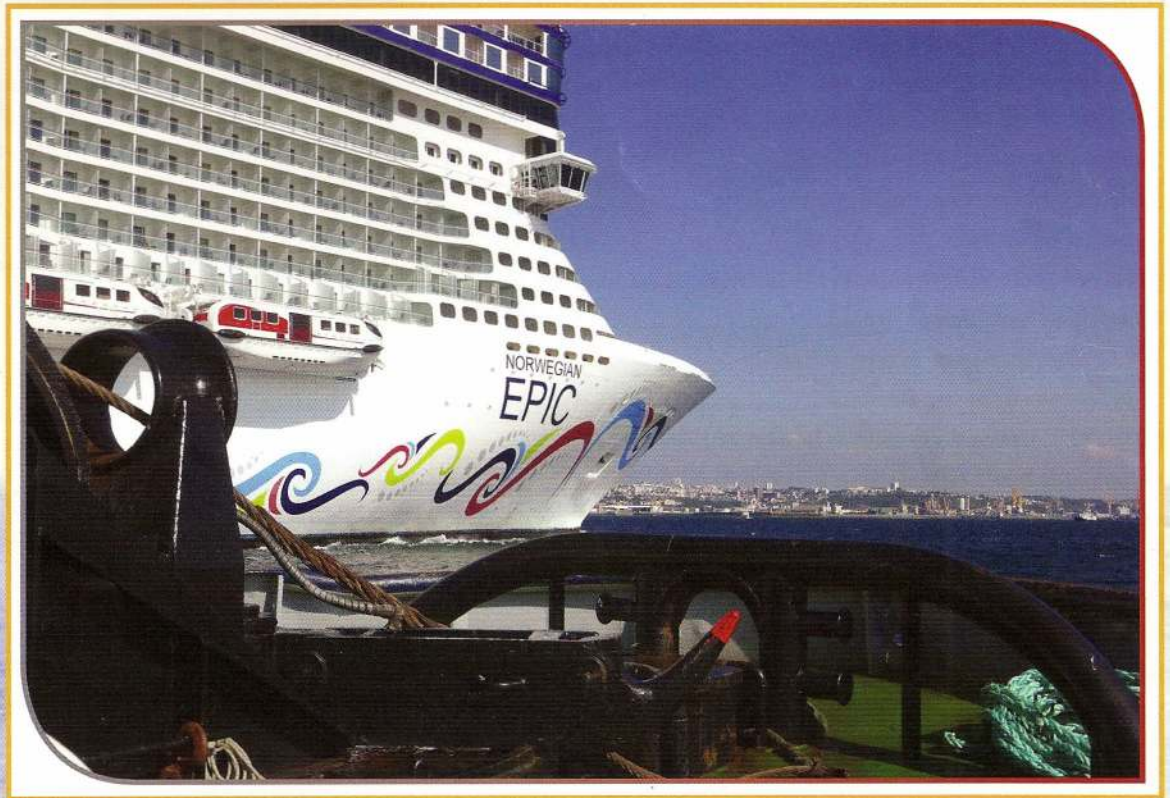


# AFCAN

*Informations*



*Norwegian EPIC à Brest*

N°108

Décembre 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
Safer Seas 4 <sup>ème</sup> colloque à Brest.....	Page 4
ENSM : Inauguration du nouveau bâtiment au Havre.....	Page 7
Centre de Droit Maritime et Océanique de Nantes .....	Page 7
Naufrage du navire El Faro .....	Page 8
Facteurs humains dans l'industrie maritime .....	Page 9
Consultation de l'AFCAN par la délégation ministérielle aux industries.....	Page 10
Concordia : Aurait-on pu éviter le drame ? .....	Page 12
ITF : Préoccupation de la criminalisation et du manque de navigants.....	Page 14
OMI : 95 <sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité (MSC) .....	Page 16
Assises de la mer : 11 <sup>ème</sup> assises à Marseille .....	Page 22
OMI : Sous-comité des cargaisons et conteneurs.....	Page 25
Nouvelles, lettres et extraits (Septembre à Novembre 2015).....	Page 27
Textes parus au journal officiel au 3 <sup>ème</sup> trimestre 2015 ...	Page 33
Morganez, la petite sirène d'Yok .....	Page 34
Livre : Drames en mer.....	Page 36
Termes en usage dans la marine marchande en général ...	Page 36



### 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. Appery	J.P. Côte
L. Barbançon	O. Court	B. Derennes
M. Bougeard	G. Guillevic	A. Jégu
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. Jégu

**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



photo CMA-CGM

## Gigantisme et vulnérabilité

«Jusqu'où s'arrêteront-ils ?» disait Coluche ?

Dans son sketch, l'humoriste ne pensait certes pas au monde maritime mais sa phrase pourrait s'appliquer aux constructeurs de navires porte-conteneurs.

Combien de fois a-t-on entendu : «cette fois c'est le maximum possible, ils ne pourront pas en construire de plus gros». Et pourtant la barre des 20 000 EVP n'est déjà plus le prochain rêve lointain des ingénieurs. C'est pour aujourd'hui.

Les commandes de navires porte-conteneurs géants fleurissent. Certaines commandes dépassent la dizaine d'unités. Qu'ils transportent des conteneurs ou des passagers, les conséquences d'un incident ou d'un accident impliquant un de ces mastodontes seront énormes.

- Conséquences économiques bien sûr, les assureurs ont dû y penser.
- Conséquences écologiques avec ces milliers de conteneurs à la mer dont certains contiendront des matières nocives pour l'environnement.
- Conséquences humaines si un gros paquebot doit être évacué très loin des côtes.

L'impact médiatique sera proportionnel à l'événement, comme lors des marées noires. Ces épées de Damoclès sont autant de pressions sur le capitaine. Même s'ils ne se conduisent pas comme ceux que certains ont qualifié de capitaines voyous, nul doute qu'ils seront très exposés en cas de sinistre.

Comment ne pas écrire quelques mots sur les tragiques événements du 13 novembre à Paris.

L'AFCAN a reçu de nombreux messages amicaux venant des associations européennes de capitaines. Les auteurs de ces actes ignobles n'avaient d'autre but que celui de nuire à l'État français.

Certains des mastodontes cités plus haut sont ou seront sous pavillon français. Ils deviennent alors des cibles potentielles, très vulnérables surtout lors des manœuvres portuaires ou transit de canal.

Comment les protéger ?

Bon vent

*Cdt Bertrand DERENNES, Président*

AFCAN  
108

# 4<sup>ÈME</sup> colloque SAFER SEAS 2015 - BREST

*SOUS LE SIGNE DE LA CROISSANCE BLEUE*



Après les mots d'accueil usuels du Maire de Brest, du Préfet maritime Atlantique et du Secrétaire général de la Mer, puis une longue intervention de Jean JOUZEL (Vice-président du Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Evolution du Climat-GIEC) – Safer Seas accueillait dans le même temps le symposium 2015 de l'Académie européenne des sciences (EURASC), donc changement climatique et développement durable, le colloque est ouvert.

Le programme de la conférence principale, tel qu'annoncé par les organisateurs, est le suivant :

Le premier thème est dédié à l'évolution des politiques et réglementations en matière de sécurité et sûreté maritime et fait, d'une part, état du panorama actuel, tout en constatant les limites ou frein à l'effectivité des normes existantes ou à venir (Session 1). Et d'autre part, l'analyse de l'évolution du contexte géostratégique, notamment en matière de sûreté, doit permettre d'identifier les nouveaux défis à relever en matière de régulation et de réponses opérationnelles (Session 2).

Le second thème est dédié aux opportunités économiques et technologiques qu'offre la sécurité maritime en matière de Croissance Bleue. Il s'organise en 3 sessions dédiées à la connaissance, la protection et à la surveillance du milieu (Session 3), les routes et navires du futur dans les zones polaires (Session 4) et enfin, le développement et la gestion des activités portuaires (Session 5).»

## La session 1 était divisée en deux tables rondes :

**Table ronde 1 :** Taille et technicité croissantes des navires de charges, porte-conteneurs et navires à passagers.

Après une présentation d'ensemble des réglementations internationales par Frederick KENNEY, division Affaires juridiques et relations extérieures de l'OMI, la table ronde animée par Damien PERISSE, directeur chargé des affaires maritimes, Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) réunissait Philippe BOISSON (BV), José Manuel DIAZ PEREZ, chef du service des programmes de formation et de certification (Centre Jovellanos, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima), Hubert ARDILLON (CESMA), Michel FORTIN (pilote du St-Laurent, Québec), Daniel LE DIREACH (administrateur général des affaires maritimes), Patrick RONDEAU (ADF).

On a plus parlé de porte-conteneurs que de navires de croisière, principalement de l'aspect technologique.

Est-ce parce qu'en France nous avons des porte-conteneurs géants mais pas de navires de croisière à très grosse capacité de passagers ? Les limites actuelles à ne pas dépasser vont forcément être repoussées grâce à la recherche développement. Les milieux maritimes et portuaires conditionnent aussi la taille des navires, il y a donc une évolution à attendre aussi de ce côté. Le pilote du St-Laurent manœuvre maintenant des navires d'une taille supérieure à la norme Seaway, «car la demande est là». ADF insiste aussi sur cette demande. On a besoin de plus gros navires. ADF remarque aussi que plus un navire est gros, moins il pollue, la tonne transportée présente un meilleur bilan CO2.

Les intervenants ont aussi insisté sur la nécessité de formation et d'entraînement des équipages embarqués sur ces navires. Formations techniques, manœuvrabilité, contraintes subies par le navire lors des opérations commerciales et en mer. Aussi, et surtout, la formation aux facteurs humains, comportement face au risque et à la situation d'urgence, principalement pour les navires à passagers. Il a également été remarqué que s'il existait une langue de travail à bord des navires marchands, il n'existait pas de langue de «touriste» à bord des navires de croisière, et que la conséquence en était un équipage très multinational. Une remarque laissée sans réponse, mais le temps imparti n'a sans doute pas permis de parler des moyens de sauvetage nécessaires à terre pour y faire face : que se passera-t-il, quelles seront les réactions, les mises à disposition par les Etats, le jour où un porte-conteneurs de 20 000 EVP entrera en collision avec un navire de croisière ayant 10 000 personnes à son bord ?



**Table ronde 2 :** Pollutions accidentelles et opérationnelles à partir des navires.

Présentation du sujet par Barbara SELLIER (DG MOVE), puis animation de la table ronde par Yann RABUTEAU (Réseau ALLEGANS), table ronde qui réunissait Sophie BAHE (VIGIPOL), Cécile BELLORD (ADF), Julien HAY (Université de Bretagne Occidentale), Pauline MARCHAND (ITOPF) et Christophe ROUSSEAU (CEDRE).

On a parlé de la diminution des pollutions opérationnelles, en se félicitant que la « peur du gendarme » ait joué un rôle déterminant dans cette diminution, de la difficulté qu'ont les maires des petites communes à organiser une dépollution et à se faire indemniser. En ce qui concerne les rejets à l'atmosphère comme le traitement des eaux de ballast, il a été noté que les réglementations avançaient souvent (toujours ?) plus vite que la technique. Une remarque positive aussi sur l'équipement de plus en plus présent dans les ports français en ce qui concerne la récupération des eaux sales. Une autre remarque sur le gigantisme des navires de croisière et la nouvelle gestion à venir des déchets Marpol IV par les ports.

A la question de l'AFCAN au sujet de la seule criminalisation du capitaine, déclaré entièrement responsable de la qualité des soutes qu'on lui livre alors qu'il n'a aucun moyen de s'assurer de cette qualité au moment de la livraison, il n'y a pas eu d'autres réponses que celle d'ADF assurant que dans un tel cas les armateurs soutiendraient le capitaine.

## La session 2 était, elle aussi, divisée en deux tables rondes :

### Table ronde 1 : Piraterie et autres menaces non traditionnelles.

Présentation par Barnabé WATIN-AUGOUARD (SG Mer), et table ronde dirigée par Eric FRECON (Ecole navale) avec les participations de Dominique BALTMITGERE (CMA-CGM), Thierry HOUETTE (Prorisk), Frederick KENNEY (OMI), Jean-Michel KERGOAT (Expert sûreté maritime et intelligence économique).

Bonne nouvelle, la piraterie diminue. Même si on se base sur les rapports de tentatives d'attaques envoyés par les navires marchands. Aucun navire pris en Afrique de l'Est cette année, mais il y a toujours des otages retenus. Les principales menaces, outre celles de la corne de l'Afrique (qu'il ne faut surtout pas oublier en attendant le réveil des pirates) sont la mer de Chine et le golfe de Guinée. En ce qui concerne le golfe de Guinée, la menace ayant tendance à s'étendre vers le large, donc en dehors des eaux territoriales, les solutions à apporter seraient plus faciles. Le directeur de Prorisk a fait un maigre bilan de son action à bord des navires, il faut dire qu'il n'est pas autorisé depuis suffisamment longtemps (officiellement) à mettre des gardes armés à bord. On s'est aussi félicité de la conscience des équipages qui appliquent les BMP.

Autres menaces évoquées : les trafics d'armes, de drogue et de personnes, ainsi que les attaques terroristes contre des plateformes pétrolières ou des fermes d'éoliennes.

### Table ronde 2 : Cybersécurité.

Présentation par Anne CULLERRE (Sous-chef d'état-major – Cyberdéfense), et table ronde dirigée par Eric FRECON (Ecole navale) avec les participations de Christophe CLARAMUNT (Ecole navale), Pierre KAZLESKIND (Conseiller régional Bretagne), Emil MUCCIN (US Merchant Marine Academy), Guillaume PRIGENT (Diateam), Dominique RIBAN (ANSII), Rik Verhaegen (Commandant du port d'Anvers).

Problème crucial aussi bien à terre dans les infrastructures portuaires que sur les navires. Il a été rapporté l'envoi d'un signal d'information erroné vers un navire par-dessus le signal GPS (erreur de cap de plusieurs degrés) afin d'obliger son équipage à virer de bord. Autre souci, les facilités à entrer dans les ordinateurs d'un navire et d'y entrer

des corrections erronées dans un système ECDIS. Pour les terminaux des « pertes » de conteneurs. Ainsi que le suivi (et la perte momentanée) de navires que l'on retrouve délestés de leur cargaison, ce qui peut aussi être rapproché de la lutte de trafic illégal.

A noter que les participants, tout en étant confiants sur les résultats qu'ils obtiennent, sont particulièrement conscients de l'avance prise en permanence par les pirates informatiques.

L'AFCAN a posé alors la question de l'envoi de nombreux messages avant et après chaque escale vers une multitude d'adresses. Même si le fait d'envoyer un seul gros fichier contenant toutes les informations nécessaires aux escales à venir vers un hub dans lequel chaque partie, chaque Etat pourrait venir piocher ce dont il a besoin ne suffirait pas à contrer les cyber-attaques (le hub pouvant aussi à son tour être attaqué), cela diminuerait certainement les possibilités d'informer de mauvaises personnes directement par le navire (en plus de soulager considérablement le capitaine dans la préparation des escales). Il a été répondu que des projets européens, tel Mona Lisa, avaient justement pour but de créer une plateforme d'échange d'informations pour les terminaux (pas pour les navires ?) mais qu'il fallait du temps pour le mettre en place.

Après une analyse qualitative par Hervé MOULINIER (Pôle Mer Bretagne) et quantitative par Thomas du PAYRAT (Cabinet Odyssee Développement) de la connaissance de l'environnement marin en vue de la Croissance Bleue, la session 3 s'ouvrait la 2<sup>ème</sup> journée.

## Session 3 : Connaissance, surveillance et protection du milieu maritime.

Présentation des moyens satellitaires par Hervé JEANJEAN (CNES). Table ronde animée par René GARELLO (Institut Mines-Telecom Bretagne) avec Jean-François FILIPOT (France Energies Marines), Mathias HERBERTS (Citizen Data), Vincent KERBAOL (CLS), Loïc LAISNE (AAMP), Yann LE MOAN (EMSA), Thomas STRASSER (DG MARE). De nombreuses données diverses et variées. On sait très bien détecter, surveiller les navires. Il en est de même pour les phénomènes naturels en mer (et à terre). Cela aide à sécuriser les activités maritimes et portuaires (transport, environnement). Pour la mer beaucoup d'efforts restent à faire car on connaît très peu de profondeur.

## Session 4 : Routes et navires du futur dans les zones extrêmes.

Présentation par Noémie GIGUERE (Technopole Maritime du Québec) et Eric VANDENBROUCKE (Technopole Brest-Iroise Science Park). Table ronde animée par Francis ZACHARIAE (IALA) avec Anne CHOQUET (Brest Business School), Kim CROSSBIE (IAATO), Michel EVEN (SHOM), Frederick KENNEY (OMI), Martin KRAMP (JCOMMOPS), Alain RICHARD (Master marinier, Québec).

On a parlé du code polaire à venir. De ses contraintes en termes de construction et de formation, mais aussi de responsabilités d'Etat (pour l'Arctique et pour l'Antarctique). Il a tout de même été rappelé que le code ne serait mis en application que pour une période de 1,5 mois par an, en ce qui concerne les passages arctiques. Les problèmes sur la connaissance des lieux, des fonds, de la détection précise de la dimension des icebergs ainsi que sur la sécurité de l'environnement et des personnes ont été évoqués.

*Remarque personnelle : je n'arrive toujours pas à comprendre la compatibilité qu'il y a entre la lutte pour la conservation de l'environnement et contre le réchauffement climatique avec le fait qu'il soit envisagé de permettre à des navires de charge ou de croisière de naviguer dans ces zones. A mon avis plus on y enverra de navires et d'humains, plus on polluera (Marpol IV, V et VI).*

## Session 5 : Développement et gestion des activités portuaires

Présentation par Philippe JOSCHT (CEREMA), puis table ronde animée par Patrick ANVROIN (CPMR) avec Jean-Philippe CASANOVA (FFPM), José Maria COSTA (CAAC), Meriadec LE MOUILLOUR CCI (Brest), Greta MARINI (AIVP), Timo ROSENBERG (Port de Kiel), Ulf SIWE (Projet Mona Lisa), Dinh Lan TRAN Institut des ressources et de l'environnement marin de Haiphong).

A noter que le président de l'AFCAN, s'il n'avait pas été embarqué ces jours-là, aurait participé à cette table ronde.

Outre que les ports s'adaptent au marché du transport maritime, grosseur des navires, et au changement de l'environnement immédiat des ports (zones inondables de la région et du port de Haiphong), il a été évoqué la construction d'un appontement au large de la Guyane pour pallier aux profondeurs insuffisantes des fleuves locaux avec l'espoir d'en faire un hub pour les pays voisins (Brésil, Suriname, Guyane).

Note 1 : *Difficile d'y croire, en plus des difficultés de mise en place (exposition, tenue à quai, fond vaseux). Le prix de la manutention au tarif français risque de ne pas attirer de trafics de transbordement.*

Note 2 : *Le MARIN du 6 novembre annonce le même rêve pour Saint-Pierre-et-Miquelon.*

Deux choses toutefois à retenir de ce débat. D'abord que les ports doivent s'adapter au transport maritime mais aussi terrestre (route et fer), avec des adaptations en matière de sécurité et de sûreté, tout en restant dans un développement urbain et économique respectueux de l'environnement et de la qualité de vie. Ensuite que le projet Mona Lisa, interface port/navire, est destiné à améliorer le mouvement des navires. Par le partage des informations, on pourra sensiblement améliorer les prédictions d'arrivée et de départ des navires, augmenter, optimiser l'efficacité portuaire dans la manutention, réduire le temps de travail des navires à quai. En bref optimiser les escales des navires tout en les rendant plus sûres (safety and security). Le représentant du projet Mona Lisa sur cette optimisation, tout en reconnaissant qu'actuellement le port est le maillon faible de la chaîne du transport, est confiant que son projet d'échanges d'informations entre les ports européens fera avancer les choses.

Suite à la question de l'AFCAN sur ce projet et le projet MSW (Maritime Single Window) qui doit, s'il arrive un jour à être en vigueur, diminuer de façon considérable le travail administratif du capitaine avant escale, le représentant du projet Mona Lisa déclarait que les tests actuellement en cours concernaient 13 ports européens. C'est mieux que rien, certes. Cependant l'optimisme était moins franc sur un résultat à moyen (voire long) terme lorsque j'ai pu le rencontrer en aparté à la fin des débats.

Enfin, suite à une synthèse et des remerciements à la fin de la dernière session, Safer Seas qui accueillait la Conférence des Parties Prenantes pour l'Atlantique, nous a donné la possibilité d'entendre à Océanopolis, outre Céline LIRET, directrice scientifique d'Océanopolis, Georges FARAH, Secrétaire général aux affaires maritimes du Québec qui a présenté d'une façon très enthousiaste la stratégie maritime du Québec, Sergio MIGUELEZ, ministre de la province argentine du Chubut (science, technologie et innovation productive) sur la stratégie «Pampa Azul» et Ramon Van BARNEVELD de la DG Mare.

## Conclusion

La méthode employée (présentation puis question par l'animateur à chacun des membres de la table ronde) a permis de tenir l'horaire

(bravo). Mais comme l'a dit un des participants, le grand nombre de sujets évoqués n'a pas permis de les traiter en profondeur et a fait un peu patchwork.

Commentaires d'un capitaine après deux jours de présence au colloque

Constat désabusé : rien ne semble avoir changé ! Grande déception, nous sommes toujours dans l'attente de l'accident pour prendre les mesures qui s'imposent ! La Prévention n'est toujours pas à l'ordre du jour. Les mers plus sûres, ce n'est pas pour demain...

Deux exemples suffisent à démontrer la menace que fait courir sur les personnes et les océans la course folle au gigantisme.

Comment peut-on tolérer la construction de méga-paquebots dont on ne sait pas comment évacuer les six mille passagers et les trois mille hommes et femmes d'équipage en cas de naufrage imminent ! Il y eut trente morts lors de l'accident du « Costa Concordia » alors que le navire se trouvait à un jet de pierre de la terre ! Combien de morts à prévoir en cas d'incendie, d'acte de terrorisme(1) ou de collision en haute mer hors de portée des hélicoptères, voire d'échouage et naufrage dans des contrées lointaines, arctiques ou antarctiques, sans moyens de sauvetage à proximité ?

Encore heureux que ces mastodontes aient deux machines, deux hélices, deux gouvernails ou pods ! Ce qui peut favoriser dans certains cas le « safe return to port », retour au port par ses propres moyens.

Ce qui n'est pas le cas d'autres Léviathans des mers, les porte-conteneurs de dix-huit mille boîtes et plus. Un PC de vingt mille conteneurs sera lancé l'an prochain. On se gargarise à tort des mensurations exceptionnelles de ces géants : quatre cents mètres de long, près de soixante de large, etc. Impressionnante cette démesure, n'est-ce pas ? Mais hélas une seule machine de 90 000 chevaux, une seule hélice et un unique gouvernail.

Le célèbre armateur danois Maersk avait pourtant ouvert la bonne voie et compris que la sécurité imposait de doter ces navires géants de deux machines, deux hélices et deux gouvernails. Il le fit en 2013 sur le « Mac Kinney Möller » de 18 000 boîtes. Belle prudence, digne de l'adage en vigueur dans la marine de papa : trop fort n'a jamais manqué. Mais ça, c'était avant !

Hélas, les armateurs concurrents ne suivirent pas l'exemple danois plein de sagesse mais, il faut l'avouer, plus onéreux. Pour rester dans la course, la compagnie Maersk change alors d'attitude et décide que les autres navires de la série « Triple E » n'auront qu'une machine, une hélice et un gouvernail !

Que se passera-t-il quand un tel méga-PC tombera en panne de machine dans la tempête, roulant bord sur bord, perdant à chaque coup de roulis des centaines de conteneurs ? Et, si tant est qu'il y ait des moyens de remorquage à proximité, seront-ils suffisants ? Pas sûr du tout. Il faut au moins deux remorqueurs pris en patte d'oie pour maîtriser les abat-tées de ces colosses privés de gouverne. On se souvient des péripéties du remorquage du PC MSC Napoli. Un exemple à méditer.

Scoop : il semblerait que la compagnie des Abeilles Int. planche sur la construction de nouveaux remorqueurs au bollard pull d'au moins 250 tonnes !

Et dans tout cela, l'OMI à Londres, l'EMSA à Lisbonne, que décident-elles pour limiter cette course folle au gigantisme ? Réponse : il est urgent d'attendre, wait and see...No comment !

Vraiment, les mers plus sûres, ce n'est pas pour demain !!!

*Cdts Hubert ARDILLON,  
Michel BOUGEARD et Christian LOUDES*

(1) A une de nos questions posées nous avons appris que certaines compagnies de paquebots ont désormais des gardes armés embarqués parmi les touristes. Une bonne initiative, peut-être pas suffisante non plus, mais qui indique quand même que la menace est prise au sérieux et en compte.

# INAUGURATION DU NOUVEAU BÂTIMENT DE L'ENSM AU HAVRE

PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE LE 6 OCTOBRE 2015



Le hall d'entrée de l'école était plein ce matin-là. Une bonne partie du monde politique haut-normand, et surtout de nombreux acteurs du monde maritime havrais. Quelques anciens élèves aussi, ainsi que les associations maritimes. Quant aux élèves de l'ENSM, certains avaient cours et il faut reconnaître que sans les M2 qui doivent rentrer début janvier il n'y a pas beaucoup de classes, et par conséquent peu d'étudiants.

Inauguration simple. Le Président de la République se déplaçait au Havre pour le baptême du CMA-CGM Bougainville. Il faut d'ailleurs saluer l'opportunité des dirigeants de l'ENSM qui ont « sauté sur l'occasion » de ce déplacement présidentiel, et ont, quasiment à la dernière minute, déprogrammé une inauguration qui, et cela était prévu de longue date, devait normalement avoir lieu la veille. Et favoriser ainsi la venue de la plus haute personnalité de l'Etat à un événement majeur pour l'école, et espérons aussi pour la marine marchande française, et lui permettre de visiter les installations de haute technologie de cette nouvelle école.

Après qu'ait été dévoilée la plaque nommant l'esplanade devant l'école, esplanade dédiée au défunt Jean-Yves BESSELAT, ancien dé-

puté du Havre et de Sainte-Adresse, ardent défenseur et promoteur de ce nouveau bâtiment, le président de la Région Haute-Normandie parla sur la réunification des deux Normandies et du manque d'infrastructures ferroviaires qui empêche une valorisation plus importante du port du Havre (et par là-même de l'ensemble portuaire HAROPA). Puis le maire du Havre parla de sa ville, fondation et relation avec la mer, et bien sûr de son port.

Puis, après avoir dévoilé la plaque d'inauguration de l'école, le Président de la République a pris la parole. Discours sobre, pas d'annonces intempestives, et c'est certainement tant mieux. Il parla un peu de marins (pêche, plaisance et commerce – dans cet ordre) et une fois de capitaine (associé au nouveau titre d'ingénieur), de la formation maritime – d'excellence bien sûr – délivrée par l'ENSM. Mais l'essentiel de son discours aura concerné l'espace maritime de la France, la conférence COP21 et la croissance bleue.

Enfin, le Président de la République et sa suite ont parcouru les points névralgiques de l'école, à savoir les nouveaux simulateurs machine et passerelle, armés à l'occasion par des élèves de 5e année, le concept « ship in school » avec le point d'embarquement du pilote, et son infirmerie qui pourra être en relation avec CCMM de Purpan, comme à bord.

Retour vers le hall d'entrée par l'escalier monumental en saluant les élèves et anciens élèves alignés sur les marches. Puis le Président est parti vers le baptême du PC CMA-CGM Bougainville.

Il y avait donc du monde. Une telle cérémonie aura permis aussi de voir et de faire savoir que le monde maritime, tout au moins havrais, était derrière son école et souhaitait qu'elle grandisse et soit appelée à former plus d'officiers de la marine marchande et de capitaines qu'elle ne le fait actuellement.

Cdt Hubert ARDILLON

## LE CENTRE DE DROIT MARITIME ET OCÉANIQUE (NANTES).

On sait que le Centre de Droit Maritime et Océanique (Nantes), avec le Pr. Chaumette et une forte équipe, est une référence dans son domaine. Il supervise, en ce moment, un programme de recherche «Human Sea», dans un cadre ERC (European research council). En gardant l'esprit humain rappelé dans le nom du programme, l'objectif est de repenser le droit maritime au vu des nouvelles activités ou technologies, de s'interroger sur l'action de l'État en mer (eaux côtières, territoriales, haute mer). Un premier colloque international a eu lieu, essentiellement tourné vers la lutte contre les trafics illicites en mer, avec des contributions diverses, sur la surveillance de l'espace marin, la lutte contre les trafics (marchandises, hommes ou pêche), la piraterie, la protection des droits fondamentaux, l'emploi de gardes privés. Plusieurs commentaires sur la responsabilité du capitaine.

On peut signaler que sur question, il a été dit qu'en cas de «bavure» (par exemple, après autorisation d'ouverture du feu par le capitaine, un tir inapproprié d'un garde), le fait que la responsabilité revienne à la compagnie de sécurité (employeur du garde) est cohérent avec le

fait que la règle oblige ladite compagnie de sécurité à être assurée pour ce genre de cas. On peut signaler un commentaire du Pr. Chaumette, dans le cadre général, sur le rapport du capitaine avec l'armateur. Des dirigeants parfaitement au fait des détails de la charge et du travail de ce capitaine toujours isolé (malgré les liaisons) sont nécessaires pour pouvoir discuter avec lui, sinon «c'est la catastrophe», et, actuellement, on se demande parfois auprès de qui, chez l'armateur, le capitaine peut faire état de ses problèmes.

(Avis personnel, à l'armateur on peut peut-être ajouter l'administration).

Cdt Ph. SUSSAC



# PERTE DE L'«EL FARO»



photo Matt Seferian

Le cargo porte-conteneurs El Faro était un navire pavillon US, 31 515 gt, 241 m de long, construit en 1975, navire à vapeur, vitesse 20 nds, naviguant sous le régime Jones Act, armateur Sea Star Line, exploitant TOTE Services, en route de Jacksonville (Floride) à San Juan (Porto Rico) (ligne régulière) avec un chargement de véhicules et conteneurs. Il a fait naufrage le 1er octobre 2015, vers 07h15 (Heure Est USA) à environ 36 milles de Acklins and Crooked Islands. Aucun rescapé, 28 hommes d'équipage Américains et 5 ouvriers Polonais. Naufrage d'un navire US le plus important depuis 30 ans, ayant suscité des réactions dans la population (il y a eu un appel à la charité publique), ainsi qu'une intervention du Président.

Le 30 septembre, la tempête Joaquin a été déclarée « hurricane » puis rapidement « major hurricane » (vents supérieurs à 110 nds). Dans l'après-midi du 30 septembre, le navire s'est écarté de la route prévue, mais piégé par la ligne d'îles Bahamas – Crooked Islands il se trouvait à 21h00 à 200 milles du cyclone faisant route à une vitesse d'environ 20 nds. Ayant beaucoup ralenti, à environ 50 milles le 1er oct. à 02h00. Mais la trajectoire du cyclone ayant brusquement changé à son plus fort, il s'est trouvé au mauvais endroit à tel point que des dépêches de presse ont parlé de « collision course ».

Le capitaine, à 07h00, a pris contact avec la compagnie (DPA), pour signaler « a marine emergency », il a indiqué « a hull breach, a scuttle down open, water in hold n°3, lost main propulsion » et une gîte d'env. 15°. Puis, sans autre contact, les USCG ont reçu les alertes électroniques de détresse, SSAS (Ship's security alert system), l'alerte Inmarsat-C, puis le signal de l'EPIRB (Emergency position indicating radio beacon), ce dernier à 07h17. Le naufrage apparaît comme très rapide, il se trouvait alors à env. 20 milles du centre du cyclone.

Il y a eu après coup, c'est facile bien entendu, des interventions « d'experts » expliquant qu'ils auraient fait mieux, en indiquant en particulier, que le même navire sur le même trafic, avait, le 25 août, pris une route passant au Sud des Bahamas à l'approche de la tempête Erika, ou bien qu'il aurait pu passer dans le « hole in the wall » au Nord des Bahamas. Mais le changement de trajectoire de l'ouragan Joaquin n'était pas vraiment prévisible.

Les recherches d'éventuels rescapés ont cessé le 8 octobre. Il a été retrouvé un cadavre en combinaison de survie, une embarcation de sauvetage endommagée et deux radeaux eux aussi endommagés, puis le 5 novembre, des débris et une tache d'huile.

Le 6 octobre, l'US Navy, a reçu mission de localiser l'épave (que l'on pensait à près de 4 000 m de fond), de la « documenter » et de récupérer le VDR, sous l'autorité du NTSB (National transport safety board) en collaboration avec les USCG, la compagnie de navigation et l'ABS. Une visite et des interrogatoires détaillés ont eu lieu sur le sister ship El Yunque (qui est passé en vue de l'El Faro dans la nuit du 30 au 1er), pour, entre autre, reconnaître l'emplacement du VDR. Le 26 octobre., après l'échec d'une première recherche de l'épave, il a été utilisé un appareil plus sophistiqué (Orion side-scan sonar system) qui a permis de détecter, le 31, l'image d'un navire de 241 m, reposant droit, en un seul morceau, à environ 4 600 m de fond. A suivre, l'envoi d'un engin télécommandé sur l'épave a confirmé par les premières vidéos que l'épave est bien celle de l'El Faro. Mais, le 3 novembre, on a annoncé que la passerelle avait disparu (avec le VDR), les recherches ont été reprises avec le side-scan sonar et un ROV (remote operated vehicle) « Curve 21 » lui-même équipé d'un mini-ROV (vu la valeur du matériel, et du temps nécessaire pour la descente et remontée, les recherches sont interrompues dès qu'il fait mauvais). Le 12 novembre, la passerelle a été localisée.

Le NTSB, après un premier communiqué purement chronologique, a fourni d'autres renseignements. Le navire avait passé tous les contrôles de classe (le dernier en juin pour la machine), les exercices étaient conformes à la règle, dernier chargement sans observation particulière (à l'exception d'un saisissage supplémentaire partiel). Le 11 septembre, une chaudière avait été arrêtée pendant une traversée pour inspection, puis remise en route. Les deux chaudières devaient être révisées en novembre (cale sèche prévue). Le navire devait être remplacé par l'Isla Bella (navire équipé LNG), et être mis en ligne entre l'État de Washington et l'Alaska, changement entraînant des travaux effectués en cours de traversées (présence des ouvriers Polonais).

Ce naufrage a relancé la controverse sur le Jones Act. Les partisans de l'abrogation ont publié dans The National Review et sur plusieurs sites, des articles « particulièrement critiques » indiquant que cette loi empêchait l'utilisation de navires étrangers plus récents, et a ainsi rendu la flotte US la plus âgée de tous les pays développés. Les constructeurs ont argumenté: « U.S. leads the world in shipbuilding advancements, compared to the common designed and not highly specialized vessels built abroad ». Mais la controverse a continué, les uns indiquant que les chantiers US ont des contrats avec l'armée et n'ont pas beaucoup de temps pour construire des navires privés. Sans compter qu'ils sont « ou-

trageously expensive », obligeant les armateurs à faire des travaux pour continuer à utiliser des navires obsolètes par rapport à ce qui est disponible ailleurs. Les autres estimant ces remarques insupportables, leurs arguments étant qu'il n'y a pas de preuves pouvant lier l'âge du navire et son naufrage, que les livraisons 2015 seront de 8 navires, chiffre le plus élevé depuis 20 ans. IHS Maritime indique que, pour les navires similaires à l'El Faro, la moyenne d'âge des navires US est de 21 ans, et de 9 ans dans le monde, mais qu'il n'y a pas vraiment de différence sur l'ensemble de la flotte. Cependant, une opinion répandue est que la flotte US de cabotage devrait être renouvelée rapidement.

Plusieurs actions en justice ont été initiées par des cabinets d'avocats au nom de familles de disparus contre TOTE Services, TOTE Maritime Puerto Rico et le capitaine M. Davidson. Plaintes indiquant la perte de propulsion inexplicée, que le navire était âgé, en état assez moyen, avec un historique de voies d'eau et de défauts électriques, des travaux continus à la machine (précisés comme n'affectant pas la propulsion)... Le 31 octobre, TOTE Services a déposé une demande de-

vant une cour fédérale pour exonération ou limitation de responsabilité dans le naufrage du navire «parfaitement apte pour la mer et correctement conduit», naufrage dans lequel ils n'avaient pas de responsabilité. Demandant l'arrêt des poursuites légales contre eux, une limitation des indemnités à 15 millions USD, ainsi qu'une date butoir pour les dépôts de plainte des familles (invoquant une loi de 1851). Le 4 novembre, une cour fédérale a fixé cette date au 21 décembre. Toutes choses contestées par les cabinets d'avocats.

En attendant d'éventuels résultats supplémentaires de l'enquête en cours, la demande de récupération du VDR (compte tenu des moyens engagés) va, sans doute, relancer la controverse sur l'installation de cet équipement. Doit-il être fixe ou bien flottant avec une balise, libérable automatiquement en cas de naufrage ? Sans doute, également, des réflexions supplémentaires sur les moyens de sauvetage, ou sur le Jones Act.

*Cdt Ph. SUSSAC, 16 novembre 2015*

## **COSTA CONCORDIA : UN TRISTE ANNIVERSAIRE QUI APPROCHE !**

### **OU : ÉTAT DU MANAGEMENT DU FACTEUR HUMAIN DANS L'INDUSTRIE MARITIME**

*MOT DU PRÉSIDENT DE IIMS (REVUE « REPORT » DE IIMS DÉCEMBRE 2015)*

Depuis longtemps notre institut est impliqué dans le management du facteur humain dans l'industrie maritime.

Nous avons été des précurseurs dans la formation d'experts ISM que nous avons proposé dès l'année 2000.

Aujourd'hui, après plus de 20 ans d'existence de la prise en compte du facteur humain dans notre industrie avec un but unique de prévention des accidents, nous pouvons commencer à faire un bilan. Première constatation : en % le nombre d'accidents a diminué, mais d'une manière étonnante, une catastrophe comme le naufrage du COSTA CONCORDIA vient contredire ces résultats. Comment 100 ans après le TITANIC et près de 30 ans après le HERALD of FREE ENTERPRISE une telle tragédie peut arriver ? On s'est pourtant occupé à réglementer et à appliquer les conventions SOLAS et STCW dans un processus de management de la sécurité avec une multitude de recommandations provenant de la profession comme l'exige le code ISM.

A part quelques bateaux pourris ou mal gérés qui ont défrayé la chronique, subitement un soir de vendredi 13 de janvier 2012, un magnifique paquebot plein de croisiéristes enthousiastes, s'ouvre comme une boîte de sardines sur un caillou bien connu à GIGLIO au large des côtes italiennes.

Stupeur, les causes sont uniquement dues au facteur humain : qualité et comportement de son capitaine et très mauvaise application du code ISM et de STCW ! Les techniques modernes d'aides à la décision, les formations au management des ressources humaines à bord des navires (gestion de crise et comportements humains ainsi que le CRM) tout cela n'aura servi à rien alors ?

Il est un fait bien étrange : la formation ISM commence seulement à se développer dans le monde. L'erreur initiale avait été « d'oublier » d'inclure une formation obligatoire dès la naissance du code en 1993. Dans ce métier on n'aime pas trop reconnaître ses erreurs et aujourd'hui, la formation ISM n'apparaît toujours pas clairement obligatoire.

Que ce soit en aviation commerciale ou en marine marchande, le facteur humain bien géré selon un canevas international, a des résultats tangibles et reste un objectif fantastique.



Souvent amélioré par l'OMI en tenant compte d'un retour d'expérience et également du coût réel de son application, le code ISM est incontournable et à terme pourra gérer toute la partie sécurité/sûreté/protection de l'environnement marin de notre industrie du plus petit bateau à passagers jusqu'à ces gigantesques paquebots pouvant transporter près de 10 000 personnes en passant par les porte-conteneurs de 20 000 EVP et plus.

Dans un monde où le business est DIEU, la perte de navires à cause du facteur humain n'est plus aujourd'hui insupportable. Pour arriver au supportable, il faut une volonté de la part des autorités maritimes chargées du contrôle (FSC et PSC) et nous pensons que c'est là que le bât blesse.

Les effectifs des autorités maritimes baissent, le niveau d'expérience des inspecteurs baisse... les organisations privées grossissent... mais seront-elles suffisamment compétentes ? Vu les salaires qu'elles proposent, ce n'est pas du tout sûr.

*Cdt Bertrand APPERRY  
AFCAN AFEXMAR IIMS HSM*

# CONSULTATION DE L'AFCAN

## PAR LA DÉLÉGATION MINISTÉRIELLE AUX INDUSTRIES DE SÉCURITÉ (DMIS)



*En marge du colloque Safer Seas de Brest, Monsieur Jean-Guillaume MESSMER, chargé de mission à la délégation ministérielle aux industries de sécurité (DMIS) du ministère de l'Intérieur a contacté l'AFCAN dans le cadre de la collecte auprès des acteurs du monde de la mer sur les nouveaux enjeux et besoins en termes de sûreté maritime identifiés par ces acteurs.*

*Le DMIS représente le ministère de l'Intérieur au sein du Comité de la Filière des Industries de Sécurité (CoFIS), structure de pilotage des questions industrielles de la filière de sécurité.*

*Après contact, Monsieur MESSMER avait envoyé à l'AFCAN un questionnaire qui a été transféré aux adhérents. Le texte suivant est une synthèse des réponses obtenues, en espérant avoir tenu compte de tous les avis qui nous sont parvenus.*

### Généralités

*Question DMIS :* Votre association a été fondée dès 1979 en particulier pour réfléchir et interpellier sur les questions de sécurité en mer. Vous avez récemment proposé un colloque sur la cybersécurité, écrit sur la question de l'accueil des migrants sur les navires ou encore évoqué les problèmes et tensions que présentent les zones sujettes à la piraterie maritime.

*Réponse AFCAN :* La sûreté maritime est une partie importante de la sécurité maritime et il est donc naturel que l'AFCAN en fasse un sujet de débat interne.

*Question DMIS :* Pour vous, quelles sont les grandes problématiques qui se posent en matière de sûreté maritime à courte, moyenne et longue échéances ?

*Réponse AFCAN :* La cybercriminalité ne pouvait qu'atteindre l'industrie du transport maritime et c'est principalement au niveau des possibilités de connaître le contenu des conteneurs qu'elle nous interpelle : piratage informatique des listings, dissimulation des marchandises prohibées, récupération ensuite de ces marchandises dans un port ou sur la route.

Ce sera sans doute le grand problème de la prochaine décennie.

En ce qui concerne les autres cargaisons (vrac liquide par exemple), c'est encore plus facile de se procurer les informations nécessaires puisqu'elles sont envoyées par le bord lui-même, ainsi que par les agents consignataires, à un grand nombre d'adresses diverses impossibles à vérifier par le capitaine, en exagérant on pourrait dire "au monde entier". Rien de plus facile par la suite d'arraisonner un navire transportant du pétrole raffiné pour le relâcher après avoir pris la cargai-

son, ou pour remettre sur le marché le navire une fois maquillé et son équipage éliminé. Détournement de cargaison : c'est déjà la réalité pour les produits hydrocarbures raffinés dans le Golfe de Guinée et en Asie. Ce genre d'activité pourrait s'étendre à d'autres types de marchandises.

La piraterie maritime nous interpelle aussi, même si les solutions sont plus à terre pour le contrôle des pirates, puis en mer en assurant d'une part un quadrillage militaire de dissuasion et des mesures de protection du navire élémentaires BMP, ainsi que la présence de gardes armés à bord.

La transhumance des migrants : c'est l'actualité en cours. Il n'y a pour l'instant aucun signe d'amélioration, donc un problème qui va continuer, et qui pourrait même s'étendre. Ceci dit, cela dépendra aussi de la capacité et de la volonté d'accueil des migrants dans certains pays.

Le problème des migrants pour les navires est un problème à la fois de sûreté et de sécurité. Hygiène, capacité d'accueil, taille et manœuvrabilité des navires, type de cargaison, obligation de détournement de navires qui ne peuvent rien faire, ratio équipage/rescapés, etc.

*Question DMIS :* Y a-t-il d'autres sujets qui vous semblent problématiques, notamment au niveau des ports et des navires ?

*Réponse AFCAN :* Le code ISPS ne s'applique toujours pas aux navires effectuant une navigation nationale, alors que les risques sont au moins équivalents, voire même plus grands car les malfaisants préfèrent attaquer là où c'est le plus facile.

La vulnérabilité des navires à quai côté mer. On est, ou sensé être protégé côté quai, du fait de l'application du code ISPS, par le port ou terminal mais on reste bien vulnérable côté mer. Il n'y a pas de port qui soit protégé par une barrière côté mer. Même des ports fermés ou «à flot», comme Amsterdam, Anvers ou Le Havre et Dunkerque, en amont des écluses, ont des points accessibles à tous.

*Question DMIS* : Selon vous, les questions de sûreté maritime sont-elles encore sous-estimées en France ? Si oui, comment pourraient-elles être mieux prises en compte ?

*Réponse AFCAN* : Ni plus ni moins qu'ailleurs dans un pays comparable. La France n'est qu'un élève moyen au niveau de la sûreté maritime. Faudrait-il un attentat sur un navire en escale, dans un entrepôt, dans l'immeuble d'un « grand port maritime » ou sur une aire de stockage de conteneurs pour booster la sûreté portuaire ?

*Question DMIS* : Peut-on d'après vous concilier les impératifs de productivité liés à la mondialisation et la prise en compte d'une plus grande sûreté maritime (qui peut coûter cher) ? Si oui, comment ?

*Réponse AFCAN* : Pas facile. Il suffit de voir le problème de la pesée des conteneurs pour vérifier leur masse exacte. Perte de temps surtout s'il faut rejeter le conteneur.

La formation du personnel a été "baclée". Pourtant ce côté formation sécurité et sûreté, recommandé par ILO, peut être mis en place sans que le coût soit trop élevé, comme on l'a fait pour les navires.

Même une catastrophe comme celle de Tianjin ne suffit pas à débloquent le problème.

Faut-il attendre qu'un événement type 11 septembre 2001 qui concernerait à la fois les USA et le domaine du transport maritime pour qu'il existe une législation en la matière qui devienne par la suite un code international ?

On a réussi à intégrer la sûreté dans le système de management des navires. On a l'impression que le plus grand problème de l'industrie portuaire est l'absence de culture sécurité : une caserne de pompiers c'est suffisant !

La responsabilité de la sécurité et de la sûreté du port appartient à l'Etat du port, il faudrait une convention type MLC 2006, mais portuaire.

## Sûreté maritime, menaces et actes malveillants

*Question DMIS* : Parmi les cibles potentielles d'actes malveillants en termes maritimes, ont été identifiés : ports, navires, infrastructures de télécommunications et infrastructures énergétiques, ressources biologiques et minérales, environnement, littoral et cyber.

En voyez-vous d'autres ? Lesquelles vous semblent les plus menacées dans les années à venir ?

*Réponse AFCAN* : Pour le moment seuls des navires ont été attaqués (capture, rançon, pillage de la cargaison). On peut s'attendre bien sûr aux infrastructures énergétiques, mais il n'y a pas encore d'attaque sur un champ d'éoliennes. Par contre on peut noter que lors de l'attaque du Limburg, si le navire continue sa route sur la bouée de chargement de pétrole d'Ash Shihir, on détruit 80% du PIB du Yémen.

Tout dépendra des intérêts qui seront attaqués, de l'Etat attaqué aussi.

Et la prise d'un pétrolier pour l'amener vers un endroit touristique stratégique et déverser son contenu en mer et sur les côtes.

Le risque communication : un de nos adhérents qui navigue sur des navires câblés depuis 10 ans, et depuis 3 ans sur un réparateur remarquait : il suffirait d'affréter un navire et de tirer un grappin coupant sur une ligne Nord Sud au milieu des grands océans. Cela pourrait potentiellement couper un grand nombre de câbles communications en peu de temps. Une action coordonnée de plusieurs navires bloquerait alors tout le système mondial, donc un impact considérable. Compte tenu des délais pour réparer un câble, il est impossible actuellement de réduire le temps d'impact.

Peu de matériel, un petit nombre de navires de pêche pour arriver à un résultat majeur.

*Question DMIS* : Selon les cibles listées précédemment, contre quels types de menaces faut-il selon vous principalement se protéger (piraterie, attaque terroriste, trafic, pollution, pillage...) et par quel biais (détection, neutralisation, contrôle d'accès...) ?

*Réponse AFCAN* : Cible navires : le pillage des biens de l'équipage et du navire ne gêne pas grand monde à part le marin lui-même et l'armateur. Il ne perturbe pas le commerce. Le biais de protection : une force militaire importante et de gros moyens matériels et financiers tels ceux qui ont été engagés pour lutter contre la piraterie est-africaine car bien qu'elle n'ait engendré qu'une faible perturbation du commerce mondiale, un accroissement de cette activité aurait pu devenir vraiment contrariant si par exemple les gros PC avaient été touchés.

Dans les ports ou infrastructures énergétiques, par définition pas très éloignées des côtes, les moyens les plus efficaces restent la détection et les contrôles d'accès.

## Besoins potentiels

*Question DMIS* : Avez-vous identifié des lacunes techniques et technologiques en termes de sûreté maritime ? Des besoins - existants ou futurs - actuellement non couverts en la matière, notamment dans les navires et dans les ports ?

*Réponse AFCAN* : La principale lacune est la formation des acteurs (surtout le personnel portuaire) qui reste dans un état lamentable malgré tous les efforts de l'OMI. En sécurité dans tous les accidents maritimes classiques on pointe le manque de formation des acteurs, c'est la même chose dans l'industrie de la sûreté maritime et portuaire mais on ne s'en apercevra réellement que lors du prochain accident de sûreté dans un port.

La qualité du matériel utilisé : souvent de simples caméras alors que des logiciels intelligents analysant les images sont aujourd'hui très performants, abordables et créateurs d'économies importantes.

Navires : la tendance est à l'arrêt des mesures anti-pirates en Est Afrique (gardes armés embarqués). Il reste la double veille par l'équipage...

*Question DMIS* : Avez-vous identifié des lacunes capacitaires en termes de sûreté maritime ?

*Réponse AFCAN* : Une formation insuffisante ou totalement absente.

*Question DMIS* : La cybersécurité des ports et des navires doit-elle être mieux prise en compte et si oui par rapport à quels types de menaces ?

*Réponse AFCAN* : Première menace : ce qui rapporte le plus. Donc trafics illicites (essentiellement drogues et armes).

Ensuite trafic de personnes (migration clandestine).

Enfin un hacker peut certainement arriver à entrer, ou à planter un terminal de conteneurs ou pétrolier, et recueillir certaines informations.

## Questions finales

Questions finales

*Question DMIS* : Quels sont selon vous les autres acteurs du monde de la mer les plus pertinents qui pourraient répondre à cette collecte des besoins que nous effectuons ?

*Réponse AFCAN* : D'une manière générale, tous ceux qui n'ont pas d'intérêts financiers dans la sûreté.

*Question DMIS* : Quels sont les acteurs les plus à la pointe sur ces questions en tant qu'offreur ou en tant que demandeur de nouvelles solutions techniques et technologiques ?

*Réponse AFCAN* : Certainement les fabricants de logiciels d'analyse intelligente des images.

Ensuite, malheureusement, n'importe quel individu qui a quelque chose à vendre dans ce domaine. Avec la possibilité d'une exagération du risque pour mieux vendre une parade.

Demandeur : cela dépendra essentiellement du risque et de la gêne occasionnée. On peut toujours penser aux armateurs en ce qui concerne les navires (à la condition du coût), aussi aux opérateurs portuaires si on arrive à leur démontrer que leur terminal est non seulement une cible potentielle avérée mais qu'en plus il n'est pas suffisamment protégé.

*Question DMIS* : Est-il plus dangereux et difficile d'être capitaine de navire aujourd'hui qu'il y a 30 ans ?

*Réponse AFCAN* : Dangereux ? Non.

Il y a moins de catastrophes maritimes, moins de navires qui disparaissent avec l'équipage. Un marin a plus de risques d'avoir un accident de voiture lorsqu'il est en congés que de faire face à un événement maritime. Le métier a évolué, ses risques aussi mais les mesures de prévention se sont adaptées.

L'importante différence c'est qu'on est plus informé qu'auparavant des risques, des menaces et des attaques.

Difficile ? Oui.

Contraintes commerciales (aggravées par la facilité de joindre le Cdt quelle que soit la localisation du navire).

Contraintes réglementaires (conformité à ISM, ISPS, MLC, etc.), multiplication des inspections dont certaines sont véreuses, surcharge de paperasses, de rapports.

Et nous traînons toujours le risque facteur humain avec nous comme dans toute activité. L'effort en ce sens est insuffisant dans toutes les parties de notre industrie. L'époque est à la gestion des ressources humaines.

Dangereux car plus difficile ?

Oui. Fatigue et effectif insuffisant. Il y a eu des accidents causés par des navires venant s'échouer ou naviguant dangereusement, par fatigue du personnel de quart, sans que l'on puisse contacter normalement le navire.

A ce sujet on peut regretter que la MLC 2006 ait laissé une ambiguïté sur la durée du travail. La convention prévoit soit 72 hrs de travail max. par 7 jours, soit 77 hrs de repos min. (ce qui correspond à 91 hrs de travail possibles par 7 jours). Le quart à deux 6/6 est autorisé (plus les suppléments, manœuvres, inspections, formalités, papiers, etc.).

Criminalisation générale du capitaine par l'opinion publique, mais surtout par les textes et les pratiques judiciaires.

Le capitaine est désigné coupable pour des choses hors de son influence (soufre, certificats équipage, état du navire). En France on parle de « délit ».

Bien sûr la pollution par rejet, où le capitaine – désigné coupable sans enquête sur le déroulé des faits réels – est à la merci de malveillance ou simple incompétence d'un personnel.

Voir le cas de l'Hebei Spirit, pétrolier au mouillage en attente de déchargement en Corée du Sud, abordé par un ponton-grue, le remorqueur n'ayant pas pu maîtriser la dérive de ce ponton. Conséquence : trou dans la coque du pétrolier et importante pollution, le capitaine et son second ont été emprisonnés plusieurs mois avec deux accusations (pollution, négligence) avant d'être relaxés de toute charge.

*Cdt Hubert ARDILLON*

*vice-président de l'AFCAN, président du CESMA*

## AURAIT-ON PU ÉVITER LE DRAME DU COSTA CONCORDIA ?

OU

*LA FORMATION du Cdt FRANCESCO SCHETTINO d'UNE PART  
ET L'APPLICATION CORRECTE du code ISM d'AUTRE PART  
AURAIENT-ELLES PU ÉVITER l'ACCIDENT du COSTA CONCORDIA ?*

### Généralités

D'après le rapport d'enquête officiel, les 2 causes principales de l'accident sont liées aux erreurs du Cdt Francesco SCHETTINO :

- Erreur de manœuvre : mauvaise présentation, arrivée trop rapide pour un virage trop important effectué trop tard avec cependant une tentative infructueuse de contrer le skidding.
- Impréparation personnelle à effectuer l'approche et cette manœuvre spécifique : arrivée tardive et précipitée à la passerelle, absence ou non-suivi de la procédure correspondante et perturbation dans la concentration du capitaine.

Je pense que ces erreurs auraient peut-être pu être évitées, d'une part par une meilleure connaissance des conditions réelles d'une telle manœuvre et la mise en place d'une procédure « approche GIGLIO » plus stricte, et d'autre part par une meilleure préparation à une bonne gestion des ressources humaines à la passerelle exigée par le SMS de COSTA afin d'être en conformité avec la réglementation internationale (STCW).

### Meilleure connaissance des conditions particulières d'une telle manœuvre

En effet, il s'agit en gros de venir cap sur la terre avec une vitesse adéquate et abatte de 50° environ pour longer l'île de Giglio.

Lorsqu'un capitaine étudie « dans sa tête » ou au simulateur ou sur le papier une telle manœuvre, il n'oublie pas l'effet de skidding ou « effet d'abattée » qui déplace le navire latéralement dans le sens de la course et fait en plus balayer l'arrière toujours dans le sens de l'abattée. Tous les marins du monde savent cela et une bonne pratique consiste tout d'abord à se présenter d'une manière telle que le changement de route pour longer le cailloux reste minimum et à garder une vitesse de sécurité qui permette entre autre de rectifier rapidement et sans conséquences une éventuelle erreur d'appréciation et ensuite de contrer un skidding que l'on a recherché « minimum » en mettant la barre à contre afin de rejoindre la nouvelle route le plus doucement possible au bon cap.



Voilà les bases pour cette manœuvre qui doit rester très douce, c'est le secret du succès. Mais du fait d'une route d'approche trop perpendiculaire, le COSTA CONCORDIA a dû, pour longer la côte, faire une grande embarquée qui a provoqué un grand déplacement latéral, inutile et difficile à contrôler, qui l'a porté directement sur le rocher Scôle.

En conclusion, une manœuvre « loupée » c'est sûr. Mais comment éviter de manquer une telle manœuvre ? Le commandant Francesco SCHETTINO aurait pu par exemple suivre un stage de formation à PORT REVEL (France) qui reçoit des capitaines du monde entier pour s'entraîner à la manœuvre de gros navires. L'a-t-il demandé ou bien se considérait-il comme déjà au dessus de ça ? COSTA a-t-elle envisagé de l'y envoyer ?

Un tel stage devrait être obligatoire au-dessus d'une certaine taille de navire et entre autres tous les capitaines de paquebots qui ne sont pas obligatoirement tous de fins manœuvriers à l'inverse de leurs collègues des ferries, devraient y aller avant de commander leur premier navire.

Un stage à la manœuvre à PORT REVEL est un « plus » avéré pour un capitaine où le skidding est bien montré aux stagiaires et la procédure pour le gérer bien expliquée avec notamment l'angle minimum d'approche, la vitesse maximum à laquelle on peut se permettre ce genre de rase-cailloux en tenant compte de la force et de la direction du vent et d'un éventuel courant.

Même si la manœuvre était succinctement planifiée sur le COSTA CONCORDIA, rien ne s'est passé comme prévu surtout du fait de l'arrivée tardive du capitaine à la passerelle et sa prise de direction de la manœuvre également tardive.

**En conclusion partielle :** une préparation personnelle à ce genre de manœuvre est donc indispensable même si on l'a faite soi-même plusieurs fois. Jamais à ce stade un bon capitaine ne serait monté à la passerelle aussi tard. On est plutôt à la passerelle une heure avant, pour s'y préparer mentalement.

**Cependant le stage à PORT REVEL n'est pas encore obligatoire. Mais que fait donc l'OMI ?**

## Que dit la réglementation ?

Pour cet aspect de la «préparation à la manœuvre», le code ISM, référence obligatoire en management des opérations du navire ayant une incidence sur la sécurité, exige que «la compagnie mette en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comporte des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation de ses navires» ISM §1.4. A cet effet elle devrait «établir des procédures, plans et consignes y compris des listes de contrôle, s'il y a lieu pour les principales opérations à bord qui concernent la sécurité du personnel et du navire» ISM §7.

Il semble donc dans le cas du COSTA CONCORDIA, que même si la procédure existait, elle était apparemment trop approximative et donc insuffisante et n'avait peut-être jamais été améliorée au fil des ans.

Si l'existence d'une procédure est obligatoire elle doit aussi garantir la sécurité et c'est donc ici que la qualité de la procédure apparaît.

## Comment cela se passe-t-il donc en fait ?

Les manœuvres des navires sont de la compétence des capitaines et nul « terrien » ne s'aventurerait à établir une telle procédure consistant à effectuer «l'inchino». La procédure «inchino» a donc été préparée, utilisée et vérifiée par les différents capitaines qui se sont succédé sur le CONCORDIA. Il semble qu'elle ait évolué car il est fait mention dans le rapport technique des Italiens que le 14 août 2011, «l'inchino» avait été effectué sans problèmes mais il avait une incidence beaucoup plus douce à l'arrivée près du rocher Scôle par rapport à la terre même s'il est passé ensuite à 230 mètres de la côte. On n'a pas de souvenir de sa vitesse de présentation.

La procédure existe, c'est bien mais elle n'est pas figée au contraire, le SMS de la compagnie prévoit même son amélioration permanente si vraiment le système est conforme au code ISM.

### Comment vérifier et améliorer une telle procédure ?

Eh bien notamment en la passant en revue régulièrement au cours d'un audit interne ou au cours d'une revue personnelle du capitaine de ses propres procédures.

*Voilà en ce qui concerne d'une part, la manœuvre et la préparation individuelle du capitaine et d'autre part la possibilité qu'il a de passer en revue les procédures de son navire concernant la sécurité.*

## Les exigences du code ISM correctement appliquées auraient-elles pu influencer la survenue d'un tel événement ?

1. Le code ISM exige donc un système de management de la sécurité (SMS) et notamment dans son chapitre 7, une procédure (manière de procéder) pour chaque opération du bord ayant une incidence sur la sécurité. La manœuvre de l'inchino était donc écrite quelque part et était passée en revue régulièrement. Les capitaines et auditeurs internes de la compagnie qui se sont succédé sur le CONCORDIA ont-ils passé en revue cette procédure de 'l'inchino» et aussi les autres comme la prise de pilote, la mise à quai ou le mouillage ?

Pas sûr sachant que souvent on ne touche pas aux procédures du «*patron*» et enfin l'auditeur interne souvent plus jeune et moins expérimenté n'osera jamais faire remarquer que par exemple la vitesse maximum à prendre lors de cette approche n'est fixée nulle part sur la carte ? (rappel à Ténérife, le co-pilote du 747 de KLM n'a pas osé contester la décision du commandant de bord qui était le plus ancien de la compagnie, quasiment « l'Amiral ou le commodore » comme nous appelons souvent nos plus anciens capitaines en exercice).

### Autre question : l'auditeur interne se rend-il compte qu'il représente la compagnie lors de ses investigations ?

Est-ce que COSTA mettait cet aspect des manœuvres délicates à l'ordre du jour de ses revues de direction ?

2. Le SMS de la compagnie assure aussi que tout l'équipage possède les certificats de base et complémentaires obligatoires en fonction de leurs responsabilités à bord. Il a été constaté par la commission d'enquête qu'aucun des officiers de quart (capitaine et autres officiers de quart) n'avait le certificat BRM (qui est, il est vrai, en cours de mise en place à la date du naufrage pour une obligation finale en 2017). Ce BRM n'est pas uniquement pour les équipages de navires à passagers mais il concerne tous les officiers de marine marchande du monde entier. C'est aujourd'hui un complément à leurs formations STCW quelles qu'elles soient.

Mais comme cette formation est assez particulière, l'OMI était arrivée à un consensus sur une période d'application malheureusement entre 2010 et 2017 seulement.

Comme beaucoup d'ar-mateurs, COSTA n'a pas accéléré le processus de mise à niveau, au contraire. Pas la peine de se demander pourquoi, c'est toujours un problème d'argent. C'est triste mais c'est souvent

comme cela, la plupart des armateurs attendent toujours le dernier moment.

3. La manœuvre de «l'inchino» à Giglio est une manœuvre délicate et spectaculaire surtout pour la population de l'île. En effet les passagers du navire ne voient pas grand chose de nuit (il était 21h ce soir de janvier). Mais il semble que c'était une habitude chez COSTA. Alors pour le plaisir de qui ?

Pour conclure, la manœuvre de «l'inchino» avait donc été étudiée mais pas suffisamment. En effet, de

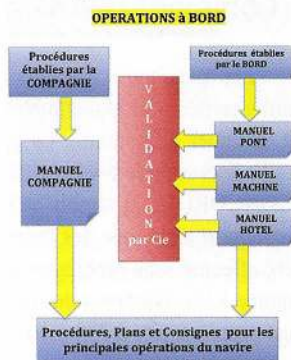
nos jours toute description d'activité y compris nautique est précédée d'une analyse de risques dont les résultats font modifier les éléments entrants comme ici la vitesse, ou encore améliore les communications entre les officiers de quart qui suivent la position au radar et le capitaine qui dirige (annonces « à courir » de la distance d'un point de repère terrestre par exemple, vitesse effective ou profondeur à voix haute et intelligible). Et lorsqu'on prépare ce genre de manœuvre délicate avec une route vers la terre, on appose un marquage bien repérable sur la carte nautique ou la table traçante ou le radar avec en grand la vitesse maximum à ne pas dépasser à chaque étape de l'approche... comme une réduction de vitesse programmée quoi ! La procédure «inchino» du CONCORDIA n'avait semble-t-il pas ce détail, ce pense-bête qui s'apparente à un cross-check. C'est assez étonnant car cette manœuvre exceptionnelle nécessite quand même des précautions exceptionnelles qui auraient dû apparaître dans une telle compagnie et sur un tel niveau de paquebots modernes. Même si chaque capitaine peut avoir ses méthodes de navigation rapprochée, la compagnie les approuve et les met en service après certainement un contrôle de la part des capitaines les plus anciens ou les plus expérimentés (ce sont des méthodes courantes aujourd'hui même dans des petites compagnies).

**Le code est précis sur ce point, la responsabilité de la compagnie est entièrement engagée sur la qualité de cette procédure.**

Enfin, et ceci est très important, il semble que la manière d'effectuer cette manœuvre ce jour-là ait été évaluée dangereuse par le 1er officier (second capitaine en France) et peut-être pas que ce jour-là. Que n'a-t-il pas manifesté son doute ce jour-là à son capitaine et peut-être d'autres fois précédentes, que n'a-t-il pas sauté sur les commandes des hélices s'il estimait que ça n'allait pas le faire ? Ça c'est du BRM !

Et si ce n'était pas la première fois, que n'a-t-il pas informé la voie parallèle en la personne désignée qui n'est pas là que pour les situations d'urgence mais bien pour les éviter ? C'était peut-être la seule voie possible pour transmettre l'information s'il avait lui-même peur des réactions de SCHETTINO.

ISM Chapitre 7 :



Il s'agit donc ici du non-fonctionnement du système DPA. Il aurait suffi que, fort d'un doute acquis au cours de précédents «inchinos», un officier de passerelle informe la personne désignée de la dangerosité, de la fébrilité et de la mauvaise préparation de SCHETTINO à l'effectuer pour que la compagnie délègue son capitaine d'armement pour vérifier la chose et à la limite l'interdire avant une meilleure analyse de risque.

## En conclusion

Une telle manœuvre de rase-cailloux peut se faire avec des précautions classiques :

- Formation obligatoire des capitaines de COSTA dans un centre comparable à PORT REVEL.
- Passage en revue régulier par la compagnie des procédures dites critiques comme celle de «l'inchino».
- Assurer l'analyse de risque qui à l'avantage de décrire en détail le déroulé d'une telle approche délicate et de mettre en avant les risques.
- Mise en place de la procédure d'information mutuelle à la passerelle comme par exemple un lieutenant annonçant à courir la distance à la côte et le temps pour y arriver en fonction de la vitesse (comme dans les films : virage dans 3 minutes par exemple). Pour cela tous les officiers auraient dû être formés au BRM comme la compagnie avait déjà commencé sur d'autres navires. Un officier formateur compétent pour ces formations particulières aurait également pu être embarqué. C'est une solution pas chère et en général très efficace.

Mais où est donc la responsabilité de l'administration italienne et de son représentant la société de classification italienne RINA agissant en son nom. Encore une fois la carence du pavillon apparaît. En effet, pour assurer la conformité de la gestion de la sécurité, le pavillon certifie. Il est sensé être compétent pour le faire. Malheureusement, à part quelques exceptions, les officiers de l'administration n'ont pas cette compétence pour détecter la mauvaise qualité dans les procédures. Ils reportent donc allègrement la responsabilité vers la compagnie.

Enfin pour répondre à notre question initiale : oui la formation de SCHETTINO et la stricte application du code ISM auraient pu éviter l'accident du COSTA CONCORDIA :

- d'une part, une formation spécifique de SCHETTINO à la charge de la compagnie COSTA aurait dû être effectuée et d'autre part, un meilleur fonctionnement (insuffisant) du SMS, ce qui reste de la responsabilité de la compagnie COSTA
- Tout cela a été allègrement « oublié » par l'administration italienne et le RINA

On voit donc que COSTA s'en tire assez bien mais pas tant que le RINA et l'administration italienne tandis que SCHETTINO prend le maximum.

*Cdt Bertrand APPERRY*

*AFCAN AFEXMAR IIMS HSM, août 2015*

# LA PRÉOCCUPATION DE L'ITF EST LA CRIMINALISATION ET LE MANQUE DE NAVIGANTS.

*TRADUCTION LIBRE D'UN ARTICLE D'IHS MARITIME FAIRPLAY. (10 SEPTEMBRE)*

**Stephen Cotton, secrétaire général de l'ITF indique que sa grande préoccupation est la criminalisation et le manque de navigants.**

*S. Cotton est entré à l'ITF en 1993, secrétaire assistant spécial marins de 1997 à 2000, secrétaire spécial marins 2000 à 2012, puis suppléant du secrétaire général, et secrétaire général depuis 2014.*

Stephen Cotton est indigné par la tendance actuelle de blâme systématique du marin quand un désastre survient. Le secrétaire général de l'ITF s'engage à poursuivre sa croisade contre la criminalisation des marins, un des principaux obstacles pour le recrutement.

Par exemple, l'ITF a assisté et défendu des marins qu'elle pensait injustement poursuivis dans deux cas différents d'accidents en Corée



photo E. Guegueniat

du Sud, la pollution venant du pétrolier Hebei Spirit et le chavirage mortel du Sewol.

Le capitaine Jasprit Chawla et le Sd capitaine. Syam Chetan, du Hebei Spirit, accusés de négligence, ont été emprisonnés en Corée, avant d'être relaxés, puis emprisonnés de nouveau, les plaignants ayant demandé un nouveau procès. Une grue flottante, remorquée par un remorqueur de Samsung Heavy Industries, avait dérivé et abordé le Hebei Spirit qui était au mouillage, en décembre 2007. L'abordage a engendré la pire pollution survenue en Corée du Sud. Ce n'est qu'en juin 2009, que Jasprit et Syam ont finalement été libérés après que la cour d'appel les ait complètement exonérés de responsabilité dans la pollution qui a fait suite à l'abordage de leur navire.

Lors d'un contact récent à Singapour avec IHS Maritime, S. Cotton a indiqué que l'ITF collaborerait avec tout employeur pour aider les marins injustement traités dans ces sortes de cas de criminalisation.

Juridiquement, le capitaine est responsable du navire au nom de l'armateur, mais Cotton croit que la loi doit prendre en compte des degrés dans les obligations du capitaine. Il note: « avec tous les conteneurs à bord, vous ne pouvez que croire les papiers et les connaissances. Mais s'il y a des cas de capitaines impliqués dans des activités criminelles, nous ne les défendrons pas. Il est trop facile de tenir le capitaine et l'équipage responsables de choses sur lesquelles ils n'ont pas d'influence. Nous avons eu plusieurs cas de drogues placées à bord de reefers, cas où le pays de déchargement a essayé de rendre responsable le capitaine. Nous avons montré, à de nombreuses reprises, qu'il est incroyablement difficile, pour le capitaine, de savoir que de la drogue est cachée dans une palette de fruits, quand il y en a des centaines de milliers chargées sur le navire ».

L'ITF encourage la coopération avec la police sur les voyages où la contrebande d'armes ou de drogue est fréquente, ajoutant « nous encourageons les marins à travailler avec la police pour connaître les risques et prendre des mesures pour les protéger eux-mêmes ainsi que le navire ».

L'ITF coopère avec l'OMI et l'OIT pour lutter contre ces tendances. S. Cotton avertit : « la criminalisation est dissuasive pour le recrutement des marins, nous continuerons notre assistance quand ces cas surviendront et ferons du lobbying pour inciter les gouvernements à une plus grande responsabilité dans le traitement des poursuites ». Il reconnaît que trop souvent le capitaine est reconnu coupable d'accidents. Il explique « il semble naturel pour les gens de blâmer le capitaine puisque c'est lui qui est en charge, mais je pense qu'on doit traiter les accidents au cas par cas. Aucun capitaine ne souhaite causer un abordage et je dirais que les armateurs ont la charge de continuer d'investir dans la formation et de s'assurer que les marins sont aussi compétents que possible ».

Singapour peut être cité en exemple. Le syndicat des officiers a

travaillé avec l'administration et les armateurs pour former et placer les Singapouriens, et augmenter la connaissance des emplois à la mer. Stephen Cotton insiste : « Singapour est tout à fait intéressant parce qu'il réinvestit dans son maritime. Je pense que c'est intelligent parce que ce n'est pas seulement pour les marins en navigation, c'est aussi pour

leur expérience quand ils viennent à terre. A Singapour, l'initiative est très positive, il est important que la profession continue à avoir des marins compétents et motivés pour s'occuper des navires. Singapour est un pays maritime et un grand port, il est également crucial de conserver les marins dans des fonctions à terre dans le port, le shipping ou les industries connexes ».

L'Asie, particulièrement les Philippines, compte le plus grand nombre de marins, mais S. Cotton pense que des opportunités demeurent pour les marins des pays développés. « Il y aurait toujours des opportunités pour les marins Européens; je pense, en particulier, au pétrole et gaz au large de la Norvège et de la Grande-Bretagne, ces emplois sont parmi les mieux payés de la profession ». Il indique également que la situation dans bien des pays Européens dépend du trafic ferry. Malheureusement, la situation économique de la Grèce a sévèrement touché le marché, mais les liaisons avec les îles restent à assurer.

L'ITF encourage un recrutement de toutes les nationalités. Cependant le Jones Act oblige à avoir des équipages nationaux US sur les navires opérant dans les eaux des États-Unis. Il indique : « Je pense difficile de généraliser mais il y a un espace pour les États maritimes traditionnels qui veulent encore assurer une bonne formation. Si vous y pensez, tous les ports ont besoin de pilotes et de capitaines de remorqueurs ».

Stephen Cotton indique aussi : « l'Ukraine sera un pays de recrutement de marins à long terme parce que la situation politique est instable et le pays cherche des investissements d'équipements. Quand vous voyez un pays sans croissance, les gens souhaitent s'en aller pour gagner des dollars US. Ainsi, le shipping reste une activité attractive dans ce pays, je le visite une fois par an et j'y constate une attraction pour le métier de marin ».

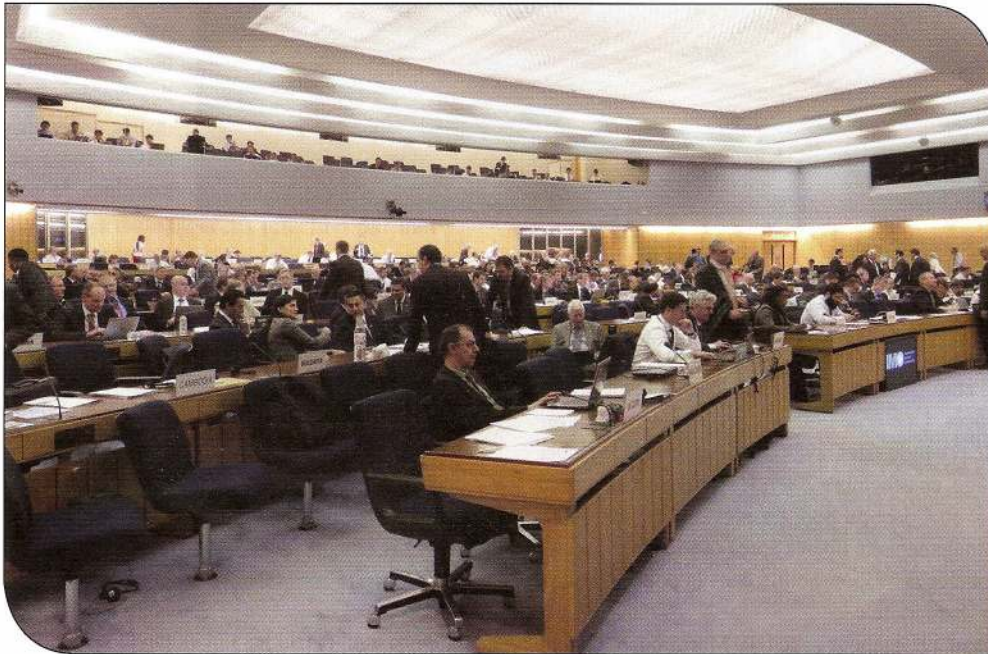
Le shipping n'est pas vraiment à la hausse, en ce moment, mais S. Cotton pense que les armateurs vont continuer à investir dans la formation. « On a constaté de nombreux cas de manque d'officiers. Quelquefois, les promotions sont trop rapides et ce n'est pas souhaitable, le capitaine a, au fond, la vie de l'équipage en main. Les marins doivent avoir les compétences adéquates, le niveau convenable de motivation et la vraie expérience nécessaire pour ce travail très professionnel et responsable. Les armateurs avec lesquels nous travaillons sont préparés à investir dans la formation et à améliorer leurs équipages ».

S. Cotton conclut : « Compte tenu que bien des organisations prennent, à raison, le temps passé à la mer pour un critère de promotion, nous apprécions quand les armateurs s'impliquent dans la formation et traitent le personnel comme un capital et non comme une marchandise ».

Cdt Ph. SUSSAC

# O.M.I. : 95<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 95<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 3 au 13 juin 2015, sous la présidence de M. Christian Breinholt (Danemark).



## Allocution d'ouverture du Secrétaire général

Le Secrétaire général, M. Koji Sekimizu, a souhaité la bienvenue aux participants et a prononcé son allocution d'ouverture, attirant particulièrement l'attention sur les points suivants :

- la cybersécurité
- le code IGF
- l'e-navigation
- l'entretien des embarcations de sauvetage
- la sécurité navires à passagers en particulier sur les liaisons locales (nombre d'accidents inacceptable)
- le problème du sauvetage lors de l'incendie du Norman Atlantic
- le drame des naufrages de migrants et les trafics d'êtres humains

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

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MSC-95-opening.aspx>

## Déclarations des délégations

L'affaire du TUNA 1 montre une limite du recours au pavillon de circonstance. L'État du pavillon, au cas où il souhaiterait le faire, n'a pas les moyens d'intervenir, et l'État de l'armateur (turc), a les moyens d'intervenir, mais n'est pas habilité à le faire... On notera aussi que la Libye, qui a déclaré ne pas accepter d'interventions militaires dans ses eaux territoriales, entend le faire respecter manu militari, ce qui ne facilitera certainement pas une action côtière contre les trafiquants de migrants.

- La délégation chinoise a exprimé ses remerciements pour les condoléances présentées par le Secrétaire général suite au chavirement sur le fleuve Yangtsé du navire à passagers Eastern Star.
- La délégation des Îles Cook a demandé la condamnation par l'OMI de la Libye suite aux tirs de ses forces armées sur le navire TUNA 1 qui bat son pavillon.
- La délégation turque a demandé la condamnation par l'OMI de la Libye suite aux tirs de ses forces armées sur le navire TUNA 1 qui ont tué un de leurs ressortissants, et blessé deux autres.
- La délégation de Libye a déclaré que la Libye était souveraine dans ses eaux territoriales, et que le TUNA 1, qui n'a pas répondu aux appels, était à moins de 2 milles de DERNIA.
- Les délégations de Géorgie et d'Azerbaïdjan, ayant des ressortissants à bord du TUNA 1, ont appuyé la demande des Îles Cook.
- Le représentant du sultanat d'Oman, en habit traditionnel et enturbané pour la circonstance, a demandé le retrait de la mer d'Oman (golfe Persique a fait remarquer la délégation iranienne) de la zone à haut risque (HRA) définie par les BMP4.

## Travaux du MSC 95

Les points de l'ordre du jour qui retiennent particulièrement l'attention de l'AFCAN sont développés ci-dessous.

### I. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR. RAPPORT SUR LES POUVOIRS DES REPRÉSENTANTS

Ont participé à cette 95<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime 117 États-membres, 2 membres associés et 59 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

## II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

Le Comité a pris note des décisions prises par le C 113, le LEG 102 et le MEPC 68, et a pris les mesures appropriées au titre des points pertinents de l'ordre du jour.

## III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

### PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION SOLAS DE 1974

#### Proposition d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS

Partie A – Généralités – Règle 2 – Définitions

Partie F – Autres conceptions et dispositifs – Règle 55.1 – Objet

Partie F – Autres conceptions et dispositifs – Règle 55.2 – Généralités

Partie F – Autres conceptions et dispositifs – Règle 55.3 – Analyse technique

Nouvelle partie G – Navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair – Règle 56 – Application

Nouvelle partie G – Navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair – Règle 57 – Prescriptions applicables aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair

#### Proposition d'amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS

Règle 4 - Probabilité d'inflammation

Règle 11 - Intégrité de la structure

Règle 20 - Protection des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers

*Date d'entrée en vigueur des amendements : le 1<sup>er</sup> janvier 2017.*

### PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE SOLAS DE 1978 (appendice de l'annexe)

Modèle de certificat de sécurité de construction pour navire de charge

*Date d'entrée en vigueur des amendements : le 1<sup>er</sup> janvier 2017.*

### PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU PROTOCOLE SOLAS DE 1988 (appendice de l'annexe)

Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers

Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge

*Date d'entrée en vigueur des amendements : le 1<sup>er</sup> janvier 2017.*

### PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX CODES ET RECUEILS OBLIGATOIRES EN VERTU DE LA CONVENTION SOLAS

#### Proposition d'amendements au Code IMSBC

*Date d'entrée en vigueur des amendements proposés : 1<sup>er</sup> janvier 2017, et le 1<sup>er</sup> janvier 2016, sur une base volontaire.*

### PROJET DE RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES QUI UTILISENT DES GAZ OU AUTRES COMBUSTIBLES À FAIBLE POINT D'ÉCLAIR (RECUEIL IGF)

Création d'un groupe de travail sur le Recueil IGF

### PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION STCW DE 1978 MODIFIÉE, ET AU CODE STCW

#### Proposition d'amendements à la Convention STCW

*Nouvelle règle V/3 - Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autres membres du personnel des navires soumis au Recueil IGF*

Proposition d'amendements à la partie A du Code STCW

*Nouvelle section A-V/3*

*Date d'entrée en vigueur des amendements : le 1<sup>er</sup> janvier 2017*

## Proposition d'amendements à la partie B du Code STCW

*Nouvelle section B-V/3*

Ces amendements prendront effet à la date d'entrée en vigueur des amendements à la Convention STCW et à la partie A du Code STCW.

## PROJETS DE CIRCULAIRES CONNEXES

- Projet de circulaire de la série STCW.7 concernant les amendements aux Directives intérimaires sur la formation des gens de mer servant à bord des navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (STCW.7/Circ.23).
- Projet de circulaire MSC concernant les orientations sur les épreuves de pression des cloisonnements des citernes à cargaison d'hydrocarbures menées sous la supervision du capitaine.
- Amendements à apporter aux circulaires MSC.1/Circ.1395/Rev.1, MSC.1/Circ.1453 et MSC.1/Circ.1454 suite au projet d'amendements du Code IMSBC.

## RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RECUEIL IGF

Le Comité a approuvé le rapport et a adopté le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair par la résolution MSC.391(95).

## RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION SUR L'EXAMEN ET L'ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le Comité a approuvé le rapport et a pris les mesures suivantes.

### Adoption d'amendements à la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, y compris aux codes ou recueils de règles obligatoires connexes

Le Comité a adopté les amendements suivants :

- amendements à la Convention SOLAS de 1974, établi par le Groupe de rédaction et le Groupe de travail sur le Recueil IGF (résolution MSC.392(95)).
- amendements au Code IMSBC établis par le Groupe de rédaction (résolution MSC.393(95)).
- amendements au Protocole SOLAS de 1978 établis par le Groupe de rédaction (résolution MSC.394(95)).
- amendements au Protocole SOLAS de 1988 établis par le Groupe de rédaction (résolution MSC.395(95)).

*Date d'entrée en vigueur des amendements : le 1<sup>er</sup> janvier 2017.*

### Adoption d'amendements à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, et au Code STCW

Le Comité a adopté les amendements suivants :

- à la Convention STCW de 1978 modifiée, et à la partie A du Code STCW établis par le Groupe de rédaction (résolutions MSC.396(95) et MSC.397(95)).
- à la partie B du Code STCW établis par le Groupe de rédaction (circulaire STCW.6/Circ.11).

*Date d'entrée en vigueur des amendements : le 1<sup>er</sup> janvier 2017.*

## Circulaires connexes

Le Comité a approuvé les circulaires suivantes :

1. STCW.7/Circ.23/Add.1 concernant les amendements aux Directives intérimaires sur la formation des gens de mer servant à bord des navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (STCW.7/Circ.23).
2. MSC.1/Circ.1502 contenant les Directives sur les épreuves de pression des cloisonnements des citernes à cargaison d'hydrocarbures menées sous la supervision du capitaine.
3. MSC.1/Circ.1395/Rev.2 sur les Listes des cargaisons solides en vrac pour lesquelles une dérogation concernant le dispositif fixe d'extinction de l'incendie par le gaz peut être accordée ou pour

- lesquelles un dispositif fixe d'extinction par le gaz est inefficace.
4. MSC.1/Circ.1453/Rev.1 contenant les Directives à suivre pour soumettre des renseignements et remplir le modèle à utiliser pour déclarer les propriétés des cargaisons qui ne sont pas mentionnées dans le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) et leurs conditions de transport.
  5. MSC.1/Circ.1454/Rev.1 sur les Directives pour l'élaboration et l'approbation de procédures d'échantillonnage, d'essai et de contrôle de la teneur en humidité applicables aux cargaisons solides en vrac qui peuvent se liquéfier (MSC.1/Circ.1454).

#### IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

##### Mesures visant à améliorer la cybersécurité maritime

Le Comité a estimé qu'il n'était pas justifié d'apporter des amendements à la partie B du Code ISPS à ce stade et qu'une telle mesure sortirait du cadre du résultat escompté.

##### Constitution du Groupe de travail

Le Comité a constitué un Groupe de travail sur la sûreté maritime et il l'a chargé de réviser les Recommandations pour l'élaboration d'une législation nationale en matière de sûreté maritime.

##### Recommandations pour l'élaboration d'une législation nationale en matière de sûreté maritime

Le Comité a constitué à nouveau le Groupe de travail par correspondance sur les Directives pour l'élaboration d'une législation nationale en matière de sûreté maritime, dont les travaux seront coordonnés par les États-Unis.

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

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail sur les normes en fonction d'objectifs et a :

- approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1394/Rev.1 contenant les Directives générales pour l'élaboration de normes de l'OMI en fonction d'objectifs.
- noté les délibérations du Groupe au sujet de l'objectif global relatif à la méthode du degré de sécurité, y compris son application et ses conséquences.
- entériné l'avis du Groupe sur le futur plan de travail pour l'élaboration du projet de directives intérimaires :
  1. le MSC 96 passera en revue les résultats intérimaires des travaux du Sous-comité SSE relatifs à l'élaboration de prescriptions fonctionnelles dans le chapitre III de la Convention SOLAS, et les Directives intérimaires pour l'élaboration et l'application de la méthode du degré de sécurité utilisée pour les normes de l'OMI en fonction d'objectifs.
  2. le MSC 97 établira le texte définitif des Directives intérimaires.
  3. le MSC 98 passera en revue les résultats des travaux du Sous-comité SSE relatifs à l'élaboration de prescriptions fonctionnelles aux fins du chapitre III de la Convention SOLAS, et décidera l'orientation future de la méthode du degré de sécurité.

#### VI. SÉCURITÉ DES NAVIRES A PASSAGERS

*Ni l'OMI, ni les armateurs, ne souhaitent vraiment approfondir la sécurité des navires à passagers, et la CLIA mène la barque, allant jusqu'à établir à l'OMI un groupe de travail informel sur cette question. Les facteurs humains, élément déclenchant du naufrage du Costa Concordia, ont été systématiquement écartés des discussions alors qu'il y a beaucoup à faire dans cette direction (formation et homogénéité des équipages).*

Le Comité a rappelé qu'à la suite du naufrage du Costa Concordia, un groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers a été constitué lors des MSC 90, 91, 92 et 93. Les travaux de ce groupe

ont abouti à l'adoption par le Comité de la résolution MSC.336(90), «Mesures destinées à renforcer la sécurité des navires à passagers», à l'approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.2, sur les «Mesures intérimaires recommandées pour les compagnies exploitant des navires à passagers en vue de renforcer la sécurité de ces navires» et à l'approbation du Plan d'action à long terme révisé sur la sécurité des navires à passagers.

##### Plan d'action révisé pour les travaux à long terme relatifs à la sécurité des navires à passagers

Le Comité a de nouveau incité les gouvernements membres intéressés à soumettre au MSC 96 des justifications des résultats non prévus à envisager, décrits au tableau 1 du Plan d'action révisé, en tenant compte des avis exprimés par la CLIA.

##### Conférence sur le renforcement de la sécurité des navires transportant des passagers lors de voyages nationaux.

Une Conférence de l'OMI sur le renforcement de la sécurité de ces navires s'est tenue à Manille (Philippines) le 24 avril 2015. Des représentants de 13 États-membres et des observateurs d'organisations internationales ont assisté à cette Conférence.

La Conférence a examiné des Directives qui ont été élaborées par l'OMI et qui permettent de savoir si un transbordeur national est apte à assurer le service pour lequel il est destiné. Les Directives traitent des questions relatives à l'achat d'un navire d'occasion devant assurer un tel service, à la modification des limites d'exploitation, à la conversion ou modification d'un navire avant sa mise en service en tant que navire à passagers national, à la vérification du nombre des passagers et à la planification du voyage.

Les Directives peuvent aussi servir à vérifier l'exploitation des navires déjà en service et à vérifier le nombre de passagers et la planification du voyage dans leur exploitation quotidienne.



La Conférence a adopté une déclaration dans laquelle elle reconnaît qu'il faut à titre prioritaire renforcer la sécurité des navires transportant des passagers lors de voyages nationaux. Dans cette déclaration, les États sont priés également de revoir et d'actualiser les réglementations nationales relatives à leurs transbordeurs à passagers et d'appliquer les Directives examinées lors de la Conférence, visant à garantir qu'un navire est apte à assurer le service pour lequel il est destiné.

#### VII. EXAMEN DE LA PERFORMANCE ET AUDIT DES CENTRES DE DONNÉES LRIT

*Plusieurs délégations ont fait état du coût élevé du système LRIT et de sa sous-utilisation, puis demandé l'étude d'un nouveau mode d'exploitation, et le recours à un prestataire autre que l'IMSO. Cette idée a été rejetée par le Comité, après que le président ait sèchement rappelé que des délégations participant à l'IMSO ne pouvaient avoir un avis différent lorsqu'elles siègent au MSC.*

Se fondant sur les points de vue exprimés par les délégations, le président a conclu que le Comité était d'avis que l'IMSO devrait continuer d'assumer les fonctions d'audit et qu'il ne fallait pas rechercher de solutions de rechange pour la conduite des audits.

## VIII. TRANSPORT DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS (rapport sur les travaux du Sous-comité CCC 1)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (Sous-comité CCC 1).

Un groupe de travail par correspondance a été constitué pour faire avancer les travaux sur la base de données ACEP globale.

Le Sous-comité a décidé de diffuser les révisions des circulaires DSC et de ses futures circulaires en tant que circulaires de la série «CCC».

## IX. ÉLÉMENT HUMAIN, FORMATION ET VEILLE (rapport sur les travaux du Sous-comité HTW 2)

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

**Revalidation des titres délivrés aux capitaines, aux officiers et aux matelots servant à bord des navires soumis au Recueil IGF**  
Le Comité a rappelé qu'il avait décidé d'examiner dispositions relatives à la revalidation des titres délivrés aux capitaines, aux officiers et aux matelots servant à bord des navires soumis au Recueil IGF au titre du point 3 de l'ordre du jour.

**Amendements à la Convention et au Code STCW concernant les prescriptions relatives à la formation des capitaines et des officiers de pont des navires exploités dans les eaux polaires**

Le Comité a approuvé les projets d'amendements à la Convention STCW et aux parties A et B du Code STCW, concernant la formation des capitaines et des officiers de pont des navires exploités dans les eaux polaires, ainsi que le texte des projets de résolutions MSC et de la circulaire STCW connexes.

Le Comité a décidé d'ajouter des prescriptions relatives à la revalidation des titres délivrés au personnel servant à bord des navires soumis au Recueil IGF, et a invité le Secrétaire général à les diffuser conformément à l'article XII de la Convention STCW, pour adoption par le MSC 96.

**Révision de la formation en matière de sécurité propre aux navires à passagers qui est prévue dans la Convention STCW**  
Le Comité a reporté à 2016 la prévision d'achèvement des travaux sur la «Révision de la formation en matière de sécurité propre aux navires à passagers qui est prévue dans la Convention STCW».

### ECDIS – Guide de bonnes pratiques

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1503 intitulée «ECDIS – Guide de bonnes pratiques».

### Directives pour l'application des Amendements de Manille de 2010

Le Comité a reconnu que les Amendements de Manille de 2010 admettent des normes médicales et des prescriptions relatives à l'acuité visuelle différentes s'appliquent, qu'il s'agisse de gens de mer entrant dans la profession ou de gens de mer servant déjà en mer, comme il est prévu au paragraphe 1 de la section A-1/9 du Code STCW, et qu'il n'est pas urgent de diffuser une circulaire à cet égard.

Enfin, le Comité a chargé le Sous-comité HTW d'examiner les normes existantes qui s'appliquent aux gens de mer pour leur perception des couleurs et leur acuité visuelle et :

1. d'apporter des précisions, si nécessaire, au titre du résultat existant du Sous-comité intitulé «Directives pour l'application des Amendements de Manille de 2010».
2. de recommander au Comité une solution à long terme sur les

normes qui s'appliquent aux gens de mer sur leur perception des couleurs et leur acuité visuelle.

## Révision des Directives sur l'atténuation et la gestion de la fatigue

Le Comité a chargé le Sous-comité HTW de tenir compte des précisions proposées par le Royaume-Uni au sujet du champ d'application des effectifs lors de la révision des Conseils sur l'atténuation et la gestion de la fatigue (MSC/Circ.1014).

Le Comité a également décidé que la règle V/14 de la Convention SOLAS et la résolution A.1047(27) contenant les principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité ne devraient pas être modifiées.

## RAPPORTS ÉTABLIS PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL EN APPLICATION DU PARAGRAPHE 2 DE LA RÈGLE I/7 ET DE LA RÈGLE I/8 DE LA CONVENTION STCW

Lorsqu'il a présenté ses rapports, le Directeur de la division de la sécurité maritime a indiqué au Comité que le Secrétaire général avait sollicité et pris en considération les avis des personnes compétentes sélectionnées sur la liste établie en application du paragraphe 5 de la section A-1/7 du Code STCW (circulaire MSC.1/Circ.797).

Le Comité a confirmé que les procédures d'évaluation des renseignements communiqués avaient été correctement suivies en ce qui concernait la partie de la Convention STCW indiquée dans les rapports du Secrétaire général et il a chargé le Secrétariat de diffuser les circulaires mises à jour (MSC.1/Circ.1163/Rev.9 et MSC.1/Circ.1164/Rev.15).

## APPROBATION DES PERSONNES COMPÉTENTES

Le Comité a approuvé la liste des personnes compétentes désignées par les gouvernements (MSC 95/9/1 et MSC 95/9/1/Add.1) et il a prié le Secrétariat de diffuser une circulaire mise à jour (MSC.1/Circ.797/Rev.27).

## X. CONCEPTION ET CONSTRUCTION DU NAVIRE (rapport sur les travaux du Sous-comité SDC 2)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité de la conception et de la construction du navire (SDC 2), et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes qui suivent.

### Recueil de règles de stabilité à l'état intact, 2008

**Accumulation de glace à bord des navires de charge transportant des cargaisons de bois en pontée**

Le Comité a adopté des amendements au chapitre 6 de la partie B du Recueil IS de 2008 (résolution MSC.398(95)).

### Opérations de manutention des ancres

Le Comité a approuvé le projet d'amendements à l'introduction du Recueil IS de 2008 concernant les navires qui effectuent des opérations de manutention des ancres conformément à la règle II-1/2.27 de la Convention SOLAS (résolution MSC.269(85)) et à la règle 3 (16) du Protocole LL de 1988 (résolution MSC.270(85)).

### Modalités de mise à l'essai des compartiments étanches à l'eau

Notant qu'une nette majorité des délégations n'était pas en faveur des Directives proposées, le Comité a décidé qu'il n'était pas nécessaire de poursuivre les travaux à ce sujet.

### Tuyaux en matière plastique à bord des navires

Le Comité a adopté, par la résolution MSC.399(95), des amendements aux Directives pour l'utilisation de tuyaux en matière plastique à bord des navires (résolution A.753(18)), modifiées par la résolution MSC.313(88).

### Le Comité a approuvé les circulaires suivantes :

- a. la circulaire MSC.1/Circ.1504 sur l'Interprétation uniforme des Directives pour la sécurité de l'accès à l'étrave des navires (résolution MSC.62(67)).

- b. la circulaire MSC.1/Circ.1505 sur l'Interprétation uniforme de la règle II-2/13.6 de la Convention SOLAS.
- c. la circulaire MSC.1/Circ.1507 sur les Amendements aux Interprétations uniformes des dispositions des chapitres II-1 et XII de SOLAS, sur les dispositions techniques concernant les moyens d'accès pour les inspections (résolution MSC.158 (78)) et les normes de rendement pour les détecteurs de niveau d'eau à bord des vraquiers et des navires à simple cale autres que les vraquiers (résolution MSC.188 (79)) (MSC.1/Circ.1464/Rev.1).
- d. la circulaire MSC.1/Circ.1508 sur les Interprétations uniformes de la règle 36 (6) du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.
- e. la circulaire MSC.1/Circ.1509 sur les Interprétations uniformes du Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires (résolution MSC.337(91)).
- f. la circulaire MSC.1/Circ.1510 sur les Amendements aux Interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS, du Recueil FSS, du Code FTP et des méthodes d'essai au feu connexes (MSC/Circ.1120).
- g. la circulaire MSC.1/Circ.1511 sur les Interprétations uniformes des règles II-2/9 et II-2/13 de la Convention SOLAS, concernant l'intégrité au feu des cloisonnements constituant les limites des espaces rouliers à bord des navires à passagers et des navires de charge.

## XI. NAVIGATION, COMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE

(rapport sur les travaux du Sous-comité NCSR 2)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité NCSR 2 et a pris les mesures indiquées dans les paragraphes suivants.

### Mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic (DST)

Conformément à la résolution A.858(20), le Comité a adopté des nouvelles mesures d'organisation du trafic :

1. des routes à double sens de circulation dans la partie sud-ouest de la mer de Corail.
2. une zone à éviter dans la partie sud-ouest de la mer de Corail.
3. cinq zones à éviter dans la région des îles Aléoutiennes.

avec diffusion par la circulaire SN.1/Circ.331.

Ces nouvelles mesures d'organisation du trafic entreront en vigueur six mois après leur adoption, soit le 1<sup>er</sup> janvier 2016 à 00H00 UTC.

### Propositions et recommandations relatives au fonctionnement et à l'exploitation du système LRIT

Le Comité a demandé au Secrétariat de modifier le module COMSAR du GISIS pour permettre l'utilisation des limites géographiques des régions de recherche et de sauvetage avec le format normalisé défini pour le système LRIT et il a invité les gouvernements-membres à soumettre de nouveau les renseignements dans le format approprié une fois le module modifié.

Le Comité a adopté la résolution MSC.400(95) sur les amendements aux normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires (LRIT) (résolution MSC.263(84)).

Le Comité a approuvé des amendements aux circulaires MSC.1/Circ.1259/Rev.6 et MSC.1/Circ.1294/Rev.4, contenant la documentation technique LRIT (parties I et II, respectivement), et il a demandé au Secrétariat de les diffuser par les circulaires cotes MSC.1/Circ.1259/Rev.7 et MSC.1/Circ.1294/Rev.5.

### Normes de performance des récepteurs de navigation multi-systèmes de bord

Le Comité a adopté la résolution MSC.401(95) sur les normes de

performance des récepteurs de radionavigation multi-systèmes de bord, après y avoir apporté les modifications suivantes :

1. le paragraphe 3.3 est modifié comme suit : «Lorsque des signaux d'un ou de systèmes de radionavigation à infrastructure terrestre sont fournis et utilisés dans les bandes de fréquences protégées, avoir la possibilité de fonctionner à l'aide de signaux d'un ou de systèmes de radionavigation à infrastructure terrestre exploités dans les bandes de fréquences protégées».

2. la première partie du paragraphe 1.6 est modifiée comme suit : «Un matériel de réception pouvant combiner des mesures provenant de plusieurs systèmes GNSS et d'un système facultatif de radionavigation à infrastructure terrestre, ...

Le Comité a approuvé les circulaires suivantes :

- a. la circulaire MSC.1/Circ.1512 sur les Directives relatives à l'assurance de la qualité des logiciels et à la conception axée sur la personne dans le cadre de l'e-navigation.
- b. la circulaire MSC.1/Circ.1513 sur les amendements au Manuel IAMSAR, sous réserve que l'OACI approuve, elle aussi, les amendements proposés au Manuel, ainsi que leur insertion dans l'édition de 2016 de ce manuel.

## XII. SYSTEMES ET EQUIPEMENTS DU NAVIRE

(questions urgentes découlant du Sous-comité SSE 2)

Le Comité a examiné les questions urgentes découlant de la deuxième session du Sous-comité (SSE 2) et il a pris les mesures indiquées dans les paragraphes suivants.

### Norme de performance, prescriptions fonctionnelles et critères applicables au système d'évaluation des dispositifs de contrôle de la fumée

Compte tenu de l'importance de l'entretien périodique et du volume de travail à effectuer, le Comité a décidé de réinscrire à l'agenda biennal du SSE pour la période biennale 2016-2017 et à l'ordre du jour provisoire du SSE 3 «Rendre obligatoires les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1» en fixant à 2016 la date souhaitable d'achèvement des travaux, et il a chargé le SSE 3 de :

1. passer en revue le projet de résolution MSC en tenant compte des circulaires MSC.1/Circ.1206/Rev.1 et MSC.1/Circ.1277 et du fait que l'examen approfondi annuel devrait être effectué par le fabricant ou par un prestataire de services autorisé par l'administration.
2. passer en revue le chapitre III de la Convention SOLAS dans son intégralité et la circulaire MSC.1/Circ.1205 pour s'assurer que leurs textes et celui du projet de résolution MSC concordent.
3. faire rapport d'urgence au MSC 96.

Le Comité a approuvé les circulaires suivantes :

- a. MSC.1/Circ.1514 sur la norme de performance, les prescriptions fonctionnelles et les critères applicables au système d'évaluation des dispositifs de contrôle de la fumée.
- b. MSC.1/Circ.1515 concernant le texte révisé des Directives sur la conception des systèmes de ventilation et les recommandations relatives à l'exploitation des espaces rouliers à cargaison.
- c. MSC.1/Circ.1516 sur les amendements aux Directives révisées pour l'entretien et l'inspection des systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie (MSC.1/Circ.1432).

## XIII. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES NOUVELLES MESURES

NIL

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

NIL

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

*L'Égypte et le Sultanat d'Oman ont vigoureusement protesté contre l'étendue de la zone à haut risque définie dans les BMP4, qui nuit à leur image, car il n'y a pas eu d'actes de piraterie en mer Rouge ainsi qu'en mer d'Oman depuis 2011. L'étendue de la zone à haut risque est définie non pas par le MSC, mais par le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS). Le Comité n'a donc pas donné suite.*

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail dans son ensemble et a approuvé :

- la circulaire MSC.1/Circ.1333/Rev.1 comprenant une disposition sur la mise en place d'un point de contact national chargé de communiquer à l'Organisation les renseignements sur la piraterie et les vols à main armée.
- la circulaire MSC.1/Circ.1506 sur les Meilleures pratiques de gestion pour la protection contre les pirates basés en Somalie.
- la circulaire MSC.1/Circ.1406/Rev.3, sur les recommandations intérimaires pour les États du pavillon qui comprend des amendements liés à la certification des sociétés privées de sûreté maritime, en réponse à la publication de la norme internationale ISO 28007.

## XVI. APPLICATION DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

### Sécurité des porte-conteneurs de grandes dimensions

*L'explication officielle du naufrage du MOL COMFORT est l'absence de prise en compte des effets de ressac (whipping) sur les murailles de la coque. C'est indiscutable, mais les explications peu claires présentées en dehors de la séance plénière par le rapporteur de l'enquête incitent à penser que cela met de côté les contraintes en exploitation subies par le navire.*

Le rapport définitif établi à la suite de la perte du MOL Comfort par le Comité sur la sécurité des porte-conteneurs de grandes dimensions a été publié par les Bahamas et le Japon dans le document MSC 95/INF.11.

Les Bahamas et le Japon ont communiqué dans le document conjoint (MSC 95/16) des informations sur les recommandations figurant dans le rapport d'enquête définitif établi à la suite de la perte du MOL Comfort et ont invité les administrations à consulter ces recommandations et l'IACS à soumettre les conclusions de son examen de ces recommandations à de futures sessions du Comité. L'IACS a déclaré qu'il y avait déjà été donné suite par la Prescription uniforme S11A de l'IACS, entrée en vigueur le 1er juillet 2016, ainsi que dans le cadre des prescriptions réglementaires et des procédures propres à chaque membre de l'IACS.

## XVII. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

NIL

## XVIII. APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

NIL

## XIX. PROGRAMME DE TRAVAIL

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

- Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du CCC 2

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

- Sécurité des opérations d'amarrage
- Révision approfondie de la Convention STCW-F de 1995

- Révision des Directives sur l'application du Code ISM par les administrations (résolution A.1071(28))
- Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du HTW 3

### SOUS-COMITÉ DE L'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI (SOUS-COMITÉ III)

- Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire de l'III 2

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

- Révision des dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution A.572(14))
- Révision des normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres
- (RLS) fonctionnant à 406 MHz (résolution A.810(19)), et des parties correspondantes du chapitre IV de la Convention SOLAS
- Amélioration des RLS en vue de limiter les déclenchements par inadvertance
- Révision des Directives pour l'établissement de plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers (MSC.1/Circ.1079)
- Élaboration et mise en œuvre de l'e-navigation
- Normes de fonctionnement du matériel SMDSM de bord du fait de l'intégration de nouveaux prestataires de services du SMDSM
- Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer
- Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du NCSR 3
- Questions urgentes découlant du NCSR 3 qui doivent être examinées au MSC 96

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

- Transfert de l'examen des questions concernant le chapitre II-2 de la Convention SOLAS du Sous-comité SDC au Sous-comité SSE
- Commandes de fermeture des portes étanches à l'eau à bord des navires neufs
- Directives pour l'utilisation de matière plastique renforcée de fibres dans les structures des navires
- Sécurité des opérations d'amarrage
- Transport de plus de 12 membres du personnel d'installations industrielles
- Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du SDC 2

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

- Sécurité des opérations d'amarrage
- Révision périodique et entretien des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage
- Clarification des prescriptions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS relatives à l'intégrité au feu des fenêtres à bord des navires à passagers et des navires spéciaux
- Commandes de fermeture des portes étanches à l'eau à bord des navires neufs
- Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du SSE 3
- Questions urgentes découlant des travaux du SSE 3 à examiner par le MSC 96

## XX. ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2016

Le Comité de la sécurité maritime a élu pour 2016 M. Brad Groves (Australie) Président et M. Juan Carlos Cubisino (Argentine) Vice-président.

On notera avec intérêt que M. Brad Groves est un ancien chef mécanicien, passé ensuite à l'administration maritime australienne.

## XXI. DIVERS

*Les règles de l'OMI sont claires : toutes les soumissions traitées dans le point de l'ordre du jour «divers» sont débattues, mais ne peuvent faire l'objet de prises de décisions par l'OMI. Cela concerne donc des sujets en principe d'ordre secondaire, mais aussi des sujets sur lesquels le Comité ne souhaite pas s'engager. Ce point de l'ordre du jour ne peut donc pas dépasser le stade des bonnes paroles et des pensées émues.*

### Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

Le Comité a décidé de tenir une session spéciale sur les mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer. Dans son allocution d'ouverture, le Secrétaire général a souligné qu'il conviendrait que l'Organisation traite dans ce cadre des questions qui relèvent de sa compétence.

### Message vidéo de M. Ban Ki-moon, Secrétaire général de l'ONU

Dans son message vidéo, M. Ban Ki-moon, Secrétaire général de l'ONU, a remercié M. Sekimizu et d'autres membres de l'OMI de l'action



qu'ils avaient menée pour relever le défi des mouvements migratoires qui se sont traduits, cette année, par une accélération sans précédent du nombre de personnes contraintes d'échapper à la guerre, à la famine, à la pauvreté ou à la violation des droits de l'homme, en quête d'une vie meilleure.

Il a souligné que toute méthode visant à relever le défi des mouvements migratoires devait être globale, et qu'elle exigeait la coopération de tous.

### Application de la règle III/1.5 de la Convention SOLAS sur le remplacement des dispositifs de largage et de récupération des embarcations de sauvetage

Le Comité a décidé qu'il était nécessaire d'ajouter un nouveau résultat pour faire avancer les travaux sur cette question et a invité la République de Corée à soumettre une proposition de nouveau résultat, conformément aux Directives du Comité.

### Navires battant pavillon étranger faisant escale dans des ports de la péninsule de Crimée et dans la ville de Sébastopol

L'Ukraine est intervenue avec virulence contre la Fédération de Russie, sur les aspects terrestres et accessoirement maritimes de l'annexion de la Crimée et du port de Sébastopol. Elle estime inacceptable que les navires stoppent l'AIS à l'approche de Sébastopol.

La Fédération de Russie a refusé de commenter la déclaration de l'Ukraine, insiste sur la pénalisation des capitaines dans le transit en mer Noire, et rappelle que l'article 28 de l'ONU créant l'OMI fait que l'OMI traite seulement de la problématique maritime.

La Géorgie soutient alors la déclaration de l'Ukraine, et avec un bel ensemble, les Etats membres de l'Union européenne demandent que l'intégrité de l'Ukraine soit respectée.

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

# LES 11<sup>ES</sup> ASSISES DE L'ECONOMIE DE LA MER

MARSEILLE, LES 3 ET 4 NOVEMBRE 2015

Après Nantes qui avait accueilli 1 600 participants en 2014, c'est à Marseille, au Palais des congrès du parc Chanot que se sont déroulées les 11<sup>es</sup> Assises de l'économie de la mer auxquelles ont assisté plus de 1 800 personnes.

Ces Assises furent un succès confirmé par une très nombreuse assistance, mais, malgré la présence d'Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, et d'Annick Girardin, secrétaire d'Etat au Développement et à la Francophonie, elles furent aussi un « rendez-vous manqué », car l'ensemble des participants attendait beaucoup de la présence, annoncée et promise de la ministre de l'Environnement, Ségolène Royale. Elle accompagnait le Président en Chine et en Corée où sa présence était indispensable, nous a-t-on dit. Les congressistes ont aussi regretté les désistements de Manuel Valls et d'Emmanuel Macron, au moment où l'Etat français réaffirme ses ambitions maritimes.

Pour autant, nous ne retiendrons ici que les sujets concernant notre profession, que ce soit au travers des annonces du gouvernement, ou des thèmes développés par les différents intervenants, comme la politique maritime européenne et la politique maritime française, les ambitions de CMA CGM, l'investissement dans les industries maritimes et le gigantisme des navires.



## Les petites annonces du gouvernement

C'est donc, à défaut de Premier ministre, Alain Vidalies qui fut chargé de présenter les engagements du gouvernement français.

Détaillant le bilan des mesures mises en œuvre depuis 2012, le secrétaire d'Etat a précisé les grandes avancées engagées par le gouvernement, notamment dans le cadre du dernier Comité interministériel de la mer (CImer) présidé par le Premier ministre le 22 octobre, bilan mitigé pour l'ensemble de la profession maritime. Si un dispositif d'assurance-crédit doit être mis en place pour aider les armateurs à construire leurs navires dans les chantiers navals français, aucune mesure concernant l'emploi et la compétitivité du pavillon français n'a été énoncée.

On notera toutefois la volonté du gouvernement de soutenir le développement des grands ports maritimes. Des moyens publics importants leur seront consacrés, 1,152 Mrd€ au titre des contrats de plan Etat-Région (CPER), dont 230 M€ de l'Etat. Au plan européen, 53 M€ de subventions ont été accordés à la France au titre de la modernisation de ses grands ports, auxquels s'ajoutent les 82 M€ sur le projet port-Calais 2015.

Concernant la sécurisation des approvisionnements pétroliers, Alain Vidalies a évoqué le nouveau dispositif proposé par le gouvernement prévoyant une réévaluation substantielle du volume à transporter sous pavillon français. Il considère « qu'il est important de le mettre en œuvre au plus vite en veillant à mettre en place des dispositions d'accompagnement qui permettront de répondre à certaines craintes qui ont pu se faire jour en termes de flotte et d'emplois de marins ». Vœux pieux ou langue de bois ?

Plusieurs annonces concernent le renouvellement et le verdissement des flottes de commerce : publication du décret permettant de sécuriser les exonérations sur les plus-values de cessions – reconduction du dispositif de garantie à la construction navale – lancement d'un exercice pilote avec la BEI pour partager les risques entre banques et opérateurs publics lorsque des armateurs adoptent des technologies nouvelles comme la propulsion GNL – prolongement de l'appel à projet pour aider les investissements pour des ferries propres – adoption d'une feuille de route lors du prochain CORICAN pour le « navire du futur », à l'exemple du « navire de pêche du futur » ARPEGE.

Enfin, des mesures ont été prises pour assurer le financement de la SNSM : outre la subvention annuelle de 2,1 M€ maintenue dans le PLF 2016, 1,4 M€ pour les investissements en 2016, pérennisés par une partie des recettes de la taxe sur les éoliennes en mer.

Pour autant, on peut regretter que le secrétaire d'Etat, dans sa fonction de ministre des Transports, n'ait pas évoqué le sort futur de la SNCM.

### La politique maritime européenne : un Jones Act à l'européenne ?

La défense de l'emploi maritime européen a fait débat lors d'une table ronde rassemblant le directeur de la DG MARE à la Commission européenne, le secrétaire de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), une députée du parlement européen, le président du Comité national des pêches maritimes et le président du Cluster européen. Les participants ont tous reconnu que la défense des pavillons nationaux européens et des emplois qui sont liés était une préoccupation commune. Mais les avis ont divergé quant à la manière de l'assurer, notamment sur l'opportunité de se doter d'un Jones Act à l'européenne<sup>(1)</sup>.

La députée européenne allemande et le directeur portugais de la DG Mare ont manifesté leur opposition au motif que « l'Europe n'était pas fondée sur le protectionnisme » pour l'une, et que le Jones Act était loin d'être un succès pour l'économie américaine, pour l'autre.

De son côté, le représentant d'ETF déclarait qu'« il était nécessaire de s'inspirer de ces mesures protectrices, l'Europe semblant avoir

renoncé à créer des emplois de navigants ». Des emplois, rappelle-t-il, sur lesquels est assise la croissance bleue.

## L'intervention du député Arnaud Leroy : la politique maritime française

Le député Arnaud Leroy a affirmé son opposition à la tendance de l'Europe à libéraliser les activités en son sein alors que ses principaux concurrents verrouillent leur marché respectif. Il soutient l'action de l'ETF en faveur de la protection des emplois maritimes européens.

Il a surtout rappelé que sa proposition de loi pour l'économie bleue<sup>(2)</sup>, déposée le 8 juillet 2015, a été adoptée le 27 octobre en commission du Développement durable. Elle contient 24 articles concernant en particulier le statut du navire, le rôle d'équipage, la gouvernance des ports, les activités privées des navires, les gens de mer, les contrôles à bord des navires, le RIF, l'attractivité du pavillon français, la création d'une flotte stratégique, un code de la mer ...

Le texte est prévu être examiné en séance plénière à l'Assemblée nationale au début février 2016. Il a retenu trois sujets majeurs qui nécessiteront d'être tranchés.

Concernant la réforme de la loi de 1992 portant extension de l'obligation du pavillon français pour les produits raffinés, le projet de décret a été unanimement rejeté par les partenaires sociaux, tant les armateurs que les syndicats. Ceux-ci insistent sur les menaces de disparition qui pèsent sur le vivier de marins français sur ces types de navires, et sur l'urgence de reprendre le texte. Le député attend de voir ce que le gouvernement proposera sur un dossier dont l'enjeu est l'emploi et la survie d'une filière.

Sur l'application du salaire net aux marins du commerce, demande récurrente des armateurs pour lutter à armes égales avec la concurrence des autres pavillons européens, Arnaud Leroy a déposé un amendement dans ce sens dans le cadre du PLF 2016, et attend en confiance. Il estime à 20 M€ par an le coût de ces exonérations de charges sociales pour les comptes publics. C'est un coût acceptable s'il aboutit à un accord donnant-donnant pour l'emploi des marins français.

S'agissant de la réforme de la gouvernance portuaire, Arnaud Leroy indique qu'« il n'y aura pas de relance de l'économie portuaire sans que soit abordée cette question ». Comme le demande l'UNIM, il est nécessaire d'instituer une instance, le « Conseil des investisseurs publics et privés », de nature à garantir un véritable partenariat entre les différents investisseurs publics et privés. Les acteurs du privé, mais aussi les collectivités locales, à commencer par les grandes régions, doivent pouvoir peser davantage dans les décisions.

## La politique ambitieuse de cma cgm

Partant du postulat suivant lequel que « le monde évolue, nous devons évoluer avec lui », Rodolphe Saadé, vice-président d'un armement dont quelques 470 navires sillonnent toutes les mers du globe, a précisé les grandes lignes de développement de la compagnie.

Deux marchés sont en train de s'ouvrir pour le troisième armateur mondial : Cuba et l'Iran. A Cuba, CMA CGM a obtenu la concession d'une plateforme multimodale à La Havane. En Iran, la compagnie vient de reprendre la desserte du port de Bandar Abbas.

Rodolphe Saadé a relativisé l'impact du ralentissement de la croissance chinoise sur son groupe, affirmant que « le ralentissement n'est pas aussi marqué que l'on pense ».

En Afrique, la compagnie met en place un terminal au Cameroun, qui pourra accueillir des navires de 9 000 EVP.

CMA CGM a également signé une concession pour le terminal de

Kingston, en Jamaïque, profitant de l'ouverture du canal de Panama qui permettra le passage de navires de grande taille.

## Qui investit et veut investir dans les industries maritimes ?

La table ronde de la fin d'après-midi du premier jour a réuni Christian Lefèvre, directeur général de *Bourbon*, Philippe Louis-Dreyfus, de *Louis-Dreyfus Armateur (LDA)*, et Jean-Emmanuel Sauvée, du Ponant.

Le groupe Bourbon a investi 5 milliards d'euros depuis 15 ans en nouveaux navires. Il dispose de 12 000 collaborateurs répartis dans 50 pays et d'une flotte de 500 navires.

Pour autant, la chute du cours du pétrole, le prix du baril a été divisé par deux, a provoqué une baisse de la demande contraignant l'armement à désarmer 10% de sa flotte. Le groupe Bourbon vient de céder 50 de ses navires à un fonds d'investissement chinois, navires qu'il affrètera ensuite coque nue. Christian Lefèvre est néanmoins optimiste, car les partenariats que l'armement détient dans chacun des 50 pays clients, et la standardisation de sa flotte, sont des facteurs de résilience pour la compagnie. Et puis il faudra toujours du pétrole !

C'est l'inverse pour Jean-Emmanuel Sauvée, fondateur de la compagnie du Ponant, qui connaît une période de croissance. Il a rappelé les débuts de la compagnie des îles du Ponant créée en 1988 avec des camarades de l'hydro de Nantes. Le premier navire de la compagnie, le voilier le Ponant, fut financé à hauteur d'un million de francs, grâce à la combinaison d'un système quirataire (exploitation d'un navire en copropriété) et des facilités offertes par la loi Pons de 1986, destinée à favoriser les investissements outre-mer. Il fut suivi par des paquebots classiques haut de gamme, le *Levant* et le *Diamant*. En 2004, l'entrée au capital de la société de CMA CGM permet à Jean-Emmanuel Sauvée de faire construire deux grands yachts luxueux de 142 m de long, les *Boréal* et *Austral*, pour un coût de 100 millions d'euros chacun. En 2012, CMA CGM cède ses parts à une société d'investissement britannique Bridgepoint. Cette nouvelle étape offre à la compagnie les moyens de se doter de deux nouveaux paquebots de luxe, le *Soléal* et le *Lyrial*. Après son rachat par Artémis, la holding du groupe Pinault, la compagnie du Ponant va poursuivre sa croissance. L'annonce lors du dernier CImmer de la mise place « d'un dispositif d'assurance-crédit pour aider les armateurs français à faire construire leurs navires dans les chantiers navals français » (voir supra), va permettre à la compagnie d'envisager la construction de nouveaux navires.

Philippe Louis-Dreyfus, président du conseil de surveillance de LDA, a su anticiper la crise très grave de 2007-2008 que le monde maritime a connue, quand les prix ont été divisés par 10 en trois semaines. Il a vendu une grande partie de la flotte du groupe avant que les prix ne s'écroulent, et il a fait l'inverse en 2013. « Il faut savoir vendre et acheter des navires au bon moment » a-t-il déclaré.

Les 12 vraquiers, deux capesize et 10 handysize, ont été financés sur 18 mois par des montages « qui semblent aujourd'hui complètement anachroniques ». Grâce à l'apport de ses partenaires, le groupe Roullier et FFP (société patrimonial du groupe Peugeot), LDA a apporté 20% du financement, et les banques, majoritairement françaises, ont complété les 80 % restants.

Il reste fidèle au choix du pavillon français, bien que celui-ci coûte cher. Néanmoins, il considère compenser la cherté de l'exploitation sous pavillon français par la fiabilité et la qualité du service.

## Gigantisme : où et quand se trouve la taille critique

Le phénomène du gigantisme est apparu dans les années 1970 avec la construction de quatre « ULCC », méga-pétroliers de plus 500 000 t (Batillus et Bellamy de la Shell, Pierre Guillaumat et Prairial du groupe Elf). Ils ont disparu avec la première crise du pétrole.

Le phénomène est réapparu ces dernières années dans la croisière avec des paquebots de la classe « Oasis », pouvant transporter 6 300 personnes plus 2 100 membres d'équipage.

La taille des porte-conteneurs ne cesse de s'accroître, à l'exemple du récent CMA CGM *Bougainville*, porte-conteneurs de 18 000 EVP, ou du MSC *Oscar* de 19 224 EVP. Cependant, les méga-porte-conteneurs sont susceptibles de rencontrer des problèmes de structure. Tel a été le cas du MSC *Napoli* en 2008, et du Mol *Comfort*, qui s'est cassé en deux en 2013. Des coques de 58 mètres de large sur 400 mètres de long présentent des creux de plus de 30 mètres. Pour y remédier, l'association internationale des sociétés de classification des navires (IACS) a récemment entériné l'adoption de deux recommandations concernant la résistance structurelle des grands porte-conteneurs.

Pour autant, le mythe du progrès continu résultant des économies d'échelle liées à la taille des porte-conteneurs connaît un certain recul<sup>(3)</sup>. Si par leur taille croissante, ils ont fait faire des économies d'échelle à leurs exploitants, réduit les coûts de transport et ainsi favorisé les échanges internationaux, se pose l'évaluation des gains par rapport aux inconvénients. Les réductions de coût générées par les très grands porte-conteneurs (TGPC) vont en effet en s'amenuisant au fur et à mesure que la taille augmente. Les commandes massives de TGPC, alors que la demande mondiale de transport conteneurisé est faible, vont à l'encontre de certaines économies d'échelle générées par ces navires, car une faible demande entraîne une faible économie par l'unité transportée.

Les coûts d'infrastructures nécessaires à ces navires sont aussi à prendre en considération, celles-ci doivent être adaptées aux besoins géométriques des TGPC. De même, l'impact du gigantisme est lourd pour les opérateurs de terminaux qui doivent investir pour s'adapter. Le traitement à quai nécessite davantage de portiques, ceux-ci doivent être plus hauts, avoir davantage de portée. Les surfaces de stockage doivent être plus vastes, le système de transport terrestre plus performant. En matière de main d'œuvre, il faut adapter les conditions de travail des portiqueurs et des équipes de dockers pour traiter les pointes de trafic.

L'étude réalisée par le FIT montre qu'« un nouvel accroissement de la taille maximale des porte-conteneurs augmenterait le coût du transport ». Les économies potentielles d'exploitation semblent « très marginales alors que les coûts de l'augmentation des infrastructures seraient phénoménaux ». La mise en œuvre d'une centaine de 24 000 EVP en 2020 exigera des investissements considérables tant en Extrême-Orient que dans le Nord-Europe ou en Méditerranée.



Le président de l'Union des Ports Français (UPF) considère que les Grands Ports maritimes ont dû s'adapter aux exigences des nouvelles alliances. Selon lui, la décision de China Shipping Group de commander six méga porte-conteneurs de 21 000 EVP a prouvé qu'il faut savoir « suivre le marché ».

## Débats animés entre élus marseillais sur Marseille et la Méditerranée

Une table ronde un peu particulière a réuni les représentants de la Ville, du Conseil départemental, de Marseille Provence Métropole (MPM), de la Région et de la CCI lors d'un débat sur la politique maritime marseillaise. S'ils ont affirmé leur participation au développement du port de Marseille, ils ont par contre manifesté leurs divergences et leurs désaccords sur le sort de la SNCM et la Villa Méditerranée, à travers des propos peu amènes, un brin « potaches », peu compatibles avec leurs fonctions.

Ainsi, les représentants de la Ville, du Conseil départemental et de MPM refusent que les collectivités territoriales et locales doivent intégrer le capital de la SNCM, alors que c'est à l'Etat de jouer son rôle d'actionnaire. Ces positions sont clairement opposées à celle du président de Région Michel Vauzelle qui a ouvert la voie à ce que la Région intervienne aux côtés d'un éventuel repreneur.

De même, la vice-présidente du Conseil régional a-t-elle été « chahutée » lorsqu'elle a abordé le sujet de la Villa Méditerranée<sup>(4)</sup> qui cristallise les désaccords.

En revanche, tous les participants semblaient d'accord pour que la ville reprenne une part prépondérante dans le trafic maritime mondial.

## Conclusion

Cette année encore, les Assises de l'économie de la mer ont été un succès, ne serait-ce que par le nombre de participants qui ne cesse d'augmenter année après année. Pour autant, l'absence de la ministre de l'Environnement qui a annulé sa venue, malgré des assurances répétées, et ce pour la 2e année consécutive, et nous a privés de l'exposé des clarifications nécessaires aux 10 mesures de son « plan d'action pour la croissance bleue », et le bilan mitigé du Clmer annoncé par le secrétaire d'Etat à la mer, ont laissé insatisfaits les navigants français.

Le président du Cluster maritime a bien résumé notre inquiétude lorsqu'il a rappelé dans son discours inaugural l'antienne récurrente



« trop de mots et pas assez d'actions », et qu'il a déploré « la lenteur des discussions alors qu'en même temps les séquences maritimes se multiplient ».

Ce pessimisme était, hélas, prémonitoire. L'annonce récente<sup>(5)</sup> de la décision du groupe de services parapétroliers CGG de réduire de plus de moitié sa flotte de prospection sismique en se passant des six navires sous pavillon français et gérés par LDA a profondément choqué le président du directoire de LDA, Edouard Louis-Dreyfus. Il dénonce, de la part de CGG « des considérations sans doute essentiellement financières plutôt que techniques ou opérationnelles pour privilégier ses navires sous pavillon norvégien ». Cette décision est dramatique d'un point de vue humain, en touchant une activité dans laquelle 80 officiers français et des personnels sédentaires se sont investis. L'inquiétude est grande de voir disparaître une filière maritime d'excellence et un savoir-faire qui, sinon, risque d'être perdu.

Il est certain que cette décision navrante vient contredire les discours récents sur l'ambition maritime de la France, alors qu'elle s'apprête à relever le défi de la croissance bleue.

*NDLR* - Jean-Luc Mélenchon figurait sur la liste des participants, comme l'année précédente à Nantes. Nous ne l'avons pas rencontré, mais selon la journaliste de « La Provence », qui l'a interviewé, il a déclaré que « la mer figurait comme la question centrale dans son programme politique » et que « en tant que député européen, il était curieux de s'informer pour pouvoir s'exprimer sur le sujet ».

D'après la journaliste de « La Marseillaise », il a évoqué le sort réservé à la SNCM : « Je pense que les marins défendent deux principes d'intérêt général, la continuité territoriale, qui est en évidence, et l'obligation du pavillon français du premier registre ». Concernant cette deuxième exigence, il a ajouté : « C'est tout le problème des travailleurs détachés qu'ils soulèvent et l'exploitation éhontée qui est faite des travailleurs étrangers. C'est notre droit social qui doit être appliqué et on peut se demander jusqu'à quand on va tirer les conditions des salariés par le bas ? »

*René TYL*

1. *Le Jones Act est une loi américaine de 1920 qui stipule que le cabotage intérieur, entre les ports américains, ne peut s'effectuer qu'avec des navires battant pavillon américain, construits aux Etats-Unis, appartenant à un armateur américain, et dont le personnel est américain ou résident permanent aux Etats-Unis. (Voir l'article du « Marin » du 6 novembre).*
2. *La proposition de loi d'Arnaud Leroy fait suite au rapport « sur la compétitivité des transports maritimes français » (Arnaud Leroy, Martine Bonny, Georges Tourret) remis au Premier ministre le 13 novembre 2013 sous le nom d'« Osons la mer, l'avenir de la France passe par la mer et les océans ». Ce rapport contenait 26 propositions pour relancer notre marine marchande.*
3. *Voir le rapport du Forum international des transports (FIT) intitulé « The impact of mega ships »*
4. *Centre culturel situé sur l'esplanade du J4, inauguré le 7 avril 2013. D'un coût d'une centaine de millions d'euros, ce bâtiment, symbole de l'ouverture de Marseille vers les autres pays de la Méditerranée, coûte très cher à l'entretien, 4,4 M€ pour 2014.*
5. *Le Marin du 13 novembre*

## O.M.I. :

### Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs - SEPTEMBRE 2015

Le Sous-comité CCC (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers / Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs) a tenu sa deuxième session du 14 au 18 septembre 2015, sous la présidence de M. H. Xie (Chine), au siège de l'OMI, à Londres. Rappelons que ce Sous-comité est le successeur du Sous-comité DSC (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers/Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs).

En l'absence du Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Sekemizu, c'est Monsieur Winbow, directeur de la Division de la Sécurité Maritime qui a ouvert la session. Il a souligné l'importance de quelques-uns des points de l'ordre du jour de la session.

Parmi ceux-ci :

- La perte du vraquier Bulk Jupiter et le transport de bauxite,



- Les amendements à l'annexe V de la convention MARPOL,
- Les amendements au recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair,
- Les amendements au code IMDG et au code IMSBC,
- Le transport de l'hydrogène liquide en vrac,
- La base ACEP,
- Les procédures de vérification du poids des conteneurs.

La délégation française était composée de dix personnes, placées sous la direction de Madame Nicole Taillefer, nouvelle ambassadrice de France et représentante permanente auprès de l'IMO, en poste depuis le 1 septembre 2015. Les représentants étaient Messieurs François-Xavier Rubens de Cervens et Amaury Meulenaere, représentant permanents adjoints et Monsieur Pierre Dufour adjoint au chef de la mission Transport de matières dangereuses (Pierre Dufour est peut-être connu de certains d'entre nous puisqu'il a fait partie de l'équipe SN2 durant plusieurs années). Les conseillers étaient Messieurs Hennemand, Pedemay et Ricou (Bureau Veritas), Harlow (Institut international du manganèse), Kazmierczak (Institut national de l'environnement industriel et des risques/INERIS) et moi-même (AFCAN). Une délégation bien plus nombreuse que celles des Sous-comités STW et HTW auxquels j'ai participé ces dernières années, permettant ainsi de suivre aisément la plénière et les groupes de travail.

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

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Amendements au recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair
4. Prescriptions relatives à la sécurité du transport d'hydrogène liquéfié en vrac
5. Amendements au code IMSBC et à ses suppléments
6. Amendements au code IMDG et à ses suppléments
7. Amendements à la convention internationale sur la sécurité des conteneurs de 1972 et aux circulaires connexes
8. Directives révisées sur le chargement des cargaisons dans des engins de transport
9. Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement
10. Examen des rapports sur les événements mettant en cause des marchandises dangereuses ou des polluants marins en colis à bord des navires ou dans les zones portuaires
11. Prescriptions obligatoires relatives à la classification et à la déclaration des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin
12. Agenda biennal du Sous-comité et ordre du jour provisoire du CCC  
3
13. Élection du président et du vice-président pour 2016

#### 14. Divers

#### 15. Rapport aux Comités

Cet ordre du jour donne une idée des travaux dont est chargé ce Sous-comité.

C'est là un vaste programme mais ce Sous-comité n'agit pas seul : il bénéficie du support d'un groupe d'experts, le groupe E & T (Editorial and Technical Group/Groupe technique et de rédaction). Ce groupe se réunit deux fois par an, au printemps et à l'automne et consacre ses travaux au code IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code/ Code maritime internationale des marchandises dangereuses) les années impaires et au code IMSBC (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code/ Code maritime international des cargaisons solides en vrac) les années paires. Les propositions de modification des codes IMDG et IMSBC des États membres sont soumises au Sous-comité CCC qui les apprécie et les transmet au groupe E & T pour étude approfondie et rédaction pertinente des modifications aux codes. Pour information, ce groupe ET devait se tenir sa vingt-quatrième session du 21 au 25 septembre 2015.

Durant cette session, le Sous-comité a décidé d'établir trois groupes de travail :

1. Amendements au recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair
  2. Amendements à la convention internationale sur la sécurité des conteneurs de 1972 et aux circulaires connexes. Directives révisées sur le chargement des cargaisons dans des engins de transport
  3. Amendements au code IMSBC et à ses suppléments. Prescriptions obligatoires relatives à la classification et à la déclaration des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin (J'ai participé à ce groupe de travail).
- et un groupe de rédaction : Amendements au code IMDG et à ses suppléments.

Quelques informations sur les travaux des groupes de travail (WP/Working Parties)

#### **WP.1 Amendements au recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair**

Le code IGF (Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels/ Recueil de règles de sécurité applicables aux navires utilisant des gaz ou autres combustibles à faible point éclair) a été approuvé par le MSC.94 (17-21 novembre 1994) et adopté par le MSC.95 (3-12 juin 2015) ainsi que les amendements à la convention SOLAS nécessaires pour le rendre obligatoire sous cette convention. Son entrée en vigueur est prévue le 1er janvier 2017. Pour l'instant, ce code ne traite que d'un seul combustible, le gaz naturel liquéfié (LNG). Il s'agit donc d'inclure dans le code des prescriptions traitant d'autres combustibles.

Trois types de combustibles ont essentiellement fait l'objet de discussions, rendues longues et difficiles par le peu de propositions structurées (ai-je compris) :

Les alcools éthyliques/méthyliques (methyl/ethyl alcohol). Leur utilisation permet de respecter les normes de rejet d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote et offre un bilan carbone favorable mais présente des risques additionnels (inflammabilité et toxicité) qu'on doit maîtriser.

Les piles à combustibles (PAC/Fuel Cells).

Cette technologie présente un intérêt certain si on considère les émissions polluantes mais elle n'est pas actuellement utilisée à grande échelle pour des puissances nécessaires sur de grands navires. Plusieurs points attendent les résultats d'études en cours voire nécessitent des études supplémentaires (Air vicié, gaz résiduels, système de ventilation, configuration des espaces, dispositifs de contrôle, de surveillance et de sécurité). Il a été décidé de ne prendre en considération que les

seules piles dont le combustible est le gaz naturel, sans stockage d'hydrogène. Un projet de modification du code IGF a été élaboré.

Les fuels à faible point éclair (Low flashpoint oil fuels).

Il s'agit là de propositions visant à utiliser à bord des navires des combustibles de type gazole ayant des points éclair inférieurs à 60°C ce qui faciliterait évidemment l'adéquation aux prescriptions relatives au taux de soufre. A l'heure actuelle, il existe toutefois une forte opposition à l'utilisation de tels combustibles : un point éclair supérieur à 60°C est considéré comme un gage intangible de sécurité, l'adoption d'un point éclair plus bas entraînerait de grands bouleversements dans les conventions et codes (sans parler d'un travail considérable de mises à jour des différents instruments de l'OMI). Le Sous-comité a toutefois invité les délégations à faire de nouvelles propositions dans ce cadre. Un groupe de travail par correspondance poursuivra ces travaux jusqu'au CCC 3, prévu en septembre 2015.

#### **WP.2 Amendements à la convention internationale sur la sécurité des conteneurs de 1972 et aux circulaires connexes. Directives révisées sur le chargement des cargaisons dans des engins de transport.**

La convention internationale sur la sécurité des conteneurs de 1972 (CSC 72/International Convention for Safe Containers, 1972), est entrée en vigueur en 1977 et a été régulièrement modifiée depuis. Ses buts sont, d'une part, le maintien d'un niveau élevé de sécurité de la vie humaine lors du transport et de la manutention des conteneurs par la définition de procédures d'essai et de normes de résistance et, d'autre part, la facilitation des transports internationaux par conteneurs par la prescription de règles de sécurité internationales uniformes, applicables à tous les modes de transport terrestre. La convention comprend deux annexes : l'annexe I précise les règles concernant l'essai, l'inspection, l'agrément et l'entretien des conteneurs tandis que l'annexe II précise les règles de construction en matière de sécurité, les essais et les méthodes d'essai. L'annexe I précise également les procédures conduisant à l'agrément par l'administration d'un État contractant (ou par une organisation agissant en son nom) des conteneurs utilisés dans les transports internationaux.

Projets d'amendements :

Le groupe a établi le projet d'amendements aux Recommandations révisées relatives à l'interprétation et à la mise en œuvre harmonisées de la convention internationale de 1972 (CSC.1/Circ.138/Rev.1) et le projet d'amendements aux directives pour l'élaboration d'un programme agréé d'examen continu (ACEP) (CSC.1/Circ.143), ainsi que les projets de circulaires CSC connexes.

Base de données globale ACEP (Approved Continuous Examination Programs/Programmes agréés d'examen continu) :

Le Bureau International du Conteneur (BIC), sis à Paris, a développé une base de données des numéros ACEP afin d'améliorer le suivi de la conformité des conteneurs en circulation conformément au programme approuvé de suivi continu (ACEP). Cette base permet également d'assurer un suivi global de la conformité. Il a été souligné, à plusieurs reprises, que les gouvernements ne communiquaient pas toujours les données imposées par la convention CSC. Le Sous-comité a approuvé une mise à jour des circulaires relatives à l'ACEP afin d'intégrer la base de données du BIC et a invité les gouvernements à communiquer les informations par l'intermédiaire de cette base de données.

Procédures de vérification du poids des conteneurs :

Il a été procédé au recensement et à l'état d'avancement des différentes procédures de contrôles des poids des conteneurs actuellement en cours d'élaboration et de finalisation. Des dispositions de la convention SOLAS entreront en vigueur le 1er juillet 2016 et le Sous-comité a rappelé aux gouvernements qu'ils devaient mettre en place les dispositifs de mise en œuvre de ces prescriptions.

#### **WP.3 Amendements au code IMSBC et à ses suppléments. Prescriptions obligatoires relatives à la classification et à la déclaration des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin (J'ai participé à ce groupe de travail)**

Bauxite et liquéfaction des cargaisons solides.

La perte du vraquier Bulk Jupiter, transportant une cargaison de bauxite, le 2 janvier 2015, qui a entraîné la mort de 18 marins a provoqué une vive émotion dans le monde maritime d'autant plus que la bauxite n'était pas classée jusqu'alors comme une cargaison particulièrement dangereuse. Une circulaire préparée par le groupe a été approuvée par le Sous-comité. Son but est la mise en garde des capitaines eu égard aux risques de liquéfaction des cargaisons de bauxite. Par ailleurs, l'Australie, le Brésil, la Chine ont entrepris une étude concernant le transport de la bauxite. Un groupe de travail par correspondance, coordonné par le Japon, traitera d'ici le CCC 3, des problèmes de comportement des cargaisons de bauxite. A la demande de plusieurs délégations, cette étude a été étendue aux cargaisons de charbon.

MARPOL annexe V :

Projet d'amendements contenant des prescriptions obligatoires relatives à la classification et à la déclaration des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin. Le but de ces amendements est de maîtriser le rejet des résidus des cargaisons relevant du code IMSBC. Les discussions ne furent pas toujours faciles.

Quelques pierres de touches :

Devait-on également traiter des agents ou additifs de nettoyage ? Ce sujet était assez sensible et délicat à aborder. Traiter de ces agents et additifs ne faisait pas partie du mandat du groupe, aussi fut-il décidé de ne pas s'engager à ce stade.

Devait-on rendre le code IMSBC, actuellement obligatoire au titre de la convention SOLAS, également obligatoire au titre de l'annexe V de la convention Marpol ? Il y a là plus qu'une nuance puisque la convention SOLAS s'applique aux navires engagés dans des voyages internationaux alors que la convention MARPOL s'applique à tous les navires. Cette dernière question a été laissée à l'appréciation des comités parents.

Le groupe a donc préparé trois projets d'amendements :

- Un amendement à l'annexe V de la convention MARPOL pour faire référence au code IMSBC,
- Un amendement au code IMSBC pour faire référence à l'annexe V de MARPOL,
- Un amendement aux directives de 2012 pour la mise en œuvre de l'annexe V de Marpol (Introduction de la gestion des résidus de cargaisons solides en vrac).

En résumé, le rejet sera permis à plus de 12 milles des côtes hors des zones spéciales et lorsqu'aucune substance nuisible pour le milieu marin n'est présente et, dans les zones spéciales, sous certaines conditions. Un appendice « Critères pour la classification des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin » est ajoutée à l'annexe V de MARPOL.

Pour information, la France a également présenté l'avancement du projet Rhéolat 2, un projet qui traite des cargaisons de vrac, et, plus particulièrement, des cargaisons de minerais susceptibles de se liquéfier et d'entraîner une perte de stabilité des navires.

Par ailleurs, Messieurs X. Hui (Chine) et P. Van Lancker (Belgique) ont été réélus, à l'unanimité, président et vice-président du Sous-comité pour 2016.

La prochaine session du Sous-comité, CCC 3, aura lieu, en principe, du 12 au 16 septembre 2016.

*Jean-François Fauduet, Membre de l'AFCAN  
Conseiller technique de la délégation Française*

## RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

**INDICATIONS POUR L'APPROVISIONNEMENT LNG.** DNV GL a publié des indications avec des règles pour les transferts navire-navire et les approvisionnements en LNG, qui s'appliquent aux barges ou tankers équipés pour avitailler régulièrement les navires. La demande d'installations augmente, vu le nombre de navires (actuels ou prévus) utilisant le LNG, mais les ports ont émis de très sérieuses réserves sur la sécurité de ces transferts au point (certains) de les interdire comme étant trop risqués dans les limites du port. Ces indications et règles sont destinées à diminuer ces craintes afin d'établir des points d'approvisionnement permanents. Ces indications couvrent les inspections du matériel, comme les manches et équipements soumis à de très basses températures, le matériel de sécurité, les alarmes et les détecteurs de gaz.

Une conformité à ces règles devrait permettre l'autorisation des opérations par barge, par les ports ou les autorités. Tout cela avec la formation d'équipages compétents. Le transfert par des connections mobiles est, de loin, l'opération la plus délicate, le stockage et l'utilisation à bord sont bien plus gérables. De nouvelles règles de l'IGF Code (International code of safety for ships using gases or other low flash point fuels) devraient entrer en vigueur en janvier 2017

Par ailleurs, les USCG ont publié une liste de huit recommandations pour les opérations d'approvisionnement, à la suite de « near misses ». En particulier, en plus des demandes classiques, pouvoir présenter un rapport récent d'essai des alarmes et des temps de fermeture des vannes pour arrêt complet de l'opération, et l'organisation d'une relève du personnel compte tenu de la longue durée de l'opération.



**SURCAPACITÉ, PC INACTIFS.** Au 1<sup>er</sup> octobre, le nombre de porte-conteneurs inactifs est le plus important depuis mars 2014. On compte 208 navires arrêtés, pour une capacité d'environ 673 000 evp, dont 4 de 13 000 evp ou plus (MSC, APL, UASC) dont un depuis début août. On constate, qu'avec une demande plus faible, l'arrivée continue de PC géants et les réorganisations de trafic, que les PC de la classe 13 000 deviennent seulement un second choix pour les affréteurs et les alliances Asie-Europe. En trois mois, il a été livré des PC pour près de 480 000 evp, et, par ailleurs, beaucoup moins sont allés à la démolition à cause de la moindre demande d'acier et de la chute du prix.

**BAUXITE, RÉACTION ASSEZ RAPIDE DE L'OMI.** Après le naufrage du Bulk Jupiter (janvier, un seul rescapé), suite à la liquéfaction d'un chargement de bauxite, marchandise actuellement classée C au code IMSBC (non susceptible de liquéfaction), le Sous-comité OMI chargé du transport a créé un groupe de travail pour évaluation (bauxite et certains types de charbon) afin d'étudier un éventuel amendement au code, et publié une circulaire à l'attention des bords. Ces derniers ne devraient accepter le chargement que si – l'indice d'humidité est garanti à moins de 10%, avec une proportion en taille des particules conforme au code IMSBC – il est déclaré en groupe A (susceptible de liquéfaction) avec une déclaration de la TML (transportation moisture limit) et un taux d'humidité en conformité avec ce groupe – il est garanti ne pouvant être assimilé au groupe A. Le comité rappelle que toute cargaison de groupe A doit être testée avant chargement, le P&I Skuld rappelle que la bauxite broyée pour donner de fines particules est particulièrement dangereuse.



**L'ÉPAVE DU RENA POURRAIT RESTER EN L'ÉTAT ACTUEL.** Fin septembre, on annonce que le Rena échoué depuis octobre 2011 près de Tauranga (Nouvelle-Zélande) pourrait rester en l'état actuel après plus de 3 ans de travaux de sauvetage et de dépollution (une des plus grosses affaires d'assurance), plus de 3 300 t ont été enlevées, si Daina Shipping paie encore 6,2 millions NZD (4 millions USD). Le Conseil régional suggère aussi que l'armateur signe une lettre de garantie pour 36 millions NZD supplémentaires, au cas où l'avant du navire devrait être finalement enlevé. Les polluants restants seraient des tributylétains, une importante quantité de cuivre, ainsi qu'une très faible quantité de DO et les huiles hydrauliques des circuits.

Au cours des opérations, il a été constaté de très nombreuses fausses déclarations du contenu des conteneurs, dont beaucoup de non-déclarations de dangereux. J. Fitter, consultant pour l'environnement est fortement partisan de laisser en l'état le site, la pollution risquant d'être plus grave en essayant d'enlever les restes maintenant installés depuis 2011, mais son rapport est contesté par un chercheur Australien.

L'accord a été formalisé le 9 octobre, mais le gouvernement le conteste et de nouvelles décisions sont attendues.

**LES ARMATEURS DEVRAIENT COMMENCER À SE PRÉPARER POUR LES RÈGLES CO2.** Le DNV GL avertit les armateurs (navires de plus de 5 000 jib escalant en Europe) d'avoir, dès maintenant, à se préparer pour présenter (août 2017) leur plan spécifique de contrôle du CO2 qui doit être soumis pour approbation à un vérificateur agréé, le contrôle effectif devant débuter le 1er janvier 2018. En effet, des détails sont encore à clarifier et les conséquences pratiques ne

sont pas encore claires. La règle prévoit que le CO<sub>2</sub> émis doit être mesuré et rapporté au cours des voyages de et/ou vers des ports Européens selon des critères définis, ces données doivent être vérifiées par une organisation agréée et centralisées pour publication par la Commission U.E. le 30 juin 2019, puis annuellement. Quatre méthodes seront admises pour le calcul: selon qualité, livraison/stocks à bord, ou mesure de la consommation par sondes ou débitmètre, ou mesure directe du CO<sub>2</sub> aux échappements. La Commission prévoit de faire connaître les vérificateurs agréés vers la fin de l'année 2016, les critères définis sont encore à préciser. Un commentaire de l'ICS indique qu'il semble difficile de se préparer pour les règles U.E. sans savoir si cela se fera selon les critères OMI à paraître au cours de l'an prochain.

**UNE (VRAIE) ZONE ECA EN MÉDITERRANÉE ACTUELLEMENT PEU PROBABLE.** Malgré les efforts de l'U.E. et des États membres riverains pour avoir une zone ECA concernant les émissions de soufre en Méditerranée, comme pour les eaux du Nord de l'Europe, il est peu probable qu'elle soit établie. En effet, la mise en place d'une zone ECA doit recueillir l'unanimité à l'OMI, tout à fait improbable, les pays africains riverains n'étant pas prêts à suivre. L'OMI souhaitant l'extension de la limite 0,5 % soufre des échappements (en 2020), il est envisagé la possibilité d'actions unilatérales des États membres pour créer des mini-zones autour de ports ou le long de la totalité de leurs côtes. Certaines règles nationales limitent ces taux dans des proportions variables, l'Australie a pu, à l'échelon des États, règlementer dans les zones sensibles.

**CERTIFICATION DE SITES DE DÉMOLITION.** Deux sites indiens de recyclage d'Alang ont obtenu, deux ans après la demande, le Statement of Compliance (SoC) de la part de ClassNK. La société de classification a constaté, dans un cadre purement technique, la conformité avec la convention internationale 2009 de Hong-Kong pour le Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC) pour les sites et processus de recyclage. C'est la première certification conforme à HKC attribuée en Asie du Sud. Une controverse a rapidement suivi cette certification, estimant insuffisant le fait que l'étanchéité du sol (condition primordiale) ne soit assurée, dans la partie basse de la plage, que par la coque-même du navire en démolition.

Par ailleurs, la HKC n'a pas été ratifiée par suffisamment d'États pour être en vigueur, la procédure est assez contraignante pour l'armateur et des gouvernements demandent des clarifications supplémentaires. L'ECSA (European Community Shipowners' Association) ne critique pas la méthode de démolition sur une plage (au contraire de la NSA norvégienne) mais demande à ses membres d'utiliser des chantiers agréés.

**OPÉRATION DE L'U.E. EN MÉDITERRANÉE (SUITE).** Le 7 octobre 2015, débute officiellement la phase active de l'opération contre les passeurs de migrants, opération « Sophia » permettant à EUNAVFORMED d'aborder, saisir et détenir les bateaux suspectés de trafics d'êtres humains. Décision prise par le comité politique et de sécurité après une évaluation du Conseil (14 sept.) indiquant que les conditions sont réunies pour débiter cette phase, effectuée selon la législation internationale (SOLAS, UNLOS, Convention SAR). 22 des 28 États membres participent. Le Danemark ne participe pas à cette opération qui a des implications de défense (ni activement, ni financièrement). Il est rappelé que, de début janvier à fin août: 438 navires marchands ont été détournés par le MRCC italien, dont certains n'ont pas été réellement en charge de sauvetage, en fait 133 navires ont secouru 15 189 personnes.

Par ailleurs, l'association d'armateurs danois a averti l'U.E. que le shipping ne peut être considéré comme le principal moyen de sauvetage de migrants en Méditerranée, en critiquant le comité U.E. Transports qui préconise une compensation financière aux armateurs pour des formations adéquates aux équipages: « Nous ferons toujours notre part, c'est notre ADN, mais ce ne peut être une solution à long terme ».

**PROCÉDURES, LES DÉTAILS SERONT RECHERCHÉS EN CAS D'ACCIDENT.** A la suite de la mort du second capitaine, du chef mécanicien et du début d'asphyxie sérieuse d'un lieutenant, en mars, à bord du vraquier Sally Ann C (pavillon Ile de Man), en route de San Pedro à Dakar avec une cargaison de bois scié, le rapport publié, en plus d'actions trop impulsives, pointe surtout un SMS (Safety Management System) incomplet et l'absence d'affichage d'avertissement sur place. Le second capitaine est descendu en cale et s'est évanoui, le chef et le lieutenant voulant le secourir sont entrés également, ce dernier a pu être secouru. Le rapport (État du pavillon) indique que l'armateur n'a pas donné d'instructions précises sur l'établissement du SMS pour les espaces clos. Le SMS à bord ne donne pas une liste complète des espaces clos. On constate qu'un exercice a eu lieu, mais sans détail. Il n'a pas été établi de « safe work permit ». Il a bien été trouvé des instructions sur les espaces clos affichées dans les aménagements, mais pas sur place. Une mesure a donné 3,5 % d'oxygène dans la cale (le coma survient en moins d'une minute avec 4 à 6 %). En critiquant l'entrée en cale par des personnes insuffisamment formées, le rapport reconnaît la réaction adaptée des secours de l'équipage qui a pu sauver le lieutenant. Le rapport préconise une nouvelle diffusion de la Merchant Shipping notice n°23 et rappelle que près de la moitié des accidents en espace clos entraînent plusieurs morts, en partie par réactions inappropriées.

**CMA-CGM, TÉLÉTRANSMISSION DE DONNÉES CONTENEURS.** La compagnie indique que le CMA-CGM Bougainville (18 000 evp) est le premier PC équipé d'une technologie développée par TRAXENS, permettant de transformer les conteneurs en « smart connected objects ». Le système à bord est en communication, en temps réel, avec le siège marseillais et permet la transmission de données de conteneurs particuliers (position, température, taux d'humidité, tentative d'effraction, statut administratif...). Le système est particulièrement adapté aux conteneurs frigo, permettant même un ajustement de la température et surtout un gain de temps de contrôle. TRAXENS indique que son système pourrait être adapté à terre. Des renseignements indiquent qu'un essai a été effectué à l'escale du Havre.

**RÈGLES US POUR LES EAUX DE BALLAST.** On sait qu'il y avait des différences entre les règles USCG et EPA (Environmental Protection Agency). Dans une décision du 5 octobre. au sujet des eaux de ballast, une cour fédérale d'appel a critiqué le VGP 2013 (vessel general permit) délivré par l'EPA aux navires naviguant dans les eaux US, pour éviter la prolifération d'espèces invasives à partir d'eaux contaminées. Le tribunal indique que le permis reste valable jusqu'en 2018 sous réserve de quelques changements. Les systèmes de traitement des eaux de ballast doivent être d'un type approuvé pour les USCG, alors que l'EPA demandait un système conforme à la meilleure technologie disponible. Les armateurs fréquentant les Grands Lacs demandent encore des clarifications.

**LUBRIFICATION DE L'ARBRE PORTE HÉLICE À L'EAU DE MER.** De nouveaux systèmes de lubrification du tube d'étambot à l'eau de mer sont disponibles et sont donc conformes aux nouvelles règles US, qui obligent à avoir des lubrifiants ou fluides « environmental friendly » sur tous les systèmes pouvant être en contact avec la mer ou l'extérieur en général. La CCS (China classification society) indique même qu'avec certaines conditions, la périodicité des visites avec démontage serait de 15 ans. Le Lloyd's Register et le Bureau Veritas publient de nouvelles règles, DNV GL les annonce pour début 2016.

Par ailleurs, des armateurs ont fait état de difficultés pour la conformité à ces règles, par ex., le graissage des fils d'acier ou du matériel de saisissage, les appareils de pont (éventuellement hydrauliques).

**MOL COMFORT (SUITE).** A la suite de l'enquête sur le naufrage de ce navire le 17 juin 2013 (PC 8 000 evp), l'administration Bahamas a salué la conduite professionnelle et le calme de l'équipage dans ses réactions au vu de l'avarie et au cours de l'évacuation rendue délicate à cause du mauvais temps et de la présence de conteneurs flottants au voisinage du navire. Les 26 hommes d'équipage ont été secourus par le Yantian Express (PC 7 500 evp, se trouvant à 24 milles du naufrage) alors que de plus en plus de conteneurs s'échappaient du navire naufragé.

Le navire brisé en deux, la partie arrière a coulé le 27 juin et la partie avant, prise en remorque, a subi un incendie et a coulé le 10 juillet.

Des contrôles ont montré des dommages dans les fonds sur 5 des sister ships du Mol Comfort, sans que l'on ait pu vraiment conclure sur l'origine de l'accident.

**INTERPRÉTATION/TRADUCTION DES CONVENTIONS.** Lors d'un colloque, en octobre, à Naples, plusieurs intervenants ont expliqué combien les conventions maritimes pouvaient souffrir de mauvaises traductions. M. Jacobson, ancien directeur IOPC (Oil pollution compensation), a montré quelques défauts dans l'application correcte de la multitude de traités touchant le shipping, parus depuis la guerre. Pour l'application, un procédé consiste à simplement ratifier une convention qui devient une loi prépondérante sur une loi locale, bien que souvent, en réalité, ce ne soit pas vraiment jugé ainsi. Un autre procédé, utilisé, par ex., par l'Australie, le Canada, la Grande-Bretagne ou l'Inde consiste à faire une loi reflétant le traité dans une « linguistic way of local law », la loi peut ne pas être totalement conforme à l'esprit du traité et des corrections sont difficiles. Et de son côté, l'OMI ne veut pas faire d'amendement sans un besoin impératif. Les traités maritimes étant établis selon un style anglo-saxon, des juges formés au style européen continental peuvent parfois ne pas les comprendre facilement. Un autre aspect est que des organisations privées peuvent influencer sur leur gouvernement ou sur la profession pour l'établissement de « soft law » telles que des instructions sur les places de refuge ou le bien-être des marins.

**UNE POLLUTION RARE.** L'activité a été stoppée pendant plus d'une semaine dans le port de Vila do Conde (État de Para, Brésil), à la suite du chavirement d'un navire (1994, 6 449 tpl, pavillon libanais) venant de charger environ 5 000 têtes de bétail, la majorité est morte dans le naufrage. Les carcasses se sont échouées au voisinage immédiat, créant un important problème sanitaire.

**RÉACTIONS À DE FAUSSES DÉCLARATIONS.** Fin octobre, la Corée du Sud annonce des « raids » contre les mauvais experts marchandises et les mauvaises déclarations de poids, sous l'autorité des Coast Guards, spécialement à Busan. 79 personnes appartenant à 36 compagnies ont été arrêtées. « Des compagnies non enregistrées nuisent à l'activité du port et des mauvaises déclarations de poids influent négativement sur la bonne navigabilité des navires, et engagent la stabilité ». Au vu de ces résultats, des enquêtes régulières sont prévues.

**NORMAN ATLANTIC.** Le navire a subi un incendie grave en décembre 2014 (11 morts certains, perte totale). Lors d'un colloque Interferry à Copenhague, en octobre, une intervention de F. Croccolo, ancien ministre italien des Transports, a abordé le sujet des enquêtes après accident en Italie. Il y a trois sortes d'enquêtes après accident: administrative, criminelle et technique. Il déplore que l'enquête criminelle ait pris le pas sur les autres dans le cas de ce navire bien qu'il ait demandé une modification. C'est important parce que le cas ne comportait pas d'éléments conduisant à une investigation criminelle, au contraire par ex. du cas du Costa Concordia qui pouvait en avoir. Il a poursuivi en donnant quelques éléments sur l'enquête technique et les recommandations. Le feu a commencé au pont roulier 4, mais les détecteurs n'ont fonctionné que tardivement, au mauvais endroit, probablement à cause du courant d'air permanent sur ce pont, et un dispositif d'arrosage sur un mauvais secteur a été activé. Le feu a rapidement pris de l'ampleur et a rendu tous les moyens de sauvetage tribord inutilisables. Il est survenu un black-out, et le groupe de secours n'a pas fonctionné. Les camions probablement mal saisis et trop serrés ont limité l'accès au feu d'une équipe de secours et des moyens d'extinction. Mais, il a insisté sur un fait qui, bien que caché, présente un réel risque de sécurité. L'équipage de 56 personnes semblait conforme en termes de nombre et qualification, mais l'enquête a montré qu'il y avait, en fait, deux équipages, un normal pont et machine fourni par l'armateur, et une équipe de Grecs travaillant dans les ponts rouliers, fournis par l'affrètement, sous les ordres réels d'une sorte de chef des opérations commerciales. F. Croccolo n'est pas sûr que le capitaine était en commande de tout le navire, et cette organisation n'était pas portée dans le SMS. Il a indiqué les premières recommandations. Repenser la protection du VDR (inutilisable, endommagé par l'incendie), un strict contrôle de circulation dans les ponts rouliers, des détecteurs de chaleur et non de fumée, et la fin immédiate d'équipes travaillant pour des compagnies différentes sur un navire affrété, et aussi un moyen de stopper les courants d'air (garages semi-ouverts). La publication de l'enquête technique est prévue en fin d'année.

**CAPITAINES ARRÊTÉS. Le Cesma donne des nouvelles des capitaines emprisonnés.** On se souvient que S. Sobadzhiev, capitaine bulgare du Maas Trader, arrêté le 29 mars 2011 à Panama, la police ayant trouvé de la drogue cachée dans le local propulseur avant, avait été incarcéré à la prison de La Joya, et sans qu'il y ait eu interrogatoire de quiconque, avait attendu de longs mois une avancée quelconque de son affaire. Finalement jugé en 2014, il a été condamné à 10 ans de prison. Devant les retards accumulés, les autorités bulgares ont demandé son rapatriement, effectué le 1er septembre 2015, rejugé il a été condamné à encore 2 ans de prison à Varna. Il avait été licencié en date du 31 mars 2011.

E. Umbrashko, capitaine letton du Polar Stream, a été arrêté le 9 septembre, à Bolivar (Équateur), de la drogue ayant été trouvée dans la partie technique d'un container frigo à bord. Emprisonné à Machala, son audition a été retardée pour diverses raisons, et finalement il a été relaxé et libéré le 7 octobre et a pu regagner la Lettonie.

**FUELS DÉSOUFRÉS EN CALIFORNIE.** Les navires faisant escale aux USA peuvent utiliser un scrubber sur les échappements, dans la zone des 200 milles, afin d'être dans la norme 0,1% soufre. Mais ce n'est pas le cas en Californie, État plus strict, où il est obligatoire d'utiliser un fuel ULSFO (ultra low sulphur fuel oil) 0,1 % soufre dans la zone des 24 milles et, bien sûr, pendant l'escale. Or de nombreuses infractions ont été constatées par prises d'échantillons. Les ULSFO fournis sont (juste) corrects et le moindre mélange, avec des restes d'autres combustibles, les met hors limite. Les autorités rappellent que tous les tuyautages, systèmes et capacités doivent être soigneusement nettoyés avant approvisionnement et utilisation de tels fuels.

**SYSTÈME « PORT DATA » DE L'U.E. : ÉCHEC ET EFFET NÉGATIF.** Une directive U.E. destinée à revitaliser le cabotage Européen et à faciliter les formalités pour les navires faisant escale dans plusieurs ports des États membres, qui était censée entrer en vigueur le 1er juin, n'a amené que des dépenses et une importante charge administrative supplémentaires par rapport au début de l'année. Echec complet d'après l'ECSA (European community owners association), et le World Shipping Council. La directive demandait que les navires devant faire escale dans des ports U.E. entrent leurs données une seule fois, données

ensuite redistribuées par les ports aux escales ultérieures. L'ECSC explique que, à part la transmission en avance obligatoire par moyens informatiques, la directive n'a pas été appliquée, chaque pays demandant différentes formes de données.

Cela a impliqué l'installation, à bord, de coûteux logiciels correspondant à des demandes nationales, avec les différents systèmes à exploiter. Il y a maintenant 28 systèmes différents. Tout cela est complètement raté. L'ECSC et le WSC regrettent l'absence d'une obligation au lieu d'une simple directive en fait non appliquée, et soulignent les « conflits », au sein de la Commission, entre la division des transports et celle des douanes et taxation. Il est, de nouveau cité, l'exemple de la différence énorme de formalités en U.E. entre le transport par la route et par la mer, celle-ci étant alors moins attractive bien que plus « environnementale ».

**DÉTECTION DES SUBSTANCES RADIOACTIVES.** Au cours d'un colloque à Rotterdam, en octobre, la compagnie Symetrica a présenté le Discovery RPM (Radiation portal monitor) destiné à une meilleure détection des substances radioactives potentiellement dangereuses. Cet équipement a été essayé à Anvers où la surveillance donnait une alarme sur 2 à 4 % des conteneurs (en grande partie due à une radioactivité naturelle), l'essai a montré une discrimination plus fine et donné une diminution de 84% des alarmes. L'appareil est utilisable pour les camions ou tout type de marchandise.

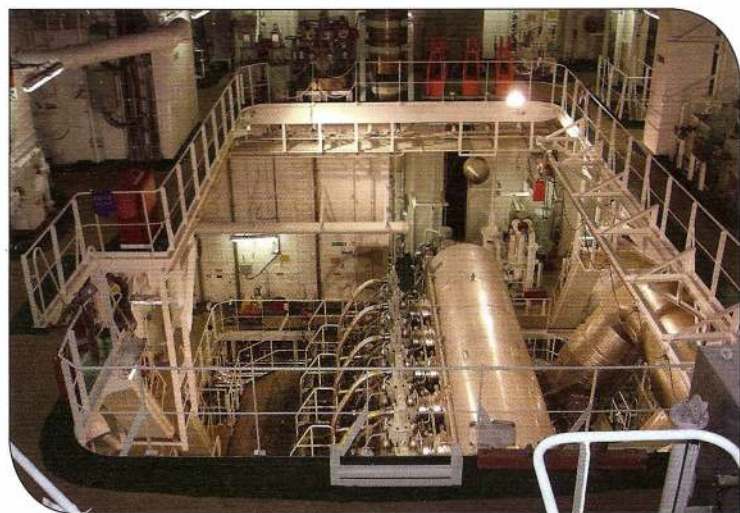


**USA, UNE ENQUÊTE ET UN LONG PROCÈS MONTRENT LES RESPONSABILITÉS POUR POLLUTION.** Mi-novembre, l'exploitant norvégien DSD Shipping du pétrolier Stavanger Blossom (2007, 105 641 tpl) ainsi que plusieurs marins ont été reconnus coupables (en Alabama) d'infraction à MARPOL, conspiration, obstruction à la justice, subornation de témoins. Un marin roumain a plaidé coupable. Un procès de deux semaines a montré que DSD Shipping savait, depuis janvier 2010, que le séparateur d'eaux mazouteuses était hors d'état, et qu'au lieu de réparer, il a usé de différents procédés pour obliger le rejet à la mer de déchets huileux. Il a été démontré qu'après nettoyage du sludge tank, les boues ont été mises en sacs cachés lors d'une escale au Mexique, puis ramenés sur le pont pour être jetés à la mer (sacs plastique, en plus). Il y a eu tentative de cacher ces rejets aux USCG, puis à la justice, par falsification du cahier des hydrocarbures (infraction susceptible de 20 ans de prison). Six marins sont poursuivis, en plus de l'armateur. L'attorney général a espéré que ce procès serait un avertissement aux armateurs qui continuent ces pratiques.

**LA RÉGLEMENTATION DEVRAIT ÊTRE UNE SCIENCE EXACTE.** Alistair Hull, directeur technique ICS (International Chamber of Shipping) souhaite la fin de la publication de règles en réaction rapide à un accident, mais en les établissant dans une approche en amont basée sur une évaluation scientifique de données connues au lieu d'attendre qu'un accident survienne. Il pense cela possible avec les outils modernes d'analyse informatisée avec des simulateurs, ce qui améliorerait la construction. Lors du colloque (armateurs, chantiers, sociétés de classification) de mi-octobre, en Corée du Sud, il a été demandé que les moyens de la base de données GISIS de l'OMI (Global integrated shipping information system) soient renforcés. Il a cité, comme exemple, le cas du MOL Comfort, où les investigations n'ont pas permis de trouver une cause certaine à l'accident (uncertainty factors), mais malgré cette ambiguïté, les sociétés de classification ont introduit de nouvelles obligations de construction. En janvier, T. Svensen (DNV GL) s'est plaint du fait que des craintes légales servent d'arguments pour ne pas diffuser certaines informations sur des accidents, cela doit impérativement être réglé (sans doute par diffusion anonyme).

**INSPECTIONS EN MER NOIRE.** Le système des inspections dans les ports de mer Noire doit changer le 1er janvier prochain, pour se rapprocher du système PSC tel que pratiqué selon le Paris MoU, avec une classification des navires évaluée sur une période de trois ans, le but étant d'avoir un rythme d'inspections de 2/4 mois pour les plus mauvais à un rythme de 9/18 mois pour les navires à bon « profil ».

**DÉTECTEURS DE CHALEUR SUR LES VRAQUIERS MOL.** Le Japonais MOL a embarqué un détecteur de chaleur sur ses vraquiers charbon. Il s'agit d'un appareil d'imagerie thermique (FLIR Systems) destiné à veiller, à distance, les variations de température de la cargaison et aussi du compartiment machine. Des réactions d'oxydation provoquent des élévations de température pouvant provoquer des débuts d'incendie dans la cale ou dans les stocks sur le quai. L'embarquement est interdit si la température du charbon est trop élevée. Par ailleurs, la composition de l'atmosphère des cales doit être surveillée.



**LE RISQUE D'INCENDIE MACHINE PERSISTE EN CROISIÈRE.** Malgré les efforts signalés par la CLIA, les incendies machine continuent à se produire sur les navires de croisière, le dernier a été celui du Boréal (Ponant), le 18 novembre, avec 264 passagers (aucun décès ni blessé). En octobre, incendie du Splendour of the Seas (19 membres d'équipage et un passager intoxiqués); en septembre, incendie du Carnival Liberty à quai (croisière interrompue); en Juillet, incendie du Freedom of the Seas éteint après plusieurs heures (navire proche d'un port, passagers rassemblés sans évacuation en mer); en avril, incendie de l'Oriana (proche du départ, retour à Miami); en janvier, incendie du Boudicca au large du Maroc (déroutement vers les Canaries, croisière interrompue); en décembre 2014, incendie sur l'Insignia (trois morts). La CLIA communique que le but est zéro incendie, mais il y en aura encore. Le plus important est la préparation de l'équipage (et l'information des intervenants extérieurs).

Malgré la liste des incidents, la tendance est à la baisse et ces incendies ont été maîtrisés. Des leçons sont tirées de chaque incident, et les réactions sont bonnes, en général. Un facteur favorable est le fait que la pré-

sence est permanente dans la machine sur ces navires, mais l'utilisation nouvelle de fuels plus légers et/ou désoufrés, pour une conformité à de nouvelles normes, a introduit une aggravation du danger par pulvérisation en cas de fuite.



## PIRATERIE - ATTAQUES



**L'UK P&I PUBLIE UN NOUVEAU GUIDE POUR L'AFRIQUE DE L'OUEST.** L'UK P&I a de nouveau publié des recommandations à la suite de l'augmentation des attaques en Afrique de l'Ouest, souvent très violentes, en particulier au large du Nigéria. Le risque étant plus élevé au mouillage ou même en dérive assez loin de la côte. Une attaque réussie entraîne une capture de plusieurs jours avec, au minimum, pillage et vol de cargaison (et destruction des appareils de communication).

Il s'agit de conserver un niveau de sécurité élevé, avec des veilles additionnelles, des patrouilles aléatoires, les manches disposées vers l'extérieur du navire, les portes du château verrouillées, des grilles condamnant les montées extérieures. Veiller tout autour du navire en prenant le pilote ou en cas de transfert navire-navire.

Prendre des précautions en avance selon les BMP4. Limiter l'éclairage et stopper l'AIS, s'il n'est pas absolument nécessaire, mais le remettre en service immédiatement en cas d'attaque. Vérifier les procédures prévues (BMP4-6) et limiter à

l'indispensable les communications avec des tiers. En zone VRA (voluntary reporting area) (carte anglaise Q6114) contacts réguliers avec le MTISC-GoG (Maritime trade information sharing center). En cas d'emploi de gardes privés, prendre un avis récent auprès du club, la question étant sensible dans la région. Cette année, plusieurs navires ont été détenus au Nigéria à cause de la présence de consultants en sécurité (armés ou non).

**Océan Indien.** Début octobre, la zone à haut risque a été officiellement réduite. La zone VRA (Voluntary report area) est maintenue, et la déclaration peut toujours être transmise au MSCHOA (Maritime Security Center Horn of Africa) et au UKMTO (UK Marine Trade Operations). Mais, l'ICS, BIMCO, Intercargo, Intertanko et l'OCIMF (Oil Companies Int. Mar. Forum) avertissent que le danger demeure et que la pratique des BMP avec une vigilance soutenue doivent continuer. Le Danemark, spécialement, demande une continuation des patrouilles navales.

**ASIE DU SUD-EST.** Mi-octobre, la Malaisie annonce la création d'une QRF (Quick reaction force) pour lutter contre les attaques dans la région, en indiquant que le « zéro attaque » est impossible, mais que la rapidité d'intervention peut les diminuer.

La Malaisie, le 5 octobre, a saisi et détenu deux pétroliers accusés de transferts illégaux. Opération alors qu'un pétrolier (Guinée-Équatoriale) tentait de transférer 80 m<sup>3</sup> de MGO, sans aucune documentation, sur un pétrolier (vietnamien) à environ 2 milles de Tanjung Ayam.

**QUELQUES CHIFFRES.** Le 19 octobre, IHS Maritime annonce des chiffres sur les marins otages en Somalie. Officiellement, il reste 26 marins du FV Naham 3 (capturé le 26 mars 2012), 3 sont morts, un pendant l'attaque et deux depuis). Il faut rajouter les 19 hommes du FV Siraj capturé le 26 mars 2015 (avec le FV Jaber qui est parvenu à s'évader). Un des groupes de pirates détiendrait aussi deux marins Kenyans.

Fin octobre, le centre d'information de Singapour signale une augmentation de 25% (sur une année) des attaques dans la région, dont plus des deux tiers contre des navires en route. Ces dernières, à près de 90% dans les détroits de Malacca et Singapour (transit vers l'Est essentiellement). Les attaques hors de ces secteurs, y compris au mouillage, ont eu lieu au Vietnam, Indonésie et tout le secteur de la mer de Chine.

**EXPÉRIENCE DES SEYCHELLES.** L'UNODC (United nations office on drugs and crime) a organisé une visite aux Seychelles d'autorités policières et judiciaires du Ghana, Togo et Sao Tome-et-Principe pour aider ces trois pays à mettre en place une procédure efficace de poursuite des pirates. L'UNODC considère la procédure « Seychelles five-step model » comme efficace, le pays ayant une procédure assez rapide et a traité le plus grand nombre de cas depuis un certain temps. Les délégations pensent, en coopération avec le Nigeria, le Bénin et le Cameroun, mettre en place une force maritime régionale et des procédures adaptées, en partenariat avec l'U.E. et les USA.

**L'ONU RENOUVELLE LA RÉSOLUTION POUR LES ACTIONS CONTRE LA PIRATERIE.** Le 12 novembre, le Conseil de sécurité ONU a renouvelé les instructions données aux États et organisations luttant contre la piraterie et les attaques armées au large de la Somalie pour une année supplémentaire, en reconnaissant des progrès. Une nouvelle résolution (2446 – 2015) reconnaît que la piraterie a augmenté l'instabilité dans la région par introduction d'importantes sommes illégales alimentant la corruption. Le texte demande à la communauté internationale une réponse appropriée contre la piraterie et ses causes profondes. Le Conseil reconnaît l'urgence de poursuivre ceux qui planifient, organisent et financent ces opérations. Il se félicite de l'établissement d'un tribunal pour les crimes maritimes aux Seychelles. Par ailleurs, il assouplit l'embargo sur les armes, autorisant les livraisons aux États et organisations internationales, régionales ou locales luttant contre la piraterie.

**EXEMPLE DE MARINS LIBÉRÉS.** Mi-novembre, on annonce que les quatre marins du reefer Solarte (exploitant russe, pavillon Comores, 3 261 gt) kidnappés lors de l'attaque du navire le 21 octobre, à environ 100 milles au large de Port Harcourt (Nigéria), ont été libérés après paiement de rançon par la compagnie russe, qui annonce avoir toujours été en contact avec les ravisseurs et avec les familles. Les attaquants avaient détruit les équipements de communication et de navigation, mais le navire avait pu rejoindre Port Harcourt.

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)

**Loi N° 2015-820 du 7 juillet 2015** autorisant la ratification de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (1).  
Texte NOR : MAEJ1240098L publié au JORF N° 0156 du 8 juillet 2015.

**Arrêté du 7 juillet 2015** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 311 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVT1515813A, publié au JORF N° 0167 du 22 juillet 2015.

**Arrêté du 20 juillet 2015** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 120, 130, 140, 150, 213, 221, 226, 228, 310, 333, et 422).

Texte NOR : DEVT1514177A, publié au JORF N° 0187 du 14 août 2015.

**Décret N° 2015-918 du 27 juillet 2015** relatif aux conventions et accords collectifs des gens de mer et à la composition et au fonctionnement de la Commission nationale de la négociation collective maritime.  
Texte NOR : DEVT1416709D, publié au JORF N° 0173 du 29 juillet 2015.

**Décret N° 2015-961 du 31 juillet 2015** relatif à la formation et à l'indemnisation des assesseurs maritimes des tribunaux maritimes.

Texte NOR : DEVT1505489D, publié au JORF N° 0179 du 5 août 2015.

**Arrêté du 31 juillet 2015** portant modification de l'arrêté du 7 janvier 2015 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires.

Texte NOR : DEVT1514468A, publié au JORF N° 0182 du 8 août 2015.

**Arrêté du 7 août 2015** relatif au cursus de formation internationale pour l'obtention du diplôme d'officier chef de quart passerelle.

Texte NOR : DEVT1514516A, publié au JORF N° 0192 du 21 août 2015.

**Arrêté du 10 août 2015** relatif aux conditions de prise en compte du service en mer à bord d'un navire pour la délivrance ou pour la revalidation des titres et attestations de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1515282A, publié au JORF N° 0192 du 21 août 2015.

**Arrêté du 11 août 2015** relatif à la délivrance des titres et attestations de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1515436A, publié au JORF N° 0196 du 26 août 2015.

**Arrêté du 12 août 2015** modifiant l'arrêté du 12 mai 2011 relatif aux agréments des prestataires délivrant une formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1514867A, publié au JORF N° 0193 du 22 août 2015.

**Arrêté du 12 août 2015** relatif à l'organisation des évaluations pour l'obtention des modules constitutifs de titres et diplômes de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1514870A, publié au JORF N° 0193 du 22 août 2015.



**Arrêté du 13 août 2015** relatif aux registres de formation à bord des navires.

Texte NOR : DEVT1514958A, publié au JORF N° 0192 du 21 août 2015.

**Arrêté du 14 août 2015** modifiant l'arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : DEVT1515433A, publié au JORF N° 0197 du 27 août 2015.

**Décret N° 2015-1021 du 19 août 2015** portant publication de la résolution MSC.325(90) relative à l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 24 mai 2012.

Texte NOR : MAEJ1519213D, publié au JORF N° 0192 du 21 août 2015.

**Décret N° 2015-1022 du 19 août 2015** portant publication de la résolution MSC.326(90) relative à l'adoption d'un amendement au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (recueil HSC 2000) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 24 mai 2015.

Texte NOR : MAEJ1519218D, publié au JORF N° 0192 du 21 août 2015.

**Décret N° 2015-1035 du 20 août 2015** portant publication de la résolution MSC.327(90) relative à l'adoption d'amendements au Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 25 mai 2012.

Texte NOR : MAEJ1519221D, publié au JORF N° 0193 du 22 août 2015.

**Décret N° 2015-1036 du 20 août 2015** portant publication de la résolution MSC.345(91) relative à l'adoption d'amendements au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 30 novembre 2012.

Texte NOR : MAEJ1519224D, publié au JORF N° 0193 du 22 août 2015.

**Décision N° 126 du 25 août 2015** portant agrément de la société OROPEX pour délivrer les formations professionnelles aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection de navires.

Texte NOR : DEVT1520386S, non paru au JORF mais au BO N° 2015/17 du MEDDE, publié le 25 septembre 2015, consultable sur :

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

**Décret N° 2015-1191 du 28 septembre 2015** relatif à l'identification des gens de mer.

Texte NOR : DEVT1511833D, publié au JORF N° 0226 du 30 septembre 2015.

**Décret N° 2015-1203 du 29 septembre 2015** modifiant le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

Texte NOR : DEVT1513417D, publié au JORF N° 0227 du 1er octobre 2015.

**Décision du 14 septembre 2015** portant approbation de modèles de registres de formation à bord.

Texte NOR : DEVT1520265S, non paru au JORF mais au BO N° 2015/18 du MEDDE, publié le 10 octobre 2015, consultable sur :

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

# MORGANEZ, LA PETITE SIRÈNE d'Yok



Il était une fois Yok, une île mystérieuse du bout du bout du monde, située à quelques encablures du charmant village de Porspoder, tout là-haut dans le lointain Finistère. Cette fin de terre où tout commence...

Il y a une grotte habitée sur l'île d'Yok. Ouverte sur le large, elle abrita un temps Morganez, une jolie sirène blonde. Cette dernière était l'amie des pêcheurs qui ne se lassaient pas d'admirer sa belle poitrine ferme et généreuse. Facétieuse, elle faisait le pitre, les amusant de ses cabrioles devant l'étrave de leurs embarcations ou dans le sillage de leurs barques, bondissant tel un dauphin.

Morganez était bien différente de ses congénères, ces créatures marines malfaisantes et cruelles, dont l'unique occupation était de séduire les marins pour mieux les égarer. Ces femmes poissons envoûtantes mais tueuses sanguinaires avaient la sinistre réputation de tentatrices perfides à la volupté trompeuse et mortelle. Morganez était tout autre, son seul défaut rédhibitoire était d'être trop gentille avec les humains.

Un jour gris et tempétueux, Saint-Budog venant d'Irlande à bord d'une auge de pierre pour évangéliser les païens du Bas Léon, fut pris dans la tourmente et s'échoua sur l'île d'Yok. Miraculeusement sauvé de l'océan furibard, il rencontra l'insulaire Morganez, seule avec son chagrin, rejetée par ses consœurs jalouses de sa naïve bonté et de sa trop grande beauté.

Les yeux emplis de larmes, elle errait solitaire autour de l'île, amère, sans goût pour chanter et jouer de la lyre. Morganez sombrait peu à peu dans une profonde détresse, hésitant par moments à redevenir méchante afin de retrouver la bienveillance de ses malveillantes semblables.

Saint-Budog la découvrit angoissée, prostrée sur son rocher. Il eut pitié. Le saint chrétien s'en approcha, s'aperçut de sa souffrance secrète et... la bénit !

Cette bénédiction l'arracha à ses pensées douloureuses puis la transforma en une somptueuse créature marine enjouée, gracieuse et délicate. Le regard de Morganez retrouva pétilllement et malice. De nouveau son sourire éclatant scintillait au soleil d'été. Seule l'intervention divine pouvait miraculeusement transformer ces sournoises néréides en charmantes nymphes maritimes à sang chaud.

Depuis ce temps béni, on put surprendre Morganez assise sur son rocher se prélassant au soleil, chantant de nouveau de douces mélodies en s'accompagnant de sa lyre. Oublié le temps

où ses congénères la forçaient à hypnotiser les marins pour les attirer dans les glauques profondeurs. Morganez renonçait définitivement à ces fourbes et noirs desseins de noyade à l'encontre des navigateurs. Désormais, elle n'eut qu'un but : démontrer sa grande gentillesse. Elle exhibait sa féminité aux formes généreuses, poitrine orgueilleuse et reins cambrés ; heureuse de susciter la joie chez ces gens de mer en pêche près de son rocher. Elle se savait belle. Ses fans devinrent légion. Ils étaient plus sensibles à son sourire et à sa plastique parfaite, couronnée d'une longue chevelure blonde flottant au vent, qu'à ses chants aussi mélodieux fussent-ils !

Mais un beau jour, ou plutôt une bien triste journée, elle plongea au secours de ses amis Paula-la-pieuvre et Pol-le-poulpe, qui, durant la nuit, s'étaient pris dans le filet d'un pêcheur. Morganez libéra Pol facilement mais, malgré ses efforts répétés, elle ne réussit point à dégager sa copine Octopussy du sournois et mortel trémail à mailles fines. Et, comme un malheur ne vient jamais seul, durant sa tentative salvatrice Morganez s'entortilla elle aussi dans le filet sans pouvoir s'en dépêtrer !

Toujours est-il, qu'au petit matin, le vieux pêcheur propriétaire du filet fut surpris par le poids inhabituel de ses prises et passa par-dessus bord en le relevant ! Il se noya, laissant une veuve dans le chagrin et quatre orphelins malheureux.

Les dieux des mers manifestèrent leur grand courroux. Ils décidèrent de punir l'imprudente sirène, lui reprochant de ne pas avoir été plus attentive à l'approche du filet. Comme châtiment, Neptune et Poséidon, dieux des mers et océans réunis lui interdirent de sortir de son antre. Ils firent garder la grotte par Neurig, un phoque gris à moustaches détaché du troupeau de Protée, fils d'Océanus, inféodé à Poséidon.

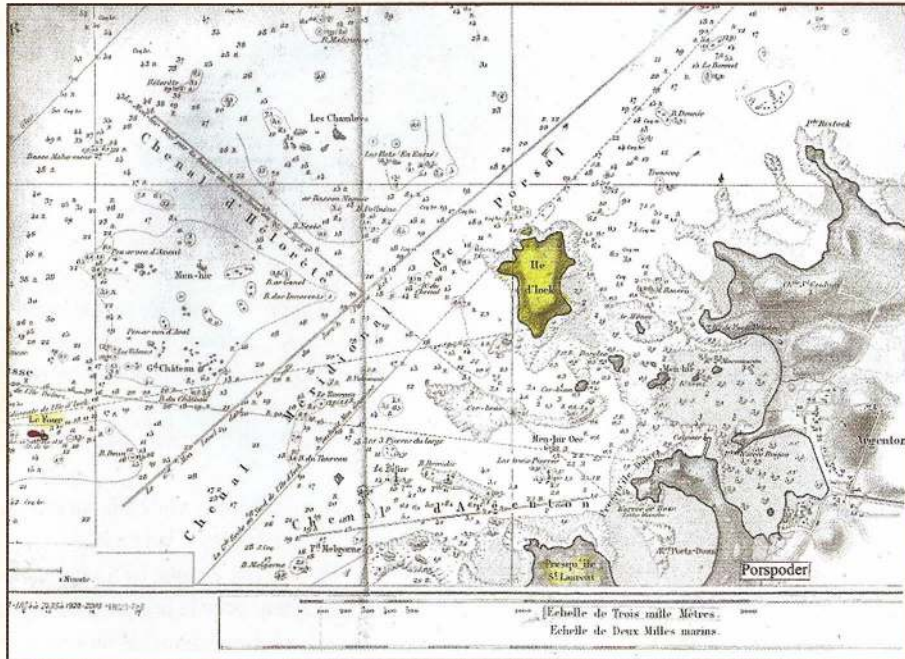
Neurig était une immense bestiole, aux crocs menaçants mais émasculé pour qu'il ne se laisse pas séduire par la belle Morganez.

Toujours est-il que depuis ce drame, la sirène vivait recluse, s'étiolant dans sa cachette gardée par le phoque gris à la paire de grosses moustaches. Solitaire et alanguie, elle maigrissait à vue d'œil. La petite sirène gardait toujours l'espoir de s'échapper, rêvant d'un prince charmant, navigateur, qui viendrait de la mer la délivrer à bord d'un fier vaisseau ! Mais très vite, la sirène captive déchantait. Rien ne se passait comme elle rêvait. L'espoir de s'évader s'amenuisait avec le temps qui passait. Elle n'eut plus goût à rien, désirant, un court instant, se laisser mourir de faim.

Dans un sursaut elle se raccrocha à la vie, balayant d'un coup de queue ses noires pensées. Une chance, la nourriture ne manquait pas dans le fond de sa grotte-geôle ! En effet, des pousses tapissaient le plafond de sa caverne, lui offrant une miraculeuse nourriture à portée de la main.

Ces crustacés qui se fixent en grappes sur les rochers battus par la mer, ont un aspect un peu singulier, pour ne pas dire rébarbatif, avec un pédoncule, muni d'« ongles » à son extrémité. Les plus gros mesurent une douzaine de centimètres. La chair du muscle intérieur est un délice. Bien meilleure que celle du homard !

Au fil des jours Morganez y prit goût et en mangea matin, midi et soir. Elle reprit force, courage et espérance.



A tel point qu'une nuit sans lune, la somptueuse créature hybride prisonnière des lieux s'échappa, déjouant la vigilance de Neurig, le cerbère de Neptune.

Comment croyez-vous que Morganez parvint à s'évader ? Eh bien, c'est pourtant simple: à force de manger des pousses-pieds, ...il lui poussa des pieds puis... des jambes !

C'était le chaînon manquant de l'évolution de l'espèce ! A sa façon. La preuve que l'homme ne descendait pas du singe. C'est bien la sirène qui était à l'origine de la bipédie, elle était le maillon manquant.

Appelons-le maillon manquant, sonnait bien mieux à l'oreille des marins que le chaînon manquant de Charles Darwin !!! L'odyssée de l'espèce en quelque sorte ! Le mystère des origines de l'humanité, revu et corrigé grâce à Morganez. Tout devenait limpide ! Il y avait un poisson au tout début de la création de l'espèce, un sirénien, une sirène. Il n'y avait aucun doute à ce sujet, ce qui battait en brèche la théorie darwiniste. Définitivement.

La sirène mangeuse de pousse-pieds, vit sa nageoire caudale homocerque et les écailles de son corps disparaître pour faire place à de longues et belles jambes. Interminables jambes d'un mètre vingt et plus, pour marcher et courir loin, très loin ! A la découverte de la Terre et des Terriens !

Morganez l'amphibienne, devint la mulier erecta. Et quelle femme !

Les débuts de Morganez sur deux pieds furent plus qu'hésitants et bien difficiles dans sa grotte à l'espace restreint. La jeune femme titubait, tombait mais toujours se relevait, cherchant, tel un bambin, le bon équilibre. Puis, un jour ou plutôt une nuit, par magie, elle put courir. Ce qui la décida à s'enfuir à grandes enjambées. Pour ce faire, elle profita d'un instant d'inattention de son géolier lors d'une marée basse de vives eaux, coefficient 119, empruntant le gué pour gagner le continent. A pied !

Puni de l'avoir laissée filer, Neurig fut condamné à errer ad vitam aeternam, autour de l'île avec interdiction formelle d'aller plus loin que les eaux territoriales de cet îlot.

Morganez marcha, courut, toujours cap à l'Est, par instinct et obligation, se guidant avec le soleil quand il se levait. Elle traversa les Champs-Élysées et les plaines d'Ukraine, franchit l'Oural puis les steppes d'Asie centrale à dos de chameau. Elle s'égara dans les étendues glacées de Sibérie, rencontrant les peu-

plades Nénetses qui la sauvèrent du froid intense. Ces princes de la Toundra l'hébergèrent dans leurs tchoumes bien chauffés, la nourrissant de chair crue et de sang de rennes pour lui redonner force et courage.

Elle reprit sa course vers l'Est, allant si vite que les bêtes féroces, ours, loups et autres mammoths ne pouvaient la rattraper dans les forêts boréales sibériennes.

Après son odyssée blanche, Morganez poursuivit sa longue route, contournant le lac Baïkal, sa crinière blonde au vent, courant sans but vers les pays du soleil levant. Sa course folle prit fin quand, par un beau matin calme, elle atteignit la péninsule sud-coréenne, aux confins orientaux.

Elle ne pouvait aller plus loin...

L'océan baignant la côte, aussi pacifique soit-il, était devenu une barrière infranchissable pour l'ancienne sirène qui avait troqué sa palme contre une belle paire de jambes. La fugitive resta en attente de longues années, du côté de Pusan, face au levant.

Elle scrutait l'horizon nuit et jour, implorant l'arrivée d'un navire salvateur pour traverser le Grand Océan.

Et sa patience fut enfin récompensée. Par une belle matinée printanière, un immense bateau à la coque bleu azur, chargé de milliers de conteneurs multicolores, approcha de la côte. De quart sur l'aileron de passerelle, l'homme de veille vit la belle néo-terrienne, ex-sirène en mal d'amour, faisant des signes de détresse. Le matelot-timonier prévint son lieutenant qui alerta le capitaine.

Le navire s'approcha au plus près. Morganez implora son fougueux commandant de la prendre à son bord. Le Maître-après-Dieu de ce lévrier des mers n'était pas prince mais charmant, il fit descendre la coupée et mit une embarcation à la mer désirent embarquer la bateau-stoppeuse. Sauvée des eaux, elle lui voua une admiration et un amour sans bornes.

Le marin et l'ex-sirène se marièrent et eurent beaucoup d'enfants. Ces derniers furent d'excellents marins, sensibles aux sons graves des sirènes de bateaux sillonnant la planète Océan et toujours à l'écoute du chant mélodieux de belles sirènes, ces êtres fabuleux mi-femme mi-poisson aux abondantes chevelures d'ébène, crinières de feu ou toisons d'or....

**Cdt Michel BOUGEARD**

P.S : Morganez signifie Sirène en Breton et Neurig phoque dans cette même langue.

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

*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.*



**Va-et-vient** (prononcer «va-t-et-vient») : le système à cordages, poulies et bouée culotte permettant de transférer les équipages d'un navire naufragé vers la terre. Cet équipement ainsi que la belle affiche de la SNSM représentant le marin en sabots secourant l'équipage d'un navire naufragé à l'aide dudit « va-et-vient », étaient encore réglementaires voilà peu...

**Valise** (naviguer comme une valise) : ne s'intéresser à rien de la navigation ni des pays où l'on fait escale.

**Valise** (mettre les valises en réchauffage) : se préparer à débarquer.

**Valise bretonne** : carton bien ficelé servant de bagage... Dans une gare, désigne inmanquablement le marin de commerce qui débarque!

**Vallée des singes** : Dinan.

**Vent dans le cul (avoir le)** : être vent arrière. On constatera ainsi la propension des marins à utiliser des termes très... anatomiques dans leur vocabulaire technique, tels que le vît de mulet (sur une bôme), la verge (d'une ancre), se mettre à couple (s'amarrer côte à côte), les formes (d'un navire) et j'en passe. NB : voir aussi le terme bollard.

**Ventilateur** (passer sous un) : se faire couper les cheveux. Il se trouve toujours une bonne volonté à bord pour se déclarer «coiffeur» (le merlan). Le résultat est alors parfois surprenant.

**Veuve poignet** : activité onirique et essentiellement solitaire du marin.

**Vin de précision** : vin en bouteille en vente à la coopérative du bord, par opposition au « vin de gestion ».

Origine MN, où chaque tir au but réussi octroyait une bonne bouteille à son auteur pour la précision de son tir.

**24 / 48** : système de garde au port qui consistait en 24 heures de garde et 48 heures de repos de garde. Il y en avait qui venaient se reposer à bord durant leur garde des fatigues de leurs soi-disant « 48 heures de repos de garde » !!

**Violon** : carcan en bois ou métallique fixé sur la table en cas de mauvais temps pour éviter que la vaisselle ne tombe par terre au roulis. Dit aussi cabaret.

**Voile** (marcher à voile et à vapeur) : ne pas savoir trop de quel bord on est... sexuellement parlant s'entend.

**Voileux** : plaisancier.

**Voiture à hublot** (être bon pour la) : désigne la fourgonnette spécialisée dans laquelle on transporte les aliénés et de laquelle on menace quelqu'un soupçonné de ne plus jouir de toutes ses facultés.

**Yo-yo** : Lieutenant polyvalent, partageant son temps de service entre la machine et la passerelle. Encore une fonction de la marine moderne... mais en voie de disparition car on revient à nouveau aux fonctions monovalentes sur les navires de commerce.

**Zef** : élève officier. Féminin récent : zéfine ou zefrette. Eh oui ! il faut bien s'adapter aux temps modernes...

*Cdt Gilles FOUBERT*

Jacky MESSIAEN

DRAMES EN MER

## PRÉSENTATION

Marins de métier ou non, nous avons tous en tête des noms à jamais gravés de navires au destin tragique sans trop savoir combien de vies humaines accompagnèrent leur disparition.

Jacky MESSIAEN, Académicien, Capitaine au long-cours, Capitaine de Frégate honoraire, ancien Pilote de Dunkerque a collectionné quelques grands désastres maritimes qu'il évoque dans cet ouvrage dont la lecture laissera rêver ceux qui ont affronté la mer.

## SOMMAIRE

1933	Le Bateau-Feu DYCK
1939	La FLORIDE
1940	L'ENFER DE DUNKERQUE
1947	Le LIBERTY GRANDCAMP
1949	La Maille PRINCESS ASTRID
1955	Vedette de BREHAT
1956	ANDREA DORIA
1957	PAMIR
1968-2000	SOUS-MARINS
1971	Le SURCOUF
1971	Le MAORI
1973	CAP DE LA HAGUE
1978	AMOCO CADIX
1978	FRANÇOIS VIELJEUX
1979	BETELGEUSE
1987	HERALD OF FREE ENTERPRISE
1998	ERIC TABARLY
2004	BUGALED BREIZH

## BON DE SOUSCRIPTION

Mr, Mme : \_\_\_\_\_ Adresse : \_\_\_\_\_

désire recevoir \_\_\_\_\_ exemplaires (s) de DRAMES EN MER au prix de souscription de 26 euros l'un et joint à cette commande un chèque de 26 euros.

A envoyer à : Jacky MESSIAEN  
Adresse : F5 Domaine de la Barre, Place de l'Esplanade 62500 SAINT OMER