la formation pour les navires à passagers. Comme les conclusions du Groupe de travail par correspondance le laissait prévoir et malgré les discussions en plénière, d'importants clivages demeuraient, situation qui ne permettait bien sûr pas d'en terminer avec de sujet à cette session. L'ultime point d'accord était... la prolongation de la discussion à la prochaine session. Des voix se sont élevées pour demander la reconduction du Groupe de travail par correspondance. Cette proposition n'a pas été retenue. En effet, le Groupe qui a œuvré entre les première et deuxième sessions a fait un travail considérable, le coordinateur a très bien récapitulé les points d'accord et les points de désaccord. La solution ne peut désormais venir que de discussions « face à face » et d'éventuelles propositions des gouvernements à la prochaine session : c'est cette option qui a été adoptée. Les gouvernements sont invités à élaborer de nouvelles propositions et à les soumettre en temps utile à la prochaine session.

Comme l'an passé, j'ai participé à ce Groupe de travail.

Le troisième Groupe de travail avait le mandat suivant :

- Examen, avant approbation, du projet de circulaire de la série MSC-MEPC.4 intitulé « Directives sur l'application du Code ISM à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port », en tenant compte des avis exprimés par l'IACS, selon lesquels d'autres définitions étaient nécessaires, et faire part de ses observations, pour approbation ultérieure par le MSC et le MEPC,
- Examiner et donner un avis sur une éventuelle révision des Directives sur la fatigue, propositions de l'Australie et du Royaume-Uni,
- Elaboration d'un projet de Directives pour l'application des instruments de l'OMI dans le cadre du transport par

mer de marchandises dangereuses en colis (proposition australienne) pour examen par le Sous-comité, transmission au CCC 2 (Carriage of Cargoes and Containers, 2ème session), pour observations et approbation ultérieure par le MSC,

- Examen du projet de circulaire MSC concernant les Directives à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port sur la certification des heures de repos des gens de mer fondées sur la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, et les exigences de l'État du pavillon en matière d'effectifs pour approbation par le MSC.

Les Directives relatives au Code ISM ont été assouplies et le Sous-comité a décidé d'inviter le MSC à les renvoyer au Sous-comité III (Implementation of IMO Instruments).

En ce qui concerne le transport par mer de marchandises dangereuses en colis, un projet de Directive a été établi et sera transmis au Sous-comité CC2 pour rédaction définitive.

Aucune avancée n'a pu être faite à propos de la certification des heures de repos des gens de mer. Le Groupe de travail a relevé de nombreuses incohérences et imprécisions dans le projet et a estimé souhaitable que les Directives soient limitées au cadre de la Convention STCW.

Par contre, le Groupe a estimé qu'il était possible d'engager la révision de la circulaire MSC/Circ.1014 (Directives sur la fatigue) et que ce travail pouvait être fait durant les deux pro-

chaines sessions, en 2016 et 2017. L'approche de la révision sera fondée sur les risques, elle tiendra compte de tous les acteurs et aboutira à l'établissement d'outils pratiques pour la gestion de la fatigue. Un point de désaccord est néanmoins apparu, point qui risque fort sinon d'entraver, du moins de ralentir les travaux à venir : la question des effectifs. Doit-elle ou ne doit-elle pas faire partie des travaux sur la fatigue ? Les effectifs ? Pierre de touche, s'il en est !

L'Australie et les parties intéressées par ce sujet établiront durant l'intersession un document qui servira de base à la discussion au HTW 3.

A propos de la fatigue, le «Nautical Institute» a fait savoir qu'il comptait publier en octobre 2015 une étude sur la fatigue des marins, étude faite sur des bases adoptées dans domaine de l'aviation civile. Il s'agira d'un livre intitulé « Human Performances and Limitations ». Un document, basé sur cette étude, serait ensuite transmis au HTW 3.

Monsieur Bradley Grove a été réélu président et Madame Mayté Medina (Etats-Unis) a été réélue vice-présidente du Sous-comité HTW pour 2016.

La date de la prochaine session (HTW 3) du Sous-comité a été provisoirement fixée du 1 au 5 février 2016.

Jean-François FAUDUET

Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française à l'OMI.

O.M.I. : COMPTE-RENDU du SOUS-COMITÉ NCSR 2

du 9 AU 13 MARS 2015, À LONDRES, PRÉSIDÉ PAR M.C. SALGADO (Chili)

Le Sous-comité NCSR 2 (Navigation, Communication, Search and Rescue) est le résultat de la fusion de deux Sous-comités : «NAV» (Sous-comité de la sécurité de la navigation) et «COMSAR» (Sous-comité des radiocommunications et du sauvetage). Le Sous-comité a rassemblé 400 personnes représentant les délégations de 82 États membres ainsi que 120 observateurs des Organisations intergouvernementales et non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

Généralités

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

Les Etats membres étaient en général représentés par des délégations de un à cinq membres, à l'exception du Brésil (15), du Danemark (9), de l'Allemagne (12), de la Grèce (14), du Japon (18), de la Norvège (16), de la République de Corée (18), de la Fédération de Russie (9), du Royaume-Uni (20) et des Etats-Unis (21).



ALLOCUTION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Dans son allocution traditionnelle le Secrétaire général de l'OMI a rappelé la situation tragique de l'immigration clandestine en Méditerranée.

En 2014 en Méditerranée, 200 000 personnes ont été sauvées dans des opérations qui ont impliqué des navires et aéronefs de sauvetage, mais également plus de 650 navires marchands qui se sont dérottés pour porter assistance aux migrants naufragés. Malheureusement plus de 3000 personnes ont péri lors de ces naufrages.

Les passages sont organisés par des trafiquants qui, moyennant de grosses sommes d'argent, mettent en péril la vie de milliers de personnes. Dernièrement, ces criminels ont utilisés de vieux cargos en fin de vie et sans équipage (navires fantômes) et les ont abandonnés à quelques milles au large, en route vers la côte (Blue Sky M). Dans un cas récent impliquant 700 personnes, des migrants ont rapporté avoir payé 5000 dollars chacun pour un voyage entre la Turquie et l'Italie. Compte tenu de la croissance du nombre d'émigrants de 2013 à 2014, cette année nous devons compter sur près d'un demi-million d'émigrants devant être secourus en mer, un énorme défi pour la communauté des transports maritimes.

La Marine et la Garde côtière italiennes ont déployé d'importantes opérations de sauvetage sur les côtes d'Afrique du Nord et de la Méditerranée orientale, mais ces opérations ont pris fin l'année dernière. Les navires de commerce devront alors faire face au sauvetage d'un plus nombre d'émigrants. Déjà l'année dernière ils ont secouru 40 000 émigrants. Comment se sortir de cette situation, les navires marchands ne sont pas conçus pour secourir une telle masse d'émigrants.

Le Secrétaire général de l'OMI a soulevé la question l'automne dernier auprès du Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon, et a insisté sur la nécessité des efforts concertés des agences des Nations unies.

Les 4 et 5 mars, à son initiative, l'OMI a invité les autres organisations internationales concernées par le problème du sauvetage des migrants en mer à une réunion inter-agences de haut niveau: Office des Nations unies contre la drogue et le crime, Organisation internationale du Travail, Haut-Commissariat des Nations unies pour les migrations, Programme des Nations unies pour le développement, Division des Nations unies pour les Affaires océaniques et le Droit de la mer et Haut-Commissariat aux Droits de l'homme. Lors de cette réunion, le Secrétaire général a souligné l'importance d'agir contre les trafiquants afin de prévenir et de diminuer le nombre de passagers illégaux, irréguliers et en situation dangereuse, transportés par les trafiquants.

A son instigation, les Agences des Nations unies ont mis en place un nouveau mécanisme qui complétera et apportera sa contribution au « Global Migration Group » des Nations unies.

Ce nouveau mécanisme, axé sur la surveillance des flux migratoires, aura pour but de créer une banque de données des trafiquants, avec l'aide de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime – de répertorier les accidents de l'émigration en mer – et diffuser parmi les populations d'émigrants des informations sur les dangers et les risques des traversées en mer sur des navires de fortune.

Nous devons renforcer les dispositifs de sauvetage en mer. Les Etats-Unis ne peuvent cependant à eux seuls résoudre le problème, ils doivent compter sur la volonté d'agir des gouvernements.

Pour les problèmes auxquels nous sommes confrontés en Méditerranée, l'OMI pourrait organiser un forum pour les gou-

vernements, les agences des Nations unies et la communauté du transport maritime afin de s'attaquer au phénomène de sauvetage en masse des émigrants en Méditerranée. Le Secrétaire général rendra compte des résultats aux Etats membres de l'OMI en vue de réfléchir à ce qui peut être fait par l'OMI, et en particulier à ce qui est de la responsabilité de cette Organisation, comme l'élaboration d'instructions et de directives pour l'industrie du transport maritime traitant des opérations de sauvetage en masse par les navires de commerce, de la définition de personnes en détresse, du coût pour le transport maritime etc...

Il a déclaré avoir l'intention de préparer un document d'information sur les résultats de la réunion Inter-Agences pour le Comité juridique en avril, au Comité de la sécurité maritime et au Conseil en juin, de façon à ce que ces conclusions puissent être partagées par la plus large communauté des Etats membres de l'OMI et qu'une action puisse être menée par cette Organisation pour contribuer aux efforts de la communauté internationale du transport maritime afin de relever l'un des plus grands défis du monde en ce 21ème siècle, la présence de millions d'émigrants.

Malte et l'Italie ont tenu à manifester leur soutien à l'initiative du Secrétaire général, affirmant qu'il ne faut pas laisser perdurer la situation actuelle. «Les services de sauvetage ne suffisent plus et coûtent extrêmement cher aux pays sollicités. Merci aux équipages qui ont porté secours dans des situations souvent périlleuses. Il est temps de faire quelque chose au niveau de l'OMI, organisation compétente en ce qui concerne le sauvetage en mer.»

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Après examen des documents soumis à la présente session et compte tenu des décisions du MSC 94, trois groupes de travail et un groupe de rédaction ont été constitués :

1. Groupe de travail sur la navigation,
2. Groupe de travail sur les communications,
3. Groupe de travail sur la recherche et le sauvetage,
4. Groupe de rédaction sur le LRIT

Les différents points de l'ordre du jour sont développés ci-dessous, en insistant particulièrement sur ceux qui intéressent l'AFCAN.

1. Mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

Nouvelles mesures d'organisation du trafic maritime pour protéger la mer de Corail en Australie :

Deux routes à double sens de circulation, dans le passage de Diamond et à l'ouest du récif Holmes, ainsi que l'établissement d'une zone à éviter entre ces deux routes, ont été approuvées. Elles constitueront d'importantes mesures de protection associées à l'extension envisagée de la zone particulièrement vulnérable (PSSA) des récifs de la Grande Barrière et du détroit de Torrès dans la mer de Corail. L'Australie soumettra au MEPC 68 (mai 2015) une proposition visant à élargir l'actuelle PSSA des récifs de la Grande Barrière et du détroit de Torrès.

Nouvelles zones à éviter en Alaska :

L'établissement de cinq zones à éviter dans la région des îles Aléoutiennes de l'Alaska a été approuvé. Le respect de ces zones à éviter serait recommandé aux navires qui effectuent,

dans la mer de Béring et l'océan Pacifique Nord, des voyages transocéaniques à proximité de ces îles. La plupart des zones à éviter ne s'étendent pas au-delà de 50 milles marins du littoral des îles, distance permettant de disposer de délais suffisants pour effectuer des réparations ou se porter au secours d'un navire en train de sombrer avant qu'il ne s'échoue et n'endommage cette région des îles Aléoutiennes qui comprend des habitats et une faune unique au monde.

Modèles de documents à utiliser pour les propositions concernant et les systèmes de comptes rendus de navires :

Ces documents, établis par le Secrétariat, ont été examinés par le groupe de travail sur la navigation et approuvés dans leur ensemble par le Sous-comité.

2. Plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation

Le Sous-comité a rappelé que le NCSR 1 avait constitué un groupe de travail par correspondance sur l'harmonisation des directives relatives à l'e-navigation afin de fusionner en un texte unique et harmonisé le projet de directives pour la conception axée sur la personne pour les systèmes d'e-navigation, le projet de directives sur la mise à l'essai, l'évaluation et l'appréciation de la convivialité des systèmes d'e-navigation et le projet de directives sur l'assurance de la qualité des logiciels d'e-navigation.

En séance plénière, un certain nombre de délégations se sont exprimées globalement en faveur de l'avant-projet de directives dont le texte devait être mis au point à la présente session et ont recommandé de conserver l'expression « e-navigation » dans le titre et dans le texte des directives. D'autres délégations ont estimé que certains aspects du projet de directives n'étaient pas suffisamment clairs et devaient être examinés par le Sous-comité HTW.

Le Sous-comité a souscrit à un projet de circulaire qui sera soumis au Comité MSC sur les directives relatives à l'assurance de la qualité des logiciels et à la conception axée sur la personne dans le cadre de l'e-navigation. Il a partagé l'opinion de la Norvège demandant de transmettre les directives au Sous-comité HTW pour que ce dernier en examine les aspects liés à l'élément humain.

Ces directives favorisent une approche rigoureuse et structurée pour l'élaboration et la gestion de l'e-navigation, en mettant un accent particulier sur l'assurance de la qualité des logiciels et la conception axée sur la personne, qui comprend la mise à l'essai de la convivialité. Elles sont destinées à toutes les parties prenantes participant à la conception et à la mise au point de systèmes d'e-navigation.

E-navigation : Collecte, intégration, échange, présentation et analyse harmonisées de renseignements maritimes à bord et à terre par voie électronique en vue d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, et d'assurer la sécurité et la sûreté en mer, ainsi que la protection du milieu marin.

Conception axée sur la personne : Approche de la conception et de la mise au point de systèmes qui visent à rendre les systèmes interactifs plus conviviaux en mettant l'accent sur l'utilisation du système et en appliquant les connaissances et les techniques en matière de facteurs humains, d'ergonomie et de convivialité.

Le Sous-comité a pris note des renseignements présentés par la République de Corée dont les documents concernaient :

- les résultats d'une étude visant à renforcer l'efficacité de la logistique maritime à l'aide de la technologie des communications numériques en onde métriques et décrivant la méthode utilisée à cet effet ;
- les résultats d'une étude sur un système de prévention des abordages et d'alarme dédié au marin ;
- des réflexions sur les besoins de l'utilisateur basés sur l'étude relative au développement du S-Mode

Dans ce dernier document, la République de Corée a publié les résultats d'une enquête réalisée auprès des navigants sur l'exploitation du S-Mode.

Rappelons que la Fédération Internationale des Associations des Capitaines de Navires (IFSMA) avait en 2008 donné une description du mode d'exploitation standardisée du S-Mode. Celui-ci consiste en la standardisation des écrans de navigation des fonctionnalités de l'interface. Son objectif est d'améliorer la sécurité de la navigation en offrant aux chefs de quart une meilleure connaissance de la situation surface grâce à un écran convivial. Le S-Mode est une des tâches relevant de la solution 1 (design de passerelle harmonisée, améliorée et conviviale) du plan d'intégration stratégique de l'e-navigation (SIP) qui a été adopté par le MSC en 2014.

Les résultats de l'étude faite auprès de capitaines et officiers pont montrent que :

1. La quasi-totalité des officiers interrogés souhaitent la mise en œuvre du S-Mode pour les équipements de navigation ;
2. Les raisons de cet accord sont pour eux l'utilité du S-Mode pour la sécurité de la navigation accompagnée de la suppression des inconvénients créés par le déploiement d'écrans de navigation avec différents menus et fonctions suivant les fabricants ;
3. Les sous-composants à standardiser sont respectivement : l'écran de navigation, l'écran de menu et l'interface.

Ces documents montrent que la Corée du Sud continue à s'impliquer fortement dans la « e-navigation ».

3. Travaux du groupe de travail modernisation du Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM)

Le document présenté par les Etats-Unis concerne la modernisation du SMDSM et la modification des chapitres III et IV de la Solas suite à l'arrivée prochaine de nouveaux fournisseurs de services SMDSM satellitaires.

Nouvelles définitions des zones A3 et A4 :

- Zone A3 : zone couverte par un fournisseur de service satellitaire du SMDSM. L'Australie propose d'abandonner la fonctionnalité de procéder aux communications de détresse par IDBE (Télégraphie à impression directe à bande étroite) en HF suite à une alerte de détresse.

L'alerte initiale de détresse sera transmise soit par la SES Inmarsat, par l'EPIRB (Emergency Position Indicating Radio-beacon) ou ASN (Appel Sélectif Numérique) en HF. Il est donc proposé de conserver en HF uniquement la phonie pour les communications de détresse, celles-ci pouvant être effectuées en IDBE sur Inmarsat C, ou en phonie sur Inmarsat B.

- Zone A4 : la zone A4 est maintenant une zone dans laquelle l'option HF s'applique au navire. Il n'est néanmoins pas question de supprimer l'IDBE en zone océanique A4, ni de supprimer l'IDBE pour la diffusion des RSM (Renseignements sur la Sécurité Maritime).

Les systèmes de communication devront pouvoir opérer entre eux :

- Interopérabilité entre tous les opérateurs afin de permettre le relai des alertes de détresse depuis la terre vers l'ensemble des navires. Cela doit être transparent et sans coûts supplémentaires pour les CROSS et les MRCC (Maritime Rescue Coordination Center).
- De même pour la diffusion des RSM par les Etats côtiers. Cela devra pouvoir se faire de manière transparente au niveau de tous les opérateurs et sans coûts supplémentaires. (A noter que la France et l'Espagne ont fait remarquer que la multiplication des opérateurs satellitaires pour le SMDSM présente un risque d'incompatibilité et la multiplication des coûts pour la diffusion des RSM par les stations côtières et par les navires).

Engins de sauvetage radioélectriques :

Prise en compte des nouveaux systèmes de détection d'homme à la mer (MOB : Man Over Board), tout en veillant à respecter l'intégrité du SMDSM.

Rôle de la MF/HF :

La demande de services MF/HF demeure élevée, il est nécessaire de conserver un bon fonctionnement du réseau HF mondial. Le réseau HF reste toujours le seul backup en cas de détérioration des communications satellites par des éruptions solaires. La navigation en zone A4 d'une part et le code polaire d'autre part exigent la présence à bord de matériel HF. Veille sur le canal 16 :

La veille permanente sur ce canal demeure obligatoire.

Navires non-Solas :

Le GMDSM couvre les navires Solas et non-Solas, ceux-ci représentant la grosse majorité des interventions SAR et des alertes SMDSM.

4. Autres travaux

Mise à jour du système LRIT (Long-range identification and tracking)

Le groupe de rédaction a élaboré un projet de résolution MSC contenant un projet d'amendements relatifs aux normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, et la version définitive d'un projet d'amendements aux circulaires MSC concernant la documentation technique LRIT.

Modifications du manuel IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue)

Ces révisions du manuel IAMSAR, volumes I, II et III, après approbation par le Comité MSC, devraient être insérées dans l'édition 2016.

Elles portent notamment sur la formation commune des coordinateurs sur zone (On Scene Coordinator OCS) et des coordinateurs d'aéronefs (Aircraft Coordinator ACO)

- sur les zones d'intervention SAR
- sur les services d'avitaillement en carburant aux fins des opérations SAR
- ainsi que sur l'utilisation des réseaux sociaux.

Rapport de l'OHI sur le suivi des questions concernant les ECDIS.

L'OHI constate une amélioration continue de la mise à jour du logiciel des ECDIS. S'agissant de la révision de la norme CEI 61174 (Matériel et systèmes de navigation et de radiocommunications maritimes

- Systèmes de visualisation d'ECDIS

- Exigences d'exploitation et de fonctionnement

- Méthodes d'essai et résultats d'essai exigibles), la question d'une période de transition d'un an pour l'application de cette nouvelle norme n'a pas été abordée en séance plénière. Cette future norme sera donc applicable le jour de sa publication, avec un caractère obligatoire pour la certification européenne MED des ECDIS.

A noter que le Secrétariat de l'OHI a signalé récemment que certaines autorités portuaires pourraient exiger l'emport de cartes papier en sus de la série adéquate d'ENC, même si le navire utilisait régulièrement l'ECDIS conformément aux prescriptions de la Solas.

5. Divers

Coup de projecteur sur «Port Revel».

Le mardi 10 mars, le directeur du centre de formation à la manœuvre des navires de commerce de PORT REVEL, M. Arthur de GRAAUW, est venu au siège de l'OMI présenter le centre et son activité. Son message, relayé par Frédéric Moncany de Saint-Aignan, encore président de la Fédération des pilotes maritimes à cette date, soulignait les vertus péda-



gogiques de la formation sur maquette, qui, en complément de la formation embarquée ou de la formation sur simulateur, permet d'appréhender les situations dangereuses ou délicates avec un ressenti physique des éléments.

Au-delà du bénéfice de ces formations en matière de sécurité de la navigation, M. de Graauw a également évoqué l'intérêt des manœuvres sur modèles réduits dans l'amélioration de la consommation énergétique des navires lors des phases de manœuvre.

La troisième session du NCSR est prévue avoir lieu du 29 février au 4 mars 2016.

Conformément au Règlement intérieur du Comité de la sécurité maritime, le Sous-comité a élu à l'unanimité M. R. Lake-man (Pays-Bas) Président, et M. N. Clifford (Nouvelle-Zélande) Vice-président pour 2016.

*René TYL, Membre de l'AFCAN
Conseiller de la délégation française à l'OMI.*

A propos de GÉNÉRATION MARITIME NOUVELLE

La difficile digestion de l'éducation maritime par le monstre ventripotent dit Éducation nationale pose le problème immédiat de la chaîne des générations.

Car pour recruter (si on le désire évidemment), il faut d'abord des candidats mais aussi des recruteurs...

De nombreuses journées sont consacrées avec de l'argent public à l'ouverture des jeunes vers les activités professionnelles. Le maritime y est-il visible ? (pas seulement à Paimpol, Ciboure, ou Auray mais aussi à Nancy ou Sarcelles).

Je me souviens d'une journée organisée dans un lycée côtier alors que j'étais en fin d'activité et plein de zèle encore. On n'avait pas su où me classer, alors j'étais dans une salle, avec gendarmerie, police, armées, qui n'avaient pas manqué d'envoyer leurs services spécialisés, retranchés derrière des piles de brochures...

Quant à moi, avec pour seul viatique, celui habituel du marin dit-on (sa p. et son couteau) et une photocopie d'un schéma que publiait alors l'enseignement maritime, je me suis senti à la fois très seul et bien léger...

J'eus la satisfaction d'en intéresser au moins un qui resta suffisamment longtemps pour engager le dialogue. Cette longue diversion pour montrer combien un certain bénévolat éduqué et compétent est nécessaire à défaut d'autre chose. Cluster, associations et enseignants doivent y réfléchir et bâtir quelque chose ensemble sur le sujet.

Activité commerciale invisible dans l'Éducation nationale mais aussi dans les activités quotidiennes. Ah oui, la télé vous parle du capitaine naufrageur, du pêcheur endormi pendant son quart (du skipper de haute mer aussi d'ailleurs), du marin étranger miséreux, du kayakiste naviguant dans les glaces, ou du photographe côtoyant les baleines, du navire de commerce récupérant (au grand dam des autorités parfois) des réfugiés naufragés. Pour le reste, quasiment rien.



Par ailleurs, les navires s'effacent progressivement du panorama, stationnant en des ports de plus en plus lointains, en des zones sécurisées, isolées. Ils restent ainsi physiquement, et moralement aussi, inatteignables. Le lien se rompt avec les populations pour lesquelles il existe.

Alors, autre solution ancienne, la remontée en puissance du pilotin. Avec un peu de bonne volonté et de savoir-faire, ne me dites pas que cette solution est impossible. Les financements importants existent pour la formation des jeunes, rémunération de stage, Erasmus, fonds régionaux, nationaux ou européens. Il y a de quoi négocier sans que les armements se sentent agressés dans leur bourse (et que de belles réunions de concertation en perspective).

Dernière question, tendancieuse peut-être, la thèse à faire pendant l'embarquement sur un sujet donné ne serait-elle pas aussi une bonne base à peu de frais pour la mise à niveau continue du personnel enseignant ?

*15 janvier 2015
Cdt P. MASSEIN*

RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

Les reefers encore dans la course.

Des renseignements de courtiers indiquent qu'au cours des deux premiers mois 2015, la conteneurisation des périssables diminue, peut-être temporairement, la baisse des soutes rendant les reefers spécialisés de nouveau largement compétitifs. Par exemple, le trafic Amérique centrale - Nord Europe a réactivé des navires malgré un accord avec MSC Containers, de même sur le trafic trans-Pacifique. Tout cela malgré la baisse des frets due à la diminution de trafic avec la Russie suite aux sanctions politiques.



Document d'identité des marins, l'OIT s'y remet.

On sait que la pièce d'identité des gens de mer prévue par la convention 185 (la France l'a ratifiée dans les premiers) en vigueur depuis 2003, remplaçant la 108, n'a jamais été mise en service. Cette carte, à caractéristiques biométriques, était destinée à l'identification sûre des marins et à la facilitation de leurs déplacements. Des problèmes de fabrication et de gestion sont apparus rapidement et finalement le système de lecture envisagé a été défini comme complètement obsolète. Les nouvelles tendances seraient de se servir des mêmes techniques que celles des e-passeports (caractéristiques biométriques incluses dans une puce à lecture sans contact). L'OIT, avec l'ITF, semblent vouloir réactiver la convention avec cette orientation.

Note: Sans qu'il soit explicitement évoqué, le problème du coût demeure, prétexte longtemps cité expliquant l'immobilisme de l'administration française.



MLC 2006, controverse juridique.

Mi-février, D. Hammond, fondateur de HRAS (Human Rights at Sea), regrette que la convention MLC 2006, n'apporte pas de protection des « droits de l'homme ». Il indique, que ces droits sont simplement implicites, à l'exception de deux précisions (liberté d'association et interdiction de travail forcé). Bien que la MLC indique que les marins sont couverts par les autres conventions OIT et ont les droits fondamentaux applicables à toute personne, D. Hammond regrette le manque de précision et juge inacceptable à notre époque, et source de litiges, des mentions simplement implicites, sans référence, par exemple, à la convention universelle, ou Européenne, des droits de l'homme.



Hong-Kong, condamnations après abordage.

Il avait été signalé l'abordage, le 1er oct. 2012, d'un ferry rapide (Sea Smooth) et d'un autre transport de passagers (Lamma IV) dans les eaux de Hong-Kong, ayant entraîné 39 morts. En avril 2014, les autorités avaient souligné la responsabilité de 17 employés de Mardep (surveillance du trafic). En mars, l'assistant-director est accusé de failles dans sa conduite dans un service public, un inspecteur (retraité entre temps) est accusé de parjure. Les capitaines des navires restaient poursuivis et ont été condamnés (février), pour le Sea Smooth à 8 ans de prison pour 39 homicides involontaires et mise en danger de la vie d'autrui, et pour le Lamma IV à 9 mois de prison pour mise en danger de la vie d'autrui.



Naufrage un peu mystérieux.

Mi-février, le MAIB britannique a publié un communiqué à propos du naufrage du MV Cemfjord (pavillon Chypre), au Nord de l'Écosse. Le navire venait d'Aalborg, chargé de ciment. Sans aucun signal d'urgence ou de détresse, le navire a chaviré et a coulé dans le Pentland Firth (2 janvier). Aucune nouvelle des huit hommes d'équipage (Polonais, Philippins). L'enquête a consisté à analyser l'épave (analyse détaillée durant plusieurs semaines). Il est maintenant évident que la coque est intacte sans aucun signe de fracture ou d'avarie grave.



Migrants illégaux en Méditerranée. Communiqués et réactions divers.

Les représentants de l'ECSA (European Community Shipowners Associations) veulent provoquer une réunion, en mars, pour indiquer que dans les conditions actuelles, on ne peut plus attendre de la profession qu'elle supporte la charge du sauvetage des très nombreux migrants en Méditerranée. Il est indiqué qu'à la fin de l'opération Mare Nostrum, le manque de surveillance a été, de facto, comblé par le shipping : «Les opérations de recherche et sauvetage sont des missions régaliennes et les transférer à la profession est dangereux autant qu'irresponsable». Il est certain que le recueil de personnes en détresse est un devoir, mais les équipages ne sont pas formés ou équipés (ou approvisionnés) pour gérer de grandes quantités de migrants, parfois violents, certains demandant des soins, avec les problèmes sanitaires induits, dont des décès à bord, cadavres dont on ne sait que faire et pouvant générer des problèmes de légalité. La question de chimiquiers avec des cargaisons toxiques et dangereuses s'est déjà posée. L'ECSA fait allusion à des «refus de voir» qui pourraient, éventuellement, se produire. L'agence de l'ONU pour les réfugiés a signalé avoir conscience de la tension considérable sur les marins, dont la sécurité et sûreté doivent être assurés (souvent dans des circonstances difficiles et dangereuses), tout en précisant qu'elle n'avait aucune compétence ou expérience pour commenter des mesures de sécurité maritime. Il y a, par ailleurs, de nombreux commentaires de diverses autorités soulignant la difficulté d'une possible solution.

Par ailleurs, début mars, M. K. Sekimizu (OMI) déclare que nous commençons simplement à percevoir l'importance possible du challenge pour la profession, et souhaite une mutualisation de l'information. L. Muschel (Commission U.E.) a déclaré que Frontex signalait 12 cargos sous surveillance pouvant servir à des migrations illégales. Il demande à l'OMI d'intervenir énergiquement auprès de plusieurs États, pour que l'accès de (et à) ces navires, non conformes pour la navigation, soit empêché : «Nous ne pouvons accepter que des trafiquants transforment les secours en mer en tour-opérateurs à leur service».

Par ailleurs, le 13 mars, la Turquie annonce n'avoir pu arrêter un navire (L=59m) que par des tirs au but, alors qu'il passait le détroit des Dardanelles. Plus de 300 personnes (majorité de Syriens) étaient à bord.



USA, après enquête, condamnations pour «magic pipe».

Fin février, après enquête des USCG (à la suite d'un renseignement), le tribunal fédéral de Baltimore a condamné le chef mécanicien (Philippin) du Selene Leader (Car carrier panaméen) à huit ans de prison (aux USA), plus un an de mise à l'épreuve pour un cas de « magic pipe » (utilisé d'août 2013 à janvier 2014). Il a plaidé coupable d'avoir donné des ordres pour by-passer le séparateur, d'avoir falsifié l'oil record book, d'avoir menti et fait obstruction à l'enquête. L'armateur a été condamné à une amende de 1,8 million USD (dont 450 000 pour la Wildlife Foundation et 250 000 pour le dénonciateur) pour mauvais oil record book. L'enquête se poursuit pour le second mécanicien qui a plaidé coupable de collaboration avec le chef.



Le 1^{er} projet de barge LNG finalisé aux USA.

Fin février, la construction d'une première barge d'approvisionnement LNG a été annoncée aux USA, elle sera construite au chantier Orange (Texas). Prévus livrables début 2016, capacité de 2 200 m³. Elle est destinée d'abord, à approvisionner les ro-ro de Totem Ocean Trailer Express à Tacoma (Washington), puis être envoyée à Jacksonville (Floride) pour les PC de la même compagnie, actuellement en construction. Elle sera équipée d'une citerne de technologie GTT (GazTransport et Technigaz).



Sécurité de la réception satellite.

Une conférence internationale sur la navigation, fin février, a mis l'accent sur la vulnérabilité du GNSS (Global Navigation Satellite System) comme le GPS. Ces remarques ne sont pas nouvelles, mais on redoute l'augmentation d'interférences (intentionnelles ou non) de plus en plus sophistiquées, et T. Humphreys a montré que cela pouvait causer notamment des dommages divers non décelables immédiatement, avec annulation des alarmes correspondantes. Un projet de l'U.E., ACCSEAS (Accessibility for Shipping, Efficiency Advantages and Sustainability) indique, pour les régions couvertes, avoir élaboré un système plus robuste, combinant GNSS, e-Loran, GPS différentiel avec passage automatique de l'un à l'autre. Mais cela n'est valable qu'en cas de défaillance réelle d'un des systèmes. Une grande rigueur dans la veille est toujours nécessaire. La conférence a, par ailleurs, signalé le même problème pour les véhicules autonomes (par ex. sur les terminaux).



Bien-être des marins.

Suite à la décision de fermeture du foyer de Milford Haven, les organisations d'accueil des marins (Apostleship of the sea, Mission to Seafarers, Merchant navy welfare board) ont publié plusieurs commentaires sur les nouveaux besoins d'organisation des foyers des marins, à cause des escales courtes ou des équipages multi-nationaux. Il est évident, qu'un foyer ancien, relativement mal placé, sans offre de transport rapide est menacé à terme. Des besoins de financement, parfois assez importants, doivent être pris en compte. Un exemple est le fait que le financement par le bar est beaucoup moins important à cause de restrictions sur l'alcool. Les situations sont différentes, par exemple, entre un port d'estuaire au milieu de nulle part, un terminal éloigné ou un quai d'escale de paquebot, et les besoins augmentent.



Gigantisme.

Fin février, le Sud-Coréen HHI (Hyundai Heavy Industries) a annoncé l'achèvement d'un ponton grue de SWL 10 000 tonnes. Le ponton mesure 182 m x 70 m, creux de 11 m. Il sera mis en service pour la construction de plateformes offshore (19 prévues par BP en Corée), et l'économie engendrée est estimée à 21,9 millions USD par an.

Début avril, OOCL annonce la commande de six porte-conteneurs de 21 100 evp à Samsung Heavy Industries pour 951,6 millions USD. Navires livrables en 2017.



Le shipping Européen et la douane.

Début mars, dans les premières déclarations en rapport avec l'European Shipping Week (colloque annoncé par ailleurs comme un succès, à renouveler dans deux ans), un vaste groupe de la profession (armateurs, croisiéristes, armateurs de remorqueurs, dragues et ferries, courtiers et agents Européens) ont demandé à la Commission de rationaliser les procédures de la douane et des services portuaires. Ils indiquent que les procédures douanières sont une vraie charge et placent le shipping en position désavantageuse par rapport à d'autres transporteurs. Ils demandent la fin de restrictions abusives et des procédures inutiles et inefficaces. Citant aussi l'exemple des émissions de CO₂, ils indiquent que la profession devrait être considérée comme une partie de la solution et pas comme le problème, compte tenu du rapport à la quantité transportée.



Fuels désoufrés à Hong-Kong.

La loi sur les combustibles utilisables à Hong-Kong est prévue entrer en vigueur le 1er juillet. Ce texte stipule que dans l'intervalle compris entre une heure après l'accostage et une heure avant l'appareillage, seuls des fuels à 0,5% de soufre, LNG ou autre combustible approuvé, pourront être utilisés; bien entendu, journal à tenir (à conserver trois ans). Dans le cas où un équipement permettrait un échappement équivalent à la condition prévue, le navire pourrait être exempté du changement de combustible. Les pénalités prévoient amende et prison.



Fuels désoufrés, premiers bilans à Göteborg.

Mi-mars, le port de Göteborg annonce une baisse des émissions de soufre pour près de 80% des navires depuis le début de 2015, seuls 20% des navires ont été détectés avec des taux « anormaux ». Le taux de 1% a été réduit à 0,1% dans la mer du Nord, la Baltique et la Manche. Le port indique avoir mis en place, en collaboration avec l'université Chalmers, un système de mesure unique installé sur l'île Älvsborg le long du chenal d'approche. Système testé longtemps et ayant permis de faire plus de 5 000 mesures. Le port a mis en place un système d'encouragement basé sur l'ESI (Environmental ship index) et le CSI (Clean ...) avec un système de points pouvant aboutir à une réduction de 10% des frais de port.

USCG, nouvelle mise en garde après accident.

Le 11 mars, après un incendie machine sur un navire de croisière (à quai) avec trois morts dont deux techniciens extérieurs, les USCG « strongly recommend » que tous les membres d'équipage mais aussi les intervenants, démonstrateurs... travaillant à la machine soient instruits sur les équipements de secours et les échappées (au besoin par des notes de service). La recommandation ajoute que le suivi de la sécurité doit s'assurer que le personnel a la compétence nécessaire pour détecter des anomalies aussi rapidement que possible.



Barge hybride, générateur pour les navires en escale.

Mi-mars, Becker Marine Systems annonce la fin des essais de l'Hummel, barge hybride LNG (construite en Slovaquie) qui pourra servir de générateur pour les navires de croisière en escale à Hambourg dès mai 2015. Les essais de variation rapide de puissance délivrée, conduits avec le BV, ont été satisfaisants, en particulier une variation de 0 à 7,5 mégawatts a pris moins de deux minutes. Les émissions de soufre sont inexistantes. Les particules NOx et CO2 sont également très réduites par rapport à la consommation d'un fuel 0,1% de soufre.



Assurances, controverses immédiates après l'attentat de mars à Tunis.

Dès le 19 mars, les assureurs, et les croisiéristes, font remarquer que la police d'assurance à utiliser pour les passagers de deux navires de croisière (MSC et Costa) tués ou blessés lors de l'attaque du musée du Bardo à Tunis, n'est pas facilement déterminée. Il apparaît que plusieurs assureurs seront impliqués. Les croisiéristes ont une protection par un P&I pour les passagers quand ils sont à bord, ils peuvent avoir une extension pour les passagers en croisière en excursion à terre. La revendication par des extrémistes islamiques peut entraîner l'implication de l'assurance «risque de guerre et terrorisme» qui n'est pas couverte par un P&I mais par l'assurance coque. Les passagers peuvent avoir une assurance personnelle pour ce type de risque. Les P&I étudient la question en cas de mention éventuelle de l'excursion sur un billet. L'organisateur à terre peut être impliqué. Divers commentaires indiquent que de toute façon, la convention d'Athènes (maintenant en vigueur) devrait s'appliquer.



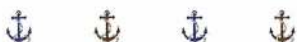
Projet du SOSREP sur les ports de refuge en Europe.

H. Shaw, SOSREP UK, a développé une vision de recommandations qui devrait être finalisée à la fin de l'année, au sujet des ports de refuge en Europe (au cours de l'assemblée annuelle de l'ISU (International Salvage Union). Un principe serait de parvenir à une bonne coordination afin que toutes les parties impliquées aient un point de contact unique, indiquant que des délais sont souvent dus à un manque d'information de certains États, des considérations de confidentialité ou commerciales devraient s'effacer en cas de navire en détresse demandant un abri. L'information doit être immédiate et fiable, et, en cas de décision motivée sur la conduite à suivre, aucun refus ne devrait être admis.



Nouvelle-Zélande, condamnation pour ivresse.

Le 23 mars, le capitaine d'un vraquier (37 707 tpl) a plaidé coupable d'infraction à l'art. 40 du Maritime Act (limite du taux d'alcool). Le capitaine a quitté le navire le 21 au matin (arrivé à Taranga le 20 après 47 jours de mer) et a été rappelé le jour suivant, le chargement ayant été rapide. Le pilote, déjà à bord, a noté l'ivresse du capitaine et a déclenché la procédure. Le capitaine a été retenu et le navire a appareillé sans lui. Pour le premier cas de poursuite depuis la promulgation de 2013, l'amende a été de 3000 NZD (env. 2300 USD), compte tenu du fait que le navire n'a jamais été en danger. Plus tard, l'opérateur a signalé le licenciement de ce capitaine.



SRI demande la fin des «procès par les médias».

Lors de l'assemblée annuelle de l'ISU (International Salvage Union), SRI (Seafarers' Rights International) a assez longuement abordé le sujet de la criminalisation des marins et le fait que des déclarations ou des médias menacent le déroulement normal d'un procès équitable. Il a été cité les exemples du Costa Concordia ou du Sewol, spécialement ce dernier où un politicien a rapidement parlé de meurtre. Du fait de l'action des médias, il devient difficile d'avoir un procès normal. Des juges, tentés d'apaiser une opinion publique, se fieront moins aux circonstances réelles. L. Muller, président de ISU a déclaré que les sauveteurs sont impliqués et qu'il approuve le discours de SRI.



L'index ESI appliqué à Tokyo.

L'index ESI (Environmental Ship Index) a été lancé par une association de ports en janvier 2011 (calcul des NOx, SOx, et autres émissions). A Tokyo, la réduction des droits de port est applicable dès avril et pourra aller jusqu'à 50% pour les navires ayant un index supérieur à 40.



Affrètement des PC sub-Panamax.

Les P.C. sub-Panamax sont toujours recherchés et, début avril, on constate une forte augmentation des taux d'affrètement des P.C. de 2 500/2 800 evp. A titre d'indication, affrètement d'un PC gréé 2 500 evp : 9 931 USD/j sur un an, ou bien un non-gréé 2 700 evp : 10 430 USD, ou un gréé 1 730 evp : 9 000 USD pour 3 à 5 mois en Asie.



Sewol (suite).

Près d'un an après le naufrage, le bilan reste de 172 rescapés, 295 morts et 9 disparus. Le gouvernement coréen annonce qu'il accordera des compensations à toutes les victimes, y compris les rescapés pour leurs blessures ou pertes. Il a été étudié la possibilité du relevage de l'épave, mais aucune confirmation n'a été indiquée (avril).



Russie, infractions et naufrage.

L'agence Reuters signale, début avril, le naufrage d'un chalutier russe dans la mer d'Okhotsk, avec un équipage de 132 marins : 56 morts et 13 disparus. V. Markin, enquêteur a déclaré publiquement qu'il s'agit d'un crime dû à l'avidité de l'armateur et à une large corruption de l'administration. Après

plusieurs naufrages similaires, V. Markin pointe là, le fait d'un approvisionnement minimum en fuel entraînant une insuffisance de ballastage, des moyens de sauvetage prévus pour 20 personnes seulement, de nombreux étrangers illégaux parmi l'équipage dont les filières d'arrivée sont maintenant connus. Il indique vouloir poursuivre les officiels impliqués.



Yémen, situation confuse.

La première quinzaine d'avril, la guerre civile entraîne une situation très variable suivant les ports, exportations aléatoires, importations pratiquement stoppées. Les passages de réfugiés de Somalie vers le Yémen constatés les années précédentes sont maintenant inverses. Les navires sont de plus en plus nombreux à passer le long de la Somalie. Bien que, le 9 avril, le détroit de Bab El Mandeb soit indiqué comme toujours praticable, le UK P&I «...recommande de contacter l'Etat du pavillon et l'assureur Risque de guerre avant le passage...les membres doivent être conscients que l'assistance habituelle des correspondants du Club peut être empêchée par l'instabilité de la situation».



Le Pirée, centre de formation ECDIS.

Une des clauses de la convention STCW, prévoit pour tout officier, servant sur un navire équipé ECDIS, une formation/mise à niveau tous les 5 ans sur ce matériel, acceptable par son pays d'origine et par l'Etat du pavillon. La conformité est, sans doute, une des obligations les plus « gênantes » pour l'armateur et l'officier. Le centre de formation du Pirée annonce être l'un des deux centres disponibles en Europe pour un entraînement sur simulateur avec du vrai matériel. Ce centre annonce une très forte activité avec de nombreuses nationalités et des réservations importantes à longue échéance. Les cours sont en anglais (en grec seulement sur demande).



MyFerryLink.

Après que la CMA (Competition and Markets Authority) britannique ait interdit la poursuite de l'exploitation de MyFerryLink à Douvres, on annonce, début avril, une controverse entre la direction et le conseil de surveillance qui voudrait exclure les deux directeurs (exploitants des navires pour le propriétaire Eurotunnel). Les directeurs, ont demandé, le 10 avril, au tribunal de placer la compagnie sous le contrôle d'administrateurs judiciaires, indiquant que les exclure serait suicidaire et stopperait immédiatement l'activité. Ce clash arrive alors que la SCOP SeaFrance attend la décision de recevabilité d'un appel, en Angleterre, au sujet de l'interdiction d'accoster à Douvres. Par ailleurs, Eurotunnel a annoncé la mise en vente des navires (et indique 4 repreneurs potentiels). La SCOP indique être elle-même sur les rangs (à condition d'être financée).

Le 15 avril, la Cour d'appel a déclaré recevable l'action de la SCOP, la discontinuité entre SeaFrance et la SCOP annulant la décision de la CMA qui indique examiner le cas. A. Vidalies (secrétaire d'Etat) se félicite de la décision de la Cour d'appel: «...excellente nouvelle pour le shipping sous pavillon français et pour l'emploi à Calais...». Mais Eurotunnel, qui fait remarquer que cette décision ne préjuge pas de la décision finale de la justice lors d'une session encore à fixer, n'a pas décidé si son contrat avec la SCOP (expire le 2 juillet) sera renouvelé ou pas (auquel cas la SCOP perdrait tout lien avec les navires). La direction de la compagnie maintient les offres de vente des navires et indique avoir besoin de prévisions à long terme pour pouvoir prendre des décisions.



Hong-Kong annonce appliquer strictement Marpol V dans ses eaux.

Hong-Kong a publié, le 15 avril, une règle stricte bannissant pratiquement tout rejet, y compris les restes de cuisine broyés. Les instructions et journaux seront davantage contrôlés, et il est rappelé l'obligation d'instructions aux passagers (et à l'équipage).



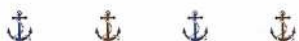
Convention sur l'enlèvement des épaves.

La convention adoptée à Nairobi, Kenya, en 2007: International Convention on the Removal of Wrecks entre en vigueur le 14 avril 2015. Elle fixe des règles strictes pour les épaves (de navires de plus de 300 jb) dans les eaux territoriales. L'OMI indique que des manques ont été comblés pour la ZEE, et ouvre à des pays la possibilité de règles spéciales justifiées. Les armateurs doivent justifier d'une assurance correspondante et leur donne la responsabilité de localiser, marquer et retirer des épaves. Les pays affectés sont habilités à traiter directement avec les assureurs. Les principales clauses sont: l'obligation pour le capitaine ou l'exploitant de rapporter la présence d'une épave résultant d'un accident et pour l'Etat de signaler un danger éventuel; la fixation de critères d'évaluation du danger d'une épave (profondeur, proximité de trafic, environnement...); les mesures à prendre et les conditions d'intervention directe de l'Etat affecté; la responsabilité financière de l'armateur et son assurance; les règlements de contentieux.



Eurogate et les P.C. géants.

Lors d'une conférence de presse, le 14 avril, Eurogate (opérateur allemand de terminaux) a souligné les inconvénients induits par les escales des PC géants (19/20 000 evp). Ils doivent, dès maintenant, prévoir des retards à Hambourg et Bremerhaven, il y a des restrictions à la navigation à double sens dans l'Elbe et la Weser pour ces navires, donc des attentes à prévoir, des restrictions de capacité parce que les tirants d'eau admissibles ne pourront être que de 13,9 m après l'achèvement des travaux d'approfondissement actuellement prévus (Elbe et Weser). De plus, des baisses de productivité importantes sont dues aux escales plus fréquentes de ces navires. Lors d'une manœuvre d'un PC 19 000 dans la zone Waltershof Hambourg, tous les portiques de la zone doivent être relevés avec arrêt des opérations sur les autres navires à quai (« cela coûte beaucoup de temps et d'argent »). Eurogate annonce cependant des bénéfices en 2014.



Application du code ISPS.

Une vidéo, qui a circulé depuis mars, prise par un homme s'étant introduit et ayant circulé, la nuit, dans l'épave du Costa Concordia, accostée à la jetée de Pra Voltri à Gênes et présumée être gardée 24/7 (tout comme le port), a suscité un certain émoi dans le milieu de la sécurité, en rapport avec l'application du code ISPS. Des spécialistes demandent de nouveaux audits ou études, d'abord dans 20 ports majeurs d'escale de paquebots de croisière (navires où un incident ou une attaque aurait un grand retentissement), pour une bonne définition des différentes responsabilités du port/du navire et des

éventuelles vulnérabilités. Étude qui serait à élargir aux différentes méthodes des attaques armées sur tous les types de navire, et qui serait présentée au MARSEC (Committee on maritime security) et au SAGMAS (Stakeholders advisory group on Maritime security) à Bruxelles.



Quelques curiosités douanières.

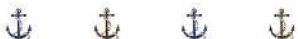
La plupart des pays bannissent ou réglementent l'importation d'explosifs, drogues illégales, armes, espèces menacées, articles contrefaits, mais on constate des règles plus ou moins bizarres. On sait que les USA sont stricts pour les denrées alimentaires, par exemple une saisie récente de 200 t de miel chinois. Les Philippines interdisent les oignons, choux... et les vêtements d'occasion (saisie récente de trois containers), question de dignité, même si cela est destiné au chiffon. L'Inde est confrontée à un grave problème de cartes parce que la plupart des cartes récentes indiquent une frontière considérée comme incorrecte. Des règles complexes demandent des interprétations, une saisie récente d'un container de jouets aux Maldives a eu lieu parce que des statues en forme de cheval, saisies comme idoles interdites, ont nécessité une consultation du ministère islamique. Une des plus longues listes est en Libye: bougies, savon, thé soluble, Portland ciment.... Les frontières terrestres sont aussi impliquées, une décision récente du Turkménistan interdit l'importation de voitures noires.



Migrants en Méditerranée (suite).

La question a été abordée lors du Legal Committee (102, mi-avril), un groupe de travail doit s'y pencher jusqu'au Comité LEG 103. M. K. Sekimizu indique que la convention SAR n'a jamais été faite pour recueillir des personnes en masse de telle sorte (de bateaux surchargés laissés volontairement sur des zones de trafic maritime) et doit être révisée, doit être également rediscutée au Comité MSC. Il est impossible à l'équipage, a fortiori lorsqu'il est réduit, de garder à bord un semblant d'ordre pendant bien longtemps, après le recueil d'un nombre très important de migrants – parfois violents, souvent malades. Les navires ne sont pas équipés, ni approvisionnés pour ce genre de situations. La seule chose qui reste ensuite aux équipages est une grande fatigue.

Par ailleurs, le 22 avril, l'U.E. annonce le lancement prochain d'une action « civile et militaire » pour capturer et détruire les bateaux utilisés. Des rencontres régulières sont prévues pour préparation/évaluation. Des enquêtes sur les passeurs et leur financement sont demandées aux organismes policiers et/ou juridiques.



Retrait de l'agrément d'une école.

Pour la première fois, une PEI (Private education institution), la Kings International Business School (à Singapour), a eu son agrément retiré pour avoir délivré des diplômes maritimes sans les conditions requises. La décision (20 avril) est à effet immédiat, y compris pour les élèves en cours de formation, qui devront rejoindre une formation agréée avant le 5 mai.



Sewol (suite).

L'anniversaire du naufrage (du 16 avril 2014, en Corée du Sud) a donné lieu à des manifestations violentes contre l'administration et le gouvernement. Il y a, depuis novembre 2014, un ministère de la Sécurité publique qui a remplacé le ministère des Océans et pêches, ainsi que les coastguards. Ce ministère a décidé de tenter le relevage de l'épave en septembre. Le 28 avril, le capitaine, condamné en première instance à 36 ans de prison pour négligence, a été condamné en appel à perpétuité pour homicide. La peine du chef mécanicien (30 ans) a été réduite à 10 ans de prison. Certaines peines de divers membres d'équipage ont également été réduites.

Extrait du communiqué de Nautilus: «Once again, a captain has been made the scapegoat as a result of political pressure and media misrepresentation... Pinning the blame on an individual in this way helps to obscure the underlying causes of the accident, including regulatory failure, overloading, and design changes... It is the lawmakers that determine the actions of owners and set the levels of safety. It should not be masters that suffer for their failure.»



Poids des conteneurs.

Les courtiers et acconiers demandent aux chargeurs et opérateurs de conteneurs de se préparer dès maintenant aux nouvelles demandes de l'OMI au sujet de la vérification du poids des conteneurs (en vigueur le 1/05/2016), et à mettre au point et finaliser des procédures fiables en concertation avec leurs clients. On estime à 15% du volume actuel un manque de précision trop important. On sait que des procédures peuvent prévoir une vérification au terminal d'embarquement; les chargeurs doivent savoir que cela aura un coût.



Commentaires sur l'approvisionnement LNG.

DNV GL réfléchit au problème de soutage du LNG. Il semble nécessaire d'avoir des points de livraison disponibles à Rotterdam, près de Suez, et à Singapour pour les porte-conteneurs, sur le trafic Asie-Europe. Le projet communément admis est que les navires « pur LNG » soient prévus pouvoir embarquer la quantité nécessaire pour un demi-voyage. Pour le moment, sur ce trafic, le seul point prévu est Rotterdam en 2016. DNV GL indique que, mi-mars, il y a 59 navires LNG en service (aucun PC) et 80 en commande (dont 16 PC).



Colombie, capitaine emprisonné.

Le 22 avril, on annonce que le capitaine du Da Dan Xia (navire Cosco, pavillon chinois) a été retenu à Carthagène. Le navire y faisait escale, en route pour Cuba. Une inspection a trouvé une centaine de tonnes d'explosifs non déclarés. Un ministre Chinois a déclaré que c'était des fournitures habituelles pour la coopération avec Cuba, et que le navire opérait selon les lois chinoises et internationales, qui n'avaient pas été violées. L'AFP signale que, ordre a été donné au navire d'appareiller pour la sécurité du port et de la ville, mais le capitaine reste emprisonné, accusé de trafic d'armes.



Actions violentes de l'Iran au sujet de contentieux.

Le 28 avril, le Maersk Tigris (PC 5 400 evp, pavillon Iles Marshall), au cours de son passage du détroit d'Ormuz (statut de détroit international) a été

approché par des vedettes militaires iraniennes qui lui ont ordonné de se rapprocher des côtes de l'Iran. Après refus, il y a eu des tirs d'avertissement puis des tirs vers la passerelle. Le navire a alors obéi et été détenu près du port de Bandar Abbas. L'Etat du pavillon et le manning (Rickmers Shipmanagement) déclarent être inquiets, précisent que Maersk n'est qu'affréteur. Le 2 mai l'Iran indique son intention de relâcher le navire après règlement d'un jugement. Maersk dit être en contact avec l'autorité, et, après plusieurs jours, n'avoir aucune notification d'un contentieux quelconque. Un destroyer US reste au voisinage. On apprend que, le 24, le Maersk Kensington (pavillon USA) avait été approché par des vedettes iraniennes. Le Maersk Tigris a été libéré le 8 mai. Les membres d'équipage ont alors déclaré que le navire, dès le changement de route, avait été envahi par des hommes armés qui les ont tenus en permanence sous la menace des armes, jusqu'à la libération du navire.

Par ailleurs, Singapour proteste auprès de l'Iran. Le 14 mai, l'Alpine Eternity (pétrolier, pavillon Singapour) a été mitraillé dans les eaux internationales (au large des UAE), alors qu'un contentieux est en cours de règlement. En effet, cela semble en rapport avec un abordage de ce navire d'une installation offshore le 23 mars (sans pollution ni blessés).



Quelques statistiques.

Allianz Global Corporate and Specialty publie un rapport qui indique que, malgré des accidents ayant eu un grand retentissement comme le Costa Concordia, le Sewol ou le Norman Atlantic, le fait est que le nombre de pertes totales de grands navires est globalement en diminution: de 170 en 2007 à 75 en 2014.

Le rapport indique 2 773 incidents en 2014, particulièrement en mer Noire et Méditerranée orientale (et aussi les Iles britanniques). 490 pertes totales de grands navires (plus 5%) particulièrement en Asie du Sud-Est. 75 collisions (moins 32%/an), dont plus de la moitié cargos et pêcheurs. Ces dix dernières années, en latitude Nord, décembre est le mois le plus mauvais, et mai le meilleur. La taille des navires augmente le risque financier. La profession doit s'attendre à des sinistres de l'ordre du milliard USD. Les leçons des dangers de l'e-navigation et de la confiance dans certains dispositifs sont insuffisamment tirées. La cyber sécurité doit être une préoccupation majeure.



Malveillance aux USA.

Mi-mai, les USCG indiquent constater une nouvelle et forte augmentation des actes de malveillance sur les aides à la navigation, au Nord-Ouest (côte Pacifique), spécialement dans l'Oregon, et demandent de l'aide pour y remédier. Par exemple, des batteries de bouées ou de balises ont été volées, il y a eu des graffitis sur des panneaux d'alignement ou divers amers, les rendant difficiles à distinguer. Les USCG rappellent qu'en dehors du coût des remises en état, c'est évidemment un danger pour la navigation, et rappellent les pénalités.

Note: On sait qu'il y a des pays où les phares sont toujours éteints (matériel pillé et non remplacé).



Les agents allemands furieux des nouveaux standards de signalement.

Le ZVDS (association de courtiers et agents allemands) redoute des délais et de nouveaux coûts à cause du nouveau projet de procédé de signalement des navires, applicable le 1er juin. L'Allemagne veut mettre en place un système « national single window » pour tous les avis ou déclarations des navires faisant escale en U.E. ZVDS se plaint que, trois semaines avant la mise en application, il ne soit pas informé totalement sur les formats (spéciaux) requis pour les déclarations OMI, cargaison, dangereux, sécurité, équipage, ballastage, sludges, déchets ... vers la single window par une interface agréée. Il en est de même pour les navires. L'association demande une période d'essai jusqu'en février, compte tenu notamment des contacts postérieurs nécessaires vers les autorités locales chargées de l'escale. Il y a une très importante augmentation des données à communiquer par le capitaine et/ou les agents, à tel point que bien des exploitants envisagent une sous-traitance pour ce service. Mi-mai une compagnie propose le service 24/7 avec des prix déjà fixés.



Forum annuel ASF.

L'«Asian Shipowners' Forum» (ASF) s'est tenu en Corée du Sud le 19 mai. Entre autres choses, on y a insisté sur les problèmes d'attaque de pétroliers avec transfert de cargaisons de fuels divers. Il a été critiqué le fait que certaines attaques ne sont pas rapportées, alors que ce serait une aide pour le ReCAAP ISC (Regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against ships in Asia information sharing center) dans la lutte contre les menaces sur le shipping pour laquelle le Forum se félicite de l'implication nouvelle d'Interpol. Mais aussi, ASF adresse une demande urgente aux gouvernements en Europe et en Asie pour résoudre la crise politique et humanitaire des migrants et réfugiés en Méditerranée et en Asie du Sud-Est. Cette situation amène de nombreux problèmes et dangers pour les marins (et le shipping), il est signalé le danger des sauvetages de masse en mer, pouvant aussi être «une avenue pour le terrorisme».



PIRATERIE

Un communiqué Navfor fait état de nouveautés.

En dehors des procédés classiques de défense, Navfor fait état de procédés pouvant être utilisés depuis un abri. En plus de citer les lasers (recommandés depuis longtemps par certains), il est décrit des nouveautés comme le « Pain Ray » (nom officiel: ADS Active Denial System), émetteur d'un étroit rayon d'énergie électromagnétique chauffant la peau (indiqué sans dommage permanent) et causant une sensation de brûlure insupportable.



Quelques exemples d'attaques.

Le 13 février, le pétrolier Lapin (pavillon thaïlandais) a été attaqué avec succès, dans le détroit de Malacca. Après transfert par les attaquants de 5 t de DO et 2 000 t de FO sur un autre navire, il y a eu pillage du navire, destruction des appareils de communication, entrave de l'équipage, et dépôt d'une bombe improvisée à la passerelle, puis départ des attaquants. L'équipage étant parvenu à se libérer, a pu ensuite faire route et mouiller à Tarutao. Une intervention de l'armée thaïlandaise a indiqué que la bombe déposée était fausse.

Après l'attaque du pétrolier Rehobot, le 28 janvier, près de l'île Lambeh (Indonésie), chargé de 1 100 t de DO, les 14 hommes d'équipage ont été recueillis (le 31) dans les canots de sauvetage. Malgré un avis de recherche, le navire n'a été retrouvé que le 24 février échoué aux Philippines (sans que l'on ait de détails sur ce qui est arrivé dans l'intervalle).

Le 9 mars, le Singa Berlian (pétrolier 1 940 tpl), a été attaqué près de Pulau Repong, la cargaison entièrement transférée sur un autre navire, les appareils de navigation et de communication sabotés, les attaquants ont abandonné le navire en laissant un membre d'équipage gravement blessé.



Quelques chiffres.

En Asie, les attaques (particulièrement contre des pétroliers) ont augmenté de 22% en 2014, (communiqué du centre ReCAAP Singapour) avec 183 incidents dont 15 tentatives sans succès et 13 de 1ère catégorie. Le même centre indique que le mois de février 2015 a été le meilleur mois de février depuis 5 ans, avec 11 attaques (dont 2 de 1ère catégorie).



Somalie, quatre Thaïlandais libérés.

Les quatre derniers hommes d'équipage, de nationalité thaïlandaise, du navire de pêche Prantalay 12 (pavillon Taiwan) capturé le 18 avril 2010 ont été libérés après près de 5 ans de captivité, et sont prévus arriver à Bangkok le 3 mars. L'équipage comprenait 25 hommes. 14 Birmans avaient été libérés en août 2011, 7 sont morts dans l'intervalle, il restait les 4 derniers. Le MPHRP (Maritime Piracy Humanitarian Programme) indique ne pas avoir de détails sur les raisons de leur libération. Il semble qu'il n'y ait pas eu de (vraie) rançon payée, mais que des « frais de captivité » aient été compensés.



Inde.

D'après une déclaration (relayée par Navfor) de Manohar Parrikar, ministre de la Défense, des pirates somaliens déplaceraient progressivement leurs bases vers l'Inde. Déclaration faite au cours d'un séminaire à Bhubaneswar. La crainte des pirates a entraîné la présence d'un certain nombre de bateaux-bases de société de sûreté dans la région, le gouvernement craint que des terroristes utilisent leurs armes pour une attaque sur Mumbai. La piraterie n'est toujours pas citée dans le code pénal indien et la seule loi éventuellement applicable est l'Admiralty Offences Act (1849 avant l'indépendance). Un journal de Kolkata a rapporté qu'un officier des garde-côtes indiquait que l'on ne sait quoi faire en cas de capture de pirates, la police refusant toute procédure par manque de base juridique. Un projet de loi, en 2012, fortement inspiré des conventions UNCLOS et SUA (Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation) n'a pas été accepté au parlement.



Yémen.

Fin mars, une règle fédérale US indique que tous les navires chargeant pour les USA à Port Hodeida ou au terminal Ash Shihr, devront être protégés par des gardes armés (éventuellement fournis par une compagnie approuvée), lors de l'escale, afin de garder aussi bien le côté terre que le côté mer. Les mesures prises devront être signalées aux USCG pour une autorisation d'entrée aux USA. Mais la situation change rapidement. Le 30 mars, la Chine (MSA, Maritime Safety Administration) a ordonné à tous les navires chinois d'éviter les eaux au large du Yémen jusqu'à nouvel avis. Les navires militaires assurant la protection habituelle ayant été approchés des côtes en vue de l'évacuation des nationaux.



USA, controverse juridique, compétence en ZEE.

Le 18 février 2011, une bande de pirates avaient saisi 4 citoyens US, à bord d'un yacht, mais avaient été poursuivis par l'USS Sterett. Après quatre jours, ne pouvant rejoindre la terre, les pirates avaient tué leurs otages, à environ 30 milles de la côte, puis avaient été capturés. Ils ont été condamnés en août 2013, en Virginie (meurtre, piraterie, kidnapping, possession d'armes) à différentes peines (mort, 18 à 35 ans de prison). Un des pirates a fait appel, indiquant qu'une loi somalienne de 1972 fixait les eaux territoriales à 200 milles et que le tribunal US était incompétent. L'appel a été rejeté, le tribunal faisant valoir que la convention UNCLOS (UNC Law of the Sea) a autorité et indique que la piraterie existe en dehors des eaux territoriales mais à l'intérieur des 200 milles, ce qui est le cas de la plupart des règles sur le droit de la mer.

On sait que cette question (zone des 12 milles et zone contiguë – 24 milles) est au cœur du contentieux des cas de l'Enrica Lexie et du Seaman Guard Ohio, en Inde.



Japon, quelques indications.

La constitution japonaise impose une règle stricte de l'usage des armes au seul cas de légitime défense aux JSDF (Japan Self-defense forces), mais la loi anti-pirates autorise l'ouverture du feu contre des bateaux en approche ignorant les signaux d'avertissement, lors d'escorte de navires marchands. En océan Indien, le Japon indique avoir escorté 3535 navires depuis 2009, en majorité étrangers (16 de pavillon japonais, et 643 exploités par des intérêts japonais). 13 navires ont encore été escortés en mars 2015.



Le MSCHOA demande à augmenter la vitesse des convois.

Mi-avril, le MSCHOA, qui coordonne les convois de navires désirant ce service dans l'IRTC (International recognised transit corridor) en océan Indien (avec des partenaires tels que la Chine, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud et la Russie), demande à tous les armateurs intéressés et au MSR, leur avis sur une augmentation à au moins 14 nds de la vitesse de la plupart des convois (actuellement fixée à 12 nds). Bien que la piraterie ait été efficacement combattue, les convois restent d'actualité pour bien des navires. La situation au Yémen modifie continuellement les conditions de disponibilité des navires militaires.



Quelques chiffres.

Malgré des résultats positifs, la piraterie et les attaques armées continuent. Au 1er trimestre, il y a eu trois fois plus de marins kidnappés et otages (140) que pendant la même période 2014, il y a eu un mort lors d'une attaque (au Ghana) et plusieurs blessés. Les petits tankers sont particulièrement visés

en Asie du Sud-Est pour vol de la cargaison – avec transfert sur un autre navire - (environ 2 par mois), pillage et sabotages divers. La côte du Vietnam devient également dangereuse, huit cas d'attaques ont été signalés. La côte d'Afrique de l'Ouest est restée le lieu des attaques les plus violentes. En mai, Singapour, la Malaisie et l'Indonésie sont en négociations pour des patrouilles communes et coordonnées.



Combustible volé, premiers résultats en Indonésie.

Le 9 mai, la police indonésienne signale avoir constaté des infractions et arrêté deux pétroliers. L'Urban Success (équipage 8), arrêté le 25 avril, pour avoir trafiqué du fuel, hors des limites de Singapour, au large de Batam (Indonésie). L'enquête a trouvé près de 700 t de fuel sans aucune documentation. Le Virgo (IMO n° 8835750), est arrêté le 30 avril, suspecté d'avoir fourni ces 700 t à l'Urban Success. Après recherches à bord, il a été découvert trois documentations complètes pour le navire, montrant qu'il pouvait être camouflé sous trois noms et aspects différents à la demande; les exploitants sont en fuite.



Attaque au large de la Libye.

Le Tuna 1, cargo 4 276 jib, pavillon Îles Cook, exploitant turc, le 11 mai, a été atteint par des tirs d'obus au large de Tobrouk, sa destination. La Turquie proteste et déclare que le navire était hors des eaux territoriales (d'autres renseignements le prouveraient, et précisent que des avertissements d'avoir à s'éloigner ont été donnés), et que le navire essayant de s'éloigner a néanmoins continué à être bombardé. Un lieutenant a été tué, il y a eu plusieurs blessés et un incendie s'est déclaré. Le navire a ensuite été remorqué. Malgré les dénégations de la Turquie, le gouvernement libyen (celui qui est reconnu internationalement) basé à Tobrouk, indique avoir averti ne plus faire aucun trafic avec la Turquie, suspectée d'être favorable aux «rebelles» de Tripoli. Cette attaque survient après d'autres bombardements.

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2015

Pour obtenir les textes :

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

Arrêté du 7 janvier 2015 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires.

Texte NOR : DEVT1421453A, publié au JORF N° 0016 du 20 janvier 2015.

Décret N° 2015-30 du 15 janvier 2015 portant publication de la résolution MSC.353 (92) 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 international de gestion de la sécurité [code ISM]) adoptée à Londres le 21 juin 2013 (1)

Texte NOR : MAEJ1431408D, publié au JORF N° 0014 du 17 janvier 2015.

Arrêté du 28 janvier 2015 fixant pour l'année 2012 le montant de la contribution d'équilibre versée par le régime général d'assurance maladie à l'Etablissement national des invalides de la marine.

Texte NOR : DEVT1421595A, publié au JORF N° 0046 du 24 février 2015.

Arrêté du 30 janvier 2015 relatif aux modalités d'admission au titre de l'année 2015 dans le cursus de formation des ingénieurs de l'Ecole nationale supérieure maritime.

Texte NOR : DEVT1500097A, publié au JORF N° 0030 du 5 février 2015.

Arrêté du 30 janvier 2015 modifiant l'arrêté du 16 avril 1986 relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Texte NOR : DEVT1501812A, publié au JORF N° 0034 du 10 février 2015.

Arrêté du 17 février 2015 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 160, 170, 221, 226, 227 et 236 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVT1501710A, publié au JORF N° 0048 du 26 février 2015.

Décret N° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs.

Texte NOR : DEVT1410679D, publié au JORF N° 0050 du 28 février 2015.

Arrêté du 2 mars 2015 fixant le nombre d'assesseurs maritimes pour chaque tribunal maritime.

Texte NOR : JUSB1505507A, publié au JORF N° 0062 du 14 mars 2015.

Décret N° 2015-261 du 5 mars 2015 relatif au fonctionnement et à l'organisation des tribunaux maritimes.

Texte NOR : JUSB1414040D, publié au JORF N° 0056 du 7 mars 2015.

Arrêté du 9 mars 2015 modifiant l'arrêté du 30 juin 2014 relatif au cursus de formation pour l'obtention du diplôme d'élève officier de 1ère classe de la marine marchande et du diplôme d'études supérieures de la marine marchande.

Texte NOR : DEVT1500094A, publié au JORF N° 0066 du 19 mars 2015

Arrêté du 9 mars 2015 modifiant l'arrêté du 26 juillet 2013 relatif à la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité.

Texte NOR : DEVT1503782A, publié au JORF N° 0064 du 17 mars 2015.

Arrêté du 9 mars 2015 modifiant l'arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1503785A, publié au JORF N° 0064 du 17 mars 2015.

Arrêté du 10 mars 2015 relatif aux mentions obligatoires du procès-verbal et à la délivrance des copies du procès-verbal.

Texte NOR : DEVT1417226A, publié au JORF N° 0067 du 20 mars 2015.

Décret N° 2015-269 du 11 mars 2015 portant publication entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de la République populaire de Chine, d'autre part, relatif aux transports maritimes, signé à Bruxelles le 6 décembre 2002 (1).

Texte NOR : MAEJ1503220D, publié au JORF N° 0061 du 13 mars 2015.

Arrêté du 11 mars 2015 fixant le contenu du dossier de candidature aux fonctions d'assesseur maritime.

Texte NOR : JUSB1504917A, publié au JORF N° 0062 du 14 mars 2015.

Arrêté du 13 mars 2015 relatif aux échanges d'information sur les accidents et incidents de navigation maritime.

Texte NOR : DEVT1506821A, publié au JORF N° 0070 du 24 mars 2015.

Décret N° 2015-301 du 17 mars 2015 pris pour l'application de l'article L.5442-10 du code des transports.

Texte NOR : DEVT1429410D, publié au JORF N° 0066 du 19 mars 2015.

Arrêté du 18 mars 2015 portant enregistrement au répertoire national des certifications professionnelles de titres de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1506296A, publié au JORF N° 0072 du 26 mars 2015.

Décret 2015-356 du 27 mars 2015 modifiant le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

Texte NOR : AFSS1505286D, publié au JORF N° 0075 du 29 mars 2015.

AUTRES TEXTES NON PARUS AU JORF

Sur le site internet du MEDDE

<http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr>

Circulaire du 24 février 2015 relative aux cessations anticipées d'activité (CAA) accompagnant les plans de sortie de flotte.

Bulletin officiel N° 5 du 25 mars 2015. Texte NOR : DEVM1505311C.

Note technique du 25 février 2015 relative à la certification de sûreté d'un navire battant pavillon français (guide à destination des armateurs de navire sous pavillon français).

Bulletin officiel N° 5 du 25 mars 2015. Texte NOR : DEVT1504157N.

REMISE DES INSIGNES DE CHEVALIER DU MÉRITE MARITIME

À NANTES, LE 18 MARS 2015

Même si une carrière de marin ne peut jamais tenir en quelques phrases, l'usage veut que - lors d'une remise officielle des insignes des différents grades de l'Ordre du Mérite Maritime - les services de l'impétrant soient brièvement rappelés.

Auparavant, je souhaiterais saluer les personnalités qui ont tenu à assister à cette cérémonie.

La présence de Monsieur Jean-Claude DENAYER, président de la section Bretagne Sud-Vendée de la Fédération Nationale du Mérite Maritime et de Monsieur Philippe DANIEL, président de la Fédération Maritime de Nantes-Saint-Nazaire, qui nous accueille aujourd'hui dans cette Maison de la Mer, montre toute l'importance accordée à l'honneur de se voir nommer dans l'Ordre du Mérite Maritime. Pour nous tous, commandants de navires, navigants, actifs à terre ou retraités, rassemblés au sein de l'AFCAN, c'est une immense satisfaction que de voir deux des nôtres, à savoir les commandants Jean-Philippe CÔTE et Jean-Pierre DALBY, se voir conférer cette distinction enviée, qui sera maintenue malgré la création de l'Ordre National du Mérite en 1963. J'en profite pour saluer également Monique et Chantal qui ont une part certaine dans l'honneur qui est fait aujourd'hui à nos amis Jean-Philippe et Jean-Pierre.

Jean-Philippe CÔTE est né à Paris où il mène ses études primaires et secondaires avant d'entrer à l'École de la Marine marchande du Havre en 1971 pour y suivre le cursus qui, de périodes de formation théorique en embarquements, le mène en 1983 au brevet de capitaine de 1ère Classe de la navigation maritime.

Les embarquements se succèdent comme second mécanicien ou second capitaine - polyvalence oblige - et, en 1986, c'est le premier commandement sur un navire de recherche sismique. Au fil de ses embarquements, le commandant CÔTE va aussi bien connaître les glaces de l'Arctique que les boat-people de la mer de Chine méridionale.

C'est ensuite une formation à Port-Revel et une succession de commandements sur des navires de transports de produits raffinés et de chimiquiers sillonnant toutes les mers du monde ... Et puis, déjà, la retraite mais, pas longtemps ... Jean-Philippe CÔTE va donner des cours de formation dans les écoles de la Marine marchande ou au Port autonome de Marseille. Il va également participer à la rédaction d'ouvrages à l'intention des commandants de navires et faire part de ses expériences médicales en haute mer dans plusieurs articles. Il entre au conseil d'administration de l'AFCAN en 2009.

Jean-Pierre DALBY, lui, est né à Limoges et effectue éga-



lement tout son cursus scolaire en région parisienne. Il entre en 1962 à l'École de la Marine marchande de Saint-Malo où il suit la formation de capitaine au long cours, alternant les années de cours et les embarquements pour finalement effectuer son service militaire dans la Marine nationale où il est affecté aux dragueurs océaniques. En 1968 et pendant cinq années il est lieutenant pont sur les cargos de la compagnie des Chargeurs Réunis.

En 1973, il entre chez ESSO, toujours comme lieutenant pont, sur des pétroliers de 40 à 250.000 tonnes transportant du brut. Ses qualités sont rapidement reconnues puisque deux ans plus tard il devient second capitaine sur ces mêmes navires, effectuant des voyages entre le golfe Persique et l'Europe. L'année 1978 voit la consécration de son professionnalisme avec son premier commandement. Pendant 20 ans il sillonne les océans et mers du monde sur des pétroliers allant jusqu'à 280.000 tonnes, parfois en convois protégés par la Marine nationale, comme ce fut le cas en 1990 et 1991 à l'occasion de la seconde « guerre du Golfe ».

En 1997, Jean-Pierre DALBY est élu au conseil d'administration de l'AFCAN dont il devient le Secrétaire général l'année suivante, au moment où il prend sa retraite. Retraite est d'ailleurs un doux euphémisme puisque, pendant dix ans, il va assumer cette lourde charge tout en écrivant plus de cinquante articles pour la revue « AFCAN- Informations ». Il va également traduire de nombreux articles anglais pour cette revue et donner des cours d'anglais à l'École navale.

Voilà, Mesdames et Messieurs, les deux marins en qui le ministre en charge de la Mer a vu l'exemple remarquable de vies dédiées à la Marine marchande et, plus généralement au monde maritime.

Commandant Jean-Philippe CÔTE, au nom du Gouvernement de la République, nous vous faisons Chevalier du Mérite Maritime.

Commandant Jean-Pierre DALBY, au nom du Gouvernement de la République, nous vous faisons Chevalier du Mérite Maritime.

*Commandant Jean Daniel TROYAT,
Commandeur du Mérite Maritime.*