

# AFCAN

*Informations*



Embarquement de l'hydrolienne SABELLA

N°107

Septembre 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
CESMA – Assemblée générale à Viareggio.....	Page 4
Quart de six heures : Pour en finir avec cette pratique.....	Page 6
Du Mermoz au Ponant :	
Retour des croisières à la française.....	Page 7
Académie de marine :	
Communication de M. Marendet sur l'ENSM.....	Page 11
Souvenir de navigant.....	Page 15
Conseil supérieur des gens de mer du 15 juin 2015.....	Page 16
Code Polaire : Nouveaux défis.....	Page 18
Indicateurs de performance et culture de sécurité dans le secteur maritime.....	Page 19
Textes parus au journal officiel au 2 <sup>ème</sup> trimestre 2015.....	Page 22
Nouvelles, lettres et extraits (juin à août 2015).....	Page 23
La solitude d'un capitaine au long cours.....	Page 31
Termes en usage dans la marine marchande en général....	Page 32



### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2015

Membres actifs navigants : 207 €

Actifs en mission à terre : 155 €

Retraités et Membres associés : 35 €

**Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €**

#### Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations  
Je règle la somme de : 227 € / 175 € / 55 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations  
Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations  
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

Extraits des Statuts : «Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction de capitaine.»

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

**Cdt A. Jegu, Secrétaire général**  
**Résidence George V - 2 square du Printemps**  
**78150 LE CHESNAY**

L'AFCAN, association de bénévoles, ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du Bureau. Les épouses qui peuvent répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'Association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

## Conseil d'Administration

Fin 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	

## Bureau de l'Afcan

**Président :** B. Derennes  
*Courriel :* [president@afcan.org](mailto: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](mailto:tresorier@afcan.org)

## Présidences de régions

**Nord & Normandie :**  
H. Ardillon - [normandie@afcan.org](mailto:normandie@afcan.org)  
**Bretagne :**  
Ch. Loudes - [finistere@afcan.org](mailto:finistere@afcan.org)  
J.D. Troyat - [ille-et-vilaine@afcan.org](mailto:ille-et-vilaine@afcan.org)  
B. Derennes - [morbihan@afcan.org](mailto:morbihan@afcan.org)  
**Ouest & Centre :**  
G. Guillevic - [loire@afcan.org](mailto:loire@afcan.org)  
**Méditerranée :**  
P. Le Vigouroux - [marseille@afcan.org](mailto:marseille@afcan.org)  
**Sud-Ouest & outremer :**  
[sud-ouest@afcan.org](mailto:sud-ouest@afcan.org)  
**Est & Ile de France :**  
H. Dupont - [est-paris@afcan.org](mailto:est-paris@afcan.org)

## Contacts

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

## Participation de l'Afcan dans des associations

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

## QR code Afcan



# Editorial

## Migrants.

Ce mot fait la une de la presse depuis quelques temps. Ce n'est plus le problème de quelques-uns, les Italiens ou les capitaines de navires marchands par exemple, mais un souci pour de nombreux États européens. Ça ne gratte plus le seul dos d'une minorité, c'est déjà un enjeu économique et politique majeur. Tant qu'ils étaient en mer ou chez les autres ça allait. C'est pratique la mer, ça permet de cacher pas mal de choses. Maintenant la donne a changé, «ils sont dans nos rues, sous nos fenêtres».

Le tracas que ce fait de société apporte aux capitaines de navires marchands n'émeut pas grand monde. Sollicité par Médiapart, AFCAN a été interviewé par une journaliste qui a sorti un article très intéressant qui ne versait pas dans le sensationnel. A ma connaissance, ce n'est pas allé plus loin.

Une fois passé le canal de Suez, nous sommes censés être à l'abri des pirates. Pour combien de temps d'ailleurs? Certains armements cessent de mettre des gardes armés sur les navires à faible franc-bord et évoluant à basse vitesse. Surtout ne pas le répéter aux pirates pour qu'ils ne retirent pas les bâches qui abritent leurs esquifs aujourd'hui au repos. Vient ensuite l'est de la Méditerranée où l'on peut rencontrer des petits navires ou embarcations de fortune surchargés de pauvres gens fuyant la mitraille et/ou la misère, trompés par des passeurs cupides et sans scrupules. En cette fin d'été 2015, je suis passé à 130 milles d'une embarcation de caoutchouc surchargée et prête à couler d'après le message d'alerte. Trop loin. En juin 2014, je n'étais qu'à 12 milles. J'y suis allé. Quel sort m'aurait été réservé si je ne l'avais pas fait.

Quelques litres ou mètres cubes de produits hydrocarbures polluent énormément et menacent sans aucun doute la survie de la planète s'ils ont pour origine un navire en mer. Les passions se déchainent alors, les sanctions tombent, parfois sans discernement. Un produit aussi polluant tombé d'un camion « trop gité » dans un virage ou déversé par un bac à terre non étanche ou trop plein, ne met pas la machine répressive en action. Surtout en plein été. Nul doute qu'un capitaine qui ne porterait pas assistance à des migrants sera forcément coupable et désigné à la vindicte populaire alors que les autorités nationales et internationales (Europe, ONU) qui malgré de multiples réunions toutes plus urgentes les unes que les autres, laissent en toute impunité le problème grossir et les drames humains se multiplier.

Souhaitons qu'un capitaine n'ait pas un jour un choix à faire entre sécurité des équipage/navire/cargaison et assistance à des migrants en détresse. Dans les deux cas, ça fera les gros titres. Dans l'un des deux, le capitaine sera cloué au pilori, quelles que soient les raisons qui auront motivées sa décision. Une contrainte de plus pour le capitaine non-préparé et non-équipé pour recueillir des centaines de réfugiés dont il ne sait rien. Pirates, migrants, sanctions prévues en cas de manquement aux règlements et codes divers, rôle de bouc émissaire facile à embastiller...

Quel métier que celui de capitaine de navires marchands! Le poster «This is our captain and this is how he is seen» devrait être mis à jour avec des variantes «prison» et «tête au bout de la perche». Dessinateurs, à vos crayons!

Bon vent

Cdt Bertrand DERENNES, Président

# CESMA. COUNCIL MEETING - AGA 2015

*Le Council meeting et l'AGA du CESMA se sont tenus en Italie à Viareggio, les 15 et 16 mai 2015.*



Cette année, nos partenaires de l'USCLAC (Unione Sindacale Capitani Lungo al Commando) organisaient la 20ème Assemblée générale annuelle du CESMA à Viareggio.

Le Cesma est actuellement composé de 16 associations représentant 13 pays de l'Union européenne (2 associations pour la France et 3 pour l'Italie), plus une association de capitaines du Monténégro, donc membre associé qui a vocation à devenir membre à part entière.

## Le 15 mai au centre de conférences Principe di Piemonte avait lieu le Council Meeting.

Après présentation des membres présents, le président Allemand Wolf von Pressentin a présenté sa démission du Bureau. A sa tête depuis 2009, soit deux mandats de trois ans et conformément aux statuts, il ne se représente pas pour un troisième mandat. Suite à l'appel lancé aux associations quelques semaines avant le Council meeting, et une seule candidature ayant été reçue, l'élection du nouveau président du Cesma se déroule très rapidement. C'est donc le représentant de l'AFCAN qui est élu pour les trois prochaines années au poste de président du Cesma.

A noter que deux postes étaient normalement à pourvoir : celui de président ainsi que la nomination d'un vice-président, et qu'une autre candidature pour faire partie du Bureau avait été reçue. Elle émanait de notre partenaire français (ACOMM). Cette candidature n'a pas été

retenue afin de ne pas avoir deux représentants d'un même pays sur les quatre membres du Bureau (article 11-d des statuts).

Puis présentation des comptes et du budget de la confédération. Budget en légère baisse par rapport à l'année dernière, et basé sur un équilibre à 12 500 euros sur les versements des cotisations. Un effort particulier ayant été fait sur les frais de déplacements des membres du Bureau. A noter qu'un choix est fait parmi les nombreuses invitations reçues, en fonction bien sûr de l'intérêt qu'elles peuvent présenter pour l'association mais aussi de la distance, du coût, voire de la possibilité de se faire défrayer des frais de déplacement.

L'après-midi a été consacré aux discussions sur les possibilités de nouvelles adhésions (Pologne, Grèce, Estonie et Turquie). Le Bureau est chargé par les membres du Council de poursuivre les discussions, bien que l'acceptation de ces candidats potentiels au Cesma en tant que membre de plein droit ou membre associé soit soumise au vote du Council, et qu'il n'y ait pas vraiment de consensus à ce sujet.

Autre point largement discuté, le cas du cdt Schettino, par ailleurs membre adhérent de l'USCLAC hôte de cette Assemblée. Des membres de l'USCLAC ont pu témoigner de leurs discussions avec le cdt Schettino, sur la perception qu'ils avaient sur son comportement actuel. Vu le fonctionnement de la justice italienne, ils ont aussi demandé au CESMA de ne pas intervenir dans le traitement de ce dossier à minima jusqu'au résultat de l'appel exercé par le cdt Schettino.

A la fin du Council, un représentant du port de Viareggio a remis au CESMA une médaille d'or pour 20 ans de service envers les capitaines européens.



## Le 16 mai l'Assemblée générale se tenait au même endroit,

mais dans une salle plus grande, malheureusement trop grande pour le nombre de participants à cette Assemblée.



Dans la matinée, après un petit mot d'ouverture et de bienvenue par l'adjoint au capitaine de port de Viareggio, 3 présentations :

- New leaders, new technologies and new challenges par Luca SISTO de l'Italian Institute of navigation.
- Electronic cartography par Andrea Odone.

Ces deux premières présentations, intéressantes, avaient notamment l'avantage à la fois de se compléter et de s'opposer. En effet à la suite de ces présentations, les questions de l'assemblée pouvaient s'adresser aux deux présentateurs. D'un côté un technicien décrivant tout ce qu'il deviendra possible de faire apparaître sur un écran ECDIS, et de l'autre, une personne dont le propos pourrait se résumer à : «obtenir toujours plus d'informations, c'est bien, mais il ne faudrait pas oublier l'essentiel : la compréhension de ces informations et surtout la veille» !!

• La 3<sup>ème</sup> présentation, faite par cpt John Rose de CHIRP, semblait continuer les propos puisqu'il parla de l'étude des incidents, presque incidents et autres retours d'expérience reçus, la façon de les étudier, de les traiter et de les publier.

Puis l'Assemblée générale reprit ses droits, avec des discussions qu'il fallut parfois stopper, le consensus n'étant heureusement pas toujours la chose la plus facile à obtenir. Suite à ces débats entre les différentes associations, les neuf résolutions suivantes ont été adoptées. Elles conduiront les activités du CESMA pendant l'année à venir.

### Resolution nr. 1: Criminalization of seafarers.

The 20th Annual General Assembly in Viareggio, Italy, again noted that the problem of criminalization of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern, although no recent cases were brought to our attention. CESMA urgently requests ship owners and/or operators to always provide legal assistance for masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until, at least, a verdict has been pronounced. Moreover masters are urgently advised to consider taking a risk insurance, such as the Lloyd's Insurance (Galleon Marine Insurance Agency) facilitated by a membership of the Nautical Institute, into consideration.

### Resolution nr. 2: Piracy

The Assembly again discussed the problem of piracy against ships in various parts of the world, with attacks on ships in the West Africa area still frequent and violent. Although CESMA is still critical about the use of fire-arms on board, it maintains its position, that it does not oppose the employment of officially certified armed guard teams on board, either military or private, respecting the respective legislation in

the various EU member States. It will adopt a practical position in line with European and international organizations on the condition that the authority of the master is efficaciously maintained, even when fire-arms have to be used. CESMA also insists on exact rules of engagement to be observed under all circumstances.

### Resolution nr. 3: Fatigue and safe manning.

The Assembly again discussed the problem of fatigue in the maritime industry. The requirement of a minimum of three certified bridge watchkeepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA. It still denounces the flexibility clause in the Manila amendments of the STCW convention, enabling the system of the six on six off watch schedule to be continued, as it affects maritime safety and the health of the seafarers concerned. The introduction of the Maritime Labour Convention (MLC) can only have a positive influence on condition that lists, showing work and rest periods, and to be inspected by Port State Control officers, are correctly completed at all times.

### Resolution nr. 4: Safety of ro-ro- and large passenger ships.

The Assembly again discussed the safety of ro-ro- and large passenger ships as well as car carriers. Disembarking a great number of passengers and crew in an emergency situation continues to be a great concern. Damage stability is still not sufficiently observed also with regard to new buildings, notwithstanding the Stockholm agreement.

### Resolution nr. 5: Safety of life saving equipment.

The Assembly again shortly discussed the efficiency of life saving equipment on board some seagoing vessels including incidents and accidents during drills. It again urges the IMO and flag states to introduce proper legislation to improve safety and design of life saving equipment to avoid fatal accidents. Recent accidents show that lack of training and unskilled board personnel are to be blamed in many occurrences.

### Resolution nr. 6: Employment of EU seafarers

Considering the shortage of employment opportunities for EU officers on EU nation-flag vessels, CESMA again appeals to EU ship owners to create opportunities for young EU officers to start their careers on operational level and allow them to obtain managerial level. Also for cadets to create berths on board, enabling them to complete their practical education and training and obtain their certificates. In this way maritime knowledge and experience within the EU maritime industry can be maintained. All efforts should be employed to interest young people in the EU to choose for a maritime career.

### Resolution nr. 7: Illegal immigrants in the Mediterranean

The Assembly noted with concern the situation in the Mediterranean where illegal immigrants try to reach Europe by using unseaworthy craft which sometimes, due to overcrowding and bad condition, require assistance from rescue vessels, or in many cases, from merchant navy vessels nearby. According to the SOLAS Convention, ships are obliged to render assistance and take the immigrants on board. This could lead to dangerous situations whereby the crew is outnumbered by the quantity of immigrants. Moreover their intentions and medical condition is unknown, as most ships have no professional medical staff on board. As a consequence vessel and crew could be endangered. The Assembly wants to convey its concern to the European Commission and Parliament, as well as the IMO, in this respect, including the difficult position of the vessel's master if he considers that taking the immigrants on board might endanger the safety of his crew and his vessel.

## Resolution nr. 8: E-navigation

The Assembly discussed the possibilities of e-navigation to improve safety of navigation, as introduced by the International Maritime Organization (IMO). The various aspects were highlighted and the Assembly decided to follow developments.

## Viareggio et environs

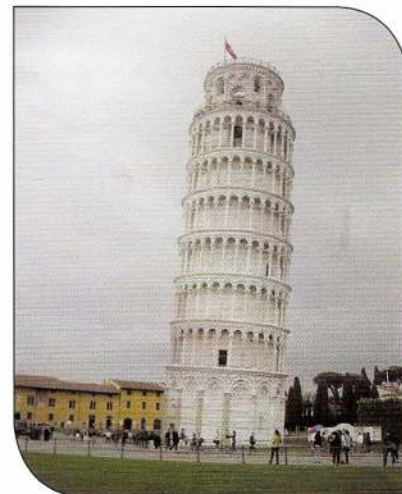
A l'entrée du port de Viareggio, coté plage, on peut découvrir un monument appelé "L'Attente". Cette statue représente le patriarche, la mère, l'épouse et les enfants du marin parti en mer.



## Resolution nr. 9: Future of simulator training in the maritime industry

The Assembly underlined the importance of simulator training in the maritime industry. However it rejects further exchanging of practical education and training by simulator training as stipulated in the "sea time equivalent" context.

Enfin à quelques kilomètres de Viareggio, on peut aussi aller voir la fameuse tour de Pise. Que je n'ai pas pu visiter, mais tout de même admirer, le vendredi soir entre deux averses.



Cdt Hubert ARDILLON,  
Président du CESMA, Vice-président de l'AFCAN

# QUARTS DE SIX HEURES : POUR EN FINIR AVEC CETTE PRATIQUE

Traduction libre d'un article de RECALADA (association basque des capitaines de la marine marchande)

## LA MAJEURE PARTIE DU PERSONNEL AFFECTÉ A LA VEILLE FALSIFIE LES REGISTRES ET DISSIMULE LA FATIGUE

Le BEA du Royaume-Uni (MAIB) a renouvelé ses alertes présentant la fatigue comme une cause fréquente d'accidents et a indiqué que le système de quarts alternatifs de 6 h produit des niveaux inacceptables de fatigue. L'initiative du MAIB est la conséquence de récentes investigations qui montrent la falsification généralisée des registres des heures travaillées par les navigants. Il y a plusieurs années, le MAIB a été à l'origine d'une proposition visant à modifier les règles de l'OMI pour compter à bord deux officiers Pont en sus du capitaine. La proposition n'a pas abouti. Depuis, le MAIB a fait des enquêtes sur une série d'accidents sérieux, généralement des échouements, causés par un endormissement du personnel de quart. C'est pour cette raison, qu'une fois de plus il tente de relancer le thème.

Durant la dernière conférence annuelle de la Chambre internationale de la marine (ICS) à Londres, l'inspecteur principal des accidents maritimes du MAIB, David Wheal a fait remarquer que la fatigue extrême, cause de l'assoupissement du personnel de veille, a généré plusieurs des accidents majeurs des dernières années. Il a déclaré, s'adressant aux organisations d'armateurs, qu'un officier pont qui travaille dans un système ininterrompu de quarts de 6 heures encourt un risque important

de fatigue insupportable. M. Wheal a fait remarquer que sur beaucoup de navires, le capitaine est un des deux officiers assurant la veille. Une augmentation du personnel de quart pourrait être la solution et il a suggéré de rendre obligatoire la présence à l'effectif de deux officiers pont en sus du capitaine. Le MAIB a dit qu'il espérait que le Royaume-Uni ferait une proposition dans ce sens à l'OMI bien que, pour le moment, il n'y avait pas de signes qu'il ait l'intention de le faire.

La réponse de l'ICS, et de tous les membres associés, fut qu'il serait analysé toute proposition similaire du Royaume-Uni dès qu'elle serait présentée à l'OMI. L'ICS a fait remarquer que les nouvelles règles sur les heures de travail tant IMO qu'ILO venaient juste d'entrer en vigueur au niveau mondial. Un porte-parole de l'ICS signala qu'il lui paraissait un peu prématuré de changer les normes avant que les effets des nouvelles règles soient pleinement évalués. Il a fait remarquer qu'au

contraire la situation pouvait s'améliorer sans recourir à de nouveaux changements de règles. Il ajouta : si on voit que les navires sont incapables de se plier aux nouvelles règles, avec des inspections approfondies de la tenue des registres, il sera très facile pour les inspecteurs du port ou du pavillon de détecter les anomalies. Ainsi, les exploitants se verront obligés d'ajuster automatiquement leur effectif sans nécessité de changement de la réglementation.

Cependant, une récente enquête montre que les officiers ont tendance à minimiser leur temps de travail sur les registres officiels. Cette



enquête, réalisée l'année passée pour l'université de Southampton Solent (SSU) par le pilote John Anderson, montre que plus de 80 % d'un panel de 177 capitaines, officiers et personnels de veille ont admis avoir falsifié leurs relevés d'heures de travail pour les minorer.

On lit dans le rapport du capitaine Anderson «la falsification peut paraître une aide dans un moment ponctuel de surcharge de travail de l'équipage, mais réduit clairement l'effet des règles alors que les heures de repos font l'objet de la STCW Manille (convention actualisée sur les critères de formation de certification et veille) et de la convention sur le travail maritime (MLC) pour l'étude et l'amélioration des conditions de vie des gens de mer».

Cette enquête révèle aussi un problème culturel. Concrètement, le personnel de quart craint la réaction de ses collègues s'il admet qu'il est fatigué. La capacité de rester éveillé et au travail, bien que fatigué, se voit généralement comme quelque chose de normal.

#### COMMENTAIRES DU TRADUCTEUR

Pour moi, ce n'est pas deux officiers de quart qu'il faut en plus du capitaine, mais trois, l'idéal étant que le capitaine soit hors quart. On peut toujours rêver !!! La position espagnole a le mérite de lever le lièvre.

Cdt C. LOUDES - 09 février 2015

## DU MERMOZ AU PONANT : LE RETOUR DES CROISIÈRES À LA FRANÇAISE

*La croisière dite de tradition française se définit en quelques mots : la destination, la gastronomie et la convivialité. Le paquebot Mermoz des croisières Paquet a ainsi, de 1966 à 1999, symbolisé cet esprit de voyage maritime «à la française», en embarquant ses passagers pour des destinations de rêve, grâce à des croisières itinérantes autour du globe et des excursions très pointues. En 1988, la Compagnie du Ponant, dernière compagnie de croisière fidèle à cette tradition française, a repris le flambeau et s'est lancée dans l'aventure. C'est l'histoire de ce nouvel armement, que son directeur général fondateur Jean-Emmanuel Sauvée a retracée lors d'une récente conférence, que nous allons évoquer ci-après.*

### Un paquebot de croisière mythique : le Mermoz

Le Mermoz, qui fut l'un des paquebots les plus célèbres de la fin du XX<sup>e</sup> siècle, a été vendu en 1999 à un armement chypriote, ce qui a mis fin à la prestigieuse histoire des Croisières Paquet. Il avait effectué son voyage inaugural le 29 mai 1957, au départ de Marseille. Long de 162 mètres, tout blanc et avec des lignes d'une élégance classique, il aura transporté depuis sa mise en service quelques 500 000 passagers et parcouru toutes les mers du globe. Cinq cent soixante-dix personnes pouvaient prendre place à bord, servies par 320 membres d'équipage.

D'abord paquebot mixte appartenant à la Compagnie Fraissinet et Cyprien Fabre, le Mermoz effectuait des voyages régu-

liers sur la côte occidentale d'Afrique. Sa compagnie devenant en 1967 une filiale des Chargeurs réunis, le bateau, transformé en navire de croisières, va ensuite naviguer dans le monde entier pour le compte des Croisières Paquet. Il fera ainsi découvrir à des milliers de passagers quelques-unes des plus belles régions du monde, de la Méditerranée aux Caraïbes, du Spitzberg à la Patagonie, des Galapagos aux Moluques ou du Yang-Tsé à l'Orénoque, naviguant le plus souvent au milieu de paysages grandioses et loin des routes habituellement programmées.



Le commandant Olivier Prunet (1) rappelle qu'en 1968 les Croisières Paquet inventèrent le concept de «croisière à thème», dont le réputé festival de musique en mer (2) qui contribuera largement à la renommée du Mermoz. Il avait été précédé par un festival du théâtre en mer (3), auquel d'innombrables

grands artistes ont participé. Et il ne faut pas oublier, non plus, le succès des croisières gastronomiques qui réunirent les plus grands chefs étoilés du moment.

En 1993, un accord avec Costa Croisières va annoncer la fin prochaine de l'activité de la Compagnie maritime Paquet. Le Mermoz, avec ses cabines trop petites et sa vitesse trop faible, ne correspondait plus aux critères des nouvelles croisières haut de gamme. Costa s'en séparera d'ailleurs en 1999. Le paquebot naviguera encore quelques années en Méditerranée, puis sera vendu à une entreprise de démolition. Il finira sa carrière en compagnie du France dans un chantier des plages d'Alang (Inde).

L'aventure de la croisière française va heureusement lui survivre, grâce à l'initiative d'un jeune armateur, Jean-Emmanuel Sauvée, créateur de la Compagnie du Ponant.

## Le rêve maritime de Jean-Emmanuel Sauvée : créer une compagnie de paquebots de croisière

Né en 1964, Jean-Emmanuel Sauvée est issu d'une famille de marins. Son grand-père, capitaine au long cours, naviguait aux Messageries maritimes. Après avoir connu les vicissitudes de la crise des années 1930, qui avait durement frappé la marine marchande dont l'avenir semblait alors sans espoir, il était devenu rédacteur en chef du journal «Ouest-France» et avait participé en 1945 à la création du journal «le Marin». Son père Jean Sauvée, qui était administrateur général des affaires maritimes, avait notamment été en poste dans le Pacifique, aux îles de Wallis et Futuna.

Poursuivant la tradition familiale, Jean-Emmanuel Sauvée entre à l'École nationale de la marine marchande de Nantes et en sort en 1986, avec un brevet de capitaine. A l'école, il a fait la connaissance de Philippe Videau avec qui il partage un rêve : celui de créer une compagnie maritime. Il faut dire qu'à 21 ans, Jean-Emmanuel Sauvée avait déjà à son actif un projet original de navire de 50 mètres, dont la caractéristique inédite était la possibilité de «beacher (4)». Jean-Emmanuel fera aussi, à l'époque, la rencontre de deux autres personnages passionnés

par l'armement maritime : Guy Chambon, un armateur marseillais, et Alain Delacroix, créateur en 1972 de la «Surf», qui deviendra plus tard l'armement Bourbon.

Les difficultés de la Compagnie générale transatlantique, qui connaît à l'époque d'importantes réductions d'effectifs, confortent Jean-Emmanuel Sauvée et Philippe Videau dans leur idée de créer une nouvelle compagnie maritime et ils bâtissent ensemble un projet orienté vers la croisière, auquel ils vont associer plusieurs de leurs camarades de l'école de Nantes.

Il leur faut d'abord trouver un cadre juridique adapté. Ayant lucidement analysé les handicaps du pavillon français, entre autres, les contraintes et rigidités du code du travail maritime et le coût excessif de l'ENIM (5), mais néanmoins désireux de maintenir leurs navires sous notre pavillon, ils vont étudier attentivement le registre d'immatriculation des navires dans les territoires d'outre-mer régis par un décret de juin 1960. Un rattachement aux Iles Kerguelen (6), aurait pu constituer une réponse au problème du surcoût du pavillon français dans le premier registre, mais, malheureusement, il n'était possible que pour les pétroliers et vraquiers, excluant de façon formelle les navires à passagers.

En poursuivant leur examen nos entrepreneurs vont finir par découvrir que le régime d'immatriculation des territoires de Wallis et Futuna, peut leur permettre de définir des conditions d'exercice du métier de marin compatibles avec les nécessités économiques de leur projet. Coïncidence, ce registre avait été ouvert à l'initiative de l'administrateur principal Jean Sauvée, au début des années 1970. Il ne concernait alors qu'une demi-douzaine de navires exploités exclusivement dans le Pacifique (7) et on y appliquait, non pas le code du travail maritime, mais celui du travail d'outre-mer de 1952 et le régime de l'ENIM y était facultatif.

De ce fait, les règles fixant les relations entre l'armateur et les marins, devenaient exclusivement celles qui figuraient dans le contrat d'engagement et les conventions internationales du droit du travail maritime et la couverture sociale (8) pouvait être assurée par une assurance privée, payée par l'armateur, qui garantissait les marins au titre des accidents, de la maladie survenue à bord ou en congé, du rapatriement sanitaire, de l'invalidité et du décès. Un plan de retraite par capitalisation venait compléter le dispositif.

Une contrainte particulière au régime appliqué à Wallis et Futuna est que les équipages des navires qui y sont immatriculés doivent comporter un taux minimal de ressortissants français : en principe, 100% des officiers et pour le personnel d'exécution, une possibilité de recourir à des marins étrangers limitée à 75% de l'effectif de la catégorie. Cela ne gênait pas Jean-Emmanuel Sauvée qui souhaitait armer un navire avec 100% de marins français, à condition qu'ils acceptent un statut rénovant les règles habituelles de la profession. C'est sur ce «socle» juridique inédit, que les fondateurs de la nouvelle entreprise maritime vont parvenir à bâtir leur rêve. Et c'est ainsi que le Ponant sera en 1991, le premier paquebot à être immatriculé au registre des îles de Wallis et Futuna.





## Financer et construire un premier bateau : le Ponant

Pour mener à bien leur projet, il fallait maintenant que les nouveaux armateurs parviennent à trouver des investisseurs financiers coopératifs, acceptant de prendre un minimum de risques. La Compagnie des Iles du Ponant a ainsi pu voir le jour le 1er avril 1988, avec un « tour de table » qui réunissait les actionnaires suivants : l'armateur Guy Chambon 5%, la Compagnie financière Edmond de Rothschild 10%, Althus Finance (filiale de Thomson-CSF) 10% et les officiers de la compagnie 75%. Il ne lui restait plus qu'à financer un navire de plus de 100 millions de francs, sans disposer du premier franc pour cet apport, un problème qui sera résolu grâce à la combinaison d'un système quirataire (9) (exploitation du navire en copropriété) et des facilités offertes par la loi Pons de 1986 (10). Cela a permis aux futurs armateurs de créer un produit financier à destination des particuliers, qui après agrément de l'administration fiscale et obtention en décembre 1988 d'un visa de la Commission des opérations de bourse, débouchera sur le lancement d'un appel public à l'épargne en vue de constituer une copropriété de navires. Et au terme de 3 mois de collecte, 115 millions de francs seront réunis auprès de 220 souscripteurs. Ils vont permettre la construction du Ponant, premier navire de la compagnie.

Pour son exploitation, l'idée initiale de Jean-Emmanuel Sauvée était d'organiser des croisières en mer des Caraïbes au départ de Pointe-à-Pitre en Guadeloupe. S'inspirant des grands paquebots à voiles de la compagnie Windstar et du Club Med, il

va choisir de faire réaliser un voilier voisin du Phocéa (ex Club Méditerranée, construit en 1976 pour le navigateur Alain Colas et engagé alors dans la course transatlantique) et se rapprochera pour cela, de Michel Bigouin, architecte de ce voilier et co-créateur du Pen Duick V.

Le 30 juin 1989 la commande du Ponant, est passée aux chantiers navals de Villeneuve la Garenne. Et après de nombreuses difficultés avec le chantier, le bateau sera mis à l'eau en novembre 1990, avec trois mois de retard sur le calendrier prévu. Long de 88 mètres, il s'agit d'un magnifique voilier à trois mâts, portant 1 500 m<sup>2</sup> de toile et disposant d'un moteur de 1 600 kW, qui peut embarquer 66 passagers avec un équipage de 32 marins. Le 13 mai 1991, ses premiers clients embarqueront à Pointe-à-Pitre pour un circuit dans les Caraïbes.

Les débuts de l'exploitation vont s'avérer difficiles, car la première guerre du Golfe va provoquer l'annulation de toutes les réservations de croisière pendant 6 mois.

A cette époque, la Compagnie des Iles du Ponant est basée à Nantes et son voilier reste d'abord positionné aux Antilles, l'un des bassins de croisières les plus importants, idéal pour tester son marché de niche. Il sera plus tard, transféré en Méditerranée, autre bassin majeur pour les croisiéristes.

Par la suite, son exploitation sera partagée entre les Caraïbes l'hiver et la Méditerranée l'été, puis à partir de 1995 la Compagnie du Ponant va décider de proposer des destinations plus variées à sa clientèle : l'Amérique centrale, puis l'océan Indien (11) inauguré en 2000. Et les bons résultats qui seront enregistrés vont lui permettre de racheter le Ponant à ses copropriétaires, 5 ans après sa mise en exploitation.



## Les navires suivants : le Levant et le Diamant, puis le Boréal et l'Austral



Le 31 décembre 1996, la Compagnie des îles du Ponant, va lancer un deuxième appel public à l'épargne pour financer la commande, aux chantiers Alstom-Leroux de Saint-Malo, de son second navire. Cette fois, ce seront 235 millions de francs qui vont être réunis auprès de 280 copropriétaires. Le Levant est livré en novembre 1998 et Madame Chirac en sera la marraine. Grand yacht de luxe à moteur (3 000 kW) de 100 mètres de long, il dispose de 45 cabines et de 55 hommes d'équipage. Sa petite taille lui permettra de remonter l'Orénoque et l'Amazone et de sillonner les Grands lacs américains.

Mais le Levant n'était pas dimensionné pour affronter la navigation en milieu polaire, l'autre « terrain de jeu » de la compagnie. En 2003, elle va racheter à cette fin, le Song of Flower (1974) qu'elle rebaptise Diamant. Paquebot classique haut de gamme de 124 mètres de long et de 113 cabines, disposant de 120 hommes d'équipage, il est mis en service après renforcement de sa coque pour le rendre capable de naviguer au milieu des glaces.

A ce moment, soit 17 ans après sa création, la Compagnie des Îles du Ponant dispose d'une flotte de 3 navires, armés par 215 marins dont 60% sont des français (12).

En juillet 2004, le PDG de CMA CGM, Jacques Saadé, s'intéresse à la croisière et prend une participation de 70% dans le capital de la Compagnie du Ponant. Ce nouvel actionnaire va lui permettre de réaliser le souhait de toujours de Jean-Emmanuel Sauvée et de ses camarades : disposer de grands yachts haut de gamme, autorisant des croisières vraiment différentes. La société des îles du Ponant quitte alors Nantes pour Marseille et abrége son nom en Compagnie du Ponant. En 2007 Jacques Saadé va demander à Jean-Emmanuel Sauvée et à son



équipe de lui définir un navire de croisière idéal. En réponse, viendra un business plan sur trois ans, qui propose la naissance de deux paquebots atypiques, d'un coût de 100 millions d'euros chacun.

Ces deux sister-ships, le Boréal et l'Austral seront lancés en 2010 et 2011. Construits dans les chantiers italiens de Fincantieri (13) ce sont des navires élégants, longs de 142 mètres, disposant de 132 cabines et armés par un équipage de 136 marins. Ils sont propulsés par deux moteurs diesel-électriques d'une puissance de 2 300 kW chacun, autorisant une vitesse de croisière de 16 nœuds. Conçus pour la navigation en milieu polaire, ils possèdent le certificat 1 C (conditions de glace légère, épaisseur de la glace jusqu'à 0,4 m), qui les autorise à évoluer au travers d'une petite banquise.

Un sonar installé sur le bulbe d'étrave leur permet d'y détecter les « growlers », ces dangereux fragments d'icebergs dont le sommet affleure à peine au-dessus de l'eau, car 90% de leur volume est immergé. De nuit, ce sonar est complété par l'éclairage de puissants projecteurs.

Dotés de systèmes respectueux de l'environnement et plus particulièrement du milieu marin, les nouveaux navires ont reçu le label « Green Ship ». On y trouve notamment :

- un système de positionnement dynamique pour éviter d'avoir à mouiller dans des zones de fonds protégés,
- des moteurs qui utilisent alternativement et en fonction de la réglementation des zones traversées, le carburant Diesel classique HFO (Heavy Fuel Oil) ou le MDO (Marine Diesel Oil), dont la teneur en soufre plus faible le rend moins polluant que le premier,
- un traitement poussé des ordures et eaux usées du bord,





- une propulsion électrique à la fois silencieuse et économique.

Parallèlement à l'entrée en service des nouveaux paquebots, le *Levant* est vendu à Paul Gauguin Cruises en 2011, et le *Diamant*, la même année, à un pool d'investisseurs des Bahamas.

## A partir de 2012 : une nouvelle phase d'expansion de la compagnie

En août 2012, le groupe CMA CGM qui connaît quelques difficultés, va souhaiter abandonner la croisière pour se recentrer sur ses activités stratégiques. Il cède en conséquence la Compagnie du Ponant à la société d'investissement britannique Bridgepoint. C'est une nouvelle étape pour Jean-Emmanuel Sauvée, dont l'ambition est de devenir le n°1 de la croisière de luxe. Bridgepoint va lui offrir les moyens de poursuivre la croissance de sa compagnie et de franchir une nouvelle étape dans son développement à l'international, à travers un business plan audacieux (14).

La Compagnie du Ponant, qui dispose en 2012 d'une flotte reconfigurée à 3 unités avec le voilier le *Ponant* et les 2 nouveaux paquebots *Boréal* et *Austral*, va se doter d'une troisième unité de ce type, le *Soléal*, qui lui sera livré en juillet 2013. Il présente la même silhouette effilée, le même design raffiné et offre la même ambiance chaleureuse et intimiste, que ses 2 prédécesseurs. Et tout récemment, en février 2014, la Compagnie du Ponant a annoncé la livraison en avril 2015, d'une 4ème unité de cette série le *Lyrial* (15). Tous ces bateaux seront exploités en mode de croisière classique en été et en mode de croisière d'expédition en hiver.

On notera ainsi que depuis l'hiver 2012, le *Boréal* et l'*Austral* embarquent leurs passagers vers l'Arctique et l'Antarctique pour des expéditions « cinq étoiles » et que le *Soléal* est le premier navire français à avoir franchi, en septembre 2013, le mythique passage du Nord-Ouest.

Comment ne pas conclure en rendant hommage à la ténacité et à l'ambition de Jean-Emmanuel Sauvée et de ses cama-

rades, qui ont permis de maintenir la tradition de la croisière française ? A l'opposé du tourisme de masse, avec ses paquebots géants, le type de tourisme marin qu'ils ont développé et qui utilise des navires de petite taille, fait assaut de luxe à leur bord et offre à leur clientèle un panel exceptionnel de destinations prestigieuses, assure un succès mérité et pérenne à leur Compagnie du Ponant.

1. Le commandant Prunet a navigué pendant 14 ans sur le *Mermoz*, et en a été le dernier commandant.
2. Tous les grands solistes et chefs d'orchestre, de Rostropovitch à Yehudi Menuhin sont venus à bord.
3. Organisé par Robert Manuel et plus tard par Jean-Claude Brialy.
4. Le «beaching» s'applique aux navires disposant d'une rampe mobile à l'avant qui s'abaisse pour débarquer sur une plage.
5. Etablissement national des invalides de la marine : régime social des marins de commerce et à la pêche.
6. Autorisé par un arrêté de 1986.
7. Rappelons que L'Île de Lumière, affrété par Médecins sans frontière pour recueillir en mer de Chine les « boat people » vietnamiens, a été immatriculé à la fin des années 1970 à Mata Utu (Wallis et Futuna). Depuis ont suivi en 1992 le *Club Med II*, en 1997 le *Paul Gauguin* et le *Mistral* en 1999.
8. Il n'existe pas de régime public d'assurance sociale dans les îles de Wallis et Futuna.
9. Ce système permettait à des investisseurs d'acquérir des parts de navires en bénéficiant d'avantages fiscaux.
10. Cette loi destinée à favoriser les investissements outre-mer ouvrait de nouvelles perspectives pour les navires exploités dans ces régions.
11. C'est en océan Indien qu'en 2008 le *Ponant* a été victime d'une prise d'otages par des pirates, dont l'aventure qui faillit être tragique a été relatée dans un précédent bulletin («le monde maritime sous la menace des pirates»). Le sang-froid et le professionnalisme du commandant Philippe Marchesseaux ont concouru à l'heureux aboutissement des épreuves auxquelles ont été soumis les membres de l'équipage.
12. Cette proportion de marins français aurait pu être supérieure si une pénurie de main-d'œuvre maritime ne s'était faite ressentir à l'époque.
13. Les chantiers de Saint-Nazaire avaient renoncé à la construction de ces navires de «petite taille».
14. Le *Figaro* du 22 juillet 2015 : Le holding de la famille Pinault serait en négociation avec le fonds d'investissement Bridgepoint pour lui racheter le *Ponant*.
15. Le *Lyrial* a été livré en avril 2015 par le chantier italien Fincantieri. Avec 139 hommes d'équipage, 122 cabines et suites pour 244 passagers, il offre une qualité de services haut de gamme.

*René TYL, membre de l'AFCAN*

### Sources

Conférence de Jean-Emmanuel Sauvée le 25 mars 2014 (*Mardis de la mer, Institut Catholique de Paris*)

Conférence du commandant Etienne Garcia (compagnie du Ponant) le 25 mars 2014 (*propeller club Vedettes de Paris*)

*La Revue Maritime*, n° 459 et n° 469

*Navires et marine marchande*, n° 47 et n° 49

# COMMUNICATION DE FRANÇOIS MARENET SUR L'ENSM À L'ACADÉMIE DE MARINE, LE 20 MAI 2015

*René Tyl, membre de l'AFCAN, nous fait le compte-rendu de cette communication.*

*L'Académie de marine a entendu le 20 mai une communication de M. François Marennet, directeur de l'École nationale supérieure maritime, intitulée « former les marins ». M. François Marennet, diplômé de l'École polytechnique, ingénieur général des Ponts et Chaussées, est bien connu du monde portuaire pour avoir été entre autres sous-directeur des ports à l'administration centrale et directeur général du port de Nantes Saint-Nazaire. Il a été nommé directeur de l'École nationale supérieure maritime depuis novembre 2012.*



Nouvelle école du Havre

C'est relever un véritable défi que de faire une « école innovante » dont la vocation est de former des marins et des ingénieurs dans le domaine para-maritime, a déclaré d'entrée M. François Marennet.

Après avoir évoqué brièvement la longue histoire de l'enseignement maritime, il a exposé les différentes étapes qui ont marqué les débuts de l'ENSM, d'abord une période de création mouvementée, suivie d'un temps de stabilisation politique et de gouvernance, dont l'évènement important a été le projet d'établissement, et enfin la consolidation à laquelle on est maintenant arrivé, qui, au-delà de réalisations immédiates, s'appuie sur des projets innovants pour l'avenir.

## LA LONGUE HISTOIRE DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Créées par la Grande Ordonnance de 1681 du ministre Colbert, les écoles d'hydrographie ont fixé l'enseignement de l'art de naviguer. Des écoles gratuites et publiques furent créées dans de nombreux ports. La loi du 10 avril 1791 créera 34 écoles d'hydrographie gratuites. L'Ordonnance royale réorganisera les écoles d'hydrographie et fixera leur nombre à 44. Ce nombre passera de 34 en 1873 à 19 en 1881. Les arrêtés de février et mars 1919 supprimeront définitivement les écoles d'hydrographie et créeront les écoles nationales de navigation maritime dans les ports de Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Saint-Malo, Paimpol, Lorient, Nantes, Bordeaux, Marseille, Saint-Tropez.

Sous l'occupation, le fonctionnement de l'enseignement maritime en zone occupée s'est trouvé bouleversé. L'école de Paimpol fermera en 1940 ; elle ouvrira de nouveau en 1945. L'occupation allemande et la destruction de la ville entraîneront la fermeture de

l'école du Havre. En 1949 une école provisoire sera ouverte dans des baraquements. Conjointement avec la fermeture de l'école du Havre, une école de la marine marchande s'ouvre à Paris avenue de Ségur. Elle déménagera en 1945 au n° 15 de l'avenue Foch.

Après la Libération, en 1947, une nouvelle organisation de l'enseignement maritime est instituée ; sous le nom de « professeurs de la marine marchande », le corps enseignant est divisé en trois sections, professeurs d'hydrographie, professeurs mécaniciens et professeur de technique. Le corps des professeurs deviendra en 1965 celui des « professeurs de l'enseignement maritime », annonçant la disparition du titre de professeurs d'hydrographie.

La loi du 19 mars 1958 fait évoluer les anciennes écoles d'hydrographie en Écoles nationales de la marine marchande (ENMM) en les érigeant en établissements publics à caractère administratif (EPA), dotés de l'autonomie financière.

Entre 1958 et 1967, l'Etat rationalisera son réseau d'écoles : fermeture de Paris, Bordeaux et Alger, construction de cinq écoles neuves sur les sites déjà existants de Saint-Malo, Nantes, Paimpol, Le Havre et Marseille. L'école de Paimpol fermera en 1986.

En 1967 est mise en place la « polyvalence », pédagogie véritablement novatrice, pour armer les navires automatisés de la nouvelle génération.

Plus récemment, différents rapports, sortis en 2006 et 2007 : le rapport Poseidon (améliorer la formation aux métiers de la mer) – le rapport Laurent (repenser la formation maritime supérieure en France) – le rapport du Cluster Maritime Français, et le discours au Havre du Président de la République sur l'avenir maritime de la France du 16 juillet 2009, ont contribué à la nécessité de la création d'un enseignement supérieur maritime.

## 2010-2012. UNE CRÉATION MOUVEMENTÉE

Le décret du 28 septembre 2010 a officialisé la création de l'ENSM, née de la fusion des quatre ENMM, Le Havre, Marseille, Nantes et Saint-Malo. Elle sera en fonction à partir du 1er octobre.

Eudes Riblier, ancien président du directoire de SeaFrance, est nommé président du conseil d'administration provisoire de l'ENSM, et Henri Poisson, administrateur général des Affaires maritimes, directeur général sur proposition du ministre. Les quatre centres seront désignés par arrêté.

Les débuts de l'ENSM ont néanmoins été plutôt mouvementés, marqués par des discours déstabilisants. La ministre de l'Écologie, chargée de la mer, n'avait-elle pas spécifié à Dunkerque en novembre 2011 lors des Assises de l'Économie maritime, qu'« il faudra faire un choix entre les divers sites de l'école », ce qui laissait envisager la disparition de l'une ou plusieurs de ces écoles.

La mise en œuvre de l'école s'est avérée très complexe, à un moment où l'horizon de l'emploi pour les élèves se bouchait très fortement. Pour M. Marendet, un seul point positif au tableau, l'avis favorable en octobre 2011 de la Commission des titres d'ingénieur (CTI) à l'accréditation de l'ENSM à délivrer le titre d'ingénieur diplômé. La première promotion d'élèves ingénieurs sortira en 2016.

## 2012-2013 : LE TEMPS DE LA STABILISATION POLITIQUE ET DE LA GOUVERNANCE

Les débuts de l'année 2012 furent marqués par de nombreux atterrissements stratégiques, la spécialisation des sites étant en particulier loin d'être acquise.

Il faudra attendre les années 2012-2013 pour connaître une stabilisation politique et de gouvernance. Frédéric Cu villier, nouveau ministre de tutelle, déclarera en novembre 2012 aux Assises de l'Économie maritime de Biarritz qu'« il avait trouvé une école en grande difficulté », et qu'« il voulait redonner à l'ENSM les moyens de ses ambitions », insistant sur « la complémentarité des quatre sites historiques du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo, cohérence oubliée l'an dernier ». Fin 2012, le directeur général est débarqué, le président, dont le décret officialisant sa nomination n'a jamais paru, donne sa démission. Ils seront remplacés par une nouvelle équipe dirigeante.

François Marendet sera nommé directeur général et Hervé Moulinier président (et par ailleurs président du pôle mer Bretagne et membre du Conseil national de la mer et des littoraux).

La lettre de mission adressée début 2013 par le ministre au nouveau directeur général définit les quatre thèmes autour desquels il devra développer son action :

1. Confirmer l'ENSM en tant que grande école, en maintenant le niveau d'excellence de la formation d'officier et en faisant vivre le titre d'ingénieur ;
2. Construire une école unique sur quatre sites sur la base d'un projet d'établissement élaboré au cours du premier semestre 2013 ;
3. Améliorer la situation financière de l'école ;
4. Faire de l'école un établissement public de plein exercice.

Dès son arrivée, la nouvelle équipe dirigeante fera plusieurs constats dénotant les faiblesses de l'enseignement. L'école a hérité d'un corps professoral hétéroclite, composé d'un corps de professeurs de l'enseignement maritime, jadis professeurs d'hydrographie, de statut militaire, corps voué à l'extinction, et d'un corps de professeurs techniques, de statut civil, qui ne recrute plus depuis plusieurs années. Des chargés d'enseignement contractuels ou vacataires pallient le manque de recrutement. La formation continue n'existe plus.

Aucun regard hors des frontières : l'école d'Anvers accueille près de 700 élèves dont 30% sont français. Il n'existe aucun suivi des élèves. Il faudrait établir un annuaire des anciens élèves, de façon à s'appuyer sur l'expérience des anciens.

Devant la situation financière très dégradée de l'ENSM, révélée

par un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, l'État accorde à l'établissement une dotation exceptionnelle de 1 400 000 euros. La subvention pour charge de service public sera maintenue à son niveau, et même augmentée de 800 000 euros en 2014.

Francis Vallat, président du cluster maritime, avait d'ailleurs, à l'occasion des 8èmes Assises de la mer à Biarritz en 2012, évoqué « l'état moral plus qu'inquiétant, dans une situation financière catastrophique, de l'ENSM ». Il avait aussi tenu à saluer le nouveau directeur dont « l'énergie et la compétence étaient connus de tout le monde maritime ».

Tous ces constats ont montré l'urgence d'un projet d'établissement, qui n'a jamais été conçu par la précédente équipe, malgré la demande du ministre.

## LE PROJET D'ÉTABLISSEMENT

Le projet d'établissement a finalement été voté par le Conseil d'administration le 10 décembre 2013, après avoir soulevé une polémique tant de la part de quelques élèves que de certains professeurs, mais aussi des navigants et des élus haut-normands, principaux financeurs de la future école du Havre.

Ce projet fixe un cap et donne les outils pour l'atteindre ; mais M. Marendet rappelle que c'est une responsabilité collective engageant la tutelle, le conseil d'administration, la direction, les professeurs, les élèves et anciens élèves, les professionnels du monde maritime, dans le but d'une réussite commune.

Il repose sur le partage de valeurs et sur la définition d'une vocation pour chacun des sites de l'établissement. M. Marendet relève quatre valeurs communes :

1. Faire fructifier l'héritage des « Hydros » ;
2. Être un acteur de la mondialisation en toute responsabilité ;
3. Promouvoir l'ouverture d'esprit, le respect, l'honnêteté, la loyauté, l'humilité, la polyvalence, le sens des responsabilités, la confiance en l'autre, la solidarité et la promotion sociale ;
4. Appliquer ces valeurs au management de l'école.

Le projet de partage entre les quatre sites de l'établissement est élaboré ainsi que suit :

- Marseille accueille les trois premières années (L1 à L3) des promotions d'élèves ingénieurs, navigants et para-maritimes ;
- Le Havre reçoit les deux dernières années et demie (S7, M1 et M2) de la filière navigant ingénieur, ainsi qu'un mastère « logistique » et un pôle international d'enseignement maritime ;
- Nantes accueillera les deux dernières années (M1 et M2) des ingénieurs maritimes, tandis que la filière professionnelle pont y sera maintenue, ainsi que la formation des chefs mécaniciens jusqu'en septembre 2017, (puis transfert à Saint-Malo) ;
- Saint-Malo disposera en outre d'un renforcement de la filière professionnelle machine, et d'une confirmation des formations en matière de sécurité autour du CESAME.

Le projet d'établissement prévoit trois directions pour l'avenir : placer la pédagogie au cœur du projet ; élaborer un projet immobilier pouvant évoluer ; se donner les moyens du développement.

- Pour la *pédagogie*, il faut moderniser les procédures de recrutement des élèves et adapter le cursus aux contraintes des embarquements, faire de la filière professionnelle le moteur de l'enseignement maritime, proposer une pédagogie pour la recherche et les



projets, accompagner l'évolution du corps professoral vers l'adaptation aux métiers de l'ENSM, enfin renforcer le rôle du conseil des études.

- Pour l'*immobilier*, il convient de disposer de locaux pérennes, respectueux des normes, tout en veillant à diminuer ou à mutualiser les coûts de fonctionnement. Le Havre, ayant le bénéfice d'un nouvel équipement, doit devenir la vitrine de l'enseignement maritime international ; Marseille doit s'adapter à la pédagogie numérique, et Saint-Malo s'intégrer dans le pôle universitaire malouin.
- Pour *obtenir les moyens nécessaires*, il faudra créer des conseils locaux de développement réunissant les acteurs du monde maritime et para-maritime, c'est-à-dire l'Etat, les collectivités territoriales, les établissements d'enseignement supérieur, les entreprises du secteur et des personnes qualifiées autour de l'ENSM et de ses projets. Il faut aussi assainir le passif hérité de la formation de l'école, développer de nouvelles ressources en formation continue, initier des partenariats publics et privés pour les équipements lourds, promouvoir l'école pour attirer des élèves français et étrangers.

#### 2014-2015. UNE CONSOLIDATION POUR UNE ÉCOLE UNIQUE

La consolidation de l'école doit s'appuyer sur une vie associative féconde, avec des projets d'élèves sélectionnés et aidés par un comité technique. L'école soutient ainsi dix projets présentés par les élèves, pour un montant de 20 000 euros par an, parmi lesquels le projet HYDROcontest 2014 présenté par les élèves et les professeurs de Marseille et du Havre. Ce projet, un navire semi-submersible à sustentation, a reçu le prix de l'innovation pour l'amélioration des performances, de la consommation et du confort de navigation.

La recherche de qualité est essentielle au regard des certificats et brevets délivrés dans le cadre de STCW. Elle est circonscrite aux orientations de la commission des titres d'ingénieurs (CTI).

La CTI vient d'accorder pour deux ans, en septembre 2014, une nouvelle accréditation de l'ENSM à délivrer un titre d'ingénieur en 11 semestres pour les navigants. L'école déposera une demande d'accréditation pour l'ensemble des parcours maritimes en 2015.

La démarche qualité s'appuie sur un processus de certification ISO 9001 achevé début février 2015, dont les cinq non-conformités mineures seront corrigées d'ici la prochaine visite de surveillance dans un an. Tous ces plans d'action s'inscrivent sur un tableau de bord, véritable outil de pilotage pour la direction générale et le conseil d'administration.

Il faut en outre pouvoir s'appuyer sur des équipements récents, en particulier des simulateurs de navigation. Le simulateur de navigation « full mission », financé par les armateurs, est installé sur le site de Marseille, qui dispose aussi d'un simulateur Apra/Ecdis dans le cadre de la formation anticollision, de simulateurs modélisant les installations énergétiques et propulsives de différents types de navires. Sur le site de Nantes, se trouvent plusieurs laboratoires et simulateurs, dont un avec pile à combustible.

#### PROJETS POUR L'AVENIR

Le premier et le plus important est l'aménagement de la nouvelle école du Havre avec environ 10 000 m<sup>2</sup> bâtis, dont 6 600 m<sup>2</sup> de locaux d'enseignement et une capacité de 800 étudiants, permettant une complémentarité avec d'autres structures, en particulier l'enseignement supérieur. L'école est construite sur le modèle « ship in school », plus de 2 000 m<sup>2</sup> en configuration « navire », concept innovant tant en France qu'en Europe. Le dispositif pédagogique repose sur l'installation d'un simulateur « navire », reproduisant tous les scénarios tant pont que machine, comme sur une passerelle de navire. Cet investissement futuriste, dont le coût est évalué à plus de 2 M€, permettra de mettre les élèves dans des situations de commandement complètes. Il est en outre prévu des recrutements de personnels qualifiés.

Le second projet est le développement du Centre d'abandon et de survie en mer (CESAME) situé à Saint-Malo. Le CESAME participe déjà à la formation des élèves et marins en activité en préparant aux brevets et certificats relatifs au sauvetage et à la survie en mer, tels que le CAECRSR (certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides), le TIS (techniques individuelles de survie) ou le MES (systèmes d'évacuation maritime). C'est le seul centre en France à proposer une embarcation de type « chute libre ».

Il s'agit de compléter les formations STCW par des formations « offshore » et « éoliennes en mer » tout en développant la recherche sur le thème de la survie en mer. Une étude est poursuivie avec la région Bretagne, Saint-Malo agglomération et la ville de Saint-Malo pour une installation sur un terrain proche du CESAME quai Bouvet ; parallèlement une étude juridique et financière est engagée avec Falk, partenaire privé danois ayant une grande expérience dans ce domaine.

Le troisième projet est une refonte des cursus, que ce soit celle de la filière académique, de la filière « B » ou celle de nouvelles formations professionnelles.

Concernant le cursus académique, il y aura un seul diplôme d'ingénieur de l'ENSM avec différents parcours : un parcours navigant avec un cursus de cinq ans et demi (cursus plus long, car délivrant deux diplômes, DESMM et ingénieur ENSM), et deux parcours dans le domaine para-maritime avec un cursus de cinq ans. L'école offrira aux élèves deux nouvelles formations maritimes, « l'ecoship manager » et « l'offshore maintenance manager ». La première œuvre pour un navire écologiquement propre et économiquement efficient, tant pour la construction et l'exploitation que pour la déconstruction. La seconde vise à la gestion de projets complexes pour l'exploitation des hydrocarbures, du gaz et des énergies marines renouvelables.

La filière « B » sera réactualisée par la création de la filière OCQM/ Chef 8000 kW en trois ans, avec la perspective que des élèves provenant du BTS MASEN (maintenance des systèmes électro-navals) pourraient rentrer en 3<sup>ème</sup> année du cursus - ou la mise en place de la formation des OCQM3000 kW en un an à la rentrée 2016/2017.

Parmi les nouveaux cursus, la formation en trois ans des officiers chefs de quart passerelle internationaux (OCPQI), destinés à la navigation à l'offshore, à la croisière ou au yachting.

A côté de ces projets d'avenir, il est nécessaire de poursuivre la résolution des difficultés, ainsi le recrutement des enseignants, pour lesquels il faudrait développer l'attractivité du métier. Il conviendrait de définir un statut autre que des CDD de trois ans, et de garantir des salaires plus élevés.

Autre problème à résoudre, une adaptation aux lourdes contraintes budgétaires nécessitant d'accroître les ressources propres (droits d'inscription, taxe d'apprentissage, formation continue...).

Il reste aussi à entreprendre des démarches pour une plus grande ouverture sur l'international vers les autres académies maritimes européennes.

En matière de communication, davantage renseigner sur les débouchés des métiers auxquels mènent les formations de l'ENSM, tant ceux de navigant que ceux du para-maritime.

En matière pédagogique, mener une réflexion sur la modernisation de l'enseignement (numérique, projets, supports de cours et cours en anglais), faire retourner les professeurs sur les navires dans le cadre de la formation continue, demander aux armateurs d'écouter davantage les navigants, renforcer les liens avec les « jeunes » anciens, garder la polyvalence qui s'adapte au titre d'ingénieur, promouvoir les valeurs des gens de mer.

Pour conclure, M. Marendet compare l'ENSM à un navire qui ne s'est pas encore stabilisé au mouvement de la mer. Reste à garder le cap que l'on s'est fixé, à savoir tout faire pour maintenir l'école et sa spécificité, former des navigants ingénieurs.

*René TYL, membre de l'AFCAN*

# SOUVENIRS DE NAVIGANT

*Nous publions le premier chapitre des souvenirs du Commandant Chennevière, membre fondateur de l'AFCAN*

Comme pour tous ceux qui ont la bonne, ou mauvaise, habitude de tout, ou presque, garder il arrive un moment où un rangement devient indispensable et se trouve lui-même suivi d'un jet à la poubelle souvent déchirant mais néanmoins nécessaire.

C'est au cours d'une opération de ce type que j'ai retrouvé des notes relatives à mes deux premiers embarquements d'abord comme novice en doublure sur le «Cévennes» puis l'année suivante comme élève officier sur le «Samuel de Champlain».

Sans doute ce sont ces trouvailles qui m'ont incité à entreprendre une «recherche du temps perdu» en faisant émerger de ma mémoire

ce dont elle voudrait bien se souvenir. Réveil de la mémoire certes aidé par des documents divers, des coupures de journaux, elles aussi conservées, des copies de rapports de voyages, mais aussi par ces anecdotes racontées, parfois de façon itérative car on a tendance à radoter en vieillissant, à l'occasion de rencontres familiales ou amicales.

Mais les souvenirs sont fugaces et le seul moyen de les retenir, tant pour soi-même qu'éventuellement pour d'autres, est sans doute de les transcrire et de les confier à une autre mémoire plus sûre, celle de l'ordinateur.

*Donc, outre les premières notes retrouvées, je vais tenter de relater, sans prétention littéraire aucune, tout ce qui me revient à l'esprit concernant les quelques trente-cinq ans qui suivirent, à commencer comme il se doit par le «Cévennes» mais non sans avoir rappelé pourquoi et comment je fus embarqué, le terme convient, dans la carrière de navigant marchand.*

*A l'origine mon intention était en effet de me diriger vers la Marine nationale. Pour ce faire j'étais en Math.Sup à Sainte-Geneviève (Ginette) à Versailles pour y préparer le concours de Navale. Etant «cubable», c'est-à-dire pouvant me présenter trois fois, je pense que j'aurais fini par intégrer. Mais c'était sans compter sur les visées d'un oncle par alliance et à la mode de Bretagne qui se trouvait être capitaine d'armement de la société de navigation Delmas-Vieljeux. Cette entreprise était alors relativement modeste mais sans doute l'oncle en question avait-il pressenti son extension future et le besoin qu'il aurait d'officiers long-courriers alors assez peu nombreux dans les effectifs dont il disposait. Toujours est-il qu'il entreprit le siège de mes parents et aussi le mien pour me faire miroiter les avantages que j'aurais en bifurquant vers le «Merchant Service». De mon côté je partageais les craintes de beaucoup concernant la Marine Royale que l'on voyait à l'époque devoir être majoritairement dédiée à sa branche aéronavale. Or je voulais devenir marin et non pas aviateur et c'est ainsi que j'acceptai, à titre expérimental et sous réserve de revenir à Ginette, de faire un stage à la Marchande. Quelques années plus tard on m'eut embarqué comme pilotin mais cette fonction n'étant pas prévue à l'époque et, pour obtenir l'aval de la «Commission tripartite», c'est en tant que novice, en doublure car il y en avait déjà un mais leur nombre n'était pas limité, que je fus inscrit à bord du «Cévennes et c'est à partir de là que commence l'histoire.*

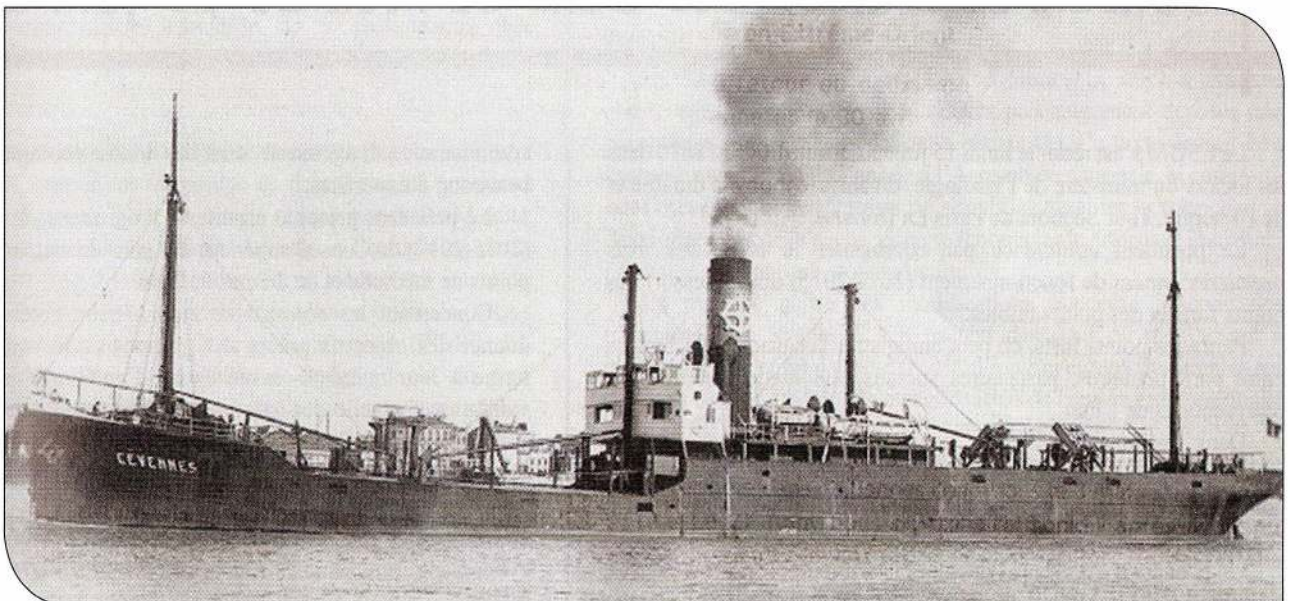
Il fallut d'abord passer une visite d'embarquement pour obtenir un fascicule d'Inscrit maritime provisoire. Je ne sais pas où se trouvaient les bâtiments des Affaires maritimes du Havre à l'époque mais sans doute étaient-ils dispersés car la visite avait lieu dans des locaux rue Massillon ou Demidoff dans ce qui devait être une école.

Ayant été trouvé apte il me restait à rejoindre Sète en passant par Paris avec escale au Perreux où habitaient alors mes parents. Ceux-ci étaient d'ailleurs en vacances au Havre mais ma mère m'avait dit de prendre, pour me sustenter en cours de route, quelques-unes des rares

boîtes de conserve que je trouverais dans un placard. Ce que je fis, mais au hasard car elles n'étaient semble-t-il pas étiquetées. Toujours est-il qu'à l'ouverture je me trouvai avec du lait condensé en lieu et place du corned beef espéré.

Les trains étaient encore rares, la guerre avec l'Allemagne n'étant terminée que depuis un mois, et les prétendants au voyage se bousculaient sur le quai de la gare de Lyon. C'est donc avec un peu de honte que, à peine jeune homme que j'étais, je passai, avec un billet prioritaire de marin marchand au service de la Nation, devant femmes avec

1945  
«CEVENNES»



enfants et personnes âgées (d'au moins quarante ans pour certaines !). Le voyage fut long, les horaires des trains de l'époque étant aussi aléatoires que ceux de la ligne Paris-Le Havre au début du 21ème siècle, mais j'arrivai malgré tout assez tôt à Sète pour, après avoir rallié l'agence, apprendre que le navire n'était pas encore à quai.

Il me restait à tuer le temps en me promenant dans la ville. Je me souviens d'avoir acheté du raisin, fruit pratiquement introuvable depuis la fin 1940 dans nos régions septentrionales, et en avoir consommé plus que de raison avec quelques conséquences intestinales ultérieures. J'allais oublier de signaler que j'avais touché, était-ce au Havre ou à Sète, un «sac de sécurité» contenant divers vêtements chauds, tout cela sans tickets de textile, j'étais vraiment privilégié.

Le navire enfin à quai, je me présentai à bord, était-ce au commandant ou au second ou peut-être aux deux, puis, car je n'étais que novice, et même en doublure, allai mettre mon sac sous le gaillard où logeait l'équipage. Le geste était fait et l'on vint me dire que ma place n'était pas là mais dans une cabine disponible du château, cabine où avaient logé les canonnières et sous la couchette de laquelle se trouvaient toujours les tubes des canons de 20mm, et que je mangerais au carré des officiers. J'étais le neveu du capitaine d'armement n'est-ce pas !

Rien à dire sur le voyage maritime car déjà évoqué dans les notes. Des officiers sympathiques dans l'ensemble, certains assez frustes certes, ce qui n'était pas le cas de deux d'entre eux appelés plus tard au commandement. L'équipage était quant à lui assez hétéroclite, commission tripartite oblige, mais il y avait cependant quelques marins d'origine Delmas et j'ai pu en retrouver certains au cours de mes embarquements ultérieurs. L'autre novice, le vrai, était originaire d'Oran et parlait mieux le dialecte hispano-arabe du coin que le français mais on arrivait à se comprendre malgré tout.

Le «Cévennes» était un vieux navire, pas très confortable, et c'est un euphémisme, chauffant au charbon, mais turbinard, le seul que je connaîtrai de toute ma carrière, et en y repensant il me semble que toutes ces conditions réunies auraient dû me dégoûter de la MarMar. Mais ce ne fut pas le cas et je décidai de persévérer et non de retourner à Ginette pour continuer à préparer Navale, ce que, regardant en arrière, je ne regrette pas, m'étant trouvé à la bonne époque et dans la bonne compagnie pour commander rapidement et pratiquement toujours sur des navires modernes.

Ce qui de ce voyage restera le plus, non seulement dans mon

esprit mais certainement dans ceux de beaucoup d'autres, c'est certainement l'épisode nantais. Il semble que jusqu'alors les navires étaient restés en rivière car on n'était pas sûr que la zone d'amont ait été parfaitement déminée. Ce n'est donc qu'au dernier moment que le feu vert fut donné pour tenter la remontée, sans doute après accord entre les autorités et le commandant car il y avait quelques risques pour lesquels nous touchions d'ailleurs une prime de guerre.

Nous étions donc le premier navire à remonter jusqu'à Nantes mais aussi le premier avec un chargement de fûts de vin rouge d'Algérie bien visibles en pontée. Depuis Le Pèlerin jusqu'au quai de La Fosse nous sommes passés entre deux haies humaines d'où s'élevaient des cris de «jetez une barrique !». Lesquelles barriques, tout au moins pour celles qui étaient visibles et accessibles, semblaient être en bon état, quoique vétustes pour beaucoup, car toutes les traces possibles de coulage avaient disparues, effacées par le bouc, le fameux «bouc du Cévennes», pendant sa tournée matinale sur le pont.

Mais du coulage il y en eut par la suite au cours du déchargement. Fûts percés, ivresse et bagarres conséquentes, tout ce que l'humanité pouvait montrer de plus désolant....au point qu'à certains moments on ne pouvait plus trop savoir si c'était du vin ou du sang qui maculait le pont, tout cela n'étant évidemment pas le fait de l'équipage qui tout en ne se privant pas de célébrer le culte bachique le faisait avec plus de retenue et sur un mode régulièrement journalier.

Un autre signe de la bêtise humaine me reste en mémoire : autres temps mêmes mœurs, les dockers «grapillaient» évidemment à flots au cul du tonneau, remplissant des bouteilles qu'ils allaient vendre dans les débits du quai de la Fosse pour, mettons 10 francs pièce, débits dans lesquels ils retournaient ensuite pour commander un verre de vin qu'ils payaient également 10 francs !

Il y eut même un docker qui tomba entre le bord et le quai et ce fut le garçon de cuisine africain qui plongea pour le repêcher. Ce garçon je le retrouvais quelques années plus tard à Abidjan où il s'était élevé dans l'échelle sociale car il était alors devenu patron, ou gérant, d'une boîte de nuit. Ce fut d'ailleurs lui qui reconnut dans le commandant que j'étais alors le novice avec qui il avait navigué une quinzaine d'années auparavant. C'est sur ces images que je débarquais pour rallier le cours d'élève à l'école d'hydrographie, était-ce déjà l'ENMM, avenue de Ségur à Paris ?

*Cdt Jean CHENNEVIÈRE,  
Membre fondateur de l'AFCAN*

## CONSEIL SUPÉRIEUR DES GENS DE MER du 15 juin 2015

Le CSGM s'est réuni le lundi 15 juin 2015 de 14h30 à 18h30 dans les locaux du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, Tour Séquoia de Paris La Défense.

Le président commence par commenter le *bilan des trois premières années* de fonctionnement (2012-2015) dont il ressort des points forts et des points faibles.

Parmi les points forts, on peut enregistrer la capacité d'échanges entre parlementaires, partenaires sociaux, associations maritimes, représentants de l'Etat.

Dans les points faibles se comptent une grande attente des partenaires sociaux, une organisation des travaux à parfaire, une contribution des membres qui ne dépasse souvent pas le stade de la revendication.

On peut aussi accuser la lenteur, défaut imputable non au Conseil lui-même, mais au «temps administratif», tributaire d'une mécanique

administrative. Il s'y ajoute aussi des dossiers complexes nécessitant beaucoup d'expertises.

Le président présente ensuite le *programme de travail triennal* (2015-2017) du Conseil supérieur des gens de mer, articulé autour de points de méthode et de thèmes de fond.

Concernant les *objectifs de méthode*, on notera la volonté de donner des objectifs précis aux groupes de travail et de fixer un terme à leur mandat - la nécessité d'améliorer la procédure de validation formelle des avis issus des groupes de travail, des avis sollicités en plénière par l'administration et des avis obligatoires prévus par le décret de 2011 - le souhait d'élargir les thématiques de réflexion proposées au Conseil dans le but de faire des propositions au ministre de manière à anticiper certaines évolutions ou certains événements programmés (cf. la réforme des régimes spéciaux en 2017).

Les *thématiques de fond* peuvent se présenter formation par

formation, déclinées selon les groupes de travail. On retiendra entre autres :

- l'amélioration du dispositif de recueil statistique des ATM (cas des marins étrangers naviguant sous pavillon français) ;
- la poursuite de l'étude des risques psychosociaux ;
- la reprise du sujet fatigue et épuisement au travail ;
- la poursuite des travaux du groupe de travail addiction ;
- le recensement des difficultés d'accès au port ;
- la participation des consignataires de navires au financement des seamen's club ;
- la reconnaissance d'intérêt général des associations d'accueil des marins ;
- la poursuite des travaux du groupe de travail pensions (aucune pension en-dessous du niveau de la 7ème catégorie) ;
- l'engagement de réflexions sur la situation des marins au regard des modifications des pratiques professionnelles en termes de carrière ;
- la reprise des travaux sur la situation des femmes dans le milieu du travail maritime.

Après la présentation du programme de travail triennal, le président passe à l'ordre du jour.

#### FORMATION – BIEN-ÊTRE DES GENS DE MER

Mme Gibertie, du bureau GM3, bureau du travail maritime, rend compte du fonctionnement des commissions portuaires, qui se sont réunies au moins une fois entre janvier 2014 et février 2015.

Aucun foyer n'a fermé durant cette période. Sète dispose d'un nouveau foyer. Calais souhaite aménager le véhicule des associations comme foyer mobile. Pour autant, les craintes liées au devenir des foyers du Havre et de Marseille hébergés dans les hôtels «les gens de mer» gérés par l'AGISM perdurent. La disparition ou non de l'hôtel du Havre reste un point d'interrogation. La construction d'un hôtel à Marseille laisse en suspens le devenir du foyer d'accueil.

Les Commissions portuaires soulignent dans l'ensemble les difficultés rencontrées par les foyers d'accueil dues à leur éloignement des quais, générant des frais de transport, et liées aux mesures de sûreté. Concernant la trésorerie des associations, elles souhaitent le versement par les consignataires d'une contribution obligatoire et homogène versée par tous les ports et demandent la pérennisation de la subvention versée par la DAM. Elles soulignent aussi la difficulté pour les associations d'obtenir une reconnaissance d'intérêt général.

A noter l'avis favorable des armateurs au versement d'une contribution volontaire sous condition de la participation des armateurs étrangers.

#### FORMATION –

#### PROFESSION DE MARIN ET PROTECTION SOCIALE

M. Becouarn, rapporteur du groupe de travail sur les pensions, annonce que deux projets de texte ont été rédigés par la DAM suite à l'accord du Budget et de la Sécurité Sociale, à l'instigation de la fédération des pensionnés. Le premier est un décret qui ouvre la possibilité du droit d'option entre pension de retraite anticipée (PRA) et pension d'invalidité pour maladie professionnelle (PIMP). Le second est un arrêté, prévu par le projet de décret simple, qui fixe la liste des maladies professionnelles à évolution lente susceptibles d'ouvrir le-dit droit d'option.

Un autre sujet concernant la validation sur l'assurance vieillesse des marins des périodes en invalidité accident doit faire l'objet d'une étude plus poussée.

Le projet de décret relatif au régime de protection sociale des bénévoles de la SMCM, après avoir reçu l'avis favorable du Budget et de la Sécurité Sociale, est en cours de finalisation.



#### FORMATION – SANTÉ, SÉCURITÉ AU TRAVAIL, HYGIÈNE ET PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

Le rapporteur du groupe de travail «addictions» informe qu'une réunion est prévue le 24 juin avec les directeurs des LPMA pour présenter les supports documentaires d'information et de sensibilisation aux risques de consommation d'alcool et de drogues. Les correspondants des quatre établissements de l'ENSM seront relancés à ce sujet.

Des projets d'affiche concernant la campagne de prévention auprès des entreprises maritimes de la pêche et du commerce sont présentés, tels que «la mer est dangereuse, n'en rajoutons pas», avec un slogan «pas de ça à bord».

Le rapporteur du groupe de travail «risques psycho-sociaux», créé il y a un an, rend compte de la possibilité de financement d'une étude sur les risques psycho-sociaux chez les marins par l'OCPA-TRANSPORTS ainsi que de l'éventualité d'un contact avec l'ENIM pour un financement complémentaire.

Le projet de décret relatif à la santé et à l'aptitude médicale des gens de mer a donné lieu à de nombreux échanges entre Mme Bréhier, directrice de la DAM, les médecins du Service de santé et les représentants des organisations syndicales. Les discussions ont particulièrement concerné l'intégration de médecins généralistes qui, selon les délégués CGT, non titulaires du diplôme de médecine du travail, n'ont aucune connaissance du milieu maritime comme l'ont les médecins du SSGM.

#### DIVERS

En fin de séance, la députée Mme Annick Le Loch a annoncé que le député Arnaud Leroy allait très prochainement déposer une proposition de loi sur «l'économie bleue» (1). Ce texte devrait être examiné avant la fin de l'année à l'Assemblée nationale. Il comporte «des mesures qui permettront de simplifier, faciliter la relance et le développement de la pêche, énergie renouvelable, transport maritime, portuaire, aquaculture, conchyliculture».

La majeure partie des modifications concerne le code des transports. Les articles 5 à 8 traitent des gens de mer, visant à augmenter leur employabilité (redéfinition des entreprises employant des gens de mer, révision la catégorisation de ceux-ci entre marins et non-marins...).

Mme Le Loch craint néanmoins que l'examen de ce texte important ait lieu à l'occasion d'une «niche parlementaire».

*René TYL, membre de l'AFCAN  
suppléant du président Jacques Schirmann*

(1) : Arnaud Leroy a effectivement déposé le 9 juillet sa proposition de loi.

# Code polaire: NOUVEAUX défis ?

*Traduction libre par le Cdt Philippe Sussac d'un article de IHS Maritime Fairplay.*



Le 4 juin, lors du colloque Nor Shipping, il a été dit que le Code polaire, en fait des instructions générales, laisse une grande marge à la souveraineté des États arctiques et aux exploitants de navires pour fixer des standards adéquats.

A une question demandant si le code rendrait plus facile des règles nationales pour les zones nordiques, Ove Tautra, cadre de la Norwegian Maritime Authority, a répondu ne pas penser que les autorités puissent donner les meilleures réponses sur la façon de décider, ainsi il est important d'avoir une certaine liberté. «C'est bien aussi l'intention de la rédaction du code, qu'il y ait une liberté pour trouver la meilleure solution. C'est donc aussi un challenge pour interpréter le code». Il a également indiqué avoir l'intention de déléguer l'évaluation de la conformité de la flotte norvégienne à une société de classification, qui émettra le certificat correspondant.

Morten Mejlender-Larsen, spécialiste Arctique de DNV GL, a indiqué les obligations immédiates du code. La société de classification doit faire face à de nombreux critères pour la conformité: interprétation, vérification et spécifications, documentation et systèmes nécessaires à bord.

Une documentation suffisante pour les navires classés Glace est directement disponible, mais aucune équivalence, selon le code, ne l'est pour les autres catégories avec différents régimes et documentations.

Les systèmes ou appareils devant être certifiés conformes comprennent de nombreux aspects dont des échappées et dispositifs assurant une évacuation sûre en cas d'abandon, et devront (équipements, habillements...) convenir pour 5 jours, considérés comme délai normal maximum de sauvetage.

Andrew Kendrick, vice-président de Vard Marine, expert dans la navigation dans les glaces et Arctique, représentant canadien à l'OMI, a fait un commentaire personnel sur l'approche des instructions du code. Les considérations sur la sécurité, mal abordées, sont sujettes à interprétation et ont préoccupé ceux qui ont étudié le code en détail. Il a indiqué que les administrations nationales et les sociétés de classification ne voient pas les opérations en Arctique au niveau où elles le devraient. Alors que les aspects environnementaux du code comprennent des règles de rejet, il a bien fait remarquer la

différence entre les règles de l'ECA (environmental control area) de l'Antarctique et le manque de statut semblable en Arctique, qui ne pourrait venir que de l'OMI en cas de demandes d'États riverains.

Pour l'OMI, un certain volume de trafic est nécessaire avant mise en place d'une ECA. Cependant, Kendrick déclare que l'OMI peut passer outre à cette clause à la condition qu'il y ait une demande, or, aucune demande n'a été faite.

Mejlender-Larsen a aussi appelé l'attention sur le manque d'expérience et de compétence du personnel destiné à opérer en zone arctique. Il y a un besoin de développement de formations agréées pour y remédier. Il recommande que ceux qui ont pratiqué le shipping en Arctique, rapportent et documentent leur expérience qui pourrait servir d'instructions.

Au cours d'un débat sur l'optimisation des performances, Bob Bishop (V. Ships) a indiqué comment il palliait à l'inexpérience à bord des navires. Aujourd'hui, les gens passent moins de temps à la mer avant d'être promus, ce qui entraîne une expérience moindre qu'auparavant, expérience à rechercher ailleurs. Il indique avoir une organisation rassemblant tous les «old salts» disponibles – superintendants, fleet managers... pour, ensemble, faire part de leur expérience. «Laissons-les raconter leurs histoires». Nous avons collationné tout cela en un programme de formation que nous pouvons passer aux nouvelles générations de superintendants.

Viking Supply Ships est une compagnie qui développe une formation pour les officiers et équipages. En partenariat avec le Kalmar University college (Suède), cette formation propre est agréée par l'administration suédoise qui délivre le certificat nécessaire pour travailler en zone polaire. La compagnie a aussi un Ice Council, bureau international de conseil navigation dans les glaces, avec ou sans brise-glace. Andreas Kjol, cadre de la compagnie, constate une grande expérience à terre et à bord des navires, il est important d'avoir des gens conscients de ce qui peut être fait ou pas. Les capitaines les plus expérimentés sont des formateurs et donnent aussi leur avis sur les équipements. Il ajoute que depuis 2009, la compagnie met continuellement à jour la formation dans les deux aspects, théorique et simulateur, le premier étant très insuffisant en navigation polaire.

Alors que l'adoption du code polaire est simplement le sommet d'un iceberg pour un shipping sûr et soucieux de l'environnement, il

offre une opportunité commerciale et créative pour les concepteurs de technologies ou d'équipements adaptés à de très basses températures. Meijlander-Larsen a bien admis qu'il y a un manque de dispositifs adaptés aux eaux polaires et aux températures rencontrées.

Nils-Arild Henriksen, fabricant de canots de sauvetage Norsafe, a également donné son avis. Il est clair que de nouveaux types de canots doivent être élaborés. Les navires naviguant actuellement n'ont pas de canots conformes au code. Par exemple, les canots ordinaires ne résisteraient pas à un largage freefall dans la glace ou la neige. De plus, ils n'ont pas la place suffisante pour accueillir un équipage portant des vêtements adaptés aux températures et ne garantissent pas la

survie par manque de ventilation du canot. En effet, l'ouverture d'un panneau par  $-30^{\circ}$  n'est pas concevable avec des hommes immobiles. Il a indiqué que certains navires avaient innové en aménageant des accès fermés du navire à l'intérieur des canots afin d'éviter une pleine exposition à des températures dangereuses. Il doute que les canots actuellement disponibles puissent garantir la survie d'un équipage pour la durée de 5 jours, standard du code. En réalité, si les conditions sont mauvaises, le délai de sauvetage peut être beaucoup plus long. Il ajoute se demander si des armes devront équiper les canots en Arctique: «il y a des ours dans la région, et ils vous mangeront. Ainsi, doit-on fournir des armes de chasse ? Je ne sais pas».

## LES INDICATEURS DE PERFORMANCES ET LA CULTURE SÉCURITÉ DANS L'INDUSTRIE MARITIME

PAGE du code ISM N°36



photo Cargolaw

### GÉNÉRALITÉS

Le code ISM a été initié suite à des accidents maritimes spectaculaires. Nous sommes toujours dans une culture réactive et ce code était autant que possible une première tentative pour acquérir une culture proactive : une culture du « prévoir » plus digne de notre intelligence. Il faut avouer que cette première tentative est restée timide et très subjective tandis que les questions classiques restaient sans réponse : que faut-il faire de plus pour prévenir les accidents ? Comment mesurer la probabilité que cette compagnie ou ce navire aient un accident ? Comment s'assurer que les marins sont suffisamment impliqués dans le management des risques de leur métier ?

### HISTORIQUE

Dès son entrée en vigueur, le code ISM nous est apparu un peu succinct, trop général et pour tout dire trop timide, en jouant principalement sur les objectifs. Chacun connaît la rhétorique classique... ce ne sont que des objectifs ! En effet, trop de projets avec des objectifs magnifiques d'amélioration de la sécurité dans notre industrie

mais sans moyens réels pour aboutir, finissent par lasser le marin. Le code a été imposé sans vraiment de moyens pour mesurer les progrès réalisés. L'être humain que nous sommes ne peut lui aussi vivre sans mesurer ses performances et c'est d'autant plus vrai que nous sommes dans un secteur critique où la seule bonne volonté n'est plus suffisante. Ce n'est pas la peine de réclamer l'implication de tous les acteurs de l'industrie maritime si nous n'avons pas d'instrument de mesure de notre **culture sécurité**.

### TENTATIVES

Heureusement notre industrie n'est pas uniquement faite de moutons ni de kamikazes, des tentatives de mesures ont été faites notamment du côté des transporteurs d'hydrocarbures. Tout le monde a en tête le TMSA de l'OCIMF qui tente toujours de donner une note à cette industrie. Encore appelé ISM+, à ma connaissance, cette tentative est restée assez confidentielle malgré les initiatives comparables de l'OMI comme le SOHSP (Ship Occupational Health and Safety program) en 2006. Restant à l'état de recommandation ce dernier

programme n'avait pas beaucoup de chances de proliférer. Mais, ô hasard du calendrier maritime, la convention MLC 2006 (ratifiée par la France le 28.2.2013) a vu le jour et est entrée en vigueur depuis avec une obligation quasi miraculeuse que notre industrie va découvrir, enfin contrainte et forcée, la règle 4.3.

Voyons donc les obligations actuelles

### **ISM et les obligations concernant l'évaluation de notre culture sécurité**

1.2.2.2 **Les objectifs de la compagnie** concernent une «évaluation de tous les risques identifiés et établir des mesures appropriées».

Premiers pas très intéressants mais sans échelle de valeurs et restant à l'état d'objectif seulement ; puis :

**Revue du Capitaine** mais seulement pour notifier les lacunes à la direction : trop restrictif donc.

**Revue de direction** pour évaluation de l'efficacité du SMS : enfin une évaluation quantitative mais comment la réaliser ?

**Audit interne** : il s'agit uniquement de conformité et non de fonctionnement qui semble donc rester entre les mains de la direction seulement.

**En conclusion partielle** : le code ne nous aide vraiment pas à mesurer notre culture sécurité et le credo de l'objectif ne satisfait vraiment personne. Nous autres marins sommes majoritairement adeptes du résultat plutôt que de l'objectif qui reste trop vague finalement.

### **ISM + ou TMSA (meilleures pratiques pour les opérateurs de navires citernes)**

Créé comme outil pour aider les opérateurs à évaluer, mesurer et améliorer leurs systèmes de management de la sécurité prévu par le code ISM. Enfin un instrument de mesure. En utilisant des critères de performance chiffrés, l'opérateur (compagnie) peut situer sa culture sécurité et ainsi mettre en place plus facilement un programme d'amélioration ciblé sur ses critères les plus faibles peut être mais aussi comme au bac où à l'hydro sur ses meilleurs critères. Au fait quels critères ? 12 critères :

**Critère N°1** : Leadership, gestion responsabilité et implication du management. Ce critère est évalué de 1 à 4 en fonction du niveau d'investissement de la direction. En un mot une belle déclaration ne suffit pas, l'investissement de la direction doit être prouvé dans le fonctionnement du SMS.

**Critère N°2** : Recrutement et gestion du personnel de terre : les critères de 1 à 4 vont du minimum de qualification et expérience à du personnel apte et volontaire pour des formations supérieures y compris en interne.

**Critère N°3** : Recrutement et gestion du personnel navigant, du minimum STCW jusqu'au recrutement de personnel apte à progresser y compris pour des promotions internes à terre. La gestion comprend des séminaires périodiques de progrès concernant le SMS.

**Critère N°4** : Maintenance et système de notification. Cela va du planning minimum jusqu'à la prise de mesures proactives en passant par l'évaluation de la criticité des équipements et le fonctionnement en mode dégradé.

**Critère N°5** : Sécurité de la navigation qui va du contrôle minimum par le capitaine sur la compétence de ses officiers jusqu'à leur formation complète en BRM/bridge resource management.

**Critère N°6** : Opérations commerciales ; cela va du minimum jusqu'à la collaboration des opérateurs avec les fabricants pour améliorer un équipement haut de gamme utilisant les dernières innovations informatiques.

**Critère N°7** : Changement de management en partant d'une procédure élémentaire jusqu'à l'introduction de son impact dans la revue de direction.

**Critère N°8** : Analyse et enquête en cas d'accidents et near-misses en partant au minimum du reporting, de l'analyse et de

l'enquête indépendante en cas de nécessité jusqu'au partage du feedback avec le reste de l'industrie.

**Critère N°9** : Management de la sécurité par la terre comprenant l'identification et l'étude des risques allant de l'analyse élémentaire jusqu'à la revue périodique de cette évaluation avec la participation des navires et la formation correspondante des acteurs.

**Critère N°10** : Management de l'environnement. Compréhensible pour des transports d'hydrocarbures mais allant du niveau de la compagnie au design environnement des futures constructions ou le recyclage des navires.

**Critère N°11** : Préparation aux situations d'urgence allant du plan élémentaire de gestion des situations d'urgence jusqu'aux méthodes employées pour une simulation plus réaliste des urgences.

**Critère N°12** : Mesures, analyses et améliorations allant des inspections internes jusque l'analyse et le suivi des non-conformités en passant par les audits internes.

NB : Visiblement l'opérateur OCIMF fait plus confiance à ses propres inspections via le système SIRE (Ship inspection Report exchange system) que sur le système de vérification interne.

**Conclusion** : on peut comprendre qu'après les marées noires successives, le code ISM ait été considéré comme insuffisant malgré que les sociétés de classification, en théorie garantes de la qualité des certifications de conformité et des vérifications correspondantes, bénéficiaient d'une « absolue » initiale. La réalité a été brutale encore une fois et même si la classe a fait son mea-culpa, la confiance n'est aujourd'hui que relative surtout du côté de la Commission européenne et de son EMSA.

Le problème n'est pas simple car notre industrie a besoin d'elles tandis qu'elles sont de plus en plus des sociétés à but lucratif.

### **SOHSP : Ship Occupational Health and Safety programme**

Le premier TMSA est sorti en 2004 tandis que l'impact du code ISM était toujours à l'étude (les résultats n'apparaîtront qu'en 2005) tandis que l'OMI prépare une circulaire indispensable pour compléter le code ISM sur le management de la santé et de la sécurité dans notre industrie en parallèle avec le BIT qui lui aussi prépare sa convention unique qui devait faire du bruit... c'est la MLC 2006.

Tirs tous azimuts peut-être mais avec le fil rouge des « conditions de travail » majoritairement insuffisantes sur la plus grande partie de la flotte mondiale où les pavillons « respectables » gèrent de moins en moins de navires.

L'étude IMO allait démontrer que le code ISM était apparemment insuffisant en l'état. La circulaire MSC-MEPC.2/Circ 3 du 5 juin 2006 a été une belle aventure et même si elle ne s'appelle pas ISM+, elle contribue beaucoup à l'amélioration de la gestion de la sécurité. Malheureusement elle est mal connue même 9 ans après car elle reste en l'état de recommandations tandis que la référence actuelle (MLC) bénéficie d'une aura étrange que les médias ont appelé le « bien-être du Marin ». Bizarrement l'exigence d'un programme de santé et sécurité au travail n'a pas beaucoup fait parler alors que pour nous, c'est vraiment notre futur outil d'évaluation de notre niveau de culture sécurité. Ce qui nous permettra de visiblement progresser au vu de l'administration du pavillon certificateur et de nos clients.

### **Les critères du SOHSP**

**Généralités.** Encore une fois mal traduit par « programme d'hygiène et sécurité », la circulaire ne se cantonne pas au nombre de douches à bord ni au port des vêtements de protection comme un vulgaire CHSCT, mais nous aide vraiment à évaluer tous les facteurs de progression de notre culture sécurité au travail, que ce soit en mer ou au port.

Même si le programme prétend ne pas établir de critères spéci-

fiques de performance, l'ensemble des éléments à évaluer en font de vrais critères qu'il nous sera facile de transposer dans notre compagnie ou sur nos navires.

**Voyons les critères en détails**

**Critère 1 :** engagement et rôle moteur de la direction. Cela paraît évident mais sur le terrain, le secteur du management des RH est encore trop souvent celui que l'on considère comme le moins productif et dont on se séparera le premier en cas de crise. Les preuves objectives d'engagement sont relativement simples : intégration de santé et sécurité dans la structure compagnie avec responsables, objectifs, budget etc. et non pas simple renvoi à un satellite appelé CHSCT. Ici la cotation va de 1 minimum au 5 de l'excellence avec budget adéquat et procédures de révision si nécessaire (NB pas de moyenne donc).

**Critère 2 :** Participation des employés terre et bord à tous les niveaux au programme (comité SSCT) avec avis sur l'évaluation.

**Critère 3 :** Système d'identification, d'évaluation et de maîtrise des risques pour le personnel, le navire, la cargaison. Cette partie qui est la plus vaste et la plus importante du programme peut être divisée en 7 chapitres :

- Identification des risques
- Evaluation
- Tentatives de maîtrise
- Programme d'entretien du navire
- Programme de surveillance médicale
- Préparation aux situations d'urgence
- Soins d'urgence

NB: Une grande compagnie peut différencier ces critères tandis qu'une petite compagnie peut déterminer son critère de performance en 4 chapitres seulement : gestion des risques, entretien du navire, suivi médical, préparation aux situations d'urgence.

**Critère 4 :** Formation des employés à la maîtrise des risques. L'indice de performance va de 1 qui est le minimum où souvent les habitudes de la compagnie et du navire sont jugées suffisantes jusqu'à 5 avec une formation continue de qualité parfaitement maîtrisée et axée sur l'accès à l'information pour tous.

**Critère 5 :** Tenue des registres-utilisation des rapports détaillés et/ou enquêtes et accès aux statistiques y compris pour les near-misses.

**Critère 6 :** Gestion du personnel sous contrat (sous-traitants).

Cela va du minimum 1 où l'on considère que les sous-traitants ont aussi un SOHSP équivalent sans aucune vérification, à l'audit OHS du sous-traitant et qui fait d'ailleurs partie de l'appel d'offres.

**Critère 7 :** Enquêtes.

Du rapport minimum à l'enquête détaillée effectuée par des personnes compétentes et indépendantes.

Critère 8 : Evaluation systématique du SOHSP par l'analyse des résultats quantifiables et perfectionnement continu via une revue périodique du programme.

**Conclusion**

Le SOHSP inclus certaines exigences du code ISM ou de la MLC 2006 : identification, analyse et maîtrise des risques dans laquelle la maintenance du navire et la préparation aux situations d'urgence sont incluses ; tenue des registres (notification/retour d'expérience), implication du personnel tiers ; la participation et la formation spécifique des employés. L'évaluation du programme se fait également via les audits internes et les revues de capitaine et de direction.

**Comment gérer tout cela dans un SMS ?**

**Généralités**

Au commencement des systèmes de management il est apparu à certains qu'on devait bien scinder tous les systèmes imposés ou non, moyennant quoi en cherchant bien et sans faire double emploi on se retrouve avec un SMS plus un SQ plus un système environnemental ou de développement durable pas vraiment nécessaires car déjà inclus dans le code ISM.

Les systèmes empilés sont le paradis des certificateurs qui rêvent parfois tout haut « pourvu que ça dure ! »

Soyons aujourd'hui plus pragmatiques, le système intégré code ISM et SOHSP comprend déjà sécurité/environnement et santé au travail, il suffit d'ajouter la satisfaction client et vous pouvez atteindre l'assurance qualité sans passer par ISO 9001. Bingo !

L'utilisation des critères de performance va nous aider à juger de notre niveau, donc à repérer les pistes de progrès et quantifier notre progression en termes de culture sécurité en général.

Critères ISM	Critères TMSA	Critères MLC/SOHSP
Politique, objectifs, responsabilité compagnie	Leadership de la direction	Engagement et rôle moteur de la direction
		Participation des employés. Formation OHS des employés
Evaluation et gestion des risques : objectif uniquement	Gestion de la sécurité/risques	Identification analyse et maîtrise des risques
Maintenance	Maintenance	Maintenance
DPA	Recrutement employés terre. Recrutement des marins	Personne désignée pour programme
		Gestion de la fatigue (MLC 2.3)
RH et aptitude médicale. Formation médicale des officiers		Surveillance médicale Premiers soins d'urgence MLC 4.1
Sécurité des opérations	Sécurité des opérations	
Discretion du capitaine	Changement de management	
Vérification sous-traitance		Vérification sous-traitance
Notification analyse enquêtes/ feedback	Enquêtes	Enquêtes
Documentation	Gestion de l'environnement	Enregistrement et statistiques MLC 4.3
Préparation aux situations d'urgence/ cellule de crise	Préparation aux situations d'urgence	Préparation aux situations d'urgence
Vérifications : revues/ audits	Mesure, analyse amélioration continue	Evaluation du programme amélioration continue
certification	Sécurité de la navigation	

On va faire le tri avec les différents référentiels et ajouter si on veut la satisfaction du client pour une insertion discrète de normes qualité (dans le transport des passagers par exemple c'est essentiel).

## Application pratique

Le programme SOHSP «marine» étant tout récent nous attendons des précisions de notre ministère de tutelle en espérant ne pas attendre trop longtemps comme pour le DUP (rappelez-vous pages du code ISM N°21 et 24). Les petites compagnies auront beaucoup de difficultés à appliquer un programme complet. Nous nous contenterons donc d'un SOHSP succinct pour le moment.

Tandis que les critères ISM sont obligatoires en tant que tels, l'obligation d'un SOHSP va nous permettre d'insérer dans nos critères les éléments manquants qui sont finalement :

- Le rôle moteur de la direction et la participation des employés au programme avec la formation correspondante
- Confirmation que la DPA est aussi en charge du programme SOHSP dans son job description
- Instauration d'une surveillance médicale (suivi médical) au sein de la compagnie (médecin de la compagnie avec un programme de surveillance précisé dans le programme et rappelé dans le contrat d'embauche du personnel) et le tout dans le cadre réglementaire de la législation du travail
- Pour les soins d'urgence, un défibrillateur dans les bureaux et à bord de chaque navire si ce n'est pas déjà fait. Pour le reste on sait faire en théorie quoiqu'un rappel périodique ne serait pas du luxe
- Un § dans la gestion des RH sur la participation des employés au programme y compris via le CHSCT ainsi que leur formation correspondante
- Pour les statistiques, si votre système REX est bien fait, vous avez déjà une partie santé dans la grille d'analyse

Il nous restera enfin la partie amélioration continue qui est quasiment inexistante dans le code ISM sauf au niveau des objectifs où tout le monde s'est limité aux exercices de situations d'urgence en oubliant systématiquement l'amélioration des compétences en matière de gestion de la sécurité. (il a fallu par exemple l'édition de 2014 – c'est à dire 20 ans après la naissance du code pour voir surgir la formation DPA - chapeau!)

Proposition de tableau de critères de performance auquel vous pourrez ajouter un critère de satisfaction de la clientèle si le cœur (et votre patron) vous en dit.

	Critères ISM/MLC 2006/SOHSP	
1	Politique/Objectifs/Responsabilités compagnie	/5
2	Evaluation et gestion des risques y compris RH	/5
3	Maintenance/équip. critiques/mode dégradé	/5
4	DPA, ISM et SOHSP	/5
5	Gestion de la fatigue/surveillance médicale	/5
6	Sécurité des opérations/amélioration continue	/5
7	Responsabilités et discrétion du capitaine	/5
8	Gestion de la sous-traitance	/5
9	Analyse enquêtes/ feedback pour prévention	/5
10	Gestion documentation/veille réglementaire	/5
11	Préparation aux situations URG/cellule de crise	/5
12	Vérifications : revues/audits	/5
	TOTAL	/60

Ensuite on va choisir les niveaux de conformité quantitatifs. Ici la notation de 0 à 5 type anglo-saxonne est attractive car elle ne permet pas une notation laxiste de «la moyenne», la virgule n'existe pas. Aussi en cas d'évaluation «moyenne» le choix devra être fait entre 2 et 3. Super !

Il ne nous reste plus qu'à déterminer les éléments de chacun des critères pour faire apparaître un score qui déterminera un niveau de culture sécurité.

**En conclusion :** Vous pouvez donc appliquer un SOHSP pur et dur et l'évaluer comme prévu dans la circulaire OMI ou vous pouvez appliquer l'évaluation quantitative comme ci-dessus en attendant.

Notre démonstration sera pour la prochaine fois.

*Cdt Bertrand APPERRY, AFCAN AFEXMAR IIMS  
août 2015*

# TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 2<sup>ÈME</sup> TRIMESTRE 2015

Pour obtenir les textes :

[www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr) ou [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

**Arrêté du 1<sup>er</sup> avril 2015** modifiant l'arrêté du 4 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation.

Texte NOR : DEVT1429206A, publié au JORF N° 0081 du 5 avril 2015.

**Décret N° 2015-406 du 10 avril 2015** relatif aux caractéristiques et aux modalités de tenue de la liste d'équipage.

Texte NOR : DVT1427867D, publié au JORF N° 0086 du 12 avril 2015. **Décret N° 2015-440 du 17 avril 2015** relatif au relevé de services des gens de mer.

Texte NOR : DEVT1427861D publié au JORF N° 0092 du 19 avril 2015.

**Décret N° 2015-454 du 21 avril 2015** relatif à la qualification de gens de mer et de marins.

Texte NOR : DEVT1416706D, publié au JORF N° 0095 du 23 avril 2015

**Décret N° 2015-458 du 23 avril 2015** relatif aux mesures nécessaires pour mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée que présente un navire abandonné.

Texte NOR : DEVT1427221D, publié au JORF N° 0096 du 24 avril 2015.

**Arrêté du 30 avril 2015** relatif à la tenue à disposition des gens de mer d'un exemplaire de l'accord conclu le 19 mai 2008 par les associations des armateurs de la Communauté européenne et la Fédération européenne des travailleurs des transports concernant la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail.

Texte NOR : DEVT1510665A, publié au JORF N° 0107 du 8 mai 2015. **Arrêté du 4 mai 2015** relatif à l'approbation du cahier des charges « Navires du futur édition 2015 ».

Texte NOR : PRMI1510402A, publié au JORF N° 0111 du 4 mai 2015.

Cahier des charges consultable sur

[www.gouvernement.fr/investissements-d-avenir-cgi](http://www.gouvernement.fr/investissements-d-avenir-cgi)

**Décret N° 2015-517 du 11 mai 2015** relatif au cuisinier de navire.

Texte NOR : DEVT1508553D, publié au JORF N° 0109 du 12 mai 2015.

**Arrêté du 13 mai 2015** relatif à la délivrance ou à la modification en qualité d'organisme de sûreté.

Texte NOR : DEVT1511178A, publié au JORF N° 0127 du 4 juin 2015.

**Décret du 28 mai 2015** portant nomination d'une ambassadrice, représentante permanente de la République française auprès de l'Organisation maritime internationale à Londres - Mme TAILLEFER (Nicole).

Texte NOR : MAEA1506857D, publié au JORF N° 0122 du 29 mai 2015.

**Décret N° 2015-598 du 2 juin 2015** pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer.

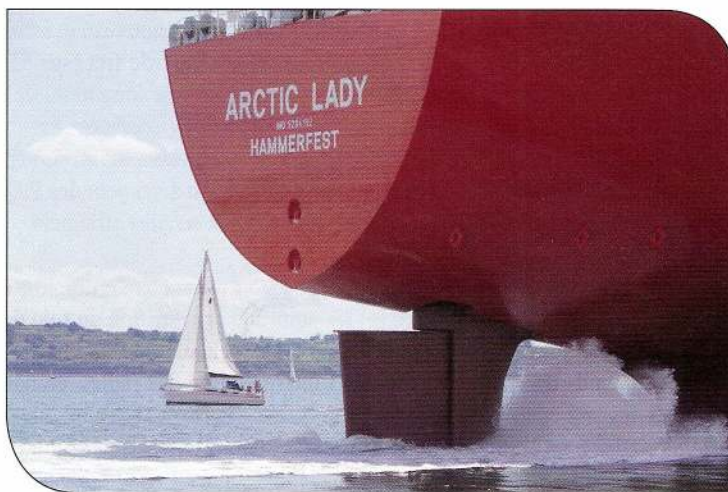
Texte NOR : DEVT1422283D, publié au JORF N° 0127 du 4 juin 2015.

**Décret N° 2015-723 du 24 juin 2015** relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines.

Texte NOR : DEVT1502017D, publié au JORF N° 0146 du 26 juin 2015.

## RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

**AIR LUBRICATION SYSTEM.** La compagnie ADM (Archer Daniels Midland Co), gestion technique FML Hong-Kong (Fleet Management Ltd) a équipé trois vraquiers de 95000 tpl, les Harvest Frost, Time et Rain (L=237m, l=40m, 14,5nds - pavillon Îles Marshall, principalement destinés au transport de grain), du système MALS (Mitsubishi Air Lubrication System). La compagnie indique que ce système, combiné avec un moteur amélioré, réduit de 27% les émissions de CO2 (par rapport à un navire classique ancien de capacité équivalente). Le système est constitué d'un compresseur électrique refoulant de l'air sous la coque de façon que les bulles formées soient assez petites et réparties sous la coque, diminuant ainsi la résistance à l'avancement. Le bilan indique une économie d'énergie de 7%. Un tel procédé avait déjà été installé sur des navires moins importants. Des systèmes différents sont en service ailleurs, par ex. utilisation des échappements pour produire des bulles sous la coque (Soyo, 2012).



**CANADA, TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST EN TRAFIC INTÉRIEUR.** Fin mai, le Canada confirme qu'il ne demande pas aux armateurs opérant seulement sur les Grands Lacs de s'équiper en systèmes (coûteux) de traitement des eaux, jusqu'à ce qu'une technologie fiable existe (eau douce). Il est indiqué faire une différence entre le trafic « Lacs » et l'international du St Lawrence Seaway. Le Canada critique, également, la règle de l'EPA (agence de l'environnement US) qui demande aux navires canadiens un système de management des eaux de ballast, système non fiable en eau douce, alors que l'EPA en exempte les navires US. Contrairement à l'EPA, les USCG exemptent les navires canadiens. L'administration canadienne confirme vouloir des règles «fair, feasible and protective».

**ÉTABLISSEMENT D'UN CENTRE D'ARBITRAGE À DUBAÏ.** La DMCA (Dubai Maritime City Authority) finalise la mise en place du premier centre d'arbitrage maritime au Moyen-Orient: EMAC (Emirates maritime arbitration center) qui a l'ambition de confirmer le rôle important des Émirats dans le maritime. L'EMAC veut traiter les arbitrages au Moyen Orient, en Asie, en Afrique, selon les UNCITRAL arbitration rules 2010, mais avec des méthodes nouvelles, moins coûteuses et plus rapides que d'autres centres, en garantissant une indépendance vis-à-vis du gouvernement.

**FINLANDE, ENQUÊTE POUR DYSFONCTIONNEMENT SUR UN FERRY.** Fin mai, la Traffic Safety Administration annonce enquêter sur une possibilité d'infraction aux règles de sûreté. Le Rosella (Viking Line) opère entre la Finlande (Mariehamn, Åland) et la Suède (Kapellskär). En février, lors d'un appareillage de Mariehamn, l'équipage n'a pu verrouiller complètement le casque étrave. Le service technique contacté a indiqué avoir demandé le retour au port si un point désigné (7 kms du port) était atteint sans verrouillage complet. Mais l'administration rapporte que le voyage a cependant continué, et que le navire a fait quatre allers-retours dans cette situation (vent 15 m/s, mer agitée). Viking a précisé que les portes étanches étaient fermées et que le navire n'était pas en danger. L'administration maintient qu'une enquête est nécessaire pour une possibilité d'infraction (des règles strictes datent de 1994, naufrage de l'Estonia pour mauvaise étanchéité du casque étrave). Aucun délai n'a été donné pour la publication des résultats.

**SWIRE PUBLIE UN GUIDE AU SUJET DU DIABÈTE.** La compagnie Swire Pacific Offshore, en collaboration avec China Navigation Company publie un guide pour mettre en garde les marins, marins qui auraient, dit-on, un risque de diabète type 2 plus important que la population générale. Cela pourrait être dû à des facteurs liés à leur style de vie comme fumer, un manque d'exercice et une mauvaise alimentation. La diffusion de ce guide, présenté à la Sea Asia Conference à Singapour, est assurée par Mission to seafarers.

Ce guide explique les dangers de la maladie et donne quelques conseils de comportement. Swire fait remarquer que cela devrait donner une espérance de vie plus longue pour les marins, mais aussi diminuer les coûts médicaux des armateurs.

**COMMENTAIRE D'ASSUREURS SUR LE DANGER DE CYBER-ATTAQUE.** Des mises en garde fréquentes d'assureurs indiquent que le shipping est «très largement ignorant» de la cyber-sécurité. Des investigations à bord ont montré que des marins avaient un accès non contrôlé à plusieurs systèmes connectés. C'est un risque. De plus, des communications internet ou des clés mobiles peuvent être infectées (par ex. des mises à jour ECDIS). Il en est de même pour les services à terre, des tests conduits dans un port (non précisé) ont permis, à distance, de falsifier des connaissances (destinataires, cargaison) jusqu'à délivrer une fausse cargaison nucléaire. Le cyber-risque est maintenant une exclusion de nombreuses polices d'assurance coque et machine (c'était aussi le cas dans l'industrie pétrolière, qui maintenant se couvre en général). Début juin, S. Wares, chef du département de la compagnie Marsh, signale avoir demandé à plusieurs armateurs s'ils comptaient s'assurer spécialement et avoir reçu moins de dix réponses: toutes indiquant ne pas vraiment s'inquiéter.

**COMMENTAIRE SUR LA LUBRIFICATION DU TUBE D'ÉTAMBOT.** Lors du colloque Nor-Shipping 2015, le fabricant Thordon Bearings a critiqué l'usage de EALs (Environmentally acceptable lubricants) pour le tube d'étambot et des paliers sur le prix et la fiabilité, en conseillant l'usage de l'eau de mer avantageuse dans les deux cas (mais en refusant de donner une idée du prix de l'installation en fonction de la taille du navire). La règle US, depuis décembre 2013, oblige tous les navires à passer à un EAL au premier passage au bassin. Thordon Bearings demande pourquoi utiliser des lubrifiants coûteux, à renouveler, et dont une étude de DNV GL indique la dégradation rapide au contact de l'eau de mer, alors qu'une eau de mer gratuite peut être utilisée. Il ajoute que ces EAL ont été introduits précipitamment sans tests prolongés, et ne sont pas garantis sur la durée.

**LE BIG DATA PEUT APPORTER DES CHANGEMENTS.** Lors du colloque Nor-Shipping, il y eu plusieurs interventions sur l'augmentation des données transmissibles dans la profession. Il a été dit que la sécurité serait augmentée quand « the human element is taken out of the picture ». Un transfert navire-terre de très nombreuses données a auparavant été considéré comme coûteux, mais la compagnie Danoise Danelec a proposé un système utilisant le VDR. Un VDR collectant environ 16 Gb par jour, une sélection automatique (chaque 10 mn.) donnerait une transmission automatique quotidienne de 1 Mb (env. 1 USD). mais un changement, nouveau et sans doute plus important, est le comportement de chargeurs. La compagnie norvégienne Xenata (par ex.) fournit en continu des taux de fret (sur 55 000 services), des logiciels d'analyse ont amené bien des chargeurs à demander des contrats de un ou deux mois (au lieu d'une longue durée), ou même à rester sur le spot, très volatil, surtout en cette période de surcapacités en P.C., qui risque de durer.

Dans cet ordre d'idée, on signale que le besoin de garnir les slots en surcapacité entraîne une concurrence exacerbée sur le trafic interports en Asie, de plus en plus transféré sur les P.C. géants en ligne, au détriment des P.C. plus petits utilisés habituellement sur le trafic spécifique. En Chine, de nouvelles autorisations de cabotage sont données aux navires étrangers.

**DEMANDES DE MODIFICATIONS LÉGALES SUR LE SAUVETAGE.** Début juin, lors d'une session spéciale du Maritime Safety Committee sur les migrations actuelles par mer, une révision des règles pour une clarification du rôle des navires a été demandée par l'Italie, Grande-Bretagne, Malte, l'ICS et BIMCO, tandis que la Norvège et les États-Unis réclamaient l'urgence.

L'Italie demande une harmonisation de l'interprétation des règles, en particulier des termes « en détresse », des ordres d'intervention différents résultent de différentes interprétations. La Grande-Bretagne soutient une demande de révision des règles en citant un exemple. Mi-mai, un MRCC a donné ordre à un P.C. (pavillon britannique) de porter assistance à un petit bateau, équipage en détresse, au Sud de la Crète. A l'approche, le bateau naviguait à 8/9 nds, avec env. 30 personnes à bord, en s'éloignant du navire. Aucun contact possible. Le MRCC a maintenu ses instructions demandant des photos. L'embarcation a répété ses manœuvres d'éloignement avec toujours aucun contact possible. Puis un autre contact entre l'armateur et le MRCC a confirmé l'ordre que le navire devait rester à ordre autant que nécessaire « une situation de détresse pouvant se déclarer rapidement ». Un autre navire requis constatant les mêmes faits, un autre MRCC les a libérés tous les deux. Deux heures après, le premier MRCC requerrait un autre navire. La délégation britannique indique qu'il est clair qu'un navire, requis par un MRCC, qui constate que l'assistance n'est pas acceptée par l'embarcation en difficulté devrait être libéré de toute obligation (de SOLAS 5-33) et reprendre sa route. Sans demander un changement immédiat des règles, la délégation demande qu'elles soient interprétées de façon conforme aux réalités actuelles. ICS et Malte ont cité des cas similaires. BIMCO et ICS citant des exemples de cas de recueil de centaines de migrants, souhaitent des clarifications, indiquant que malgré l'engagement responsable de la profession, les règles UNCLOS art. 98 (1/2) ou SOLAS chap. 5 n'ont pas été conçues pour de telles situations. Ces règles demandent une action pour sauver des vies et non d'assurer une simple surveillance plus ou moins longue. La Norvège et les USA demandent une grande attention pour les nouvelles rédactions éventuelles pour éviter des contradictions ou possibilités trop vagues d'interprétation. Mi-juin, Le MOAS (Migrant Offshore Aid Station) basé à Malte indique que des progrès sont faits et que les navires marchands devraient être moins sollicités. Des estimations très variables sont données sur le nombre de migrants prêts à des traversées à partir de la Libye ou de la Turquie.

**PRODUCTIVITÉ AVEC LES P.C. GÉANTS.** Lors d'un colloque à Rotterdam, H. Augusteijn (Maersk) s'est plaint d'une baisse sensible de productivité des terminaux pour les navires géants. Une collaboration poussée, et largement informatisée, est nécessaire tout au long de la chaîne d'exploitation afin que l'avantage induit par la taille soit bien réparti. Une amélioration de la communication entre la ligne et le terminal, ainsi qu'une très nette amélioration du stockage et des mouvements de conteneurs en entrée et sortie du terminal est souhaitable. F. Tazelaar (Maasvlakte II Terminal) a cité l'exemple de ce terminal, réformé en mai 2015, entièrement automatisé, mais indiquant que la technologie est, en fait, moins importante que la maîtrise d'une interface « world-class », en particulier, l'échange de données est total au plus haut niveau avec les opérateurs routiers, ferroviaires ou fluviaux.

**L'Australie accusée de payer les passeurs pour faire demi-tour.** Le 10 juin, après l'arrivée de 65 migrants illégaux de diverses nationalités (Bangladesh, Sri Lanka et Myanmar) à Rote (Indonésie) à la suite du naufrage de leur bateau, les six marins de l'équipage ont été arrêtés comme passeurs, ils ont déclaré avoir été détenus par la douane australienne puis avoir été payés pour repartir vers l'Indonésie (voyage auparavant prévu vers la Nouvelle-Zélande) avec un bateau plus sûr et des provisions. Le Premier ministre australien a refusé de répondre à la demande d'explication de l'Indonésie, n'a pas démenti et a ajouté qu'il stopperait les bateaux « by hook or by crook », demandant à l'Indonésie de sécuriser ses frontières. Un juriste indonésien craint que ces pratiques encouragent les passeurs pour des départs dans de mauvaises conditions, l'opposition australienne indique désapprouver, l'UNHCR enquête. Déjà, en 2013, l'Indonésie avait protesté pour la violation de ses eaux territoriales par l'Australie (opération de retour d'un bateau à la remorque).

**PUBLICATION D'UNE COMPILATION DE RÈGLES OMI/OIT.** Mi-juin, DNV GL annonce avoir rassemblé les règles OMI et OIT prévues entrer en vigueur du 1<sup>er</sup> juillet 2015 au 1<sup>er</sup> juillet 2018, et en avoir publié un recueil accessible sur leur site. [flag.state.services@dnvgl.com](mailto:flag.state.services@dnvgl.com) or [RulesPilot@dnvgl.com](mailto:RulesPilot@dnvgl.com).

**PROJET D'EXTRACTION SOUS-MARINE.** Un navire, destiné à l'extraction sous-marine de minerais de cuivre et or, a été commandé par Marine Assets Corporation (Dubai), livraison fin 2017 pour un affrètement à Nautilus Minerals of Canada et exploitation de minerais par 1600 m de fond en Papouasie-Nouvelle Guinée. Les explorations de Nautilus Minerals semblent prometteuses (taux de 7% pour le cuivre, contre couramment

0,6% dans les mines exploitées, et un taux d'or de 6/7 g/t ou plus). Le navire est prévu (L=227m, l=40m) avec des systèmes de positionnement, puissance totale de 31 400 kW, deux grues (Mac-Gregor) spéciales capables de mettre en place des engins lourds télécommandés au fond, et de remonter le minerai extrait (devant être « emballé » avant la remontée). Le minerai est prévu être stocké à bord puis transféré sur des vraquiers à destination d'une usine à Tongling (Chine). Nautilus Minerals continue ses explorations, en particulier aux îles Salomon en contrat avec Gardline CGG Singapour.

**NOUVELLES RÈGLES IACS POUR LES PORTE-CONTENEURS GÉANTS.** Mi-juin, on annonce de nouvelles mesures de sécurité dans un nouveau texte unifié des sociétés de classification: UR S11A. Mesures faisant suite aux résultats de l'enquête japonaise de mars 2015 et des annexes communiquées à l'OMI. Ce texte UR S11A va avec l'UR S34 au sujet des conditions de chargement applicables (en juillet 2016) aux porte-conteneurs, qui requiert une analyse complète des navires de plus de 290 m et une analyse des espaces cargaison des navires de plus de 150 m. Ces textes ont été initiés après le naufrage du MOL Comfort, puis suivis par l'examen de plusieurs cas antérieurs. Le texte couvre principalement: les efforts « bi-axiaux » induits par les chargements dissymétriques ou les pressions extérieures locales (sujet abordé depuis longtemps mais devant être considéré par son effet sur la poutre navire dans son ensemble); les effets de pilonnement (sujet encore objet de recherches, certaines sociétés ont des règles particulières). Une refonte (unifiée IACS) des limites de moment de flexion et de leur répartition dans la longueur sera rapidement publiée. Le texte UR S34 comprend des obligations en chargement en évaluant les efforts par des analyses «FE» (finite element) afin d'unifier une règle minimum de chargement, en particulier dans la partie milieu du navire.

**LES USCG SANCTIONNENT LES ÉTATS «DÉFICIENTS».** Fin juin, les USCG indiquent que dès le 6 juillet, les navires ayant fait escale en Gambie devront appliquer des mesures strictes de sûreté, à cause des mesures antiterroristes insuffisantes dans ce pays. La règle demande, en particulier, une garde renforcée des accès en escale en Gambie et une garde armée (privée) en escale aux USA. La Gambie est le 3<sup>e</sup> pays, cette année, et le 18<sup>e</sup> sanctionné depuis le début des restrictions pour «risque significatif d'introduction d'instruments de terrorisme».

**UNE FORCE ARMÉE CONTRE LES TRAFIQUANTS/PASSEURS.** Fin juin, le Conseil de l'U.E. a lancé une opération militaire contre «les trafiquants et passeurs d'hommes». L'opération EUNAVFORMed, prévue pour 12 mois, en Méditerranée Sud-centrale, devrait identifier, arraisonner et disposer des bateaux et intérêts impliqués, en accord avec les lois internationales (y compris humanitaires). Les opérations sont prévues en collaboration avec les pays riverains (sur demande un porte-parole U.E. indique que l'ONU reconnaît un seul pouvoir en Libye, mais que tous les partenaires seront contactés). La première phase prévoit une surveillance et évaluation des trafics, la seconde une recherche et, si nécessaire, saisie des navires suspects, la troisième devrait permettre de disposer des bateaux et intérêts impliqués – avant utilisation de préférence- et arrestation des trafiquants. Il n'y a pas de délai fixé pour dépasser la première phase. L'opération est indiquée comme partie d'une stratégie plus vaste, en coopération avec des partenaires africains, l'organisation internationale pour les migrations et l'UNHCR.

**NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OMI.** Le Sud-Coréen LIM Ki-Tack a été élu, au cinquième tour, Secrétaire général de l'OMI pour un mandat de quatre ans à partir du 1er janvier 2016, et prendre la suite de M. Koji Sekimizu. Il a travaillé à la Sanko Shipping Co avant de rejoindre l'administration maritime coréenne en 1985. Plus tard il a occupé plusieurs postes à l'OMI dont celui de délégué permanent de la Corée du Sud de 2006 à 2009, puis président de Busan port Authority. Il a indiqué que son expérience dans le maritime, l'économie et comme porte-parole politique l'aide à concilier les petits ou grands projets. Il aspire à créer des liens entre pays développés et en développement. Si l'environnement est important, la sécurité de la navigation est fondamentale et est le but principal. Le rôle de l'OMI, en international, demande une direction ferme, face à des entités comme les USA ou l'U.E. L'OMI, comme d'autres agences internationales, doit faire des économies, faire plus avec moins. Certains souhaitent que l'OMI s'implique davantage dans le problème des migrants, ou encore pensent qu'elle devrait écouter davantage la profession qu'elle est chargée de réglementer.

**LE WSC PUBLIE UN GUIDE SUR LE POIDS DES CONTENEURS.** On attend une réduction des avaries aux navires, des blessures ou morts de marins avec la nouvelle règle SOLAS (juillet 2016) sur le poids des conteneurs. Le 1er juillet, le WSC (World Shipping Council) a publié des instructions pour les différents opérateurs conteneurs. La règle voulant que les chargeurs certifient le poids brut des conteneurs, vérifient celui des conteneurs de groupage, avant chargement à bord; un conteneur non renseigné ne devant pas être chargé sans pesée effective. WSC insiste sur le délai et surcoût éventuels dans ce dernier cas, et sur le fait qu'un conteneur en transbordement, auparavant en règle, ne nécessite pas d'autre contrôle. Ces instructions sont destinées à la préparation des intervenants pour la conformité des documentations.

Note : Beaucoup de publications pour une règle en fait proche du statu quo.

**DES TERMINAUX COMPARENT LEURS RECORDS.** Début juillet, des terminaux conteneurs publient leurs chiffres de « productivité » et il est diffusé quelques chiffres. Dans un premier temps, on parle de cm/h (cranes moves per hour) comptés le navire à quai. Le terminal APMT Yokohama indique détenir le record avec 186, calculé sur une centaine de navires en 2014. D'autres chiffres sont, par ex., 101 d'APMT Rotterdam (16<sup>e</sup> rang). Six des 25 terminaux les plus performants sont chinois, par ex., 101 pour un terminal de Qingdao (157 avec des 8000 evp), Xiamen Songyu 124, Tianjin Euroasia 121... Aux USA, Los Angeles a le taux le plus élevé avec 92. mais K. Fejfer, cadre APMT, a indiqué que le nouvel équipement entièrement automatisé de Maasvlakte2 (Rotterdam), inauguré en avril 2015, pourra lui permettre de dépasser tous ces chiffres, et d'atteindre dans quelques années la moyenne réelle continue de 30 cont/h.

**NOUVEAU SYSTÈME D'INJECTION : ME-LGI.** Le 17 juin, MAN Diesel & Turbo et Mitsui Engineering & Shipbuilding (MES) ont fait une démonstration d'un moteur avec un nouveau concept d'injection de gaz liquide, à Tamano (Japon). Ce moteur (7S50ME-B9.3-LGI) est destiné à un navire actuellement en construction. Ole Grone, MAN, a indiqué que cela était une étape significative dans les progrès du diesel. Après le succès des ME-GI (injection de gaz), ce nouvel ME-LGI est un progrès «naturel», incluant LPG, diméthyl ether (DME), (bio-)ethanol ou autres pour une plus grande possibilité de remplacement du HFO. La démonstration a inclut plusieurs changements de combustible en route avec des variations de puissance. Le système ME-LGI peut être monté sur tous les moteurs lents MAN Diesel & Turbo (en neuf ou en rénovation). Le préfixe ME- indique le système de contrôle électronique «Fuel Booster Injection Valve», système qui pourra aussi être monté sur les moteurs ME-HFO.

**ROLLS-ROYCE VA DIRIGER UNE ÉTUDE POUR UN NAVIRE AUTONOME.** Rolls-Royce annonce commencer une étude, prévue jusqu'en 2017, avec un budget de 6,6 millions Euros, pour des navires autonomes, avec l'agence de financement finlandaise pour « technology and innovation ». Les participants incluent de nombreux chercheurs, Tampere University of technology, VTT Technical research center of Finland, Abo Akademi University, Aalto university, University of Turku et des membres leaders du cluster maritime, Rolls-Royce, NAPA, Deltamarin, DNV LG, Inmarsat. Projet déclaré comme une fantastique opportunité pour le cluster maritime finlandais de s'établir comme leader des commandes/contrôles à distance.

**L'OMI REVIENT SUR LE TRAITEMENT «HONNÊTE».** Début juillet, à la suite d'une demande de Seafarers' Right International (SRI), le Comité de coopération technique (TCC) de l'OMI a approuvé le développement d'instructions pour fournir des éléments d'aide (dans le cadre de l'application de la MLC 2006) pour un traitement honnête des marins en cas d'accident. La demande du SRI est appuyée par des données sur des cas de criminalisation de marins, en fait, souvent des jugements par des médias. Le comité légal OMI, veut fournir des indications ou instructions pour arriver à un traitement uniforme avec une application effective des différents traités internationaux adoptés dans le cadre de l'OMI. D. Fitzpatrick, SRI, se félicite de l'implication du comité légal pour élaborer des indications pour «fournir une assistance technique aux activités d'enquêtes de sécurité à la suite d'accidents/incidents maritimes». Il ajoute qu'une version abrégée pourrait améliorer la connaissance des administrations, y compris les obligations et responsabilités des États côtiers ou des États du pavillon ou du port.

D'autres conclusions du comité légal, en juin, montrent la nécessité de l'annulation progressive des législations qui visent spécialement les marins en leur imposant des sanctions criminelles, et que les États membres devraient s'impliquer dans le nouveau projet, en particulier les pays développés. L'OMI recommande également que les ambassades puissent fournir des contacts aux marins pour signaler des manquements aux instructions, et que les marins soient davantage formés et informés de leurs droits en justice.

**USA, SENTENCE D'EMPRISONNEMENT POUR FAUX ET OBSTRUCTION.** En avril 2014, V. Georgiev, second capitaine Russe du reefer Murcia Carrier (pavillon Panama) a été condamné par un tribunal du New Jersey à 3 mois d'emprisonnement pour défaut de tenue de l'oil record book. Il avait ordonné le jet à la mer, au large, de fûts contenant de l'huile hydraulique (usagée), rejet non mentionné. Au cours de la visite, il a d'abord nié le fait. Par ailleurs, la compagnie Norbulk Shipping UK, exploitant du navire a été condamnée à 750 000 USD d'amende, et ayant plaidé coupable de défaut de tenue de journal, à trois ans de probation.

**GIGANTISME.** Sembcorp Marine, services offshore Singapour, avec Heerema Offshore Services (HOS) a commandé, pour 1 milliard USD, ce qui sera le plus grand navire-grue semi-submersible, contrat conclu avec Jurong Shipyard pour une livraison fin 2018. Le navire est prévu avoir un déplacement de 273 700 t, L= 220m, l=102m, être équipé de deux grues de SWL 10 000 t chacune avec un pont largement renforcé, et prévu dual-fuel.

**LIQUÉFACTION.** Parmi les nouveaux cas signalés, le Bulk Jupiter (vraquier 56 000 tpl, pavillon Bahamas) a été perdu (un rescapé) le 2 janvier, 3 jours après avoir chargé 46 400 t de bauxite en Malaisie. Le BMA (Bahamas Maritime Authority) indique que le navire, bien tenu par une bonne compagnie, a été victime de liquéfaction du chargement, la bauxite ayant été transportée à découvert depuis la mine, puis stockée, et chargée par un temps exceptionnellement pluvieux. La bauxite est classée « C », et non « A » (sujet à liquéfaction), dans le code IMSBC (International maritime solid bulk cargoes). Malgré des précédents, le code ne fait pas état de précautions spéciales à prendre pour intempéries, et les conditions de chargement expliquent l'avarie. Le BMA recommande la reclassification dans l'IMSBC. Un porte-parole de l'OMI indique que la question sera abordée.



En juillet, l'Alam Manis (vraquier 55 650 tpl, pavillon Singapour) ayant chargé 53 800 t de minerai de nickel aux Philippines pour la Chine, a rencontré un très mauvais temps et au 3e jour de traversée a subi les effets d'une liquéfaction partielle dans deux cales, occasionnant une gîte de 14°, puis plus de 20° le jour suivant, en route vers un port de relâche, le navire a alors été évacué (un mort) et pris en remorque.

Des renseignements ont indiqué des difficultés pour stabiliser le navire et rallier un port. Le UK P&I a rappelé, par circulaire, les dangers du minerai de nickel, en particulier le philippin (contenant de l'argile) après d'autres incidents et demande, en avance, un test par un laboratoire indépendant, quels que soient la déclaration ou certificats du terminal ou du chargeur, pour garantir la conformité avec la TML (transportation moisture limit), celle-ci pouvant être différente de la FML (flow m. l.).

**VANCOUVER S'ÉQUIPE EN BRANCHEMENTS TERRE.** Vancouver a été le premier port canadien à équiper, en 2009, les quais de croisière en branchements à terre permettant l'arrêt des G.E. (et les échappements) des navires à quai. Le port annonce pour mars 2017 une généralisation aux terminaux conteneurs (pour un coût de 11 millions USD).

**PASSAGE DU CANAL DE SUEZ.** Le 25 juillet, les premiers passages N/S et S/N ont eu lieu avec de grands navires dans les nouvelles extensions du canal. Les deux convois d'essai étaient en fait composés, chacun, de trois grands porte-conteneurs. Il avait été prévu une forte protection militaire du passage après l'attaque par missile du 16 juillet à partir de la côte du Sinaï. Après les travaux récents, on prévoit la possibilité d'effectuer jusqu'à 97 passages de navires par jour dans chaque sens.

**USA, NOUVEAU MODÈLE DE RAPPORT D'INCIDENT/ACCIDENT.** Fin juillet, les USCG ont publié une circulaire (01-15) pour standardiser les rapports d'incidents. Ils indiquent que, à cause de la complexité/diversité des incidents, une instruction clarifiant leurs demandes facilitera leur exploitation, et cela est indiqué comme étant une simplification. La circulaire donne une liste, non exhaustive, allant depuis les blessures à bord jusqu'aux accidents nautiques graves, en y incluant tout défaut influant sur n'importe quel aspect de l'exploitation du navire ou de la cargaison. Événements, dans les eaux territoriales, à signaler immédiatement et devant être suivi d'un rapport écrit, la même procédure est à suivre si l'évènement se produit hors des eaux territoriales sur un navire en route vers un port US. De plus, tout navire dans la zone des 200 milles doit signaler immédiatement tout évènement impliquant un dommage significatif à l'environnement.

**SORTIES À TERRE AUX USA.** Le 28 juillet, le Seamen's Church institute (SCI) Center for seafarers' rights a publié les résultats d'une enquête auprès de près de 10 000 marins. Il s'avère que de très nombreux cas de consignation à bord ont été décrétés pour absence de visa US personnel valide. SCI indique que c'est en contradiction avec la convention pour Facilitation of International Maritime Traffic, et que, quand cela est possible, une courte sortie à terre est bénéfique à tous points de vue. La convention, dont les USA sont membres, prévoit le cas: un visa n'est pas requis pour une sortie en escale. Les USCG avaient proposé, en décembre 2014, que les terminaux soient tenus de délivrer un passe provisoire gratuit, chose qui a rarement été faite.

**MyFERRYLINK.** En mai-juin: Eurotunnel a maintenu la mise en vente de ses navires armés par la SCOP et n'ayant pas d'assurance sur la décision finale de la juridiction britannique sur la pérennité de l'exploitation, n'a pas renouvelé le contrat le liant à la SCOP (fin le 2 juillet) dont il était l'unique client. Les navires ont été arrêtés, DFDS a indiqué être acquéreur de deux navires. Ces deux navires ont été occupés et après divers incidents, DFDS a cessé de desservir Calais, puis est partiellement/momentanément revenu. M. Vidalies, le 27 juillet, a proposé un plan prévoyant deux navires en location-vente (DFDS) avec la reprise (individuellement) d'une partie du personnel ex-SCOP (alors liquidée), et la continuation de l'exploitation par Eurotunnel du troisième navire avec du personnel dans une autre structure. Le projet parle d'efforts pour reclasser le personnel restant, sans résultat. De nouvelles réunions ont eu lieu fin août, début septembre. Après un nouvel accord sur la reprise des personnels, les deux navires occupés doivent être libérés et livrés à DFDS, qui reprendrait alors le trafic Calais/Douvres avec trois navires, Eurotunnel gardant le service ferry/fret avec un navire.



**NAVIRE ERRANT.** Dans la nuit du 6 août, le *Musketier* (2 545 gt, 89 m, pavillon Gibraltar, exploitant allemand Briese Schiffahrts) en route de St Pétersbourg à Bermeo (Espagne) avec du minerai de fer, a été constaté naviguer à contre sens dans le VTS du Pas-de-Calais/Manche à 22h40. Des tentatives de contact ont eu lieu sans réponse (de France et d'Angleterre). Un hélicoptère envoyé est arrivé au-dessus du navire à 23h24, toujours aucun contact. Du personnel hélitreuillé sur le navire a trouvé le capitaine qui a corrigé la route. Il n'y a pas de renseignements sur les raisons de non-réponse aux appels ni sur l'effectif ou la fatigue du personnel (en regardant un site AIS, il a fait escale normalement à sa destination). Briese Schiffahrts indique avoir demandé des explications à l'armateur, qui est indiqué comme une compagnie « boîte aux lettres » inscrite à Gibraltar.

**CANAL DE PANAMA.** Mi-août. Cette année la situation d'El Nino engendre une sécheresse importante qui conduit l'autorité du canal à réduire le tirant d'eau (eau douce) max. à 11,89 m (début septembre) excluant environ 18% du passage habituel. Si la situation se maintient, diminution de 16 cm supplémentaires mi-septembre (finalement pas nécessaire). Les précédentes restrictions datent de l'hiver 97-98. L'autorité du canal indique garantir un mois de préavis sur les restrictions.

Par ailleurs, au cours de la mise en eau progressive du futur grand canal, un défaut d'étanchéité a été constaté dans la maçonnerie d'une écluse côté Pacifique, on parle simplement d'un petit retard.

**COMBINAISON DE SURVIE.** La compagnie Wilhelmsen Ships Services préconise le remplacement systématique des combinaisons après 10 ans (tout en se défendant d'émettre un avis purement commercial). Les combinaisons prévues par SOLAS dès 1983, puis (chap. III) des spécifications techniques et des tests périodiques ont été prévus en 1998, et sont obligatoires sur les cargos (SOLAS III/32.3). En dehors du temps maximum pour l'enfiler, les tests prévoient des contrôles d'étanchéité (liquide et thermique). Après quelques années, même si les conditions de stockage ont été excellentes, on voit des défauts, en particulier sur les fermetures, les adhésifs ou les coutures demandant des réparations. Le défaut le plus commun est constaté lors du test d'étanchéité (par pression). Or, la circulaire de l'OMI MSC/Circ 1114 du 25 mai 2004 demande des tests (annuels) plus fréquents après 10 ans. L'amendement SOLAS III/20.7.2 du 6 juillet 2006 insiste sur l'obligation d'être doté de combinaisons fonctionnelles et étanches en permanence. Des contacts avec d'autres compagnies de service donnent des commentaires semblables. Vu le coût des tests et des réparations fréquemment nécessaires après un certain temps, le remplacement systématique pour du neuf après 10 ans semble plus économique et plus sûr.

**MANUTENTION DE DANGEREUX DANS LES PORTS CHINOIS.** Après l'accident du 12 août à Tianjin (explosion importante, grand nombre de morts et de blessés), plusieurs ports chinois ont modifié leur règles de manutention des dangereux. Le port de Tianjin est fortement perturbé et a suspendu tout mouvement de dangereux. Par exemple, Qingdao n'autorise pas de stockage d'attente (import et export) des 4.1 (sauf sulfures), 3/2058, 5.1/2465 et 2468. Lianyungang proscrit les 1 et 2. Un terminal de Xiamen proscrit tout dangereux. Divers autres ports durcissent leur réglementation.

**NAVIRES AU LNG, QUELQUES EXEMPLES.** General Dynamics NASSCO, San Diego USA, lance le 2e porte-conteneur au LNG, pour TOTE Maritime. Ces deux navires (Isla Bella et celui-ci) P.C. de 3 100 evp sont prévus assurer le trafic entre Jacksonville (Floride) et San Juan (Porto Rico), trafic soumis à la règle du Jones Act. Bien qu'équipés de moteurs dual fuel, ils sont prévus fonctionner au LNG. Le combustible est stocké dans deux

cuves (isolées pour gaz liquide) de 380 tonnes et de 900 m<sup>3</sup>, placées sur le pont arrière (deux baies de 40' avec deux plans sont prévues au-dessus). L'armateur indique que ces navires sont les plus « environmentally friendly in the world ». La compagnie LNG Power (Shanghai) a commandé pour la deuxième fois 200 navires au LNG, cette dernière commande comprend 100 navires de 750 tpl, 50 de 950 tpl et 50 de 1 350 tpl, tous ces navires étant destinés à des transports de matériel et de déchets dans le secteur de Shanghai.

**LES USCG DÉVELOPPENT LEURS CAPACITÉS DANS LA CYBER-SÉCURITÉ.** Dans le cadre de leur mission habituelle, les USCG entendent développer leur action pour la cyber-sécurité pour « défendre le cyber-espace et protéger les infrastructures ». Ils constatent une augmentation du nombre des attaques, dont des falsifications de GPS, des mises hors d'état momentanées de systèmes de suivi de navires, un arrêt total des portiques pendant plusieurs heures dans un grand port US. Un exercice important a eu lieu en juin à Suffolk (Virginie). Ils pensent, en coordination avec l'OMI, inclure la cyber-sécurité dans le programme des exercices obligatoires des navires, et également dans les cours des écoles maritimes (en plus de USCG Academy).

**EXPLOSION DU 12 AOÛT À TIANJIN, SUITES.** Le 26 août, les USCG ont publié un bulletin de sécurité qui concerne les navires « impliqués » faisant escale aux USA. Bien qu'aucun signalement de débris dangereux à bord des navires n'ait été signalé, les armateurs et exploitants devraient évaluer la possibilité de résidus à bord, afin de préserver la santé des manutentionnaires. Il s'agit des navires présents dans le port, le 12, ou bien ayant chargé les quelques jours suivants. Pour les navires présents lors de l'accident, l'évaluation doit tenir compte du lieu d'accostage et, des cales, baies, ou portes ouvertes au moment de l'explosion. Pour les chargements les jours suivants, autant que possible, connaître l'emplacement, lors de l'accident, de la marchandise chargée. Toute suspicion de maladie bizarre ou la présence de substances inconnues doit obligatoirement être déclarée. Par ailleurs, l'assurance va faire de nouveau face à des dépenses majeures, qui dépasseront les 2 milliards USD (évaluation bien que le site central du lieu du sinistre soit inaccessible). Les premières constatations indiquent environ 18 000 conteneurs et 10 000 véhicules totalement détruits. Les marchandises voisines ont été contaminées par des poussières toxiques. Les cyanures stockés ont réagi à l'eau, et continueront avec la pluie, provoquant des gaz toxiques, ce qui a entraîné une inaccessibilité du site et des évacuations aux alentours. Des interruptions de trafic coûteuses sont aussi prévisibles. Les assureurs resteront, en fait, sans recours contre l'assurance du hangar origine de l'explosion. La compensation de la perte des véhicules aura un impact sérieux sur le marché, parce qu'il y a assez peu d'assureurs spécialisés (même réassurés). Des commentaires indiquent que la somme de 2 milliards USD ne comprend pas la compensation des évacuations ou des interruptions commerciales. Les évaluations augmentent continuellement 3, 3.5, 3.8 milliards USD.

Un mois après, on annonce que le nettoyage du site est en bonne voie (conteneurs détruits totalement évacués), mais des centaines de survivants sont encore hospitalisés.

**CALAIS, COMMENTAIRES DES ASSURANCES.** La situation à Calais, migrants essayant de passer illégalement en Grande-Bretagne, entraîne de nombreuses interrogations de clients aux assureurs au sujet de leurs droits et garanties. Le marché indique que les transitaires sont de plus en plus nombreux à transférer la marchandise par des ports « à conteneurs », plutôt que de continuer par la route. Les assureurs ont averti que la situation, non seulement entraîne des délais, mais des dommages aux camions, conteneurs ou marchandises, et toujours l'amende de 2 000 GBP (par personne) pour découverte d'illégaux dans des camions/conteneurs. Les assureurs rappellent que le simple bris d'un scellé peut entraîner un contentieux, une personne (même seule) se cachant dans la marchandise entraîne des dommages. Il a été signalé des groupes de 30 personnes entrées dans un conteneur, restant plusieurs heures, la marchandise est écrasée (et souillée). Fin août, des assureurs annoncent que les précautions prises s'avèrent insuffisantes, des augmentations de prime sont à venir pour les chargeurs continuant à passer par la route.

**DIFFÉRENCES DE TRAITEMENT À TERRE ET EN MER.** Le cas de pollution de la Crau, du 7 août 2009, a été jugé en appel par le tribunal d'Aix-en-Provence. La SPSE (Société du Pipeline Sud Européen), est reconnue coupable d'une pollution durant l'été 2009 de la réserve naturelle des Coussouls (classée Natura 2000, St Martin-de-Crau): 7 000 m<sup>3</sup> de brut répandu sur près de 49 hectares. L'amende fixée en 1<sup>re</sup> instance a été confirmée: 76 950 Euros. Cinq des dix parties civiles avaient fait appel (pour insuffisance d'indemnité), elles ont été soit déboutées de toute indemnité, soit de leurs demandes de réparations avec diminution pour leur préjudice moral, la commune de St Martin-de-Crau a eu une indemnité légèrement réduite. Note : Encore une fois, le montant de l'amende nous montre qu'une pollution se comptant en milliers de tonnes à terre, est considérée moins grave qu'un rejet à la mer, au large, se comptant en dizaines de litres ou en quelques m<sup>3</sup>.

**JURIDIQUE À SINGAPOUR.** Début septembre, Singapour a signé une déclaration avec l'ITLOS (Tribunal for the law of the sea) l'autorisant à régler pleinement les contentieux maritimes. Auparavant Singapour avait été partie prenante de la convention ONU pour la loi de la mer (en Nov. 1994), ce qui permet l'établissement d'un tribunal équivalent indépendant. Le ministre en charge indique que cette déclaration montre l'engagement de Singapour dans le juridique maritime en facilitant l'accès à l'ITLOS pour la région.

Le MPA (Maritime and port authority) de Singapour a établi un partenariat avec la NUS law faculty (National University of Singapore) pour établir un centre de droit maritime (CML) en liaison directe avec le MPA. Le centre est destiné à augmenter l'expertise et la recherche dans le droit pour la communauté maritime de Singapour. De plus le centre (6<sup>e</sup> unité de recherche de la NUS) sera un support pour l'enseignement des diplômés d'université. Le budget prévu est important. Le MPA se félicite de ce centre d'expertise qui aidera Singapour à devenir un leader comme lieu d'arbitrage et de connaissance du droit.

Par ailleurs (coïncidence ?), on signale des interventions de parlementaires Britanniques demandant au gouvernement de tout faire pour garder, à Londres, le rôle de leader dans l'arbitrage maritime.

**ACCIDENTS DANS LES ESPACES CLOS.** Le UK P&I Club publie encore un avertissement au sujet de l'entrée dans les espaces confinés, indiquant que malgré les précautions, exercices, établissement du SMS, le taux d'accident reste assez élevé. Le Club pointe des « raccourcis » ou tolérances, mais aussi des confusions sur le fait que certains espaces sont ou peuvent devenir dangereux, et sur leur identification. Le Club préconise un avertissement visible sur tous les locaux identifiés dans le SMS, en regrettant une l'absence d'un affichage normalisé susceptible d'être compris par tout personnel (de terre, aussi). Le Club demande qu'au cours des exercices, on insiste sur une tolérance zéro et sur l'action adéquate en cas de difficulté. Les PSC ont été sensibilisés et une campagne spéciale est en cours, les résultats doivent être soumis à l'OMI.

**COLLOQUE : LONDON INTERNATIONAL SHIPPING WEEK (SEPTEMBRE).** Au cours de ce colloque, il y a eu plusieurs interventions avec diverses orientations. P. Parry, chairman de Spinnaker Global (recrutement dans le shipping, consultant en ressources humaines) dans une longue intervention, s'est élevé contre la trop forte tendance de recrutement d'anciens capitaines ou chefs mécaniciens dans des postes où ce n'est pas vraiment nécessaire. Il indique qu'une évaluation de la motivation ou du potentiel d'encadrement est préférable à la mention d'un ancien rang. Un bon manager est toujours un bon manager, un Sd capitaine avec au moins 7 ans d'expérience peut, éventuellement, être une bonne recrue pour un travail de manager à terre. Les employeurs doivent faire une évaluation sérieuse de leurs besoins réels et du personnel envisagé, même si cela est coûteux en argent et en temps. Il ajoute que la tendance indiquée est coûteuse également au point de vue salaire (il sera alors inférieur).

D'autres intervenants ont mis l'accent sur les différences d'évolution à terre et en mer. Toujours dans l'optique où l'on considère que les marins veulent abandonner la navigation et travailler à terre, ils indiquent que beaucoup sont surpris des perspectives proposées ou prévues. A la mer, si vous êtes bon, votre avancement et les fonctions exercées sont à peu près connus. Ce n'est pas le cas si vous allez à terre où vous aurez de nombreuses questions auxquelles il vous faudra répondre : où souhaitez-vous être, que souhaitez-vous faire, voulez-vous rester longtemps dans la même compagnie, à quel âge arrêter, et aussi comment s'intégrer. Le meilleur avis que l'on puisse donner à des jeunes officiers est d'épargner au maximum pour leur retraite, ce sera plus difficile à terre.

Une autre intervention a abordé la robotique dans la construction et en exploitation où le but est «to remove human error and remove humans from harm». Les progrès doivent tenir compte des conditions de vie du personnel qui doit, par ailleurs, être de plus en plus formé et instruit sur les nouvelles technologies.

H. Shaw, secrétaire du State's representative for maritime salvage and intervention, a défendu les instructions Européennes sur les places de refuge (à paraître fin 2015, début 2016). Instructions destinées à rendre plus rapides et plus efficaces les désignations de place de refuge en cas d'accident. Elles comprendront le rejet du refus (d'un État) de fournir une place de refuge sans raison parfaitement valable (no rejection without inspection), une confirmation des zones de SAR pour clarifier la désignation de l'État en charge, une liste de contacts. Des assureurs remarquent que des instructions générales ne changeront probablement pas grand-chose. Shaw indique des contacts réguliers prévus entre membres de l'U.E. sur le sujet. «J'attends que les États suivent ces instructions», ajoutant qu'il a constaté une motivation générale pour «faire quelque chose», tout en ayant conscience que des considérations politiques amènent les sauveteurs, armateurs, assureurs à faire face à des autorités diverses souvent ignorantes des réalités maritimes.



## PIRATERIE - ATTAQUES

**ATTAQUES EN LIBYE.** Le 26 mai, on annonce que le pétrolier Anwaar Afriqya (35 000tpl, affrété Libya's oil corp.) a été mitraillé par des avions Libyens, alors qu'il était accosté à Syrte. Il y a eu au moins un mort, et le navire a pris feu. Le gouvernement (Benghazi) indique que le navire a ignoré les avertissements antérieurs et apportait des soutiens au pouvoir rebelle (Tripoli), « nous sommes en guerre en n'acceptons aucune infraction... ». Le même pétrolier, en mars 2011, avait été dérouté sur Tobrouk par des rebelles puis relâché. Ce mois-ci (mai), le Tuna I (5 100 tpl, pavillon Îles Cook) a été bombardé en eaux internationales (cap vers Tobrouk), un lieutenant tué. En janvier, deux pétroliers ont été bombardés (dont l'Arævo, 26 000tpl), deux morts.

**EXEMPLES D'ATTAQUES EN ASIE DU SUD-EST.** Le centre d'information de Singapour (ReCAAP) indique une augmentation de 19% des attaques. Par exemple, début juin, des pirates ont pris le contrôle du pétrolier Orkim Victory (7 119 tpl), au large de la Malaisie, pour transférer une partie de la cargaison sur un autre navire, avec pillage des aménagements et sabotage des appareils de communication. Il a pu ensuite rejoindre un port de Malaisie. Au large de l'Indonésie, le KM Mutaria (transport de bois) a été attaqué, l'équipage laissé dans des canots et recueilli par des pêcheurs. Le 10 juin, le Teknogas (4 999 tpl) a émis un signal de détresse pour attaque, puis a cessé tout contact. Après plusieurs jours, il a semblé que ce cas était une fausse alerte (?). Le 11 juin, l'Orkim Harmony (7 300 tpl) a disparu près de la Malaisie, a été repéré (le 18, nom changé et n° OMI camouflé) et poursuivi par la marine malaisienne vers le Vietnam, l'équipage a été libéré (un blessé par balle). Les pirates, ayant abandonné le navire avec le canot de secours, ont été arrêtés par le Vietnam.

Fin juin, la SSA (Singapour Shipping Association) a fait une étude statistique. Les résultats sont assez connus par ailleurs, mais, à propos de la différence entre brigandage (en eaux territoriales) et piraterie (en eaux internationales), cette association insiste sur le fait de droit que le navire attaqué peut, respectivement, demander protection à l'État voisin ou bien à l'État du pavillon.

Fin juillet, le ReCAAP, indique que la piraterie et le brigandage en mer, le plus souvent pour vol de cargaison, restent un fléau et ont augmenté de 18% le 1<sup>er</sup> semestre (par rapport à 2014).

**GOLFE DE GUINÉE.** Les autorités des pays riverains indiquent avoir fait des efforts significatifs contre les attaques, mais une fréquente absence de poursuites a entraîné une certaine « lassitude » des navires/armateurs pensant inutile de signaler toutes les attaques. On signale une diminution des attaques en 2014, mais on estime à 70%, le nombre d'attaques non signalées. Le coût annuel des rançons a été estimé à 1,6 million USD, mais est probablement plus élevé. Une autre raison de non-signalement semble être la crainte de l'augmentation des primes d'assurance. Dans certains cas, des navires ont été retenus pour enquête (non acceptable commercialement). Un niveau de corruption élevé est connu de tout un chacun. Tout cela n'aide pas la profession à s'attaquer au problème.

Mi-juin, le Ghana a autorisé une compagnie britannique (Watchwood Resources Ltd) à embarquer des gardes armés en accompagnement de gardes de l'armée ghanéenne à bord des navires.

**MALACCA, SINGAPOUR.** Les attaques continuent dans la région et des voleurs agissent même au voisinage immédiat de Singapour. Le 17 juin, le ReCAAP signale que trois navires en route ont été attaqués successivement entre 02h00 et 05h30, dans le voisinage du virage du VTS au Sud de Singapour. A chaque fois des attaquants armés ont accédé à la machine, deux fois sont repartis sans rien prendre en étant découverts, mais sur le Pro Triumph, des mécaniciens présents ont été ligotés et des pièces de rechange pour les G.E ont été volées avant découverte et alarme.

**ENRICA LEXIE (SUITE).** L'affaire (des pêcheurs Indiens tués par des gardes militaires Italiens) date de février 2012. Après de nombreux délais et reports, le procès devait avoir lieu le 7 juillet, mais a été de nouveau reporté sans date précise. Le 26 juin, l'Italie, annonçant ne plus accepter ces délais et prenant acte qu'il semble impossible d'arriver à une conclusion, a demandé un arbitrage international en application de la convention UNCLOS (Convention on the law of the sea). Le cas des deux militaires Italiens assignés à rester en Inde, a provoqué une tension diplomatique (jusqu'à interdiction de sortie du territoire de l'ambassadeur Italien). Sauf rares périodes, un des Italiens vit depuis à l'ambassade, l'autre ayant souffert d'une attaque en août 2014 est retourné en Italie mais doit revenir en juillet 2015.

Le 24 août, Reuters annonce que le tribunal international pour la loi de la mer (Hambourg) a rejeté la demande de l'Italie de libération des deux militaires, mais le jugement précise que l'Inde (et l'Italie) doivent cesser toute action judiciaire et porter le cas devant un arbitrage international (La Hague).

**SEAMAN GUARD OHIO (SUITE).** Début juillet, on annonce que les 35 hommes arrêtés le 18 oct. 2013 (se trouvant à bord du Seaman Guard Ohio, navire-base d'AdvantFort) et détenus depuis en Inde, alors accusés de possession illégale d'armes, soutage illégal au large et entrée illégale dans les eaux territoriales vont être rejugés. Depuis lors, ces hommes, dont les biens ont été saisis, ont été approvisionnés et soutenus principalement par Mission to Seafarers, The British Legion et Veterans Aid UK. Un tribunal de Madurai, en juillet 2014, avait pensé ne pas avoir à juger le cas, mais la Cour suprême de Delhi a renvoyé le cas devant la juridiction du lieu de la première arrestation, pour un nouveau procès en revenant aux accusations d'origine. AdvantFort a maintenu que l'autorisation avait été donnée de relâcher pour s'abriter, de souter et que toutes les armes avaient été déclarées. Mission to Seafarers demande une action diplomatique.

**COMMENTAIRES.** Les libérations de pirates Somaliens (au Kenya) réactivent des craintes de certains consultants au sujet de leur retour à d'autres occupations. Un consultant de Mombasa indique être préoccupé parce que tous ces pirates ont diverses dettes et ne peuvent pas simplement « se retirer » du métier. En fait, nombre d'entre eux se mettent au service de pêcheurs illégaux en océan Indien. Des pêcheurs rapportent que des équipes armées privées, souvent coordonnées par d'anciens chefs pirates, sont proposées par des sociétés basées en Iran, Kenya, Oman, Somaliland, UAE ou Yémen. Des tirs ont eu lieu, depuis un certain temps, pour protéger le travail d'illégaux.

En fait, le système judiciaire et pénitentiaire, au Kenya, est débordé avec 875 000 cas en cours et 53 000 prisonniers pour une capacité théorique de 16 000.

Par ailleurs, en Somalie, l'U.E. a signalé avoir apporté diverses aides matérielles pour la formation de personnels de coast-guards ou d'officiers de sécurité. mais des consultants ou experts indiquent que l'augmentation de ces personnels n'a pas été suivie. Formations pour des structures qui n'existent pas ou bien personnels payés irrégulièrement ou pas du tout, certains sont retournés à la piraterie. D'autre part, en Somalie, les « clans » ont conservé une grande importance et leurs directives sont peut-être plus importantes et utiles pour le traitement des pirates capturés.

**MALAISIE, RECOMMANDATIONS.** Mi-août, l'amiral, directeur du MIMA (Maritime Institute of Malaysia) a indiqué que les armateurs devraient envisager l'emploi de gardes privés armés pour protéger leurs navires et cargaisons, dans la région du détroit de Malacca et mer de Chine méridionale, en prenant l'exemple des résultats obtenus en océan Indien. Les cas de détournements de pétroliers et de vols de cargaison de fuel sont assez courants, les autorités font des efforts et il y a en permanence deux navires de patrouille dans la région, mais elle couvre 6 000 kms<sup>2</sup> et une augmentation des moyens est impensable pour raison budgétaire.

Par ailleurs, on continue à signaler des attaques pour vol sur des navires en route dans les détroits de Malacca et Singapour. Même sur des navires importants: par ex., le 21 août vers 05h00, à bord du Maersk Lebu (P.C. de 300 m de long), quatre hommes ont été vus dans la machine, l'alerte donnée les a fait fuir dans un bateau qui les attendait.

**ÉVASION.** Reuters annonce, le 28 août, qu'un bateau de pêche iranien (19 hommes d'équipage), retenu captif depuis le 26 mars, est parvenu à s'échapper d'un mouillage en Somalie, en fin de nuit, en coupant sa chaîne et en profitant d'une circonstance non précisée. Poursuivi, il est néanmoins parvenu à joindre un navire de la force navale U.E. qui a également pu le ravitailler (eau et provisions).

**ARRESTATIONS.** Dans le Sud-Est asiatique, on signale plusieurs arrestations d'hommes impliqués dans des vols d'hydrocarbures ou de matériel. On mentionne au moins deux saisies de navires ayant servi à des vols de cargaison de fuel. Des condamnations de pirates sont signalées dans le secteur océan Indien. L'Allemagne indique avoir découvert et arrêté début août, dans une maison de demandeurs d'asile à Reutlingen, un Somalien qui a reconnu avoir pris part à la capture du Susan K (exploitant allemand) en 2011 (navire ensuite libéré contre une rançon de 3,5 millions USD).

**COLLOQUE EN MALAISIE.** En septembre a eu lieu un meeting international, à Kuala-Lumpur, où on a entendu divers commentaires. Une information commune généralisée est souhaitable afin d'éviter de multiples centres de rapport qui créent, en fait, de la confusion. En même temps, une information sur les différentes lois nationales de répression de piraterie, brigandage armé et relatives à la sécurité en général est souhaitable, les différences pouvant affecter les poursuites éventuelles. En particulier la convention ONU sur la loi de la mer (UNCLOS) doit être transcrite dans les droits nationaux. Il faut avoir conscience de la présence du crime organisé, du terrorisme et aussi du trafic d'êtres humains.

Le Sud-Est asiatique est un « cas d'école », zones avec des archipels et plusieurs États avec des frontières proches les unes des autres. Une approche commune coordonnée est absolument nécessaire. Le fait qu'il y ait plusieurs juridictions pour une même affaire joue souvent en faveur des gangs. On constate que parfois des autorités hésitent à poursuivre une embarcation en dehors de ses eaux territoriales de peur de créer un conflit de souveraineté avec un État voisin. Le cas de l'Orkim Harmony est un exemple. Tanker malais, en juin 2015, il a été détourné au large de la Malaisie, puis quelques jours après repéré (grossièrement camouflé) par une patrouille aérienne australienne, l'équipage a été sauvé par la MMEA (Malaysia Maritime Enforcement Agency). Les attaquants voleurs de la cargaison, ayant quitté le navire, ont été arrêtés par les autorités du Vietnam.

L'Indonésie a ensuite saisi un remorqueur impliqué dans l'opération de transfert de la cargaison, puis a finalement arrêté le chef de toute cette affaire en août 2015. On arrive à des questions sur la juridiction à saisir, sur le lieu (juridique) de l'infraction, de leur arrestation...



# LA SOLITUDE D'UN CAPITAINE AU LONG COURS

PAR ANNE LASSERRE-VERGNE

Collection Aventure & Découvertes

Anne Lasserre-Vergne

*Antoine Victor Gaurier*

LA SOLITUDE D'UN CAPITAINE AU LONG COURS

«JE SUIS UN VIEUX CAPITAINE CHINOIS».

Ainsi se présente Antoine Victor Gaurier (1831-1879) qui sillonna les mers du globe jusqu'à sa mort. Il commerce avec l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Inde, l'Asie du Sud-Est, l'Indonésie, la Chine, en ayant conscience de vivre une période de transition, d'assister à « l'agonie des voiliers ». Ses lettres témoignent d'une époque où les voyages au long cours s'apparentaient à des expéditions aventureuses.

Arrière-arrière-petite-fille d'Antoine Victor Gaurier, Anne Lasserre-Vergne hérite un jour d'une malle au trésor renfermant de nombreux documents dont un cahier sur lequel était inscrit « Copies de Lettres ». L'exploitation détaillée de cette correspondance de Gaurier à ses armateurs et consignataires nous fait découvrir l'organisation du commerce maritime international au XIXe siècle : le remarquable service du courrier, les maisons de commerce, la préoccupation constante des frets, les marchandises embarquées, les relations avec l'équipage, les travaux permanents d'entretien, les contrôles du jeune Bureau Veritas, le rôle d'homme-orchestre d'un capitaine au long cours et la mer...

Sa dernière lettre met fin à la découverte d'une aventure humaine dont la grandeur n'a d'égale que la solitude poignante.



## EXTRAIT DE L'INTRODUCTION

*«En ce dimanche 24 août 1879, l'Asie-Mineure, un trois-mâts barque entièrement chargé de riz, file vers Belle-Île-en-Mer. La nuit est sombre, le capitaine veille. Il rédige son testament d'une écriture large, affirmée, déterminée. Ses jours sont comptés. Le médecin consulté à Sainte-Hélène vient de le lui confirmer. Dans la pénombre de sa cabine, la plume crisse sur le papier.*

[...]

*Le capitaine Gaurier a posé sa plume. Il songe à son île, à ce coin de terre battu par l'océan Atlantique, coupé du continent, où sa famille est installée depuis le XVIIe siècle, au moins. Tous, sans exception, ont été ou sont marins de père en fils. Que faire d'autre sur l'île d'Oléron, quand on n'est pas saunier ? Et pourtant, nul n'ignore que la mer a des colères aussi violentes qu'inattendues et qu'elle n'épargne personne, ni ceux qui s'adonnent au petit cabotage, ni ceux qui, comme lui, sont capitaines au long cours.*

[...]

*Le capitaine Gaurier n'a pas peur de la mort, mais il aurait aimé, même de loin, voir grandir sa fille Laure-Marie, son fils Michel Ludovic dont le premier prénom, donné par son parrain, n'a jamais été en usage. Comme pour lui d'ailleurs. On l'appelle Victor ; il signe Victor. Il n'a que quarante-huit ans, et c'est bien jeune pour mourir. Dans sa cabine éclairée par une lampe à pétrole, munie d'un grillage antidéflagrant, et dont il peut monter ou descendre la mèche cylindrique au moyen d'une molette, il songe à son dernier anniversaire, passé une fois de plus si loin des siens. Où était-il le 5 février de cette année 1879 ? Quelque part entre Bangkok et l'île de Hainan dont les côtes basses n'offrent que des ports bien médiocres. Il n'avait atteint Hoihow, dont la baie est ouverte à tous les vents du nord et de l'ouest, que le 12 mars, après avoir subi toutes les contrariétés possibles. La traversée avait pourtant bien commencé. Le 26 décembre, il avait laissé la rade de Bangkok, poussé par un grand vent du nord-nord-est. Et, dès le troisième jour, il doublait Poulo Obi, au sud du cap du Cambodge. Mais le bateau fut alors pris par des vents violents venant de l'est-nord-est ; pendant une semaine, l'Asie-Mineure dut affronter une mer furieuse, alors que les pompes du navire étaient engorgées par du paddy, ce riz non décortiqué, qu'on avait chargé en grenier...»*

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

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

**Sac :** 1/ avoir son sac : être l'objet d'une mesure disciplinaire (débarquer avant la fin de son embarquement ou mise à pied). 2/ mettre son sac à bord : embarquer 3/ mettre son sac à terre : arrêter la navigation.

**Saints des Glaces :** surnom donné à une série de mini-vraquiers de la CGM dont les noms commençaient par « Saint » et naviguaient fréquemment dans le grand nord. C'est sur l'un d'eux que j'ai passé le cercle arctique en allant vers Narvik. Quant à l'autre cercle (antarctique), j'ai eu souvent l'occasion de le franchir à bord des deux Marion Dufresne.

**Saluer (le navire «salue») :** se dit d'un navire qui prend de la gîte lorsqu'on vire un peu brutalement en mettant trop de barre.

**Sampan fleuri :** bordel flottant, qui venait à couple (!) du navire pendant l'escale et qu'ont connu les marins au sud-est asiatique autrefois.

**Sapin :** le service militaire.

**Sauce chien :** sauce pimentée utilisée pour les grillades sur le pont.

**Sauce miracle :** sauce secrète élaborée par les meilleurs cuisiniers pour faire passer un gigot congelé pour un cuissot de chevreuil.

**Scier du bois :** faire «avant / arrière» avec le moteur pour «éviter» (tourner sur place) sans remorqueur. Met le Chef mécanicien en colère car il voit la pression de ses bouteilles (d'air ! !) diminuer à vue d'œil. Se dit aussi lorsque l'hélice sort de l'eau.

**Service des rationnaires :** service décalé d'une heure par rapport au repas principal et réservé au personnel de quart.

**Servir :** un pilote «sert» un navire lorsqu'il monte à bord pour les manœuvres portuaires. On peut également lui servir un repas.

**Shampouineuse :** ou autre masseuse, aux fonctions bien particulières.

**Singe :** 1/ harnais de sécurité. 2/ corned beef.

**Solde :** terme emprunté à nos amis fayots : le salaire. Demi-soldier: retraité.

**Sorcier :** le baromètre.

**Sortie caniveau :** sortie dont on ne rentre pas fier...

**Soute à valeurs :** sur les cargos, endroit fermé où on entreposait entre autres les sacs postaux.

**Soute à zef :** un vrai foutoir, comme l'est généralement la cabine des élèves.

**Stage de voile :** voir dératisation.

**Stationnaire :** on appelait «stationnaire» un navire qui restait cantonné à une zone géographique donnée. On l'appellerait maintenant un «feeder»...

**Successeur :** c'est bien connu, «nos prédécesseurs étaient des incapables, nos successeurs seront des médissants» !

**Tablettes (mettre sur ses) :** consigner un renseignement, etc. par écrit.

**Tambour :** le compartiment machine.

**Taxi breton :** sorte de «taxi-brousse» pour marin breton, qui effectuait la navette entre la Bretagne et le port d'embarquement... Cette institution perdure encore mais ne survivra pas aux baisses d'effectifs des marins français... Appelé aussi «la diligence».

**Temps :** les marins ont un rapport au temps très particulier, conséquence d'une vie ponctuée par le travail quotidien sans jour de repos, les changements d'heure, la monotonie des longues traversées, les attentes parfois interminables en manœuvre ou au contraire des moments de stress, etc. Patience et longueur de temps sont les deux mamelles du marin... On dit aussi qu'un marin passa la moitié de son temps à attendre, l'autre moitié à courir.

**Temps de curé :** beau temps exceptionnel.

**Terre :** mot suscitant à la fois l'envie (attrait de l'escale) et la peur (crainte de l'échouement).

**Tête de chat :** raccord spécial pour assembler deux tuyaux souples.

**Tête dans le cul (avoir la) :** état du marin au lendemain d'une sortie-caniveau ou d'une bordée...

**Tête de veau (ou couille de chameau) :** rien à voir avec ce qu'on trouve sur l'étal du boucher, il s'agit du nom donné au globe céleste servant à l'observation des étoiles. Ces globes sont devenus (si on en trouve encore chez les antiquaires) des objets très prisés des collectionneurs, et chers.

**Tiens bon :** interrompt une action lors d'une manœuvre. Par exemple «tiens bon virer».

**Titi-tata :** le morse.

**Tonton :** voir Pacha.

**Torpilleur :** plat long à servir.

**Transat :** La «Transat» ou Compagnie Générale Transatlantique fut, avec les Messageries Maritimes, un des fleurons de la marine marchande française. Ironie de l'histoire, la Transat, née à Granville (50) au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle s'appela d'abord la Compagnie Générale Maritime et son activité était alors la pêche à la morue et le transport de coolies.

**Trop fort n'a jamais manqué :** encore un vieux adage des marins, qui surdimensionnent parfois le saisissage, les points d'attache, les noeuds, les diamètres, enfin tout, toujours dans l'éventualité de la tempête du siècle.

**Usine à gaz :** appareil compliqué fonctionnant sans qu'on sache trop pourquoi ni comment et auquel il vaut mieux ne pas toucher. Se dit aussi d'un programme informatique produisant des km de journal («listing»).

**USM :** l'Union Sociale Maritime, institution tenue dans de nombreux ports français par des dames de bienfaisance qui œuvraient pour le bien-être intellectuel des marins français (bibliothèque, films, etc.). C'était une véritable corvée (pour le Radio) d'aller échanger les livres en escale.

**Vadrouille :** voir faubert.

Cdt Gilles FOUBERT