

AFCAN

Informations



Le Boréal chargé sur HLV Kang Sheng Kou à Punta Arenas, Chili (photo Dutch Offshore Contractors)

N°109

Mars 2016



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
But du voyage : démolition. Le capitaine responsable ?	
Seul coupable ?	Page 4
Marins, au risque d'y laisser la vie. Responsabilités et indemnisation	Page 5
Le dragage portuaire, indispensable travail de Sisyphe.....	Page 7
Sécurité sociale des marins français embarqués sous pavillon étranger.....	Page 12
Marins – lettres de mer et paroles de terre.....	Page 16
Navigation en hautes latitudes	Page 17
SOS Méditerranée : Affrètement du navire Aquarius.....	Page 20
Marins : risques élevés de contracter une maladie pulmonaire.....	Page 20
Nouvelles, lettres et extraits (décembre 2015 à mars 2016).....	Page 20
Le lent déclin du pavillon français dans le transport maritime mondial.....	Page 29
In Memoriam.....	Page 34
Textes parus au journal officiel au 4 ^e trimestre 2015.....	Page 35
En passant par les passerelles, «Morbihan 1947».....	Page 36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2016

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. Jegu
J.F. Gicquiaud	F. Hardy	J. Portail
P. Le Vigouroux	R. Le Doare	
F.X. Pizon	Ph. Pieraggi	

Bureau de l'Afcan

Président : B. Derennes

Courriel : president@afcan.org

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

Secrétaire général : A. Jégu

Secrétaire général adjoint : O. Court

Tresorier : J. Portail

Courriel : tresorier@afcan.org

Présidences de régions

Nord & Normandie :

H. Ardillon - normandie@afcan.org

Bretagne :

Ch. Loudes - finistere@afcan.org

J.D. Troyat - ille-et-vilaine@afcan.org

B. Derennes - morbihan@afcan.org

Ouest & Centre :

G. Guillevic - loire@afcan.org

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - marseille@afcan.org

Sud-Ouest & outremer :

sud-ouest@afcan.org

Est & Ile de France :

H. Dupont - est-paris@afcan.org

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 : IF SMA

Ph. Sussac : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial



Mer Passion

Le golfe de Gascogne a failli être le théâtre d'une nouvelle fortune de mer. La dérive du Modern Express a été stoppée à temps pour que le roulier ne vienne pas s'échouer sur les plages landaises.

Plusieurs voix se sont élevées pour d'abord déplorer la lenteur de réaction des autorités concernées – facile de râler et commenter quand on n'est pas acteur – puis signaler ou rappeler que la France n'a plus de remorqueur de haute mer pour protéger cette immense zone.

Un moment basée à La Rochelle, l'Abeille Languedoc a été déplacée dans le Pas-de-Calais en 2011 après que les Britanniques aient retiré l'Anglian Monarch de ce détroit. L'affaire se termine bien, le Modern Express est à l'abri.

Pas de naufrage donc. Ceux qui attendaient, appareil photo ou caméra à la main, l'échouement de la bête sur les plages ont remballé leur matériel. Fin de l'épisode médiatique maritime.

Les caméras et micros tournent le dos au littoral et s'orientent à nouveau vers les taxis et les agriculteurs en colère, les migrants, les potins politiques ...

Et par manque de photos d'épave sur le sable ou d'oiseaux mazoutés, le débat sur les moyens de sauvetage dans le golfe de Gascogne ne devrait pas avoir lieu.

Les migrants continuent de périr en mer mais vu que ceux qui ont survécu à la traversée sont déjà à terre - sur nos terres! - la partie maritime de leur périple ne fait plus la une des journaux. Tout juste quelques articles quand un enfant est retrouvé noyé sur une plage mais on est loin du battage médiatique pas si ancien.

La mer passionne le Français en juillet et août, ou lors de la Route du Rhum et du Vendée Globe Challenge et, dans un autre domaine, si elle est recouverte d'une couche d'un produit noir dont il ne peut se passer pour, entre autres utilisations, faire avancer son automobile. Dans ce dernier cas, c'est encore plus passionnant quand il est possible d'embailler un capitaine qui est forcément responsable et coupable du désastre.

L'érosion du nombre de navires battant pavillon français continue. Deux compagnies pétrolières françaises ont fermé récemment, une autre a vendu ou dépaillonné des navires et donc réduit ses effectifs de navigants nationaux. Un plan social est en cours dans une autre compagnie suite à la fuite à l'étranger d'un spécialiste de la prospection. Plusieurs dizaines de nos collègues vont perdre leurs emplois. Le silence de la presse non spécialisée sur toutes ces affaires est assourdissant.

Ah c'est sûr que si les licenciés avaient brûlé des pneus, dégradé des bâtiments publics, bloqué Roissy ou le boulevard périphérique il en aurait été autrement. Malgré les promesses d'un ancien Premier Ministre à la tribune d'une grande réunion dans le sud de la France en 2013, les pouvoirs publics ont laissé faire.

Une exonération totale des charges patronales pour les armateurs de navires de commerce battant pavillon français vient d'être votée. Trop tard pour les marins et sédentaires des compagnies ci-dessus mentionnées.

La mer doit quand même passionner quelques décideurs puisqu'on continue de copieusement garnir les bancs des ENSM mais sans se soucier de vérifier que ces jeunes pourront effectuer toutes les étapes de leur cursus. Avant même de galérer pour embarquer comme officier, ils font face à de grosses difficultés pour effectuer les stages embarqués.

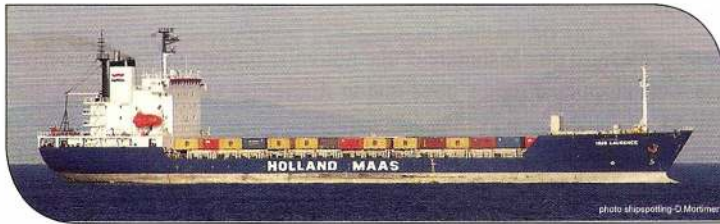
Combien de jeunes pilotes seront un jour lieutenant, combien seront capitaine ?

Combien de futurs marins autour de la machine à café de la nouvelle école normande (présidentiellement inaugurée)?

Bon vent

Cdt Bertrand DERENNES, Président

BUT du VOYAGE : DÉMOLITION. LE CAPITAINE RESPONSABLE ? SEUL COUPABLE ?



Le 15 janvier, un article d'IHS Maritime nous apprend que la première suspension d'un capitaine Européen pour avoir été en charge d'un navire conduit à la démolition en Inde au départ d'Europe révèle qu'il existe des risques légaux pour les équipages participant à ces opérations, sur les compagnies Européennes.

Le 26 mars 2013, le HMS Laurence, porte-conteneurs pavillon Pays-Bas, armateur MSC, au départ d'Europe, a été conduit sur une plage de démolition à Alang. Infraction au règlement U.E. sur les déchets. Évidemment sous la conduite d'un capitaine qui a seul été sanctionné, et non la compagnie. A la suite d'une indication de juristes de l'AKD, le comité néerlandais de discipline du shipping (Tuchtcollege Voor De Scheepvaart) a trouvé que l'action du capitaine était une infraction à l'article 55a de la loi sur les marins, défaut à son devoir de « responsabilité envers l'équipage, le navire, la cargaison, l'environnement et le trafic ». AKD indique que la compagnie pourrait être aussi responsable. Suite à une demande d'IHS Fairplay à ce propos, AKD a promis une réponse dans la semaine suivante, mais il semble que cette réponse ne soit jamais parvenue. La suspension du capitaine est prononcée avec sursis, sous condition d'une période de probation de deux ans pendant lesquels il n'agirait pas en infraction sur la « responsabilité envers... etc... », à l'appréciation de l'AKD. De plus, T. Wegner (cabinet O&W Lawyers, Hambourg) a déclaré que si le capitaine n'avait pas explicitement dit au nom de qui il agissait, aucune action n'était possible. Mais, si par « some means » il devenait possible de prouver une subordination quelconque, il est possible que la compagnie soit impliquée. Il ajoute que le sursis est attribué personnellement et, dans le cas précis, il est possible de considérer que la faute du capitaine n'est pas si grave, le comité ayant peut-être considéré le capitaine comme le bras de la compagnie. Mais il conclut par la menace de sanction ferme sans sursis si de telles actions devenaient fréquentes.

C'est une infraction aux lois Européennes, d'exporter des déchets de pays U.E. vers des pays non membres de l'European Free Trade Association, ou non membres OCDE. Malgré cela, on sait que la mise à la plage des navires, de compagnies Européennes, pour démolition arrive fréquemment.

Les informations sont mises en ligne par des ONG comme NSP (NGO Shipbreaking Platform). Mais l'infraction reste difficile à prouver à cause d'une faille dans les règles sur la démolition (Convention Hong Kong et règle Européenne sur le recyclage des navires), règles basées sur la géographie et non sur la propriété. Ainsi, une escale commerciale, par exemple à Dubaï, brise le fait d'exportation directe de l'U.E. I. Jossen, fondateur et policy advisor de NSP, a toujours contesté, arguant du fait que la vente à un démolisseur n'est pas décidée du jour au lendemain.

Dans le cas précis, on parle de flagrant délit mis en avant par AKD, une vidéo mise en ligne par le capitaine, montrant clairement qu'il commande et qu'il ne peut ignorer la destination du lieu d'échouage clairement visible. T. Wegner insiste en qualifiant la décision de « warning shot » pour la profession, les exploitants pourraient faire face à des poursuites et le fait que l'équipage soit conservé depuis le départ d'Europe serait une indication supplémentaire de l'intention de démolition. Il ajoute que le cas montre les failles des règles, tout en nuancant vis-à-vis des armateurs qui n'ont pas toujours le choix pour effectuer des démolitions propres et peu coûteuses.

Tout cela amène quelques commentaires supplémentaires. Une recherche indique que l'association Robin des Bois, en 2013, avait qualifié de scandaleux le recyclage du HMS Laurence. Une recherche sur les attendus d'une décision de juristes nous amène au cabinet ILO (International Law Office), cabinet de lawyers travaillant en ligne, qui a publié un compte rendu/avis où AKD est indiqué comme étant contributeur. Le texte est accessible (décembre 2015, avec même la photo du rédacteur) : https://www.akd.nl/Downloads/PublicatiesPDF-EN/04-01-2016_ILO_TvHovell.pdf. Le texte indique l'infraction à la loi néerlandaise sur les marins art. 4 et 55a, sur les déchets art 10.60, loi Européenne sur les déchets art 2.35, 34 et 36 annexe 5. Le texte indique que le comité de discipline, vu l'avis et la vidéo, ne pouvait savoir sous quelle autorité le capitaine agissait, n'ayant pas eu connaissance de rapport l'indiquant explicitement.

Feindre d'ignorer l'autorité de l'armateur est très étonnant, celui-ci aurait payé les frais du voyage, avec le péage de Suez, « à l'insu de son plein gré » (comme il avait été dit dans un milieu sportif). On peut penser que, avec la vidéo, NSP s'est adressé à ce cabinet ILO, travaillant par Internet, en contact avec AKD qui a actionné le comité de discipline. On peut remarquer que le texte indique des infractions qui vont bien dans le sens de l'ONG (pouvant être qualifiée de cliente de ce cabinet ?) s'arrêtant aux infractions environnementales. En effet, ignorer la subordination à l'armateur peut amener à qualifier le capitaine de « naufrageur », chose heu-

reusement «ignorée». C'est, à mon avis, montrer la fausseté ou l'hypocrisie de la sanction au seul capitaine, sanction se voulant probablement un avertissement à la profession (avis de T. Wegner). La condamnation du capitaine étant alors un dommage collatéral sans vraiment d'importance, sauf, bien entendu, pour l'intéressé qui, semble-t-il, n'a même pas été entendu par ILO et/ou AKD.

Je rajoute que cela me rappelle la réflexion d'une association environnementale entendue après la récente condamnation à deux ans de prison du capitaine Mangouras (Prestige): Oui, c'est vrai, mais c'est un premier pas amenant la mise en cause de l'armateur (et de l'assureur), puisque ABS a été blanchi. Là aussi, pour ces personnes, la condamnation du

capitaine ne semble pas recherchée en tant que telle, mais un simple acte de procédure (!).

Dans le même ordre d'idée, le Bureau d'enquête accidents US (branche autonome des USCG) a commencé (février) la recherche sur le naufrage de l'El Faro. Avant même le début de l'enquête: «The board also recommended criminal action against the owner, Marine Transport Lines, and moved to suspend the licence of the regular master of the ship, who was not on board at the time of the sinking.» (Citation IHS Maritime). ABS n'a pas encore été cité sinon pour dire que le navire était en règle.

Gardez-vous bien ! Bonne navigation.

Cdt Ph. SUSSAC

MARINS, AU RISQUE D'Y LAISSER LA VIE.

RESPONSABILITÉS ET INDEMNISATION.

Transferts terrestres

Le mercredi 9 décembre 2015, le bus de la compagnie de transport interports, Interport Crew Services, transporte vers l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, une partie de l'équipage du cargo AOM Julia, battant pavillon panaméen (IMO : 9544695), qui a déchargé à Dunkerque pour Arcelor-Mittal. En raison d'un accident précédent, le bus s'encastre sous un camion, deux marins philippins sont tués, un troisième Ibrahim Zendali est hospitalisé à Amiens et risque de rester paraplégique. Le commandant, qui venait de prendre la relève et était arrivé par la même navette, évoque un chauffeur fatigué. Le navire est parti pour Norfolk (USA). Le chapelain anglican du port de Dunkerque, Benjamin Humphries, s'est rendu à l'hôpital d'Amiens, notamment pour rencontrer la sœur d'Ibrahim Zendali, venue des USA, avec l'aide de l'agent consignataire et du P & I. Les médecins ont placé le marin en coma artificiel.

Accident à bord

TGI Marseille, 2^{ème} ch. civ. 16 octobre 2015, n° 11/14018, Popescu c/ CMA CGM.

Le 24 mai 2007 M. Popescu, marin roumain, timonier du navire Rigoletto (IMO : 9299654) de la CMA CGM, sous pavillon français, immatriculé au registre international français (RIF) est victime d'un accident mortel de travail à bord à Port Kelang en Malaisie. Il a été fauché par une aussière et projeté sur un mât. La police malaisienne a effectué un rapport et jugé qu'une enquête approfondie était inutile, comme les autorités françaises. Le site web du BEAmer n'indique aucun rapport à ce sujet. La famille de M. Popescu, sa veuve, son fils de 14 ans, sa fille de 9 ans, ont été indemnisés par le P&I North of England à hauteur de 115 500 USD, dans le cadre de l'indemnité décèdès prévue par le contrat d'engagement.

Un recours en indemnisation a été entrepris contre la société CMA CGM America LLC, devant le tribunal de Miami Dade County en Floride, pour faute et négligence, puis devant la cour fédérale de Floride (USA) qui s'est déclarée incompétente le 5 novembre 2009, ce qui a été confirmé par la cour d'appel fédérale, le 24 juin 2010. Une plainte a été déposée en Roumanie, classée sans suite par le procureur de la République de Constanta, dans la mesure où la victime a, selon lui, occulté les règles de sécurité du travail ; le 14 octobre 2011, ce classement sans suite a été confirmé par la cour de Constanta. A l'époque les marins roumains, sous pavillon français, n'étaient pas affiliés à l'ENIM, ni nécessairement à la sécurité sociale roumaine.

Mme Popescu fit saisir un autre porte-conteneurs de la CMA CGM, la Traviata (IMO : 9299795), de manière conservatoire, par ordonnance de référé du président du tribunal de commerce de Salon-de-Provence, le 19 juillet 2011, afin d'obtenir une garantie financière de 220 000 euros en vue d'une indemnisation complémentaire. Une lettre de garantie de ce montant, émise par le P & I North of England, permit la mainlevée de la saisie conservatoire. Au fond, l'armement fut assigné le 20 octobre 2011 devant le tribunal de grande instance de Marseille, en responsabilité civile, sur le fondement de la loi française, loi de l'Etat du pavillon du navire, sur le principe de la responsabilité du fait des choses dont on a la garde (art. 1384 al. 1 du Code civil), en vue d'une indemnisation complémentaire des préjudices matériels et moraux.

La discussion porte sur les causes de l'accident mortel de travail, notamment à travers l'expertise de M. Desmarais, mandaté par le P & I. Le marin venait d'embarquer depuis moins de 72 heures sur ce navire : avait-il pu se reposer ? Était-il qualifié et formé pour ces manœuvres, même s'il avait embarqué sur d'autres porte-conteneurs ? Les timoniers ne disposaient pas de moyens de communication et le lieutenant avait un champ visuel restreint tout en manipulant deux treuils en même temps. Existe-

il une faute de l'armement, mais aussi une faute de la victime qui a eu recours à une manœuvre usuelle, mais prohibée par le guide d'exploitation du navire, alors que le matériel d'amarrage et le guide ont été modifiés en octobre 2007, à la suite de l'accident. L'armement invoque des fautes graves de la victime, une imprudence consciente et délibérée qui constitue la cause exclusive de son décès.

Le tribunal de grande instance de Marseille retient la responsabilité civile de l'armement, gardien du navire, responsable des choses dont il a la garde, ainsi qu'une faute de la victime réduisant l'indemnisation de 10 %.

M. Popescu est salarié de la société Arpinav, entreprise de travail maritime, prestataire de service de la société Eastern Ship Management, ayant conclu avec la CMA CGM un contrat de mise à disposition de personnel : l'employeur du marin est la société Arpinav, même si la CMA CGM admet être responsable de ses conditions de travail. L'indemnité décès, versée par le P&I, s'impose en raison de l'accord JNG IBF conclu entre ITF, l'IMEC (International Maritime Employers' Committee), dont la CMA CGM est membre et l'IMMAJ (International Mariners Management Association of Japan). <http://www.itfseafarers.org/about-IBF.cfm>. Cet accord collectif international s'applique à tout marin à bord d'un navire de l'armement. Le fondement retenu, la responsabilité civile du fait des choses dont on a la garde, rend inutile toute analyse de la relation de travail, de la recherche de l'employeur, éventuellement distinct de l'utilisateur. L'armement est gardien du navire et de ses accessoires. La compétence du juge de droit commun, le tribunal de grande instance, pour un accident survenu au travail, sans affiliation à un régime français de sécurité sociale, n'est pas contestée (v. CA Aix-en-Provence, 14^{ème} ch., 9 décembre 2008, n° 06/20231, Petar Pigl c/ SA Intramar Acconage, navire M/V ANI, *Droit Maritime Français* 2009, n° 703, pp. 391-400, *Droit social*, 2009, n° 5, pp. 600-606, « Accident international survenu au travail - A la recherche du juge compétent », dans le port de Marseille, accident d'un marin croate, sur un navire libérien, dû aux salariés de l'entreprise de manutention).



Les aussières sont enroulées en utilisant des treuils automatiques actionnant des tourets. Les aussières utilisées pour l'amarrage du navire sont hissées par l'action de ces treuils : avant de s'enrouler sur le touret, l'aussière passe par le bonhomme qui la renvoie vers le touret. Le bonhomme est équipé d'un guide (ou corne) qui est une tige de métal permettant de guider le passage de l'aussière autour du bonhomme. Il est avéré que l'accident s'est produit parce que l'aussière a été passée autour du guide du bonhomme, et que ce dernier s'est déformé sous la tension de l'aussière qui a alors été libérée violemment et a fouetté les marins. L'accident a pour cause le fait que le guide ou corne du bonhomme autour duquel passait l'aussière s'est déformé sous la tension de l'aussière, contrôlée par le lieutenant, libérant cette

dernière qui a fauché M. Popescu, placé à proximité, le projetant contre le mât. L'armement a qualité de gardien du navire et de ses accessoires ; sa responsabilité est engagée sur ce fondement.

La faute de la victime n'est exonératoire que si elle a les caractéristiques d'un cas de force majeure. Il est reproché à M. Popescu d'avoir fait passer l'aussière du bonhomme au guide. Il résulte du rapport de l'expert que c'est parce qu'il est prévu de remonter en même temps deux aussières, depuis un poste de commande des treuils situé à 20 mètres d'une des équipes à la manœuvre que l'officier qui commande la manœuvre et contrôle la tension des aussières ne peut contrôler visuellement la manœuvre à bâbord. Aucune justification technique n'est apportée au fait d'actionner les deux treuils simultanément et de placer la commande des treuils à un endroit où celui qui l'actionne n'a pas de visibilité permanente sur la manœuvre. L'expert, dans sa note technique du 5 février 2014, indique que la manœuvre simultanée de plusieurs amarres n'est pas prohibée, est une opération courante et usuelle, rendue possible par la disposition des treuils sur les places de manœuvre. Cette organisation a participé à la production de l'accident. Si le guide d'exploitation en vigueur interdit « d'utiliser la corne du bonhomme comme renvoi d'amarre dans le but d'atteindre directement le touret de stockage », l'expert constate que cette pratique est usuelle, ce qui a conduit aux changements d'équipement. Il faut constater une défaillance dans la vérification des conditions de sécurité par les officiers.

« Il est donc prouvé que le marin a participé activement à une manœuvre interdite, sans qu'il soit prouvé que cela aurait résulté de sa seule initiative, alors qu'il est établi en revanche que cette pratique avait déjà été utilisée sur ce navire sans qu'aucune mesure fut prise pour pallier ce manquement aux conditions de sécurité, et que la responsabilité de l'officier de manœuvre est engagée pour avoir actionné le treuil alors que l'aussière était mal positionnée. En conséquence, la faute de la victime ne réduira son droit à indemnisation que de 10%. »

Le TGI de Marseille évalue les préjudices moraux, 25 000 euros pour la veuve, et pour chacun des enfants, 8 000 euros chacun pour la sœur et le frère, 91 000 euros pour les préjudices moraux. Il faut aussi envisager le préjudice patrimonial de la famille résultant de la perte des revenus d'un proche décédé, lorsqu'il existe une communauté de vie économique. Le préjudice économique est calculé à partir des revenus professionnels annuels, 1 000 euros par mois en mer ; le tribunal ne retient que 6 mois par an en mer, sans expliquer la question des congés à terre ; le calcul est ainsi fait sur 6 000 euros par an. L'âge des enfants est pris en compte, en envisageant des études jusqu'à 25 ans ; le barème de la revue, « la Gazette du Palais » est employé pour un homme de 38 ans. Le préjudice viager du foyer est de 149 692,80 euros. Les sommes déjà versées par le P&I sont déduites 115 500 US\$.

Mme Popescu touchera 77 689 euros, le fils de 14 ans 19 687 euros, la fille de 9 ans 23 354 euros. Par application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, l'armement est condamné à payer 4 000 euros comprenant les frais de traduction de documents.

Il semble que l'armement ait interjeté appel de ce jugement.

*Professeur Patrick CHAUMETTE,
Université de Nantes.*

LE DRAGAGE PORTUAIRE, INDISPENSABLE TRAVAIL DE SISYPHE

Peu de gens imaginent le travail qui est nécessaire pour accueillir les géants des mers dans les ports. L'entretien quotidien de leurs chenaux d'accès est pourtant l'activité de tout un corps de marins ⁽¹⁾.



Dans la quasi-totalité des ports du monde, l'ensablement et l'envasement constituent une menace permanente. Leurs structures se trouvent en effet le plus souvent dans des zones où la profondeur est relativement faible, telles que les estuaires ; il est alors indispensable d'y réaliser des dragages pour permettre aux navires d'accéder aux quais. C'est une nécessité vitale pour leur exploitation.

L'accès aux ports : un enjeu économique important

Du fait du dépôt permanent de sédiments dans le lit des fleuves et de l'augmentation de la taille des navires, donc de leur tirant d'eau⁽²⁾, le dragage représente un enjeu économique essentiel pour nos ports maritimes d'estuaire, Rouen, Nantes St-Nazaire et Bordeaux, et dans une moindre mesure, pour les ports du littoral que sont Dunkerque, Le Havre et La Rochelle. Ainsi, pour Rouen, la profondeur des voies d'accès doit être entretenue quotidiennement pour y permettre l'accueil des navires. Son trafic en est pour partie dépendant : les céréales, produits pétroliers raffinés, engrais liquides, charbon, granulats et les conteneurs des lignes régulières, qui en représentent 90 % du total, sont effectués par des navires

d'un tirant d'eau supérieur à 10 mètres. L'optimisation des performances de son chenal dépend de la bonne tenue des fonds et d'une utilisation optimum de la marée.

Afin de naviguer avec une profondeur d'eau maximum, les navires programment leur parcours en fonction de son horaire pour bénéficier, à la montée comme à la descente, de la plus grande hauteur d'eau possible. Le tirant d'eau admissible est égal à l'addition de la hauteur de la marée et de la profondeur du chenal, s'il devenait inférieur à 10 mètres cela entraînerait la perte d'un tiers du trafic actuel du port.



Les mouvements du port de **Bordeaux**, spécialisé dans des trafics de vrac solides et liquides, se font avec des navires de plus grande taille que ceux qui fréquentent Rouen et le port a du mal à les accueillir aujourd'hui à pleine charge. Plus de 45 % de son trafic entre 2010 et 2012 a été réalisé par des bateaux de plus de 10 mètres de tirant d'eau. Sans aucun dragage, le tirant d'eau maximum admissible y serait de l'ordre de 7 mètres et les trafics du port se verraient réduits de plus de 90 %.

Même constat pour l'entretien de la profondeur du chenal d'accès au port de **Nantes St-Nazaire**. Elle est indispensable pour lui permettre de recevoir de très grands navires, d'un tirant d'eau supérieur à 15 mètres (charbonniers, pétroliers et méthaniers).

Si les besoins en dragage des ports en eau profonde sont moindres que ceux des ports d'estuaire, cette activité reste néanmoins indispensable à leur fonctionnement.

Pour celui du **Havre**, qui se concentre sur la réception des plus grands porte-conteneurs (tirant d'eau maximum de 16 mètres), l'accès de ces navires en toute sécurité à ses installations, dépend du dimensionnement des chenaux conduisant à Port 2000. L'impact sur le trafic peut donc être majeur si leur profondeur n'est pas assurée. Rappelons que le trafic conteneurs du Havre représente 60 % du trafic total français et irrigue l'ensemble de la vallée de la Seine.

Même contrainte à **Dunkerque** où le dragage est vital pour le bon fonctionnement du port, dont la sédimentation peut atteindre plus d'un mètre à certains endroits. Les marchandises qu'y apportent les plus gros navires accueillis aux ports Ouest et Est, en particulier les minerais et le charbon destinés à la sidérurgie, représentent entre 40 et 50 % de son trafic.

La Rochelle a, de son côté, construit le développement de ses trafics majeurs sur sa caractéristique de port en eau profonde. Un déficit de dragage y conduirait à la réduction des hauteurs d'eau exploitables et remettrait en cause l'économie de ses trois trafics (céréales, produits pétroliers et pâtes à papier) dont les navires qui les pratiquent ont un fort tirant d'eau.

Les volumes dragués chaque année dans nos grands ports nationaux sont relativement constants : 25 millions de m³, dont 20 pour les ports d'estuaire. Le coût annuel total est d'une centaine de millions d'euros.

En plus des dragages d'entretien, des dragages d'approfondissement doivent être entrepris lorsqu'il devient nécessaire d'adapter le seuil de navigation la taille croissante des navires. Ainsi l'évolution constatée de la flotte des vraquiers susceptibles d'escaler au départ ou à destination de Rouen, s'est concrétisée par une augmentation du tirant d'eau de ces navires. Pour y faire face, le port de Rouen a lancé un programme d'approfondissement qui consiste en un arasement des points hauts du chenal, nécessitant le dragage de six millions de sédiments et dont le coût a été évalué à 185 M€. L'objectif de ce projet est d'augmenter d'un mètre les tirants d'eau maximaux admissibles, afin de pouvoir accueillir à

pleine charge à Rouen les nouveaux navires vraquiers du type « Handymax ». Les dragages sont réalisés par deux unités de la flotte spécialisée du groupe Deme (voir infra).

De même, afin de pouvoir accueillir les porte-conteneurs de grande taille qui, suite à l'ouverture de son nouveau jeu d'écluses, passeront désormais par le canal de Panama, le port de **La Guadeloupe** a engagé d'importants travaux de dragage de son chenal d'accès. Les travaux, commencés fin février 2015, pour une durée de 10 à 14 mois, ont mobilisé des engins exceptionnels, la drague *Pedro Alvarès Cabral*, une pelle sur ponton le *Postnik* et deux chalands. Le marché a été attribué à la SOCADRA, une filiale du groupe belge Jan de Nul (voir infra).

En fin de compte, le nouveau chenal a été réalisé à peine en 10 mois et a été inauguré le 18 décembre. Le tirant d'eau, qui est passé de 11 à 16,2 mètres, va permettre d'accueillir dès à présent des porte-conteneurs de 2 800 EVP, puis des 4 500 EVP courant 2016. 7 millions de m³ de sédiments ont été dragués et clappés dans le petit Cul-de-Sac marin. Au total, le chantier a coûté 87,2 millions d'euros, dont 23,5 millions d'euros investis dans les études environnementales et les mesures de suivi et de compensation d'impact (voir infra).

En France, un parc de dragues performantes que gère un GIE



Le dragage des grands ports maritimes français est réalisé en grande partie par le groupement d'intérêts économiques **Dragages-ports** (GIE DP), qui a été constitué en 1979 pour maintenir un parc d'engins répondant aux besoins de ses membres et en assurer le meilleur emploi possible. Dragages-ports associe l'Etat (51 % des parts) et les grands ports maritimes de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes St-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille.

Ce système français de mutualisation de dragues publiques au travers d'un GIE est peu répandu en Europe. Il vise à assurer une certaine autonomie à nos principaux ports et à leur permettre de ne pas être dépendants des fluctuations de prix des quatre entreprises hollandaises et belges leaders dans ce domaine⁽³⁾.

Le GIE DP est propriétaire des dragues, les gère et coordonne.

donne le partage des moyens entre les ports associés. Ceux-ci sont actuellement constitués, pour les plus importants, par quatre dragues aspiratrices en marche (DAM), les plus grandes étant les *Samuel de Champlain* et *Daniel Laval*, d'une capacité en puits respectivement de 8 500 et 5 000 mètres cubes, qui sont entrées en service en 2002. Elles sont affectées aux dragages de masse. Deux autres DAM, les *Jean Ango* de 1 500 mètres cubes et *Anita Conti* de 2 600 mètres cubes, sont entrées en flotte en 2013.

Voici, pour donner une idée de leurs caractéristiques, celles de la *Samuel de Champlain*. Navire amiral du GIE DP, elle a été construite en 2002 en Espagne. Elle est longue de 117 mètres et large de 24 et jauge 9072 UMS. Sa propulsion diesel-électrique, est assurée par trois moteurs Wartsila qui fournissent le courant nécessaire, ainsi que celui demandé par le travail de l'élinde (voir infra) et à la vie à bord. Elle peut travailler jusqu'à 26 mètres de profondeur. Son équipage est de 17 marins, dont le cycle d'embarquement est de 7 jours/ 7.

Les autres unités du GIE sont plus petites. Ce sont la *Gambe d'Amfard*, drague à benne et aspiratrice en marche de 700 m³, entrée en service en 2007, la *Cap d'Aunis*, DAM de 1 100 m³, entrée en service en 1990, et *La Maqueline*, drague à benne de 450 m³, entrée en service en 1984. Leurs dimensions réduites et leur faible tirant d'eau, permettent d'intervenir en tous points des ports et par toutes conditions de marée. Le principal outil de la *Gambe d'Amfard* est sa grue qui remonte régulièrement une benne remplie de vase. La charge, qui peut dépasser les 20 tonnes, imprime au navire un roulis prononcé. Construite en Roumanie en 2007, elle est longue de 61,30 mètres, large de 13,80 mètres et jauge 1 493 UMS. Elle dispose d'une élinde d'appoint capable d'aspirer en route jusqu'à 22,5 mètres de profondeur.

Elle est propulsée par deux moteurs azimutaux, ce qui, associé avec ses propulseurs d'étrave, lui procure une manœuvrabilité remarquable. Son équipage est de 7 marins dont la session de travail dure 12 heures.

Ces dragues sont louées à leurs utilisateurs soit sous convention de gérance (*Samuel de Champlain* et *Daniel Laval*), soit coque nue. Elles sont armées par les marins des ports auxquels les engins sont principalement affectés : Rouen pour la *Jean Ango*, Bordeaux pour l'*Anita Conti* et *La Maqueline*, Le Havre pour la *Gambe d'Amfard*, La Rochelle pour la *Cap d'Aunis*. Les deux grosses DAM, qui sont les plus productives, sont amenées à travailler dans plusieurs ports. C'est notamment le cas pour la *Samuel de Champlain* qui effectue principalement ses travaux de dragage à Nantes St-Nazaire, mais intervient aussi au Havre, et de la *Daniel Laval*, affectée principalement à Rouen mais qui travaille aussi au Havre et à Dunkerque.

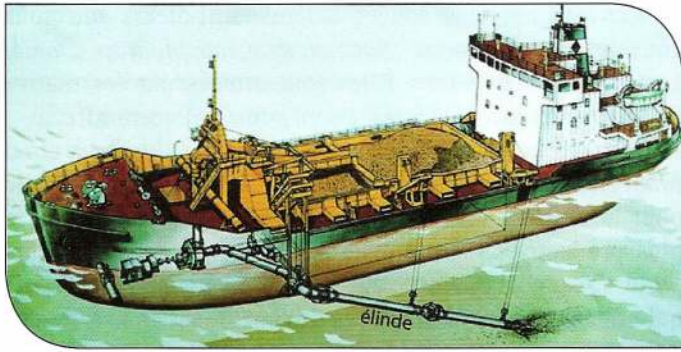
Le dragage d'entretien : une technique minutieuse et répétitive

Une drague aspiratrice en marche (DAM), aspire les sédiments comme son nom l'indique, tout en faisant route à faible vitesse.

Elle « suce » le fond marin avec une « élinde », sorte de gros tube articulé équipé d'un aspirateur. Soutenue par trois bossoirs, l'élinde qui se termine par un bec et dont la position est réglée automatiquement, racle le fond de la mer. Guidée par des glissières elle va se connecter à un tuyautage sous la flottaison. Sur la *Samuel de Champlain*, cette pièce essentielle, pèse 120 tonnes et son bec 17 tonnes. Elle met en œuvre une pompe électrique de 1 250 kW et d'une capacité de 13 000 m³/h, qui refoule le mélange de sédiments aspirés dans le puits de 8 500 m³. Un déversoir, qui est une sorte de gros entonnoir, évacue l'excès d'eau au fur et à mesure.

Toute opération de dragage se fait à partir d'un plan de sondage qui permet de localiser les profils à raboter. Les relevés sont réalisés par les vedettes de sondage des ports utilisateurs, sauf à Rouen où c'est le service du pilotage qui com-





plète les sondages du chenal d'accès. Les dragues, comme les vedettes de sondage, sont équipées de moyens de positionnement GPS extrêmement précis, de l'ordre du mètre, et de sondeurs ultra-sons qui fournissent une cartographie remarquable des fonds marins, établie avec une précision de 10 cm.

Pour travailler, la drague doit se présenter à flanc du talus à traiter et positionner son élinde au niveau précis d'aspiration des sédiments à enlever.

L'opération peut alors commencer et va se dérouler en faisant suivre très lentement au navire une route très régulière et ce, malgré les courants. Dès que le talus sera « attaqué » dans le sens longitudinal, des palpeurs vont analyser la composition du matériau aspiré et permettre d'affiner la position du bec de l'élinde.

Quand elle est arrivée à l'extrémité du talus traité, la drague fait demi-tour et commence un nouveau passage à une cote plus profonde. Elle effectuera ainsi une succession de passes à des niveaux de plus en plus profonds, jusqu'à arriver à la cote souhaitée.

Lorsque ses cales sont remplies, la drague va déverser son chargement de vase, de sable et d'eau dans un secteur bien défini en mer, c'est l'opération dite de « clapage » : de grands panneaux situés à fond de cale sont manœuvrés par des vérins hydrauliques et leur ouverture permet de larguer le chargement de sédiments dans la zone de dépôts.

La problématique du clapage en mer

Le grand problème que rencontre aujourd'hui le dragage portuaire, c'est l'évacuation des matériaux dragués. Les pressions des associations de protection de l'environnement rendent de plus en plus difficile le maintien en usage des zones de clapage et la définition de nouvelles zones. La

gestion des boues de dragage est ainsi devenue un problème récurrent pour les autorités du monde entier.

En France, les dragages doivent, au titre de la loi sur l'eau, faire l'objet d'une autorisation de travaux comportant permis d'immersion, lequel doit être renouvelé régulièrement. Quant au clapage, il est devenu une source importante de problèmes environnementaux pour trois motifs : les conditions de transport des boues vers les milieux marins, les destructions du milieu qu'elles occasionnent au point de rejet, la forte augmentation de la turbidité de l'eau au moment du largage.

Les ports sont dès lors amenés à subir à ce propos des contraintes génératrices d'une significative augmentation des coûts, car la position d'une zone de clapage par rapport aux lieux à draguer est un facteur déterminant pour la productivité des engins. Il est évident que plus la zone de déblais se trouve éloignée des lieux de travail, plus longues sont les périodes de transit et plus faible est le rendement de l'opération de dragage.



C'est hélas le cas à **Rouen**, où l'éloignement du site d'immersion traditionnel a été décidé en 2014. L'usage du nouveau site dont le périmètre prend en compte les zones d'intérêt biologique, classées d'utilité nautique et Natura 2000, se traduit par un surcoût des opérations de l'ordre de 20 %.

De même, la nouvelle zone de clapage de **Nantes St-Nazaire** a été éloignée de 2,5 milles vers le large, imposant une demi-heure de route aller-retour supplémentaire, d'où un surcoût de 10 %.

Une réflexion sur les zones d'immersion de **Bordeaux** va être menée dans le cadre d'un plan de gestion des sédiments. Le nombre de sites de clapage pourrait y être réduit, augmentant là aussi les cycles de dragage et donc le coût des opérations.

Quant à **La Rochelle**, on y indique que l'activité de dragage est de moins en moins bien perçue au sein d'une zone

classée Natura 2000 et à proximité d'exploitations ostréicoles. Un repositionnement en 2019, du site de clapage bien plus au large, est une hypothèse qui ne peut être exclue, auquel cas des surcoûts importants sont inévitables.

Enfin, la saturation du site de clapage du Havre pourrait entraîner à terme la nécessité de gérer les sédiments à terre, avec des surcoûts liés à cette nouvelle solution.

L'impact sur l'environnement des travaux d'approfondissement

La réalisation des travaux d'approfondissement des ports et chenaux est soumise à la contrainte de mesures environnementales, qui prennent la forme de dispositifs compensatoires et d'actions d'accompagnement, destinés à préserver et restaurer les infrastructures naturelles et les fonctions écologiques essentielles des zones aménagées.



Les mesures compensatoires exigées pour obtenir l'autorisation de réaliser le projet de Port 2000, ont coûté 46 M€ au port du **Havre** en 2008. Elles concernaient entre autres la réhabilitation des vasières (20 M€) et la construction d'un îlot reposoir pour accueillir oiseaux et mammifères marins (8 M€). Plus récemment les mesures environnementales de réhabilitation et renaturation des berges qui ont accompagné les travaux d'approfondissement des accès nautiques du port de **Rouen** ont été chiffrées à 38 M€ pour 2011.

Dans le cas des travaux au port de la **Guadeloupe**, les responsables du chantier ont mis l'accent sur le fait que les opérations s'y déroulent de manière à minimiser l'impact sur l'environnement : surveillance de la qualité des sédiments, maintien de seuils de turbidité⁽⁴⁾ bas, suivi étroit du déroulement du chantier, contrôle d'impact permanent et dragages encadrés. Des mesures spécifiques ont également été prises pour accompagner les filières de la pêche et de l'aquaculture. In fine, 6,5 M€ d'études ont été spécifiquement dépensés sur les enjeux environnementaux, auxquels il faut ajouter 17 M€ pour les mesures de suivi et de compensation d'impact.

D'autres initiatives innovantes se sont fait jour simultanément, pour protéger l'environnement marin. Un protocole a été signé et validé par l'Agence des Aires maritimes protégées. Il définit les actions à conduire dans le cas où une



baleine ou un dauphin s'approcherait du lieu où se déroulent les dragages. Vingt-six observateurs se relaient ainsi sur les dragues, par équipes de trois, pour assurer une surveillance à ce sujet, sept jours sur sept⁽⁵⁾.

Conclusion

Comme nous avons pu le constater, les opérations de dragage et d'immersion des sédiments, sont absolument indispensables pour le maintien, si ce n'est la croissance, des flux du trafic maritime. Elles s'inscrivent aujourd'hui dans des processus de plus en plus réglementés. Les moyens dont disposent les ports leur permettent de faire face aux nouveaux creusements, nécessaires pour s'adapter à la croissance de la taille des navires. Mais le clapage en mer, qui était systématique autrefois, va devoir de plus en plus céder la place à des traitements à terre.

*René TYL,
Membre de l'AFCAN*

- 1 Les effectifs consacrés au dragage des ports français étaient évalués à 330 marins en 2012.
- 2 Profondeur immergée du navire.
- 3 Van Oord, Boskalis, Jan de Nul et Deme. Ces quatre grands assurent aujourd'hui 60% des activités mondiales de dragage.
- 4 Contrôle de la transparence de l'eau avant, pendant et après les travaux.
- 5 Le réseau « Echouages de mammifères marins de Guadeloupe » conteste l'efficacité de cette surveillance au motif que « les surveillances se font de jour seulement, s'arrêtent à 17 h alors que les animaux peuvent être présents 24h/24h sur la zone ».

Sources

Hebdomadaire « Le Marin » (14 mars 2014 et 20 mars 2015).

Quotidien « France-Antilles (ed. la Guadeloupe) » (14 avril 2015).

Rapports particuliers de la Cour des comptes.

Revue « Navires et marine marchande » (janvier 2015).

QUELLE SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES GENS DE MER RÉSIDANT EN FRANCE, EMBARQUÉS SOUS PAVILLON ÉTRANGER ?

ARTICLE 31 DE LA LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR 2016⁽¹⁾.

Par le Professeur Patrick CHAUMETTE, Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique EA 1165⁽²⁾.

L'article 31 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2016 constitue la contribution française à la généralisation de la protection pour les gens de mer, recherchée par la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006 et la Convention 188 de 2007 sur la pêche maritime, non encore entrée en vigueur. Après trois échecs en 1936, 1946 et 1987 pour affilier les marins à l'Etat du pavillon, approche traditionnelle, ces conventions tentent l'approche par la résidence des gens de mer, toutefois combinée avec l'approche classique. Il en résulte une évolution du système national, quoique marginal, dans un chantier international complexe vers une généralisation dans un horizon peut-être inaccessible.

Envisager la protection sociale des gens de mer est un travail herculéen. Le secteur de la marine marchande est internationalisé, caractérisé par une liberté d'immatriculation du navire, donc une mise en concurrence des législations sociales. Déjà, en elle-même, la question de l'internationalisation de la protection sociale est complexe⁽³⁾. Le rattachement classique des gens de mer à la législation de l'Etat du pavillon a conduit à la création dans les Etats européens à des registres d'outre-mer ou à des registres internationaux, adaptés à la concurrence internationale, c'est-à-dire avec une différenciation de travail à bord, aux dépens des marins « internationaux », non européens, principalement en matière de protection sociale.

Le Conseil constitutionnel a considéré que le centre des intérêts du marin se situait à sa résidence, à ses dépens en quelque sorte, justifiant ainsi la différenciation de traitement⁽⁴⁾. Le code des transports de 2010 définit la couverture sociale des marins, embarqués sous pavillon français, à l'Etablissement des Invalides de la marine (ENIM), et prend en compte le Règlement européen de coordination des régimes nationaux de sécurité sociale (Règlement 1408/71, puis 118/97 et 883/2004 du 29 avril 2004), qui rattache les marins à l'Etat du pavillon du navire classiquement⁽⁵⁾. Dès lors pourquoi envisager un rattachement résidentiel, tellement beveridgien, et si peu bismarckien ? La question est posée depuis la ratification par la France de la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT pour la marine marchande, et de l'éventuelle entrée en vigueur de la convention OIT 188 sur la pêche maritime⁽⁶⁾. Elle s'insère dans un chantier herculéen, celui de la protection sociale internationale minimale des gens de mer, chantier mis en œuvre par l'OIT en 1936, 1946 et en 1947, sans succès, remis sur le métier en 2006.



Il faut d'abord distinguer classiquement ce qui relève de la **relation de travail** et ce qui relève de la protection sociale. Les soins médicaux à bord et à terre sont dus par l'armement, sous le contrôle de l'Etat du pavillon gratuitement pendant la durée du service à bord (Règle 4.1). Il en va de même quant aux conséquences financières des maladies, accident ou décès survenant pendant le service, dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre d'un tel contrat (Règle 4.2) ; il s'agit des risques professionnels, dus au travail. La législation de l'Etat du pavillon peut limiter la responsabilité de l'armateur à une période de 16 semaines. En vue de sa dimension universelle, la convention de 2006 a fort peu innové sur ces points ; elle a « consolidé » les conventions antérieures. Au contraire, la démarche de prévention des risques au travail, jusque-là faible dans le secteur maritime, réduite à une approche technique, a été mise à niveau (Règle 4.3), en intégrant les directives pratiques élaborées dès 1996. L'accès aux installations de bien-être à terre (Règle 4.4) reprend les dispositions de la convention 163 de 1987.

La **sécurité sociale** est différente (Règle 4.5) ; elle a une dimension familiale, concernant les gens de mer et les personnes à leur charge ; l'objectif est que les gens de mer bénéficient d'une protection sociale pas moins favorable, donc équivalente, à celle dont jouissent les travailleurs terrestres, en commençant par la couverture de seulement trois risques sociaux, puis une extension est souhaitée.

I. Du navire à la résidence

Traditionnellement, le marin était rattaché à la législation de l'Etat du pavillon du navire. La Convention OIT n° 70 sur la sécurité sociale des gens de mer de 1946 n'avait reçu que sept ratifications, la Convention OIT n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée de 1987) n'en a eu que trois. Le rattachement au critère de résidence familiale n'était que subsidiaire afin d'éviter des conflits de lois (art. 17, convention 165).

Ce rattachement du marin à la loi du pavillon fut repris par le Règlement européen de coordination des régimes de sécurité sociale (Règlement 1408/71, puis 118/97 et 883/2004 du 29 avril 2004). Il correspond aux traditions nationales dans les systèmes d'assurances professionnelles (art. L. 5563-1 C. Transports, art. 7 de la loi espagnole LGSS) ; Il complique les législations nationales liées à la résidence des personnes protégées, comme au Royaume-Uni ou aux Pays-Bas. Le développement des équipages internationaux a multiplié les difficultés : de plus en plus de marins ne résident pas dans l'Etat du pavillon du navire. Quand cet Etat du pavillon prend en plus en compte la résidence, il tend à exclure les marins « étrangers », dont les familles évidemment résident à l'étranger. Dès le 27 septembre 1989, la Cour de Justice des Communautés européennes a rappelé à l'ordre les Pays-Bas, puis à nouveau le 7 juin 2012⁽⁷⁾. A partir de 1986, le développement des registres d'outre-mer et des registres internationaux par les Etats membres de l'Union européenne, afin de s'adapter à la libre immatriculation internationale a multiplié les situations complexes pour les marins non européens. Le 28 avril 2005, le Conseil Constitutionnel français a validé le rattachement des marins, qui ne résident pas en France, à la législation de leur lieu de résidence, centre des intérêts du marin. Les exigences du droit européen compliquent ce lien simpliste. Il faut aussi ajouter le développement du rôle des sociétés de manning, mettant en place une triangulation des relations de travail.

Les travaux du groupe de travail qui a préparé la Convention du travail maritime de l'OIT, entre 2001 et 2006, ont pu ainsi constater l'échec d'une protection sociale des gens de mer et de leur famille par le biais d'un rattachement à la législation de l'Etat du pavillon. Il en est donc résulté une nouvelle approche complexe, qui peut-être portera des fruits avec le temps. *Le critère premier et ultime est le rattachement à la résidence habituelle du marin* (Norme A4.5-3). L'Etat de résidence, fournisseur de main d'œuvre peut faire face à cette responsabilité par le biais d'accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des systèmes fondés sur des cotisations (Norme A.4.5.4). Il existe donc des rattachements alternatifs, mais qui doivent être organisés. La référence minimale est la protection sociale dont bénéficient les travailleurs terrestres. La convention OIT de 2006 est entrée en vigueur en août 2013, mais seulement le 28 février 2014 en France, 35ème Etat concerné. Pour autant, le législateur devait définir une solution sans trop attendre. Le premier rapport de 2015 de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (CEACR) annonçait clairement la couleur, même si le rapport français ne sera examiné qu'en 2016.

En ce qui concerne la sécurité sociale, la Commission d'experts rappelle que la norme A4.5 § 2 et 3 oblige tout

Membre à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer au moins trois des neuf branches de la protection de sécurité sociale pour tous les gens de mer **qui résident habituellement sur son territoire**. La Commission d'experts note, dans son premier rapport de 2015 que, au moment de la ratification, conformément à la norme A4.5 § 2 et 10, chaque Membre a spécifié les branches de sécurité sociale qui sont assurées aux gens de mer *résidant habituellement sur son territoire*.

Cette obligation peut être satisfaite de diverses façons, comme l'indiquent la norme A4.5 § 3 et 7, et l'attribution des responsabilités peut aussi être l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus dans le cadre d'une organisation régionale d'intégration économique, comme le prévoit le paragraphe 4. La Commission a noté que des accords régionaux ont été conclus entre des Membres et que, dans certains cas, des Membres ont passé des accords bilatéraux avec d'autres pays. Toutefois, ces mécanismes et dispositifs ne semblent pas être répandus et les informations sur cette question importante ne sont pas claires.

La Commission souhaite aussi souligner que, même si l'obligation principale incombe au Membre *sur le territoire duquel le marin réside habituellement*, en vertu de la norme A4.5 § 6, les Membres doivent examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches de sécurité sociale, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales⁽⁸⁾.

La convention OIT 188 sur la pêche maritime retient le même lien d'affiliation : Sécurité sociale Article 34 : « *Tout Membre veille à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes, résidant habituellement sur son territoire.* »

II. Un état des lieux complexe

Le rapport direct de la CEACR au Danemark, aux Philippines et à la Suisse demande à leur gouvernement de justifier en 2016 comment sont couverts tous les gens de mer résidant soit au Danemark, soit aux Philippines, soit en Suisse et de communiquer les accords bilatéraux conclus. Notre collègue Xosé Manuel CARRIL VASQUEZ a très bien montré comment des marins espagnols, embarqués sous pavillon norvégien, mais ne résidant pas en Norvège, n'avaient droit à aucune protection sociale avant 1994, mais aussi comment la Norvège n'a nullement complété son critère de la résidence par une affiliation en fonction du pavillon du navire, à partir de l'entrée en vigueur de l'accord de Porto, créant l'Espace Économique Européen⁽⁹⁾. S'ouvre ainsi pour les Etats membres de l'Union européenne et de l'EEE une réflexion sur l'articulation des rattachements des conventions de l'OIT et du règlement européen. Les conventions de l'OIT permettent des adaptations, d'autres rattachements par accords bilatéraux ou multilatéraux.

Par exemple, la France et Madagascar ont conclu une convention générale le 8 mai 1967 en matière de sécurité

sociale ; un accord complémentaire du 8 novembre 1969 porte sur le régime de sécurité sociale des marins concernant notamment les marins malgaches, embarqués sous pavillon français, qui sont affiliés à l'ENIM. En cas d'accident du travail, le marin doit obtenir l'autorisation de l'institution d'affiliation pour transférer sa résidence, afin d'obtenir le versement des prestations en nature par l'institution du lieu de sa nouvelle résidence (art. 5). Deux arrangements administratifs du même jour complètent cet accord, permettant notamment à des marins français embarqués sous pavillon malgache de continuer à être affiliés à l'ENIM, sur demande de leur employeur⁽¹⁰⁾.



L'ENIM a mis en ligne une fiche pratique destinée aux employeurs qui font embarquer des marins sous pavillon étranger, soit pavillon d'un autre Etat européen, soit pavillon tiers extérieur à l'Espace européen, notamment dans le cadre des conventions bilatérales conclues. Au-delà de ce cadre, le marin doit être affilié au régime de l'Etat du pavillon ; mais le maintien de l'affiliation à l'ENIM est possible, sous certaines conditions, en sus de l'affiliation à l'Etat du pavillon, à la demande de l'employeur, si le lien contractuel avec celui-ci est maintenu, dans une logique de détachement⁽¹¹⁾. La situation est ainsi déjà complexe, mais elle méritait d'être complétée en cas de résidence en France du marin, avec embarquement sous pavillon étranger.

En vue d'une adaptation à la concurrence internationale, les Etats européens ont créé, à partir de 1986, des registres bis, d'outre-mer, ou internationaux, quoique registre national, permettant une différenciation de traitement aux dépens des marins ressortissants d'Etats tiers, ou résidents d'Etats tiers⁽¹²⁾. Ainsi l'approche de la protection sociale par l'Etat du pavillon est devenue fort compliquée ; il suffit de prendre l'exemple des équipages des navires immatriculés au registre international français (RIF). En matière d'affiliation à la protection sociale, il faut distinguer les navigants résidant en France, affiliés à l'ENIM (art. L. 5631-1 C. Transports), les ressortissants européens qui bénéficient du principe d'égalité de traitement avec les ressortissants nationaux, en principe aussi affiliés à l'ENIM (art. L. 5631-2) ; il existe une exception en cas de détachement de moins de deux années et lorsque le marin et son employeur résident dans le même Etat membre. Il faut ici envisager à nouveau les conventions bilatérales de sécurité sociale conclues par la France et un Etat dont le marin est le ressortissant. Les marins vraiment étrangers, non ressortissants de l'UE, de l'Espace Économique

européen ou de la Suisse, nationaux d'un Etat fournisseur de main d'œuvre n'ayant pas conclu de convention bilatérale avec la France, non résidant en France, ne bénéficient que de la protection sociale minimale prévue par la convention du travail maritime de l'OIT ; l'employeur contribue au financement à hauteur de 50 % au moins du coût (art. L. 5631-3 C. Transports⁽¹³⁾). Ce rattachement à la loi de leur contrat de travail ou à la loi de leur pays de résidence a été validé par le Conseil constitutionnel le 28 avril 2005, lors de l'adoption de la loi RIF du 3 mai 2005. Le guichet unique du RIF s'est efforcé de mettre en ligne les informations les plus claires possibles, qui illustrent fort bien cette complexité⁽¹⁴⁾.

A Saint Malo, un armement dessert les îles anglo-normandes, Portsmouth et Poole, sous pavillon des Bahamas ; le siège social est probablement à Guernesey ; les marins français résidant en France n'ont aucune affiliation sociale. Sur la Côte d'Azur, près de 2 000 marins travaillent dans le yachting, des Britanniques, des personnels hôteliers philippins, des Français ; sous pavillon luxembourgeois, ils sont affiliés au régime social du Grand-Duché, sous pavillon Guernesey, Iles Vierges britanniques, Saint Vincent et Grenadines, ils doivent s'assurer eux-mêmes. Combien résident en France ? A Wallis et Futuna, plusieurs armements français immatriculent leurs paquebots, sans que leurs personnels, de nationalité française et/ou résident en France ne soient affiliés à un régime de sécurité sociale ; l'armement semble participer au financement d'une assurance. L'incendie du Boréal, devant les Falkland-Malouines, le 18 novembre 2015, a conduit au rapatriement du personnel hôtelier, ainsi qu'à la rupture de leurs CDD avec un simple préavis de dix jours. Il y a là un bel exemple de droit du travail simplifié, transférant les risques aux salariés.

III. L'article 31 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2016

La convention du travail maritime de l'OIT s'est efforcée de mettre en œuvre une nouvelle approche, où le rattachement à la résidence du marin complète le rattachement à la loi du pavillon et à la loi du contrat de travail, choisies par l'employeur. Sur le plan international ce chantier va prendre du temps. Certains Etats peuvent avancer plus rapidement, combinant les approches professionnelles qui rattachent le marin à l'Etat du pavillon, et les approches plus générales de protection sociale prenant en compte les personnes résidant sur le territoire.

Si nos dispositions législatives françaises sont convenables, sous pavillon français, vis-à-vis du minimum de protection sociale internationalement reconnu, elles ne l'étaient pas quant aux rattachements juridiques, en l'absence de toute référence à l'Etat de résidence du marin et de référence aux marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger. Etait-il possible d'anticiper l'entrée en vigueur de la convention en août 2013, et en France le 28 février 2014 ? Il est souhaitable que cette affiliation soit plus que volontaire et impose un financement d'au moins 50 % à l'employeur. Le choix du régime de rattachement peut ensuite apparaître comme un détail administratif (ENIM ou régime général de salariés). Il faut rappeler que la Caisse des Français de l'Etranger (CFE) a été créée pour les expatriés, ceux qui ne résident pas en France ; elle est donc exclue.

Le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2016 comportait un article 19 ouvrant la voie vers une affiliation au régime général de la sécurité sociale des Travailleurs Salariés (RGSSTS). Cet article a été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, puis rejeté par le Sénat ; lors des débats au Sénat, l'affiliation au régime choisi après arbitrage du Premier Ministre a été contestée ; des amendements divers ont été présentés, de sorte que l'article a été rejeté. Le rattachement de ces marins résidant en France, mais embarqués sous pavillon étranger, hors de l'Union européenne et de l'Espace Economique européen, par exemple aux Bahamas, Îles Vierges britanniques, mais aussi à Guernesey territoire britannique hors Union européenne, pose question. Les affilier, par principe au régime général de sécurité sociale des travailleurs salariés (RGSSTS) semblait annoncer la lente déshérence, puis la disparition de l'ENIM, régime spécial de sécurité sociale des marins, ainsi clos sur les seuls marins embarqués sous pavillon français. Ce choix a fait l'objet d'une motion de rejet du Conseil supérieur des Gens de Mer le 17 novembre 2015. Cette motion semble avoir été entendue par le gouvernement.

Le 23 novembre 2015, en seconde lecture, l'Assemblée nationale a à la fois rétabli l'article 19, mais aussi modifié son contenu. Le nouvel article, devenu 31 en dernière lecture, de la loi de financement de la sécurité sociale (LFSS) pour 2016, prévoit une affiliation à l'Établissement National des Invalides de la Marine – ENIM – des **gens de mer marins** et au régime général (RGSSTS) des **gens de mer non marins**. Sa compréhension à la première approche est loin d'être évidente. La mesure entrera en vigueur au plus tard le 1er janvier 2017. La distinction des gens mer, marins et non marins est précisée par le décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins⁽¹⁵⁾.

Ségolène Neuville, secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, auprès de la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes, a clairement indiqué que le gouvernement entendait mettre en œuvre la convention du travail maritime OIT de 2006, à travers une affiliation obligatoire, même subsidiaire, et nullement par une adhésion volontaire du marin, susceptible d'être facultative et donc inexistante. Les marins sont affiliés à l'ENIM, les gens de mer non marins relèvent du régime général de sécurité sociale. La mise en œuvre sera précisée par un décret à venir, en vue d'une entrée en vigueur au 1er janvier 2017.

Cette mise en œuvre ne sera pas simple, car les deux conventions de l'OIT prévoient que l'employeur finance au moins 50 % de la protection sociale des gens de mer ainsi concernés. La France se conforme aux conséquences de la ratification des deux conventions maritimes récentes de l'OIT. Mais les employeurs recourent à la libre immatriculation des navires, afin de se protéger dans un Etat du pavillon peu exigeant socialement.

Ce sont les marins non couverts dans l'Etat du pavillon du navire, non couverts par la loi dite d'autonomie du contrat de travail, imposée par la société de manning employeur, qui en appelleront subsidiairement à leur Etat de résidence. Il appartiendrait à l'employeur, dont le navire bat pavillon étranger, de déclarer les gens de mer, marins et non marins, résidant en France, à l'un des régimes de sécurité sociale, selon leur qualification juridique. Cela risque de constituer un obstacle au

recrutement même de ces gens de mer, si cette exigence est invoquée lors de l'embauchage, avec la nécessité d'un financement patronal d'au moins 50 %. Les gens de mer concernés auront intérêt à ne pas dévoiler ces mécanismes juridiques, mais devront ensuite demander une affiliation à partir de leurs contrats d'engagement maritime ou contrats de travail : dès lors, l'épée de Damoclès ne saurait rester en l'air. Nos régimes de sécurité sociale (ENIM et RGSSTS) peuvent-ils renoncer à des demandes de cotisations patronales, difficilement recouvrables si le siège social de l'employeur est hors d'Europe ? En l'absence de financement patronal, cette part sera-t-elle à la charge des gens de mer ?

L'universalité de ces mécanismes doit commencer, sous les remarques de la Commission d'experts du BIT (CEACR). Mais il est certain qu'elle prendra du temps. Cette question de la protection sociale des gens de mer est l'un des « ventres mous » de la MLC, avec l'encadrement des sociétés de manning, mais aussi un ambitieux projet de généralisation : aucun marin en activité sans protection sociale.

*Professeur Patrick CHAUMETTE,
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes*

- 1 Loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 - CC, 17 décembre 2015, n° 2015-723 DC.
- 2 Programme européen ERC Advanced Grant, n° 340770, « Human Sea », « Le développement des activités humaines en mer – Quel encadrement juridique ? », www.humansea.univ-nantes.fr
- 3 SERVAIS J.M., « Droits de la personne humaine et protection sociale – Une vision renouvelée à l'OIT », in *Le travail humain au carrefour du Droit et de la Sociologie – Hommage au professeur Nikitas ALI-PRANTIS*, PU Strasbourg, 2014, pp. 761-772.
- 4 CC 28 avril 2005, n° 2005-514 DC – P. CHAUMETTE, « Le marin entre le navire et sa résidence. Le registre international français des navires », *RCDIP*, 2006, n° 2, pp. 275-299, art. L. 5631-3 C. Transports.
- 5 CJUE, 8^{ème} ch., 7 juin 2012, aff. C-106/11, Bakker, *Droit Maritime Français*, DMF, 2012, n° 739, obs. P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen », pp. 700-710.
- 6 CHAUMETTE P. (2013), « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006). Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, Titre II Chap. III », *Droit social* 2013, n° 11, pp. 915-924 - CARRIL VÁZQUEZ X.M. (2014), « La seguridad social de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 », *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social*, RGDTS, Iustel, Madrid, n° 36, Febrero 2014.
- 7 CJUE, 8^{ème} ch., 7 juin 2012, C-106/11, Bakker c/ Minister Van Financiën, *Droit Maritime Français* 2013, n° 739, pp. 700-710, n. P. CHAUMETTE, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen » - CJUE 5^{ème} ch., 19 mars 2015, aff. C-266/13, Kik, « De l'affiliation sociale des gens de mer en droit européen : extension vers les marins ressortissants européens, expatriés sous pavillon tiers ? », *DMF* 2015, n° 769, pp. 401-416 – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, « Es necesario reformular el art. 7 de la LGSS ante la decadencia del criterio de la ley del pabellón como criterio de conexión de los sistemas de seguridad social de la gente de mar? », *Revista de derecho de la seguridad social*, Madrid, ISSN 2386-7191, n° 5, 2015, pp. 63-73.
- 8 P. CHAUMETTE, « Convention du travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », *Neptunus*, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2

www.cdmo.univ-nantes.fr

- 9 X.M. CARRIL VASQUEZ, *Una Cuestión de Derechos Humanos: La Protección de Seguridad Social de Nuestros Trabajadores del Mar Emigrantes en Noruega*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015.
- 10 http://www.cleiss.fr/pdf/conv_madagascar.pdf
- 11 http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier_insert/fiche_mobilite_marins_-_france_vers_etrangeur_-_version_30-10-2015.pdf
- 12 CHAUMETTE P, « Les espaces juridiques du travail maritime », in *El Trabajo en el Mar : los nuevos escenarios juridico-maritimos*, J. CABEZA PEREIRO & E. RODRIGUEZ RODRIGUEZ (coord.), Editorial Bomarzo, Albacete, 2015, pp. 11-48.
- 13 Art. L. 5631-4 C. Transports – Le contenu de cette protection sociale comprend :
- La prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, à laquelle s'ajoute :
 - a. En cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de cent vingt jours ;
 - b. En cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente.
 - Le versement d'une indemnité en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire :
 - a. Au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayants droit ;
 - b. A chaque enfant à charge, âgé de moins de vingt et un ans, dans la limite de trois enfants ;
 - La prise en charge en cas de maternité de la femme navigante des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;
 - Le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définie dans le contrat d'engagement, en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire ;
 - L'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, à un pourcentage de la rémunération brute perçue chaque année par le marin diffère selon l'âge auquel intervient la cessation d'activité.
- 14 <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/affiliation-protection-sociale-r73.html>

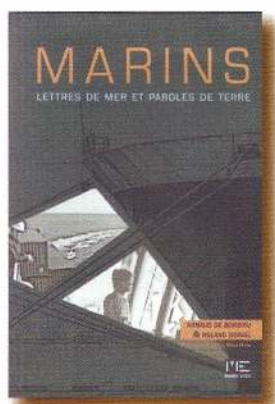
15 JORF n° 95 du 23 avril 2015 p. 7143 - Fl. THOMAS, « Gens de mer, marin ? Propos sur le décret du 23 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et des marins en droit français », Carnet de recherche programme européen Human Sea, <https://humansea.hypotheses.org/295>

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2006), Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz.
- M. Mc CONNELL, D. DEVLIN & Cl. DOUMBIA-HENRY (2011), *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011.
- CHARBONNEAU A., dir. (2013), *La mise en œuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Rev. de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale, COMPTRASEC, Bordeaux 2013/2 et English Electronic Edition 2013/3 <http://comptrasec.u-bordeaux.fr/revue-de-droit-compare-du-travail-et-de-la-securite-sociale>
- LAVELLE J. (2014), *The Maritime Labour Convention 2006 – International Labour Law Redefined*, Informa Law, Routledge.
- CARBALLO PINEIRO L. (2015), *International Maritime Labour Law*, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, n° 34, Springer.
- CARRIL VÁZQUEZ X.M. (2014), "La seguridad social de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social*, RGDTSS, Iustel, Madrid, n° 36, Febrero 2014.
- CHAUMETTE P. (2015), « Convention du travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », *Neptunus*, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2 www.cdmo.univ-nantes.fr
- CHARBONNEAU A (2015), « L'application de la Convention du travail maritime en Afrique francophone », *DMF* 2015, n° 775, pp. 1009-1020
- CHAUMETTE P. dir. (2016), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex, Bilbao, à paraître.

MARINS - LETTRES DE MER ET PAROLES DE TERRE

PAR ARNAUD de BOISSIEU ET ROLAND DORIOU CHEZ MARINE EDITIONS



C'est un portrait par petites touches du marin marchand actuel. Les auteurs tous deux prêtres, l'un ancien navigateur, l'autre responsable du foyer de Port de Bouc, alternent les échanges de courriels entre marins et les contacts établis soit au foyer soit lors de visites à bord.

Malgré quelques erreurs minimales c'est criant de vérité et donne à réfléchir. Le marin du XXI^{ème} siècle, asiatique (surtout philippin) africain ou européen de l'Est est une sorte de prisonnier volontaire à bord de navires dont les escales très courtes et loin des centres villes ne permettent que de rares sorties contrariées de surcroît par le code ISPS.

La carte téléphonique et le courriel sont des liens modernes avec la famille et l'internet à bord déjà en vigueur dans certaines compagnies, quoique cher, est attendu avec impatience. Mais la lettre reste indispensable car on peut y dire des choses plus intimes.

Il ne faut pas oublier que ces hommes sont la colonne vertébrale du commerce maritime mondial qui représente 80% des échanges sur notre Terre.

A conseiller ou à offrir aux terriens qui trouvent tout à fait normal de voir nos supermarchés regorger de produits exotiques.

NAVIGATION EN HAUTES LATITUDES

En marge de la conférence sur le climat, la COP 21, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime a organisé un colloque sur la navigation dans les hautes latitudes le 19 novembre dernier dans l'enceinte du site de Marseille ⁽¹⁾.



Antarctique - Hervé Baudu

Si la mer, et indirectement le maritime, sont considérés comme les grands absents de ces négociations sur le réchauffement climatique, cette manifestation fut l'occasion de rappeler que ce bouleversement s'opère avant tout dans les régions polaires.

Parti d'un projet monté à l'été 2015 avec des étudiants à l'occasion de leur embarquement sur le voilier russe *Kruzenshtern* qui nous a emmenés au-delà du cercle polaire, et profitant d'une escale à Mourmansk, nous avons pu prendre conscience de la problématique de la navigation dans les hautes latitudes. De cette expérience inédite, nous avons dégagé des thèmes d'études qui ont été par la suite illustrés par le témoignage d'intervenants qui se sont déplacés à Marseille pour faire partager leur expérience et leur expertise dans le domaine de la navigation polaire.

Le réchauffement climatique, qui est deux fois plus élevé aux pôles que sur le reste de la planète, laisse entrevoir dans les décennies à venir une navigation estivale entre mars et novembre en Arctique exempt de glace⁽²⁾, notamment le long des côtes russes. Si le gain de temps de navigation annoncé, de l'ordre de 40% sur une route entre l'Europe du Nord et l'Asie du Nord, est fort médiatisé, l'optimisme de ce qui apparaît techniquement comme le nouveau « Panama blanc » doit être modéré par le marin qui est amené à emprunter cette route.

La maritimisation de cet espace polaire boréal se décline en plusieurs problématiques :

1. La navigabilité dans les eaux couvertes par les glaces
 2. La sécurisation de ces zones
 3. La réglementation endémique de ces espaces
- Chacun des intervenants au colloque a permis de nous

sensibiliser à ces enjeux en faisant part de son expérience maritime.

La navigabilité dans les eaux couvertes de glace

Ce domaine très technique couvre aussi bien la météorologie, toutes les sciences de la mer comme l'océanologie, l'hydrographie mais également la cartographie et les techniques de navigation. Hervé Le Goff, ingénieur océanographe au CNRS, Nicolas Quentin, ancien chef mécanicien ont tous deux participé à la dérive hivernale dans les glaces à bord du voilier d'expédition *Tara* en 2008.

Ils ont été les témoins privilégiés de l'évolution climatique de cette zone. La banquise rencontrée n'est plus une débâcle pluriannuelle mais la résultante d'une fonte estivale. Son épaisseur résiduelle et sa superficie diminuent de façon exponentielle laissant envisager dans une, voire deux décennies, une navigation libre de toute glace au-delà des eaux territoriales russes, dans les zones économiques exclusives à la période la plus favorable, en septembre. La gire de Beaufort, courant océanique centré sur le pôle boréal entraîne la débâcle des glaces vers le Nord de l'Archipel des îles nord-canadiennes libérant de facto le littoral russe. Ainsi, tout laisse à penser que la route qui longe les 5 000 km de côte de la Russie sera plus rapidement praticable que le passage entre les îles de l'Archipel canadien dans lesquels les glaces viennent se bloquer. C'est la raison pour laquelle, on parle de route du Nord-Est (*Northern Sea Route – NSR*), plus

directe et du passage du Nord-Ouest (*North West Passage - NWP*), route plus sinueuse et aléatoire. La diminution d'étendue de banquise contribue au réchauffement local car la réfraction du rayonnement solaire qui se fait sur la glace par phénomène d'albédo est en partie maintenant absorbée par la mer qui se réchauffe plus vite. La météorologie s'en trouve localement modifiée, entraînant des dépressions plus violentes (« *polar lows* »), une dérive accrue de la banquise qui vient se concentrer sur le littoral, des zones de brume plus fréquentes et plus étendues. Se rajoutent à ces aléas climatiques, des routes sommairement hydrographiées qui rendent risqués certains transits s'écartant des routes habituelles. Les cartes accessibles pour emprunter ces routes sont encore incomplètes, surtout du côté russe⁽³⁾.



Mais surtout, la navigation dans la banquise nécessite des navires adaptés et un équipage expérimenté. C'est ce que nous ont rappelé Stanislas Zamora, commandant de l'*Astrolabe* affrété par l'Ipev (Institut Paul-Emile Victor) qui assure le ravitaillement de la base Dumont d'Urville en Antarctique ainsi que Sophie Galvagnon, officier en second sur un brise-glace suédois en mer Baltique.

La sécurisation de ces zones

Les infrastructures liées à la sécurité du trafic maritime et à la sauvegarde des vies humaines sont quasi inexistantes, du côté canadien comme du côté russe. L'absence de trafic régulier, l'extrême rudesse du climat, notamment en hiver, rendent très difficile et coûteuse l'installation pérenne de moyens dédiés au sauvetage. Même si la répartition des zones SAR a été actée par les pays riverains à l'océan Arctique, il

n'y a pas de centres régionaux dédiés au secours en mer. Les liaisons radioélectriques associées au SMDSM se réduisent aux seules fréquences HF, Inmarsat ne fonctionnant qu'en dessous de 80° de latitude. Seule la Russie assure à l'aide de ses brise-glaces une escorte pour maintenir un trafic annuel, certes très faible, le long de ses côtes, notamment pour desservir les ports en eaux profondes des mers de Kara, Laptev et de Sibérie orientale. Un navire en difficulté ou bloqué dans les glaces devra patienter plusieurs jours avant qu'un brise-glace soit dépêché sur place pour intervenir. Même s'il existe des moyens aériens expérimentés pour des liaisons le plus souvent dédiées aux ravitaillements logistiques des expéditions liées à la recherche, il n'existe aucun moyen aérien SAR. On n'ose imaginer les conséquences dramatiques d'un paquebot en perdition s'il fallait l'assister pour récupérer équipage et passagers ! Ne parlons même pas des moyens à mettre en œuvre pour circonscrire une pollution qui en résulterait.

La réglementation endémique de ces espaces

L'océan Arctique est régi par les mêmes lois internationales du droit de la mer avec une particularité liée à l'article 234 de la convention de Montego Bay des Nations Unies sur le droit de la mer qui autorise les pays qui bordent les routes maritimes couvertes par les glaces d'en limiter l'accès si le transit d'un navire présente un risque, de pollution notamment. C'est ce que rappelle l'interview de Monsieur le Premier ministre Michel Rocard, ambassadeur chargé depuis 2009 de la négociation internationale pour les pôles, entretien réalisé par des élèves en charge du projet et diffusé à l'occasion du colloque à Marseille⁽⁴⁾. S'il existe encore quelques litiges liés aux revendications sur l'extension du plateau continental, ceux sur la souveraineté des transits du passage du Nord-Ouest et la route du Nord-Est dans les eaux canadiennes et russes demeurent.



Les Russes comme les Canadiens affirment que ces routes sont en eaux intérieures, ce qui légitime leur droit de contrôle. Position que réfutent les Américains et l'Europe qui argumentent que le transit à travers les différents détroits russes ou îles canadiennes sont des détroits internationaux et qu'à ce titre, les navires bénéficient d'un droit de passage en transit sans entrave. Le trajet de la route du Nord-Est est actuellement imposé, et contrôlé, par les Russes. Une largeur de 30 mètres du chenal laissé libre par le brise glace d'escorte et un tirant d'eau maximum de 13 mètres en raison de la profondeur de certains détroits limitent le transit de cette route à des navires de 100 000 tonnes sans classe glace

pendant la période estivale. Le coût moyen est de 5\$ la tonne soit environ 450 000\$ pour un transit entre Mourmansk et le détroit de Béring, un coût équivalent à celui d'un passage par le canal de Panama. L'affirmation des souverainetés locales s'exprime par le nombre de brise-glaces qu'une nation peut aligner, et seule la Russie affiche cette volonté avec au moins cinq brise-glaces en construction dont deux nucléaires.

Le Polar code qui entrera en vigueur à partir de janvier 2017 est la pierre angulaire de la réglementation qu'on serait en droit d'attendre pour la protection de l'environnement des zones polaires, notamment celles de l'Arctique où une intensification du trafic maritime est attendue dans les décennies à venir. Certes, la formation rendue obligatoire pour les équipes passerelle et des équipements mieux adaptés à la navigation en région très froide devraient contribuer à une navigation plus sûre. D'aucuns disent que les ambitions d'origine du code polaire ont été revues à la baisse. Si la consommation du gazole pour la propulsion est imposée en Antarctique, le fioul lourd sera toujours autorisé en Arctique, ce qui fait peser un énorme risque écologique sur cette région où l'écosystème est extrêmement vulnérable. Une pollution majeure suite à une collision ou un échouement serait catastrophique, l'eau froide, la banquise, les courants sont autant de facteurs ralentisseurs d'une décomposition bactérienne ou naturelle espérée dans ce type de catastrophe écologique. Le Polar code apporte néanmoins une harmonisation nécessaire pour les équipements minimums que doivent détenir les navires qui transiteront dans les eaux couvertes par les glaces. Par une extension astucieuse de la réglementation existante (Marpol, Solas, Stcw), les règles obligatoires et recommandées sont aisées à mettre en œuvre. On aurait tort de croire que le Polar code impose une classe de navire adaptée à ce type de navigation. Au contraire, la rédaction d'un « guide d'exploitation polaire » propre à n'importe quel type de navire permet d'assurer à son armateur un minimum de préparation pour une navigation peu usuelle. Enfin, il est regrettable que ce code polaire ne soit pas imposé en mer Baltique dont la partie Nord-Est est couverte de glace pendant tout l'hiver.

Doit-on redouter cette évolution ?

Quelles sont donc les perspectives attendues en termes de fréquentation en tenant pour acquis un libre passage dans les décennies à venir. Doit-on s'attendre à une augmentation croissante du trafic par la NSR ? Suite à la fonte exceptionnelle de la banquise en 2007, des études poussées ont été conduites par les armateurs de voyages à temps pour lesquels un gain de distance et donc de temps serait pertinent. Il en ressort qu'il n'est pas rentable d'investir spécifiquement pour ces lignes pour de nombreuses raisons ; absence de ports d'escales commerciales, gain intéressant uniquement pour des transits entre la seule Asie du Nord et l'Europe du Nord, nécessité de réorganiser les lignes pour une partie de l'année, respect du temps de transit trop aléatoire en raison des aléas nautiques, surprimes d'assurance, exposition de la marchandise à des froids extrêmes ; limitation de la taille des porte-conteneurs à 5 000 TEU à cause de la taille des détroits et de la largeur du passage laissé par le brise-glace d'escorte etc. Ce pessimisme n'empêche pas certains acteurs à croire en cette voie alternative, notamment les Chinois qui investissent en Islande et

pour qui cette ligne pourrait être rentabilisée avec une noria de feeders entre les Aléoutiennes et la Norvège ou Reykjavik.

Le sentiment global des investisseurs et armateurs (partagé avec les réflexions des assurances et des sociétés de classification) est qu'il

n'est pas rentable d'envisager un quelconque trafic affrété à temps par les routes polaires avant 2030. Que seul le trafic de navires affrétés au voyage s'accommoderait des contraintes polaires et qu'il s'accroîtrait pour répondre à la demande issue de l'extraction des ressources naturelles dont une partie importante se concentre en Russie et dans ses eaux. 30% des gisements de gaz des réserves de la planète non découvertes et 13% de pétrole sont supposés être présents sous la calotte glacière. De nombreux et coûteux projets d'exploration conduits par les majors pétroliers occidentaux ont été initiés mais dont la plupart ont été avortés à la fois pour des raisons techniques évidentes, géopolitiques liées aux conflits impliquant la Russie, la Crimée et l'Ukraine mais surtout aux retours sur investissement trop risqués.

Les experts considèrent que ces derniers sont rentables à partir de 110\$ le baril de Brent ; il oscille aujourd'hui autour des 40\$... Il ne faut donc certes pas s'attendre à un accroissement très important du trafic sur les routes maritimes polaires. Cependant, les Chinois voient dans les ressources arctiques un eldorado de ressources naturelles (pétrole, gaz, uranium, métaux rares...) qui, en s'alliant avec les Russes, les rendraient moins dépendants des économies occidentales et du Moyen-Orient. Et ce sont eux avec les Russes, pour qui « *l'Arctique est l'avenir de la Russie* », investissent le plus massivement dans cette région.

Peut-on alors espérer que les nombreux Traités et Codes qui existent ou qui vont paraître garantissent une volonté de la communauté internationale de préserver le plus possible cette zone extrêmement sensible ? L'avenir nous le dira.

Hervé BAUDU

**Professeur de Navigation à l'ENSM Marseille
Responsable de la formation Ice Navigation sur simulateur Glace
Membre de l'Académie de marine**



1 <https://www.supmaritime.fr/les-colloques>

2 *Aucun modèle climatique n'envisage la fonte de la banquise en hiver.*

3 *Bien qu'on puisse penser que les Russes, grands spécialistes de la navigation dans les glaces détiennent une cartographie plus fine qu'ils se réservent.*

4 *L'interview est à visionner « interview Michel Rocard arctique » :*

<https://www.youtube.com/watch?v=mqSikcbSTUY>

L'ASSOCIATION SOS MÉDITERRANÉE A AFFRÉTÉ L'AQUARIUS POUR LE SAUVETAGE DE MIGRANTS



L'association SOS Méditerranée a affrété ce navire en partenariat avec Médecins du monde.

Les opérations de sauvetage de migrants et d'aide médicale en mer ont débuté le 25 février, au large de la Libye.

Accédez au site internet de SOS MEDITERRANEE à l'adresse <http://sosmediterranee.org/?lang=fr>

L'Aquarius en escale à Marseille le 20 février.

RISQUES ÉLEVÉS POUR LES MARINS DE CONTRACTER UNE MALADIE PULMONAIRE

Traduction libre par le cdt J.F. Gicquiaud d'un article paru sur le site internet <http://www.sciencetimes.com>

Les recherches ont montré que les marins ont le risque le plus élevé de contracter la maladie pulmonaire obstructive chronique. Les mineurs (de charbon) et les travailleurs en nettoyage industriel suivent dans la liste.

La maladie pulmonaire obstructive chronique (MPOC) affecte les poumons et la personne malade va se trouver dans l'incapacité de respirer correctement. Les autres symptômes de la MPOC sont l'essoufflement, la toux et la production accrue de mucus.

La recherche est fondée sur des informations provenant d'un très grand nombre de personnes. Cette étude a été présentée à la « British Thoracic Society » à Londres. L'« Imperial College » de Londres a mené les recherches et a découvert que l'exposition aux particules contenues dans les gaz d'échappement des moteurs Diesel des navires peut expliquer le risque des gens de mer à contracter la MPOC. Les données de tests de spirométrie ont été utilisées pour la recherche. La spirométrie est un test de respiration qui mesure la fonction pulmonaire des personnes.

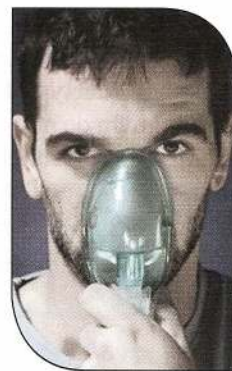
« Cette étude a jeté plus de lumière sur les professions spécifiques associées à un risque accru de MPOC dans la population globale du Royaume-Uni » a déclaré le Dr Sara de Matteis, la chercheuse chef de projet.

« Certaines d'entre elles étaient déjà connues tels les mineurs de charbon mais d'autres ont été récemment découvertes

comme les marins et les travailleurs en nettoyage industriel » a-t-elle précisé. Le Dr Matteis a également ajouté que ces travailleurs ont été exposés à ce risque pendant des décennies avant l'établissement de lois et règles concernant les normes industrielles et la protection induite contre ces substances toxiques. « De toutes façons, nous devons être vigilants, surveiller et réduire les degrés d'exposition à ces substances dangereuses concernant ces professions » a-t-elle conclu.

Le Dr Lisa Davies, présidente du comité exécutif de la « British Thoracic Society » avait établi que les professions concernées ont un rôle clé à jouer dans la surveillance et la promotion d'une meilleure santé pulmonaire. Cela peut inclure des tests pulmonaires, minimiser l'exposition aux produits chimiques et aussi, veiller à l'établissement d'une politique de lutte contre le tabagisme. « Les professions mises en évidence dans ce rapport doivent prendre le problème à bras le corps rapidement et doivent renforcer leurs procédures appropriées » a-t-elle ajouté.

Il y a environ trois millions de personnes au Royaume-Uni qui souffrent de la MPOC. Cependant, les cas signalés et les patients formellement diagnostiqués ne sont seulement qu'environ 900 000.



RECUEILLIES PAR LE Cdt Ph. SUSSAC

NAVIRES INACTIFS. Fin novembre, selon Alphaliner, le nombre de porte-conteneurs inactifs (>500 evp) est à son plus haut niveau depuis cinq ans, pour plus de 1,2 million evp. Le 16 novembre, il y avait 306 PC arrêtés (1,24 M evp), dont 40 de 8 000 à 18 300 evp (6 sur le marché d'affrètement, les autres en exploitation directe). C'est même le cas de PC Panamax (env. 7 de 5 300 evp à l'ancre aux Philippines).

Dans le même temps plusieurs P.C. sont commandés ou en construction, dont des très grands.

LIQUÉFACTION. Un nouvel avertissement des assureurs et P&I aux armateurs souligne que le danger de liquéfaction des cargaisons vrac est toujours réel. Le Gard P&I a diffusé de nouvelles instructions, en particulier pour la bauxite. Le rapport du BMA (Bermuda Maritime Authority) après le naufrage du Bulk Jupiter (30.12.2014, un seul rescapé), suite à un chargement à Kuantan (Malaisie), indique que malgré le manque de preuves formelles la liquéfaction est probable. En effet, la cargaison avait été stockée assez longtemps pendant une période où il y avait eu un record de pluie (près de 400 mm en six jours) et l'enquête a montré que les informations fournies sur l'état de la marchandise étaient identiques pour tous les navires chargés depuis un certain temps.

CONVENTION SUR LES EAUX DE BALLAST. Fin décembre, la convention de 2004 sur les eaux de ballast semblait avoir le nombre de ratifications nécessaires à son entrée en vigueur (après 12 mois supplémentaires), suite à la ratification par l'Indonésie, le Maroc et la Finlande. L'OMI a refait les calculs et a repoussé la confirmation. L'entrée en vigueur rendrait obligatoire l'installation coûteuse de systèmes approuvés (de 1 à 5 millions USD), afin d'éviter de répandre des espèces invasives. Cependant, il y a encore des commentaires négatifs divers. BIMCO pointe les nombreux points non encore réglés ayant retardé les ratifications pendant plus de dix ans, manque de technologies approuvées avec un bon retour d'expérience et, spécialement en Europe, des procédures de tests trop différentes. ICS pense qu'il est temps de prendre des décisions définitives, et approuvera son entrée en vigueur aussitôt que les armateurs pourront avoir confiance dans des systèmes conformes aux PSC dans le monde entier. Et demande de régler le problème des obligations unilatérales des USA (en fait, aucun système ne correspond à la règle US et, en attendant, les instructions OMI sont admises). Le MEPC a demandé aux USA une clarification, et K. Sekimizu (Sec. Gén. OMI) a déclaré que, une fois la convention en vigueur, aucun État n'aurait à appliquer, unilatéralement, des normes plus strictes que celles de l'OMI. Bien des armateurs envisagent des demandes de dérogation selon la date de construction, le nombre, la capacité et les séparations des ballasts, la disponibilité d'emplacement... Et bien sûr une procédure harmonisée mondiale de test lors des inspections. Des incertitudes sont encore à régler pour les trafics de cabotage.

ÉNERGIE AU GHANA. Le Ghana souffre depuis un certain temps d'un déficit d'énergie électrique, entraînant des black-out chroniques influant sur l'activité économique du pays. Le Ghana a contracté avec Karpowership (Turc) la venue du navire Aysegul Sultan, à Téma, pouvant fournir 235 mégawatts (connecté en décembre 2015) avec un contrat de dix ans. Une autre centrale flottante de 250 mégawatts d'Africa and Middle East Resource Investment (Dubai) est prévue arriver en décembre. L'État compte avoir 1000 mégawatts à disposition au cours de 2016 avec des navires-centrales.

L'AUGMENTATION COMPTABLE DES ACCIDENTS EN U.E. DUE À DE MEILLEURS COMPTES RENDUS. L'EMSA signale que depuis la directive Européenne 2009/18/EC (en vigueur en 2011) sur les accidents, les comptes rendus d'accident n'ont cessé d'augmenter pour les navires de pavillons d'États de l'Union. La directive établissait des principes pour les accidents, obligation d'enquête par l'État du pavillon en cas d'accident très grave et de décider au cas par cas pour les moins graves, afin de pouvoir en tirer des leçons de sécurité. L'EMSA communique que l'augmentation dans les statistiques est due à de meilleurs rapports, bien qu'il y ait encore des manques de comptes rendus pour des incidents tels que ceux engageant la sécurité sans qu'il y ait eu accident. Ces comptes rendus doivent être entrés dans les bases de données de l'OMI, pour améliorer les règles en fonction de la réalité. Par ailleurs, on constate une augmentation significative des accidents de personnes (136 décès en 2014, et 87 en 2013), la majorité dans le local machine, ensuite pour des hommes à la mer. L'U.E. constate 178 pertes de navires de 2011 à 2014.

WÄRTSILÄ PROPOSE UN NOUVEAU JOINT D'ÉTANCHÉITÉ. Wärtsilä propose un nouveau Sternguard In-Water Serviceable Seal, premier produit de ce genre dans la catégorie, en plusieurs pièces pouvant être mis en place sous l'eau, et ainsi, minimisant les démontages et immobilisations. Ce SWSS peut remplacer tout type de joint installé, utilisant des huiles EAL (environmentally acceptable lubri-cant), ne nécessitant pas de démontage de l'hélice ou de l'arbre. Il peut aussi être installé sur les propulseurs.

COP21, NÉGOCIATIONS, TEXTE FINAL. La Commission Européenne, lors de négociations (spécialisées maritime/aviation) a demandé une plus grande surveillance de l'ONU sur les transports, indiquant que le maritime serait responsable de 33% des émissions de CO2 vers 2050 en cas de « business as usual ». Le groupe des pays développés (G77) s'est opposé à ce que de nouveaux détails

soient apportés aux buts actuels de l'OMI, demandant que le projet de réduction soit confié à l'OMI ou qu'il n'y ait aucune mention dans le texte final sur le sujet. Position approuvée par l'ICS « le CO2 est un problème mondial, le shipping une industrie mondiale, l'OMI est le seul organisme pouvant réguler le shipping mondialement, quel que soit le pavillon ».

Le texte final de l'accord de Paris ne fait pas de référence explicite au shipping qui, selon l'OMI, compte pour 2,2% du CO2 d'origine humaine. L'ICS et les armateurs Européens se félicitent du texte. L'ECSA rappelle les instructions U.E. de 2011, et leur continuation par la mesure des émissions de CO2. Des ONG critiquent le fait que l'accord ne soit pas clair sur les responsabilités respectives des différents acteurs du secteur. K. Sekimizu indique que l'absence de mention explicite ne diminue pas le rôle moteur de l'OMI dans la diminution des gaz à effet de serre, rappelant les textes de MARPOL VI qui sont bien une obligation. L'OMI ajoute vouloir des efforts continus vers une mesure et collecte de données sur les consommations, question qui sera abordée lors des prochains MEPC avec une étude sur une application de l'accord de Paris.

POIDS DES CONTENEURS. Fin novembre, lors d'une conférence BIFA (British International Freight Association), P. Storrs-Fox a dit que les modifications des nouvelles règles SOLAS sur le poids des conteneurs peuvent paraître tout à fait mineures, mais « le diable est dans les détails », et, au vu des commentaires des opérateurs, il doute que les détails soient réglés avant le 1er juillet. En fait, le maillon faible consiste à savoir comment obtenir le connaissance complet avec les noms des chargeurs et le VGM (verified gross mass) à temps dans le système tel que pratiqué habituellement. Même si cela est fait, le terminal doit croire la déclaration.

En cas de doute la procédure doit être stoppée (!?), le coût des dispositions prises alors n'est pas vraiment attribué. Il en est de même si le chargement, puis l'appareillage sont poursuivis et qu'il y a un incident.

Les opérateurs rappellent que le stowage plan commence à être élaboré (souvent dès le booking), avant que la totalité des informations (en particulier sur les groupages) soit connue, le VGM arrivera trop tard dans la plupart des cas. De plus, il y a les ajouts de dernier moment.

Les assureurs, se félicitant des nouvelles règles, signalent continuer à redouter de mauvaises déclarations, il en est de même des terminaux (APM Terminals étudie la possibilité d'une pesée systématique). Les assureurs les avertissent depuis plusieurs années, mais bien des chargeurs n'en tiennent pas compte. Ils rappellent encore les chiffres connus du MSC Napoli, où 137 conteneurs (sur 660 intacts et secs) avaient un poids supérieur de plus de 3 t à celui indiqué (dont un avec 20 t de plus), du Deneb (chaviré à quai) où sur 168 conteneurs, 16 avaient un poids total quatre fois supérieur à celui indiqué. Il y a de nombreux cas où des conteneurs en surpoids ont provoqué l'écroulement de conteneurs inférieurs entraînant des écroulements de piles et des pertes de conteneurs. La profession a bien conscience du danger de mauvaises déclarations, mais ce n'est pas toujours le cas de chargeurs en groupage. Vu la rapidité des procédures, il peut être délicat pour un exploitant de refuser un conteneur (simplement douteux) muni d'un connaissance complet. L'informatisation et l'automatisation n'ont pas vraiment apporté d'amélioration sur le sujet. En fait, des mauvaises déclarations (dont les dangereux) sont couramment faites pour éviter des taxations ou des papiers supplémentaires, avec des conséquences qui peuvent être très graves.

Fin décembre, Maher Terminal (New York) signale qu'à effet immédiat, il refusera l'entrée de tout conteneur n'ayant pas un poids vérifié, ayant repoussé la suggestion que le terminal était le mieux placé pour une pesée. Ses clients signalent devoir répercuter les coûts d'un équipement de pesée.



USA, JONES ACT ET EXPORTATIONS DE LNG. Les coûts élevés de construction et d'exploitation de navires gaziers LNG aux USA

pourraient diminuer la possibilité d'exportation. Le GAO (US Government Accountability Office) a publié une étude montrant que l'application du Jones Act empêcherait une exploitation et exportation normales du LNG US. Environ 4 à 5000 marins pour armer une centaine de navires seraient nécessaires pour exporter environ 12% de la production US à partir de 5 installations de liquéfaction (actuellement en construction) vers 2020. Avec les possibilités des chantiers, il faudrait 30 ans pour y parvenir, à un prix 2 à 3 fois supérieur à celui du marché international. Le GAO signale que, déjà, des acheteurs ont renoncé à se fournir aux USA pour une mauvaise compétitivité et disponibilité.



UNE APPLICATION POUR SIGNALER LES ABUS À LA MER. En collaboration avec HRAS (Human rights at sea), IBA (International Bar Association) a mis en ligne, début décembre, une application pour faciliter les signalements de crimes, abus ou harcèlements divers à la mer (partie du projet EyeWitness de IBA). HRAS se félicite de cette première utilisation d'une technologie moderne dans ce but. L'application est disponible sur le site de HRAS en différentes langues. La presse indique que l'application enregistre automatiquement sur le smartphone les coordonnées, date, heure, l'environnement wifi, un code garantissant la non-altération postérieure

des données enregistrées (photo, vidéo, son, dès le démarrage de l'application) envoyées à EyeWitness. IBA indique que des tests ont été effectués en Syrie, Libye, et Kenya par différents militants de Human rights.

Note : Il semble qu'un environnement wifi soit nécessaire (? au large ?).

ENQUÊTE, INCONVÉNIENT DE LA CRIMINALISATION. Le 12 décembre, le BSU (Bureau allemand d'enquête sur les accidents maritimes) a annoncé quitter les procédures d'enquête dans deux accidents majeurs (Norman Atlantic et Costa Concordia) à cause de conflits de compétence avec les autorités italiennes, alors que des Allemands sont parmi les victimes dans les deux cas. Le BSU indique que ses activités n'ont plus aucun sens à cause d'obstructions du bureau du procureur qui empêche les inspections techniques générales et sur des compartiments endommagés, du fait que la procédure criminelle a priorité et empêche la préservation de preuves techniques. Il ajoute que les enquêteurs techniques italiens ont les mêmes difficultés, alors que la coopération avec eux avait été bonne. Dans le cas du Costa Concordia, le BSU ajoute que les investigations demandées par la loi US n'ont pu avoir lieu « even in a rudimentary way ».

Note: F. Croccolo, ancien ministre des Transports avait fait des remarques dans le même sens.

CHINE, RÈGLES POUR LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT. La Chine annonce de futures obligations pour la consommation des combustibles. A partir de janvier 2017, les navires en escale ne pourront utiliser que des fuels 0,5% soufre dans les deltas de la Rivière des Perles, du Yangtze et dans la baie Bohai, avec autorisation aux ports de ces zones de règle identique à partir de janvier 2016 (Hong Kong l'applique depuis juillet, Shenzhen moins strictement). Ces règles seront étendues en janvier 2018 à tous les ports dans les zones de contrôle, puis en 2019 aux navires entrant dans ces zones, même sans faire escale. La règle ne s'applique pas à l'armée et aux pêcheurs. Le gouvernement envisage un durcissement à 0,1% soufre fin 2019. En fait, des commentaires indiquent que le fuel 0,5% n'étant pas disponible de façon standard, on s'attend à ce que les navires passent à l'ultra low sulphur ou au gas oil.

SURCAPACITÉ. Des commentaires publiés par Anglo-Eastern et Univan qui viennent de fusionner (600 navires en gestion et 100 pour l'équipage seulement, plus 80 à venir dont 2 de 18 000 evp) indiquent ne pas entrevoir vraiment de solution à la surcapacité, vracs secs et conteneurs. Dans l'industrie en général, si une compagnie s'arrête, la capacité disparaît, au contraire du shipping où les navires, étant vendus, subsistent la plupart du temps. « Right now, there is no light at the end of the tunnel ». Dans bien des cas le taux d'affrètement ne couvre pas les frais d'exploitation (sans parler des remboursements d'emprunts éventuels). La chose s'aggrave parce que l'exploitation inclut la formation et la conservation de personnels formés, et l'on pense que 10 ans sont nécessaires à la formation d'un officier supérieur. Anglo-Eastern Univan indique avoir 20 000 demandes pour 450 postes d'élèves aux Indes. Il conclut: on conçoit que quand il n'y a plus d'argent, il n'y en a plus, mais si vous ne pouvez conserver du personnel formé, alors c'est « no future ».

VDR: INSUFFISAMMENT PROTÉGÉ. Mi-décembre, la compagnie de sécurité IOActive indique que des Voyage Data Recorders (VDRs) sont trop vulnérables à des attaques de hackers. Un essai sur un modèle répandu (marque connue) a montré que toutes les données peuvent être facilement et rapidement recueillies et corrompues, par une lecture et des falsifications à distance. La compagnie indique que, manifestement, la sécurité n'est pas une priorité de cet équipement: Il y a des défauts dans le processus d'enregistrement qui de plus, est faible. Toutes les données ont été accessibles lors de l'essai: sons, images radar, données de navigation.

IACS, CYBERSÉCURITÉ. La menace de cyberattaques sur la sécurité des navires amène l'IACS (Sociétés de classification) à ajouter la cybersécurité à ses règles coque et machine. Lors du 72e Conseil de l'IACS, cette question a été désignée comme le « troisième pilier » de la sécurité, pouvant affecter les opérations. Une approche courante de protection se limite aux systèmes internes de l'automatisation à bord. Une action plus générale doit être entreprise. Avec différents partenaires, l'IACS pense soumettre un premier guide informel de bonnes pratiques à l'OMI, en début d'année 2016.

AUGMENTATION DU TRAFIC FRET FERROVIAIRE CHINE-EUROPE. Le trafic de conteneurs par le train entre la Chine et l'Europe augmente. Par exemple, un service bihebdomadaire aller-retour entre Chengdu (province de Sichuan, SW de la Chine) et Lodz (Pologne) va être porté à cinq fois par semaine en janvier 2016. Chengdu a des usines de nombreuses compagnies de matériel informatique, des usines de pièces automobiles et de textiles. Le service transporte à l'aller des conteneurs frigo et, au retour, principalement de l'alimentation. Cela évite un trajet de près de 1 500 kms de Chengdu vers le port de Shanghai. Un autre service entre Wuhan et Hambourg ou Duisbourg est aussi en augmentation (3 à 5 par semaine), trafic où on a vu des trains de 800 m de long. Le voyage prend 14 à 16 jours, pour un prix moitié de l'aérien. Un nouvel accord avec différents pays de transit (Kazakhstan, Géorgie, Azerbaïdjan, éventuellement Turquie) va sans doute raccourcir les délais.

GIGANTISME. La CMA CGM, qui va, sans doute, devenir la compagnie la plus importante sur le trafic Asie-USA (côte Ouest) avec l'acquisition de NOL et APL, a mis en ligne le CMA CGM Benjamin Franklin (18 000 evp - arrivée à Los Angeles le 26 décembre, Oakland le 30). Mais les ports de l'USWC (US West Coast) indiquent ne pas être prêts pour un trafic régulier avec ce type de navire, et ne pas pouvoir les traiter avec une productivité convenable. Les ports de la zone, en fait deux ports importants, conscients de l'augmentation de la taille des navires en escale se sont progressivement équipés, mais en deux ans cette taille a augmenté de 14% pour arriver à 7 600 evp, bien que, cette année il y ait une cinquantaine de navires 10 000 evp sur la ligne. Ces ports pourront, relativement rapidement, recevoir des PC 8/14 000 evp en ligne régulière. Il reste toutefois « de nombreuses questions non résolues » pour un stade supérieur (profondeur, longueur des quais, portiques adaptés, manutention et entrées/sorties du terminal). Pour

une amélioration de la productivité, une automatisation poussée est possible, mais cela nécessitera une flexibilité des syndicats dockers qui semble très lointaine.

Note: On indique que durant l'escale de LA, 11 229 mouvements ont été effectués, une moyenne de 200/h avec jusqu'à 9 portiques simultanément (chose possible seulement à cause de la baisse d'activité habituelle de la période de fin d'année), que le CMA CGM Benjamin Franklin doit être retiré de la ligne après le deuxième voyage USWC.

BAKCHICH ET AFFRÈTEMENT. Fin décembre, BIMCO annonce ajouter à ses chartes-parties une clause anti-corruption reconnaissant la responsabilité de l'affrèteur pour des délais causés par des demandes illégales, et décharge le capitaine de la responsabilité des retards pris pour des actes (ou non) de corruption. Cette clause est destinée à protéger les armateurs de la charge de surestaries, off-hire, contentieux sur le laytime dus à des demandes illégales dans des ports où l'affrèteur a entraîné le navire. Le voyage étant dirigé par l'affrèteur, ces frais ne peuvent être entièrement à la charge de l'armateur, et une bonne coopération entre les deux est souhaitable pour régler ce genre de cas. Le capitaine doit alors être aidé par les agents (une corruption pouvant faire l'objet de poursuites). Le problème des paiements illégaux est récurrent et bien connu dans certains ports, où le capitaine peut être menacé et/ou intimidé même pour des choses légalement dues (clearance, inspections, notice of readiness...). BIMCO conclut qu'une action concertée de la profession est souhaitable, mais le problème est loin d'être aisé et ne sera pas réglé rapidement.

LES ARMATEURS EUROPÉENS FONT DES PROPOSITIONS. Fin 2015, les armateurs Européens publient des propositions, à l'intention de la Commission, pour raviver l'activité de cabotage et les clusters maritimes. L'ECSA (European Community Shipowners Association) veut influencer sur la Commission Transport dans sa stratégie à définir pour 2017 (désignée European Maritime Year) pour raviver la croissance, les investissements et les emplois. En préambule: la priorité devrait être une comparaison avec des



centres en progrès comme Singapour. Entre autres, une des propositions demande moins de protectionnisme et de joindre systématiquement le maritime à tous les accords/traités internationaux ou bilatéraux. Le texte s'étonne du manque de progrès des autoroutes de la mer à cause du manque d'un marché unifié et de procédures administratives spécifiques au shipping (actuellement 37% du trafic intra U.E. se fait par la mer). Le texte souhaite une augmentation des emplois maritimes en Europe tout en reconnaissant des obstacles, et rappelle les règles MLC 2006 pour les temps de travail des marins. Une uniformisation des règles pour les fuels désoufrés est souhaitable dans toute la zone. Le texte conclut par des statistiques, indiquant que l'U.E. et la Norvège contrôlent environ 40% du tonnage mondial, 60% des porte-conteneurs, 52% des général cargoes, 43% des tankers et 37% des navires offshore.

UN GUIDE POUR LA CYBERSÉCURITÉ À BORD. Début janvier, on annonce que BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, en association avec CLIA ont publié un « guide pour la cyber-sécurité à bord des navires », guide devant être mis à jour périodiquement. Après avoir signalé que le danger d'attaque est réel, le texte constate que les systèmes de bord sont vulnérables. Les systèmes utilisés pour l'administration du navire permettant l'accès à Internet ou aux e-mails peuvent donner accès aux données du navire. Pour des malfaisants (pouvant même les falsifier), ces systèmes devraient donc être séparés/isolés de tout système critique ou de sécurité à bord. Ce n'est évidemment pas le cas pour les connexions régulières ou automatiques des données de navigation avec le siège de la compagnie à terre, de même pour les mises à jour. Le guide préconise une mise au courant de ces dangers et une formation sérieuse des personnels (à bord et à terre). Le groupe prévoit de présenter ce texte au prochain MSC/OMI.

L'EXPORTATION DE BRUT US EST MAINTENANT AUTORISÉE. On s'interroge sur les changements que va apporter la fin de l'interdiction d'exportation de brut US (en vigueur depuis 40 ans) dans le shipping, combiné avec la faiblesse du prix actuel. Les USA ont un surplus en stock estimé à 100/150 millions de barils, avec de nombreux puits inactifs, exploitables immédiatement, avec de nombreuses installations de pétrole de schiste. On pense que cela va, en partie, changer les trafics. Début janvier un pétrolier a été chargé au Texas pour l'Italie, probablement l'amorce d'un trafic régulier.

BAISSES D'ACTIVITÉ. Un repère du trafic maritime est le canal de Suez, qui annonce des chiffres en baisse constatés depuis plusieurs mois : entre 5 et 12 % (par mois comparé à 2014) sur les derniers mois de l'année en nombre de porte-conteneurs, avec une baisse de plus de 3 % en tonnage. Les baisses sont supérieures pour les vraquiers. Les recettes de novembre 2015 sont en baisse de 7,7 % (2014). Par ailleurs, les prévisions de mouvements de conteneurs dans la zone Nord-Europe sont une baisse de 4 % pour le premier semestre 2016, après une baisse de plus de 5% pour la même période 2015. Les premières statistiques 2015 montrent une baisse de plus de 2% en Europe. Les frets spots varient assez vite. Des consultants prévoient des pertes importantes, en général, dans le trafic conteneurs.

L'ECSA DEMANDE UNE AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION. Mi-janvier, l'ECSA (armateurs Européens) rappelle que la question des dispositifs de réception de déchets est une longue histoire depuis la directive U.E. de 2000. Cette directive doit être révisée et l'ECSA signale des plaintes constantes des usagers sur la disponibilité, conformité, facilité d'accès, et même coûts quelquefois « neither transparent nor, in some cases, fair » de ces installations, alors que depuis plusieurs années il n'y a eu, en fait, aucune sorte de sanction. L'ECSA demande que la directive inclut un système de contrôle efficace sur les installations portuaires, avec aussi un système unifié de plaintes en cas de défaillance.

CYBERSÉCURITÉ DANS LA CROISIÈRE. La cybersécurité est certainement très importante pour les croisiéristes qui comptent aborder le sujet en avril/mai à l'OMI, ayant déjà rédigé quelques recommandations. G. Eppinger, chef de la sécurité de l'information chez Carnival, indique avoir fait de très importants progrès mais n'être qu'au milieu des changements. Cette sécurité, en plus de celle classique pour tout navire dans son exploitation, comporte, pour les croisiéristes, un volet important sur la sécurité des données personnelles des passagers, de leurs paiements en cours de navigation, avec les données transmises d'une part à terre à l'exploitation et d'autre part aux organisateurs des excursions aux escales. Les procédures avec ces sous-traitants, ou celles de transmissions des paiements doivent absolument être contrôlées, et le personnel formé pour cela. La liaison wifi disponible pour les passagers (ou l'équipage) est un point certain de faiblesse. Une attaque sur les systèmes du navire est possible, un personnel de quart plus nombreux sur les navires de croisière est un facteur favorable, mais des exercices ou, au moins, entraînements à des pannes ou coupures des systèmes informatiques sont pris en compte dans les scénarios possibles, dit Eppinger. De plus, B. Darr, de la CLIA, indique qu'une formation à la réaction à une coupure totale des liaisons avec la terre, ou généralement tout l'extérieur (y compris les systèmes de navigation), doit absolument être conduite. Et, avant toute chose, savoir distinguer une attaque qui peut être bien dissimulée et ne pas être détectée rapidement. Les armateurs doivent prendre en compte le délai de construction du navire qui obligera à des mises à jour, sinon des changements de hardware avant même le premier voyage.

PRESTIGE (SUITE). A la suite d'une demande du parquet espagnol, la Cour Suprême a annulé le jugement de 2013 qui avait acquitté le directeur de la marine marchande, le capitaine et le chef mécanicien du Prestige de l'infraction d'atteinte à l'environnement et à des espaces naturels protégés, à la suite du naufrage du navire et de la grave pollution de novembre 2002, (un refuge avait été refusé par les États côtiers), ayant condamné à l'origine le capitaine à neuf mois de prison pour avoir refusé le remorquage. La Cour Suprême a annulé le précédent jugement et a condamné le capitaine (Mangouras) à deux années de prison pour grave négligence dans la conduite du navire en mauvais état dans le mauvais temps, et ayant pris un risque important en connaissance de cause. La Cour Suprême indique aussi que l'armateur, Mare shipping, et le London P&I Club, assureur, sont responsables pour les dommages à l'environnement, donnant la possibilité de plaintes en réparation (qu'un procureur espagnol estime à 4,3 milliards Euros). L'ITF proteste et condamne une telle sentence, un des pires exemples de la criminalisation des marins et espère qu'elle ne sera pas appliquée à un homme qui prend toute la faute alors qu'il avait été acquitté, et blanchi par ses pairs. Le P&I attend pour faire des commentaires.

Note : rappelons que la société de classification (ABS), qui classait le navire, avait été blanchie de toute faute/négligence par la justice US, il semble impossible d'y revenir. L'administration du pavillon, Bahamas, n'a pas été impliquée. L'administration espagnole de la marine marchande qui avait exigé que le navire soit éloigné au large dans le mauvais temps, ce qui devait amener une casse certaine du navire après la grave avarie à la coque Td, ce qui est arrivé, a également été blanchie. Le refus de zone refuge n'a pas été retenu par la justice.

PUBLICATION D'UN GUIDE SUR LE HARCÈLEMENT ET LA MALTRAITANCE À BORD. Fin janvier, l'ICS (International Chamber of Shipping) et l'ITF ont publié un nouveau « guide pour l'élimination du harcèlement et maltraitance ». La diffusion va se faire par l'ICS et les organisations affiliées à l'ITF, avec un encouragement à le diffuser dans les centres de formation. Ce guide vient deux ans après un programme ETF et Videotel (www.videotel.com/ETF) qui avait été diffusé à plus de 10 000 navires par le programme électronique de formation de la marque. La MLC 2006 demande aux membres d'avoir une législation protégeant les droits fondamentaux et évitant la discrimination à bord, et par extension le harcèlement et la maltraitance. Ces comportements pouvant avoir des conséquences graves, la procédure définie doit être suivie. N. Shaw (ICS) indique que les différentes nationalités avec différentes cultures ou manières de voir peuvent entraîner une mauvaise appréciation de ces faits, le sens commun doit pouvoir aider à régler des difficultés pour des marins loin de chez eux.

ACCORD SURPRISE DE DEUX OPÉRATEURS DES LIAISONS AVEC LA CORSE. Fin janvier, deux nouvelles compagnies de ferries vont vers un accord changeant le marché ferry sur la Corse. MCM (qui vient de remplacer la SNCM) et le concurrent Corsica Maritima (qui a lancé la ligne de fret Corsica Linea) ont annoncé leur intention de créer une compagnie unique. L'annonce surprise arrive au moment où on annonce que l'Assemblée régionale Corse nouvellement élue veut lancer sa propre compagnie adossée à des fonds publics et privés. L'Assemblée indique vouloir au moins 51% de la nouvelle compagnie, ayant « approché » La Méridionale et deux syndicats. MCM et Corsica Maritima (formée par des intérêts et transporteurs corses) indiquent envisager un accord avec l'Assemblée, afin de préserver le futur de la MCM et des employés (repris ex-SNCM). Les projets doivent être approuvés par le tribunal de commerce de Marseille. On indique que l'Assemblée veut étudier avec la Commission européenne la possibilité d'opérer des navires pavillon corse. Fin janvier, il n'y a pas vraiment de commentaires des concurrents Corsica Ferries ou Moby Lines.

GUIDE U.E. AU SUJET DES PLACES DE REFUGE. L'ECSA (Armateurs Européens) se félicite de la publication d'un nouveau guide pour les places de refuge publié par l'U.E. Ce guide devrait éviter des délais tels que ceux constatés lors de l'accident du MSC Flaminia (incendie le 14 juillet 2012, placé dans un port de refuge le 9 septembre). L'ECSA pense que ce guide complètera des règles existantes qui n'ont pas toujours mené à des réponses appropriées dans différents cas. Les règles antérieures, bien qu'obligatoires, étaient insuffisantes et les nouvelles recherchent une uniformisation des procédures. Un autre progrès est qu'il est prévu des rencontres régulières entre les autorités impliquées. Des commentaires de journaux spécialisés indiquent que les effets de ce nouveau guide doivent encore être mesurés.

COMMENTAIRES D'ASSUREURS. Début février, se tenait à Londres le colloque annuel d'hiver d'un comité exécutif d'assureurs.

Le cas récent du *Modern Express* (gîte importante, remorqué vers un port refuge, après qu'il y ait eu menace d'échouement à cause du mauvais temps) a été cité par D. Berg (président de l'union internationale des assurances) qui déplore la perte de deux autres de ces car-carriers en un an (un près de Southampton, un en Manche) et pense qu'une réflexion serait nécessaire sur le design de ces navires. Il indique ne pas être architecte naval, mais pense que ces navires sont difficiles à faire naviguer, difficiles à charger, difficiles à ballaster, trop vulnérables en cas d'entrée d'eau.

Le cas de l'explosion au port de Tianjin a également été abordé. On est passé à une « autre dimension ». Le cas dépasse même les simulations faites en cas d'attaque terroriste grave dans un port, ou bien les simulations en cas d'explosion, ne prenaient pas en compte une telle explosion dans le troisième port mondial sur le plan marchandises. Par exemple, le cas de la tempête Sandy, le plus important concernant des dommages à véhicules, avait sinistré 19 000 voitures, alors qu'à Tianjin on a 68 000 voitures perdues (d'autres renseignements indiquent moins de véhicules, plus de 7 500 containers et 304 immeubles endommagés). Les évaluations n'ont pu commencer qu'après un mois (site inaccessible, nettoyage des toxiques), l'évaluation actuelle des dommages est de 5 milliards USD, cas le plus important jamais vu qui aura des conséquences sur les primes futures des assurances.

GIGANTISME. Le CSCL Indian Ocean, un PC de 19 000 evp, s'est échoué à bonne vitesse dans l'Elbe, à environ 30 kms de Hambourg, le 3 février. Il semble qu'il y ait eu une avarie momentanée. Les opérations de sauvetage ont été conduites par Smit Salvage et Kotug Offshore, avec le CCME (Central Command for Maritime Emergencies). Plusieurs tentatives de dégagement ont échoué, après un maximum de déballastage, on a transféré les combustibles dans une barge (environ 2 000 t), des dragages ont été effectués autour du navire (env. 65 000 m³ enlevés avec 4 dragues). Du fait de ses dimensions, de la hauteur et de la largeur de la pontée, on constate qu'il est impossible de l'alléger en enlevant des conteneurs. Il n'y a pas de grue de taille/portée suffisantes disponible (existante). On sait que cette impossibilité avait été signalée depuis longtemps, en particulier par des assureurs qui citaient en exemple le MSC Napoli (4 000 evp) comme cas limite. Le navire a été finalement dégagé avec 12 remorqueurs à la marée du matin du 9 février (coef. 100) et amené à quai. Il semble que tous les systèmes fonctionnent. Dans un premier temps, il n'y a pas d'indications sur le contentieux ou une éventuelle avarie commune. Cet accident a relancé les appels à refuser les très grands PC à Hambourg au profit de Wilhelmshaven.

Par ailleurs, l'APL Vanda (PC 14 000 evp, 2013) a dû être échoué dans l'estuaire du Solent (Bramble bank), le 13 au soir, après une perte de propulsion alors qu'il entraît à Southampton et qu'il avait commencé à prendre des remorqueurs. Le 14, on signale que huit remorqueurs supplémentaires sont sur place. Ce navire est un des dix commandés par APL en 2011, considérés comme très performants au point de vue consommation (maintenant CMA CGM).

AMSTERDAM, AAAAAH... ! Un essai de remplacement des beeps des engins de manutention des terminaux à Amsterdam, bruit très désagréable, continu 24/7, par un bruit beaucoup plus discret a montré, après 3 mois, une satisfaction générale des voisins, ONGs et compagnies, ainsi qu'une bonne accoutumance des personnels des terminaux. La condition de signalement des mouvements des multiples engins des terminaux est parfaitement conservée.

UN SYSTÈME DE CHUTE VIKING, DE 81M, APPROUVÉ. Mi-février, Viking, fabricant danois d'équipements de sécurité pour l'offshore, annonce l'approbation par le LR d'un système de chute de 81 mètres (pour une évacuation de 146 personnes en 10 minutes); équipement demandé pour des plateformes jackup, dont une en construction à Singapour pour la mer du Nord. Le système est constitué d'anneaux acier inox, retenus par des cordages et avec des filets en Kevlar, système donnant sur une « plateforme d'embarquement » avec quatre radeaux pneumatiques. L'équipement est emballé dans un conteneur résistant au feu et ne nécessite qu'une intervention minimum pour sa mise en service. De plus il est indiqué qu'un treuil de secours peut affaler une personne blessée ou handicapée directement sur la plateforme, sans besoin d'alimentation. (Viking ajoute que la plateforme reste en place pour d'éventuels retardataires). *Note: Par curiosité: <https://www.youtube.com/watch?v=Boyy79Z38TM>*

DÉMOLITION/RECYCLAGE : ONG, COMMISSION U.E., ARMATEURS... Fin décembre, la Commission a commencé à inviter les démolisseurs à demander leur inscription dans une liste des sites approuvés. Ces recycleurs ont jusqu'à fin juin pour poser leur candidature en vue d'une première liste de chantiers conformes à l'European Ship Recycling Regulation (SRR). Pour l'instant, la Commission n'a pas indiqué si elle approuvait formellement la démolition sur les plages. L'ONG (basée à Bruxelles) NSP (NGO Shipbreaking platform) presse la Commission de publier un guide de bonnes pratiques, tout en faisant savoir qu'elle agit pour que le procédé « à la plage » soit refusé, le procédé de chute sur le sable d'éléments découpés pour transfert sur un site de découpe étant source de pollution (Inde et Bangladesh), l'ONG souhaite l'obligation d'une manutention par grue.

Les armateurs Danois ont immédiatement indiqué souhaiter que la démolition à la plage ne soit pas un procédé systématiquement refusé. Mais la controverse a pris de l'ampleur (le 3 février) lors d'un colloque, organisé par l'OMI, à Londres, lorsque la Commission a proposé de publier une « white list SRR », appuyée par la NSP. Des pays comme le Bangladesh ou le Liberia ont parlé de discrimination et de racisme, d'implications légales de la suite qui serait des listes grises et noires (que devient la convention de Hong Kong adoptée, non encore en vigueur ?), demandant si l'intention était de tuer les industries en Asie. Un retrait immédiat de la proposition n'a absolument pas calmé les oppositions accusant l'Europe de vouloir contrôler tout le marché, les règles SRR connues sont un prétexte pour demander un report de l'entrée en vigueur de la convention. L'ONG a été accusée de partialité flagrante en ne citant pas les Turcs ou les Chinois, où il existe des chantiers « à la plage ». L'Europe est accusée de critiquer sans proposer de solution (Le Mexique a indiqué les difficultés rencontrées pour avoir des réponses précises de l'U.E.), la plupart des délégués jugent inacceptable, qu'après une white list, une ONG publie des noms « honteux » alors qu'ils seraient conformes à

la convention internationale. On constate, par ailleurs, que la NSP agit pour que des gros chargeurs demandent aux armateurs des comptes sur leurs pratiques de démolition, beaucoup continuant à accepter des sites « dangerous and dirty ». Mi-février, Maersk a annoncé s'impliquer dans l'amélioration des conditions de 4 chantiers sélectionnés d'Alang (Inde), déjà conformes à la convention de Hong Kong. Maersk indique que, jusqu'à présent, sa politique est faite de pratiques « responsables », mais que cela n'est seulement possible que dans très peu de sites (Chinois, Turcs ou Européens) avec un surcoût de 1-2 mUSD/navire. La compagnie indique qu'à la suite des progrès en cours de ces chantiers d'Alang, ils y enverront des navires, en assurant une surveillance du travail. NSP critique et feint de s'étonner que Maersk ne se cache pas de pures raisons financières pour abandonner les sites antérieurement utilisés.

La totalité du site indien d'Alang s'étend sur 10 kms, avec environ 167 sites. Depuis 1983, plus de 7 000 navires ont été traités, pour une récupération de 54 millions LDT d'acier.



USA, COMPLÈMENT APRÈS INFRACTION SUR LES REJETS. On sait, qu'après enquête US prouvant une infraction sur les rejets, par exemple preuve d'installation et utilisation de « magic pipe » même sans pollution détectée, les fautifs sont sanctionnés pour leur faute et pour falsification de l'oil record book, où il manque la mention d'un mouvement. La justice US a, de plus, signalé impliquer et poursuivre éventuellement le capitaine pour une arrivée aux USA avec présentation d'un faux document.

PIÈCE D'IDENTITÉ DES MARINS/GENS DE MER. Carte PIM, ou SID (Seafarer identity document).

Le 19 février, on annonce que les amendements à la convention ILO 185 sur cette carte ont été approuvés au BIT, après des modifications techniques. Ces cartes doivent être délivrées par les États, conformes aux standards internationaux de lecture électronique des documents (tels que les e-passeports). En particulier, ces cartes incluent les dernières techniques de reconnaissance faciale, ce qui devrait encourager une diffusion rapide. En effet, la carte devrait faciliter la sortie à terre des marins en escale, avec un document assez difficilement falsifiable, en laissant toujours à bord le passeport (ce qui empêcherait une évasion du pays en cas de tentative de fuite pour infraction ou irrégularité quelconque). Par exemple, on sait qu'environ 17% des marins en escale aux USA ne peuvent quitter le navire, souvent par manque de visa individuel, même sur les navires appliquant la MLC (normalement une anomalie, la règle 2.4.2 demande des sorties à terre, et A1.4.5(b) met l'obligation de visa à la charge de l'armateur). Cette carte devrait apporter une solution, quand la MLC n'est pas vraiment appliquée. On sait que la convention 185 prévoit la possibilité de vérification immédiate sur une base de données, une introduction sur la base de données existante de vérification des e-passeports est souhaitable, PKD (Public Key directory) créé par l'International Civil Aviation Organization (base de données existante, mais payante et certains États n'en font pas partie). L'ICMA (International Christian Maritime Association) ou d'autres organisations d'accueil des marins se félicitent de cet amendement, en faisant remarquer la différence inexplicable de traitement entre les marins et les aviateurs, ces derniers ayant même des procédures accélérées de formalités, n'ayant jamais eu d'interdiction de quitter leur appareil, alors que bien des marins sont traités à priori comme des suspects et interdits de sortie (parfois même par des compagnies privées !).

Note : La question du coût, relativement élevé, de cette carte n'est pas abordée. Pour la France, lors d'une rencontre assez récente, M. Pitard (DAM) a bien précisé qu'en aucun cas l'État ne paierait.

On peut signaler que les discussions ayant amené à cet amendement ont provoqué un mécontentement de la Russie, qui avait mis en place des systèmes de fabrication de cartes pour cette convention en vigueur depuis longtemps.

PIRATERIE - ATTAQUES

EXTENSION DU CODE DE DJIBOUTI. Lors d'une réunion, les 11 et 12 novembre, les autorités représentées ont donné leur accord pour une extension du « Djibouti code of conduct » aux crimes maritimes de la région (terrorisme, trafics d'êtres humains, pêche illégale ou non autorisée). L'OMI souligne que cela (en particulier la lutte contre la pêche illégale) va diminuer la possibilité de reprise de la piraterie, devenue marginale (dans la région) grâce à des efforts multiples et combinés.

ATTAQUE EN AFRIQUE, EXEMPLE. Le Szafir (pavillon Chypre, exploitant polonais) a été attaqué, le 26 novembre, au large du Nigéria, le capitaine et 4 membres d'équipage ont été enlevés. Des appareils ont été détruits et l'équipage restant n'a pu continuer à naviguer, un équipage de remplacement a pu rejoindre le navire mouillé à 30 milles au large. Les hommes enlevés ont été libérés le 8 décembre. A la question de savoir s'il y avait eu rançon, la réponse officielle du gouvernement a été « la vie des Polonais n'a pas de prix ».

SEAMAN GUARD OHIO (SUITE). Le Seaman Guard Ohio, navire-base de la compagnie de sécurité AdvanFort, après un soutage urgent dans des conditions qui avaient été jugées illégales aux Indes (2013) avait été retenu et tout son personnel arrêté, le navire accusé d'entrée dans les eaux territoriales sans autorisation, détention de nombreuses armes sans donner de preuves que le navire était une base pour des opérations antipirates. W. Watson, président AdvanFort, a indiqué que ces armes étaient correctement documentées et légales. Depuis, les 12 marins et 23 gardes avaient été emprisonnés puis assignés à résidence. Mais, en janvier, un jugement

condamne les 35 personnes à cinq ans de prison (rigorous emprisonment), huit autres (Indiens) ont été acquittés de l'accusation d'avoir aidé une opération illégale d'approvisionnement. Le HRAS (Human rights at sea) a réagi à une sentence excessive et inappropriée, ces hommes étant des employés effectuant un travail reconnu de protection et de conduite pour leur employeur, les gardes étaient effectivement des passagers. Jugement inapproprié même si l'Inde est particulièrement sensible au sujet des armes. P. Cook, SAMI (Security association for the maritime industry) regrette que, malgré des rappels, AdvanFort ait abandonné et trahi ses employés en ne les soutenant pas pour des faits hors de contrôle de ces « passagers », et demande aux autorités indiennes une révision et une enquête sur les véritables responsables d'éventuelles infractions du navire.

ATTAQUES EN AFRIQUE (EXEMPLES). Mi-janvier, le transport de voitures Silver Sky a été attaqué dans le golfe de Guinée, à 50 milles au large de Bayelsa (Nigeria). Deux groupes ont attaqué le navire simultanément et à plusieurs reprises, en tentant de monter à bord, avec des tirs (un blessé parmi l'équipage). Les attaques ont finalement été repoussées. Bien que la direction prise ensuite par les pirates ait été suivie, les autorités nigérianes n'ont pu repérer leur lieu de repli. Silver Sky, L= 183m, l=30m, jb 39 043.

Le chimiquier Leon Dias (115m x 19m, 9 055 tpl) a été attaqué, à 90 milles au large, par une dizaine d'hommes armés dans deux embarcations. Les cinq hommes d'équipage ont été pris comme otages, le Sd capitaine grièvement blessé, le navire dérouté en direction de Cotonou puis la trace a disparu. Un groupe de terroristes (Biafra) a revendiqué l'attaque, menaçant de faire sauter le navire avec l'équipage sous condition de libération d'un leader emprisonné, mais il y a doute sur la concordance des deux.

Le 29 janvier, le Safmarine Kuramo (Maersk, PC 2 100 evp) a été attaqué à environ 60 milles de Bonny, les pirates ont pris le contrôle du navire après que l'équipage (25 – Sud-Africains, Anglais, Philippins, Indiens, Thaïs) se soit réfugié dans la citadelle. Le même jour, l'équipage a été libéré par intervention de l'armée nigériane, qui a félicité le capitaine (Z. G. Conradie, une femme) pour son sang-froid et pour avoir informé les autorités en continu (on signale un défaut manifeste d'aération de la citadelle). Pas de blessé parmi l'équipage, pas de pirate capturé.

Le 11 février, le pétrolier Maximus (pavillon Arabie Saoudite) a été attaqué, à environ 70 milles au sud d'Abidjan. Les armées togolaises et nigérianes ont pu localiser le navire. Il a été repris par la marine nigériane, 6 pirates capturés, 1 mort, après assaut. Les pirates avaient pu pénétrer dans la citadelle où l'équipage a été souvent torturé pendant huit jours. Mais le 22, des renseignements indiquent que des pirates sont en fuite avec deux otages de l'équipage (Indien et Pakistanais).

LES ASSUREURS METTENT EN GARDE CONTRE LE RELÂCHEMENT. Fin janvier, les assureurs veulent avertir les armateurs et affrêteurs d'une extension du risque de piraterie. Ils indiquent être préoccupés par la baisse des précautions prises contre les attaques, même si les mesures prises en océan Indien ont donné des résultats. Et si les chiffres du Piracy reporting center sont en baisse, on constate une augmentation du risque en Asie et en Afrique de l'Ouest. Par exemple les attaques en Malaisie reprennent, sont plus organisées et ciblées, et plus violentes. Un courtier indique qu'il est difficile de donner des chiffres exacts, des armateurs ne signalent pas d'attaques, simplement pour une question d'image, et certaines actions peuvent être qualifiées de vol, piraterie ou terrorisme, les qualifications pouvant être floues.

En général, les assureurs demandent aux armateurs de continuer à prendre des précautions, notamment à cause de l'extension des zones dangereuses.

Par ailleurs, au point de vue terrorisme, les attaques contre les navires font rarement l'objet de rapport dans les medias. On cite le Limbourg ou le USS Cole, mais le public ignore d'autres attaques, comme celles contre des pétroliers dans le golfe Persique en 1987/88. Une action a été déjouée en 2002. En 2014, attaque de navires dans le détroit de Gibraltar à partir du Maroc. Une rocket a été tirée contre un PC dans le canal de Suez. Les Egyptiens indiquent qu'en 2015, un complot visant à miner une partie du canal a été déjoué. Des attaques et bombardements ont eu lieu contre des pétroliers en Libye. L'attaque d'un navire de guerre égyptien au nord du Sinaï, l'attaque de 2006 du Hezbollah contre l'INS Hanit au large du Liban (missile mer-mer, 4 morts) montrent que les tirs d'engins lourds semblent assez faciles à partir de la côte. Il est certain que ces attaques ne sont pas fréquentes, mais les assureurs mettent en garde contre les extensions territoriales des organisations terroristes.



En 2014, attaque de navires dans le détroit de Gibraltar à partir du Maroc. Une rocket a été tirée contre un PC dans le canal de Suez. Les Egyptiens indiquent qu'en 2015, un complot visant à miner une partie du canal a été déjoué. Des attaques et bombardements ont eu lieu contre des pétroliers en Libye. L'attaque d'un navire de guerre égyptien au nord du Sinaï, l'attaque de 2006 du Hezbollah contre l'INS Hanit au large du Liban (missile mer-mer, 4 morts) montrent que les tirs d'engins lourds semblent assez faciles à partir de la côte. Il est certain que ces attaques ne sont pas fréquentes, mais les assureurs mettent en garde contre les extensions territoriales des organisations terroristes.

SEAMAN GUARD OHIO (SUITE). Après la condamnation, en Inde, de toutes les personnes présentes à bord du Seaman Guard Ohio, lors de sa saisie en 2013, à cinq ans d'emprisonnement, l'ITF pensant qu'il y a de bonnes raisons de faire appel, relance la procédure, annonçant qu'elle participera fortement aux frais, et espérant que l'État du pavillon (Sierra Leone) interviendra également. Les commentaires de l'ITF font remarquer que des personnes n'ayant probablement jamais manipulé les armes sont condamnées: « Peut-on imaginer emprisonner un cuisinier pour trafic d'armes quand les seuls instruments qu'il manipulait sont des poêles et des gamelles, pure injustice », tout cela après deux ans de détention aux Indes. Mission to Seafarers envisage une action avec certaines familles des condamnés. Des commentaires de compagnies de sécurité (Arlington, par exemple) font remarquer combien il est difficile de naviguer avec ces bateaux-bases avec de multiples législations nationales, particulièrement en Asie du Sud-Est.

LA MALAISIE ENVISAGE L'EMBARQUEMENT DE GARDES ARMÉS. Début février, l'amiral directeur du MMEA (Malaysian Maritime Enforcement Agency) pense embarquer des militaires armés sur les petits pétroliers passant dans les détroits (Malacca, Singapour) afin d'éviter les attaques récurrentes suivies du transfert de la cargaison sur un autre navire. Il indique que les navires de ce type ne pourront tous être protégés, mais qu'une analyse au cas par cas sera faite.

LE LENT DÉCLIN DU PAVILLON FRANÇAIS DANS LE TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Lors de l'inauguration très médiatisée le 6 octobre 2015 au Havre du « CMA CGM BOUGAIVILLE », qualifié pour être un des plus gros porte-conteneurs sous pavillon français, mais de fait sous Registre International Français (RIF), le Président de la République avait déclaré à cette occasion : « C'est un grand jour pour Le Havre, mais aussi pour la France, qui peut être aussi la première au monde ».

Mais la réalité est tout autre : le nombre de navires sous pavillon français connaît un déclin continu. Détenteur de la 5^e place mondiale dans les années

1960, il occupe désormais la 28^e place et représente 0,5% du tonnage mondial.

Au 1er juillet 2015, la flotte de transport sous pavillon français ne compte plus que 176 navires, contre 212 il y a seulement dix ans. Elle est menacée de disparition, d'une part en raison de sérieux problèmes de compétitivité, dans un domaine particulièrement soumis à la concurrence internationale, et aussi sous l'effet de réglementations nationales trop contraignantes ou de manque d'aide à l'investissement.



L'évolution spectaculaire du transport maritime mondial

Le transport maritime mondial n'a cessé d'augmenter année après année pour répondre à l'accroissement des échanges provoqué par les progrès de la mondialisation de l'économie, dont la croissance est évaluée autour de 3,3% depuis 2012.

En 2014, 10,25 milliards de tonnes de marchandises ont été acheminées par voie maritime, alors qu'il y a 20 ans le tonnage transporté par mer s'élevait seulement à 4,6 milliards de tonnes.

Ce tonnage comprend 4,5 milliards de tonnes de vrac solides (minerais, charbon, céréales...), 3,1 milliards de tonnes de vrac liquides (pétrole brut, raffinés, gaz), 1,6 milliard de tonnes de conteneurs et 1 milliard de tonnes d'autres frets, essentiellement du général cargo.

Pour transporter ces marchandises, la *flotte mondiale* de 50 442 navires de commerce pour un port en lourd estimé à 1,66 milliard de tonnes. Les vraquiers ont bénéficié ces dix dernières années d'une progression considérable correspondant à plus de la moitié de l'augmentation du tonnage mondial, et les porte-conteneurs ont plus que doublé leur tonnage. Le secteur pétrolier a connu une évolution plus modeste, alors que les cargos conventionnels et les vraquiers de ton-

nage moyen sont en retrait de près de 20% sur dix ans.

Pour autant, le ralentissement du développement chinois et la chute des prix du pétrole perturbent toutes les prévisions et concourent à une surabondance de navires et à une baisse des taux de charte.

La flotte mondiale est aujourd'hui dominée par les *pavillons de libre immatriculation*, au total 152, dont certains sont qualifiés de « complaisance ». Classés par *Etats du pavillon*, le Panama occupe le premier rang avec 343 millions de tpl et 6 745 navires, le Liberia le second rang avec 198,8 millions de tpl et 2 996 navires, et les Iles Marshall le troisième rang avec 168,6 millions de tonnes et 2 345 navires (+15,7% par rapport à 2014). Ils concentrent à eux trois 42,8% du port en lourd mondial.

Ils sont suivis par Hong Kong, Singapour, Malte, la Grèce, la Chine, les Bahamas, et le Royaume-Uni pour ne nommer que les dix premiers. La France, doublée par la Belgique, les Philippines et le Vietnam, passe du 27^e au 28^e rang mondial.

Plus des trois quarts du tonnage de la flotte mondiale navigue sous des *pavillons différents* de ceux qui correspondent à la nationalité des armateurs. Seulement quatre pays contrôlent plus de la moitié du tonnage mondial, la Grèce, le Japon, la Chine et l'Allemagne. Ils totalisent à eux quatre 864 millions de tpl, soit 52% du port en lourd mondial. Les Grecs sont de loin les principaux maîtres du transport maritime, avec le contrôle de quelque 308 millions de tonnes.

La plupart des principaux pays de contrôle réel de la flotte de commerce exploitent un tonnage beaucoup plus important sous *pavillon étranger* que sous leurs propres couleurs. La palme de la fuite devant le pavillon national revient en premier lieu au Japon (93%), suivi des Etats-Unis (92%) et de l'Allemagne (90%). Les Grecs et les Norvégiens se situent respectivement à 76% et 75%, la France à 72%.



La flotte de commerce mondiale est sous le contrôle d'une vingtaine de groupes de transport maritime, qui cumulent 589 millions de tpl et représentent 35% du port en lourd mondial. Les quatre plus importants sont des armements japonais et chinois. Ils sont suivis par A.P. Moller-Maersk (Danemark), Oldendorff carriers (Allemagne), Mediterranean Shipping (Suisse) et CMA CGM (France).

LE TRANSPORT MARITIME FRANCAIS

Au 1^{er} juillet 2015 la flotte de commerce sous pavillon français compte 301 navires, se décomposant en une flotte de transport de 176 navires d'une capacité d'emport de plus de 6,3 millions de tpl, et une flotte de services maritimes de 125 navires. Au-delà de ces chiffres, la flotte contrôlée par des intérêts français sous d'autres pavillons comprend 796 navires dont 62% de navires de charge et 38% de navires de services maritimes offshore ou spécialisés.

Les principaux pavillons tiers qui accueillent des navires opérés par des sociétés françaises sont par ordre décroissant de tonnage : Libéria (20%), Malte (17%), Royaume-Uni (16%), Singapour (7%), Bahamas (6%), Iles Marshall (5%) et Chypre (4%). Le reste du tonnage est réparti sur 44 autres pavillons.

Répartie selon les registres d'immatriculation, la flotte française de transport comprend 73 navires inscrits au Registre International Français (RIF), 63 navires au registre métropolitain et 40 navires aux registres d'Outre-mer, dont 27 en Polynésie française. La flotte de services maritimes comprend 94 navires inscrits au RIF et 31 navires au registre métropolitain.

L'âge moyen de la flotte de transport française est de huit ans, alors que celui de la flotte mondiale est évalué à 16,3 ans.

Les vrac secs

Le transport maritime mondial de vrac secs, estimé à 760 millions de tonnes en 2015, représente 43,5 % du tonnage mondial. Il dépend en grande partie de l'extraordinaire demande chinoise, que ce soit en charbon ou en minerai de fer. Néanmoins, l'année 2015 sera marquée par un ralentissement lié aux injonctions du gouvernement chinois concer-

nant les importations de charbon de mauvaise qualité, donc polluant. Le trafic maritime mondial de fer est destiné à plus des trois quarts à la Chine. Les principaux pays exportateurs sont l'Australie et le Brésil.

Les grains restent une des bases structurelles de l'économie du transport des vracs, d'autant plus que les productions céréalières affichent des records d'année en année.

La flotte mondiale des vraquiers est évaluée à 10 793 navires, dont 1 644 capesize (100 000 t et plus), 2 913 panamax (de 60 000 t à 100 000 t), 3 220 handymax (40 000 à 60 000 t), 2 363 handysize (10 000 à 40 000 t), et 653 minibulk, soit une croissance de 4,4% en 2015.

Les taux d'affrètement des capesize ont cependant chuté de manière significative en 2014, un peu moins cependant pour les panamax et pour les handymax. La cause est connue et relativement ancienne : la surcapacité.

L'année 2016 sera vraisemblablement marquée par un nombre sans précédent de faillites dans les armements maritimes au vrac sec. L'indice Baltic dry qui compile les taux de fret maritimes sur le charbon, les céréales et le minerai de fer s'est effondré à 325 points au début de cette année.

Le marché mondial des vracs secs est sous le contrôle de cinq grands groupes asiatiques (NYK, Mitsui OSK, China Cosco, K Line et China Shipping Bulk), un armement allemand (Oldendorff Carriers) et un armement suisse (Swiss-Marine). Des groupes miniers se sont faits armateurs pour mieux contrôler leur logistique. C'est le cas du brésilien « Vale » qui a mis en service 34 minéraliers de 400 000 tpl.

LE SECTEUR DES VRACS SECS EN FRANCE

Dans ce secteur très concurrentiel, la France ne compte plus de navire sous registre français. Et pourtant, la France est le premier exportateur européen de blé, le cinquième au monde. La *flotte de transporteurs de vracs secs*, contrôlée en propriété par les armateurs français, s'élève à 37 navires, tous sous pavillon étranger (Panama, Malte, Singapour, Indonésie).

C'est la seule catégorie en forte augmentation : huit navires supplémentaires depuis l'an dernier. Quinze de ces navires appartiennent au groupe Louis-Dreyfus, dont cinq (quatre capesize et un handymax) à Louis-Dreyfus Armateurs (LDA), quatre handymax à LDA Roullier, filiale de LDA et du groupe malouin Roullier, trois handymax à LDAP, associant LDA, la société FFP (groupe familial Peugeot) et une banque suisse, et trois barges autopropulsées appartenant à



Sinarmas LDA, filiale du groupe indonésien Sinar Mas et de LDA. Le groupe *Greenship Bulk*, filiale singapourienne de transport de vracs de Jaccar (Jacques de Chateaufort), possède une série de 20 supramax et deux handymax. Cette flotte, dont l'armement est confié au groupe V.Ships, est opérée par la société française Setaf Saget, filiale de Greenship. *EDF Trading*, filiale d'EDF basée à Londres, possède deux capesize sous pavillon panaméen détenus en copropriété avec des groupes japonais.

Parmi les huit navires cimentiers sous le contrôle d'intérêts français, un seul navigue sous pavillon français : le *Capo Nero*, affecté à la ligne Nice/la Corse pour le compte du groupe Lafarge. Ce dernier, associé à un groupe suisse affrète sous pavillon du Luxembourg l'*Endeavour*, appartenant au groupe Bourbon, et contrôle une flotte en propriété, principalement en Amérique du Nord.

Le transport pétrolier et de gaz

Le monde du pétrole évolue dans un environnement pour le moins agité, lié à l'arrivée rapide d'une nouvelle production américaine ou à l'effondrement des prix, à l'initiative de l'Arabie Saoudite. Depuis 2009, les flux maritimes de pétrole tournent autour de 1,8 milliard de tonnes, sans véritable croissance. La demande croissante des pays émergents, tels que la Chine et l'Inde, est contrecarrée par la baisse de la demande européenne et japonaise, touchée par une moindre consommation. Les tarifs des tankers ont accusé le coup, souffrant d'un trop grand nombre de navires par rapport à la demande. Les indices Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) et Baltic Clean Tanker Index (BCDI) ont accusé leur plus faible niveau depuis la fin de 2015.

- La flotte mondiale des tankers compte 13 616 unités, dont 12 136 pétroliers et 1 480 chimiquiers. La flotte des pétroliers transportant du brut ou du raffiné comprend 656 VLCC (200 000 t et plus) – 498 Suez max (120 000 à 200 000 t) – 922 Aframax (80 000 à 120 000 t) – 434 Panamax (53 000 à 80 000 t) – 1490 Medium Range product (40 000 à 53 000 t) – 5009 Handy product (25 000 à 40 000 t) et 3127 Small product (3 000 à 25 000 t).
- Parmi les dix premiers armements de transport de pétrole brut, la *National Iranian Tanker Company* conserve le premier rang avec 51 navires, dont 12 VLCC de 318 000 t, pour 13 433 000 tonnes de port en lourd. Le second armement *Teekay Corporation* (Bermudes/Canada) poursuit sa progression avec 96 navires pour 13 144 000 t. *Euronav* occupe la troisième place, avec 51 navires pour 12 384 000 t. Suivent des armements chinois, japonais, singapouriens, grecs, saoudiens ou norvégiens.
- L'armement *Scorpio Tankers*, dont le siège est à Monaco, confirme son titre de premier transporteur de produits pétroliers raffinés, avec une flotte de 93 navires pour 5 777 000 tonnes de port en lourd. Suivent, pour les plus importants, deux armements danois dont *Maersk Tankers*, des armements singapouriens, japonais, chinois.
- Le transport maritime de produits chimiques s'opère à bord de navires citernes à cuves spéciales, desservies

par des tuyauteries indépendantes de façon à ne pas mettre en contact les produits. Les deux armements les plus importants sont Stolt-Nielsen, dont le siège se trouve aux Bermudes, et qui dispose d'une flotte de 110 navires, d'un port lourd évalué à 2 392 000 t, et le norvégien *Odffell* dont la flotte de 75 navires, d'un port en lourd équivalent, comprend l'un des deux plus grands chimiquiers du monde, le *Bow Pioneer* pouvant charger jusqu'à 86 000 m³ de produits dans 31 citernes.

- Le transport maritime de gaz naturel liquéfié (GNL) couvre aujourd'hui 10% de la consommation mondiale de gaz naturel. Les échanges internationaux de GNL ont été évalués en 2014 à 301,39 milliards de m³. Le Qatar reste le premier exportateur de GNL avec 32% des exportations mondiales. La flotte mondiale des méthaniers a été évaluée au 10 septembre 2015 à 389 navires d'une capacité totale de 60 millions de m³. A cette date 133 méthaniers d'une capacité de plus de 20 millions de m³, étaient en commande
- *Qatar Gas Transport Company* est le numéro un mondial, avec une flotte de 54 navires d'un port en lourd de 8 305 000 t, dont notamment 14 Q-Max de 263 000 t. Parmi les autres grands armateurs de méthaniers, figurent des Japonais, des Grecs, des Malaisiens, des Nigériens et des Norvégiens. A noter que le système des membranes développé par les sociétés françaises Gaz Transport et Technigaz (GTT) équipe 70% des méthaniers en service aujourd'hui, et 80% des navires en commande. Depuis les années 2000 et la mise en place de nouvelles zones d'émission spéciale visant à réduire les émissions par les navires de dioxydes de soufre (SOx) et d'oxydes d'azote (NOx), le panel des navires utilisant du GNL comme carburant a tendance à s'étendre, d'abord aux navires gaziers puis aux ferries, aux navires de soutien offshore, aux remorqueurs portuaires et maintenant à quatre navires à passagers commandés par Costa.

LA FLOTTE PÉTROLIÈRE FRANÇAISE

En France, la flotte pétrolière et gazière compte 41 navires d'une capacité d'emport de près de 4,0 millions de t, dont 35 pétroliers et 6 transporteurs de gaz liquéfié. L'âge moyen de la flotte s'établit à 6,4 ans contre 15,1 pour l'ensemble de la flotte mondiale.

- La flotte de transports de pétrole brut sous pavillon français (RIF) est composée de 11 navires (10 VLCC et un Suez max) de propriété étrangère loués coque nue, en majorité affrétés, et gérés par Euronav pour six d'entre eux, et par V.Ships France pour les cinq autres.
- La flotte de transports de produits raffinés compte 38 navires dont 24 sous pavillon français (RIF) et 14 sous pavillon étranger. Le départ en 2014 des sept navires de Maersk Tankers France (dont cinq sous pavillon français), et la vente de neuf navires ces derniers mois ont contribué à une diminution de 20% de la flotte.
- Parmi ceux-ci, l'armement *Socatra* gère 12 navires dont 7 sous pavillon RIF – *Sea-Tankers*, 19 navires dont 10 sous pavillon RIF – CFT (*Maritima*), 4 navires dont 3 sous pavillon métropolitain, un sous pavillon RIF – CFT (*Biomar*), 2 sous pavillon métropolitain et *Sermar*, 1 sous pavillon RIF.



- Le secteur gazier continue de bénéficier de tendances favorables avec l'intérêt soutenu pour le GNL et surtout pour le GPL. La flotte de méthaniers (GNL) sous registre RIF comprend trois navires gérés par l'armement Gaz Océan. Le groupe Engie (ex-GDF Suez) affrète une dizaine de méthaniers, tous sous pavillon étranger, et « Total » trois méthaniers, aussi sous pavillon étranger.
- La flotte des 26 navires de transports de gaz de pétrole liquéfiés (GPL) sous contrôle français ne comprend plus que trois unités sous pavillon tricolore. Ces trois navires d'un volume de 78 716 m³ pour l'un d'entre eux et de 35 566 m³ pour les deux autres, sont gérés par l'armement Geogas maritime.

Le transport conteneurisé

Après le temps du ralentissement de la vitesse (slow steaming), puis celui des alliances, les armateurs ont rivalisé à commander de très grands navires, de plus de 18 000 EVP. Cette taille était apparue en 2011 avec les 20 *Triple E* de Maersk, suivie en 2015 avec la série *MSC Oscar* (19 200 EVP). La course au gigantisme s'est poursuivie en 2015 avec la commande d'une quarantaine de très grands porte-conteneurs dont les plus grands du monde pourront transporter 20 600 EVP.

- Selon Alphaliner, la capacité mondiale de transport par navires porte-conteneurs intégraux (dits cellularisés) atteint au 31 décembre 2015 près de **20 millions d'EVP** (19,36 M) à bord de 5 153 navires, soit 10 millions de plus qu'en 2006. En un an, l'augmentation nette (livraison moins démolition) de la flotte est évaluée à 8,5%, correspondant à 1,72 M EVP de plus.
- Au 1^{er} janvier 2016, 499 porte-conteneurs étaient en commande dans le monde entier, en presque totalité dans les chantiers de quatre pays (Chine, Corée du Sud, Philippines et Japon). Toutefois le consultant britannique Drewry a fait part de ses sombres perspectives 2016 dans le transport maritime de conteneurs. L'écart croissant entre l'offre de transport et la demande conduiront à une baisse des taux de fret et à une hausse des pertes des transporteurs en 2016.
- Le principal marché du conteneur est-ouest reste l'Asie vers l'Europe (15,4 M EVP en 2014), devant l'Asie-Amérique du Nord (14,7 M EVP). Par contre les mar-

chés dans l'autre sens sont beaucoup moins importants (7 M EVP entre Europe-Asie et 7,5 M EVP de l'Amérique du Nord vers l'Asie), témoignant de la toute puissance exportatrice chinoise. Le marché transatlantique, plus modeste, est plus équilibré (3,9 M EVP depuis l'Europe et 2,7 M EVP vers l'Europe).

- Les vingt premiers armateurs dans le transport conteneurisé cumulent une capacité de 17,2 millions d'EVP, soit une part de marché de 87%. L'Europe est en première position, suivie de l'Asie.
- L'armement AP Moller-Maersk détient le premier rang avec 598 navires pour une capacité de plus de 3 millions d'EVP, et 35 navires en commande, soit 14,7% du marché. Il est suivi par MSC, 500 navires pour 2 600 000 EVP, soit 13,1% du marché : l'armement détient le carnet de commandes le plus impressionnant (50 navires pour 660 000 EVP, dont 16 unités de 19 000 EVP). Suivent CMA CGM, 466 navires pour 1 820 000 EVP – Evergreen, 200 navires pour 950 000 EVP – Hapag-Lloyd, 173 navires pour 920 000 EVP, Cosco Container Lines, China Shipping Container Lines, Hamburg Sud, Hanjin Shipping Company, Orient Overseas Container Line, pour les dix premiers.

LA SITUATION DES ARMEMENTS FRANÇAIS

La flotte de porte-conteneurs intégraux française détenue par CMA CGM s'élève à 86 unités en propriété dont 21 sont sous pavillon RIF, et 65 sous pavillon étranger, Royaume-Uni pour la plus grande partie, Bahamas, Malte, Madère, Hong Kong, Taïwan et Maroc pour les autres. La flotte d'affrétés par CMA CGM, évaluée à 380 unités, s'est enrichie en 2015 de dix porte-conteneurs de China International Marine Containers. L'armement Marfret compte trois porte-conteneurs sous pavillon RIF.

CMA CGM a engagé depuis des années une politique d'optimisation des coûts (augmentation de la taille des navires, réduction de leur vitesse) pour développer des stratégies de conquête de nouveaux marchés (trafics Nord-Sud) et la recherche d'alliances.

Le carnet de commandes de CMA CGM s'élève à 33 unités, dont 14 prévus en propriété (dont trois 20 600 EVP) et 19 affrétés. Parmi les navires livrés fin 2015 figure le *CMA CGM Bougainville*, le plus grand porte-conteneurs battant pavillon RIF (voir supra).

Les services maritimes



La flotte de services maritimes sous pavillon français s'élève à 125 unités.

- les navires spécialisés regroupent 22 navires, soit 10 câbliers, 6 navires de travaux maritimes, et 6 navires sismiques. Le groupe de recherche sismique CGG propriétaire de 11 navires, armés par Geofield.D, joint-venture entre CGG et *Louis-Dreyfus Armateurs* (LDA), a décidé en novembre 2015 de se séparer des 6 navires sous pavillon français. Cette décision est dramatique pour les 82 officiers français employés sur ces navires.
- les navires offshore comptent 67 navires, 18 supply vessels, 18 AHTS, 8 ravitailleurs, 8 navires d'assistance, 10 transport de personnel et 5 divers. La quasi-totalité de ces navires est armée par le groupe *Bourbon*.
- les autres services maritimes, 2 dragues, 28 remorqueurs en cabotage international et 6 navires de recherche océanographique, comptent 36 navires. Les remorqueurs sont armés par la plupart par *Boluda*, d'autres par les *Abeilles* et *Bourbon*.

La baisse du prix du pétrole pèse sur la prospection offshore ; elle pourrait impacter particulièrement la recherche sismique (voir supra) et freiner l'investissement dans l'exploitation offshore.

Le transport des passagers

La flotte française de navires à passagers représente 51 navires dont 7 navires de croisière et 44 ferries.

LES FERRIES

Nous n'évoquons pas les difficultés qu'ont connues *MyFerryLink* et que connaît la *SNCM*, et analyserons la situation de la flotte des transbordeurs telle qu'elle était au 1^{er} juillet 2015.

La flotte des ferries comprend 44 unités dont 39 transbordeurs, 2 navires à grande vitesse et 3 rouliers mixtes. Parmi ceux-ci, 27 sont sous registre français et 17 sous pavillon étranger.

Basés pour 26 d'entre eux en Méditerranée, et 19 en Manche-Atlantique, ces navires se partagent deux importants marchés, celui de la desserte maritime de la Corse et celui de la desserte transmanche.

Les principales compagnies françaises qui opéraient sur ces secteurs avec des navires au 1^{er} registre métropolitain, la *SNCM* sur la Corse, naguère *SeaFrance* puis *MyFerryLink* sur la desserte transmanche ont traversé et traversent encore

une période de bouleversement économique avec pour conséquence un lourd impact sur l'emploi national de marins.

LA DESSERTE MARITIME DE LA CORSE

La desserte de la Corse est assurée pour le moment par 5 compagnies : Corsica Ferries, 11 transbordeurs et un NGV, tous sous pavillon italien – la *SNCM*, 7 transbordeurs, tous sous pavillon français – la *Méridionale*, 4 transbordeurs dont 3 sous pavillon français et un sous pavillon chypriote – Baja Ferries, 2 transbordeurs sous pavillon respectivement mexicain et panaméen, et un roulier mixte sous pavillon mexicain.

Les navires de Corsica Ferries, qui détient près de 70% du trafic passagers France/Corse, desservent au départ de Toulon et de Nice les ports de Bastia, Ajaccio, Calvi et l'Île Rousse. La *SNCM*, dont les parts de marché ont régressé de manière significative, dessert au départ de Marseille les ports de Bastia, Ajaccio, Propriano, Porto-Vecchio et l'Île Rousse.

Les navires de la *SNCM* et de la *Méridionale* ont longtemps bénéficié du dispositif de la continuité territoriale reposant sur une délégation de service public. Ce dispositif est actuellement remis en question, en particulier par la Collectivité Territoriale Corse (CTC), favorable à la création d'une compagnie maritime corse.

LES LIAISONS TRANSMANCHE

Le marché transmanche est dominé par deux grandes sociétés, le groupe *Eurotunnel* et l'armement britannique *P&O Ferries*, qui ont affiché des trafics records en 2015. Du côté français, la disparition de *SeaFrance* suivie par celle de *MyFerryLink*, et la fusion de LD Lines avec DFDS Seaway, ont profondément modifié le marché.

Le trafic maritime transmanche entre la France et l'Angleterre est réalisé au départ de la France par les ports de Dunkerque, Calais, Dieppe, Cherbourg, Caen-Ouistreham, Saint-Malo, Roscoff, et au départ de l'Angleterre par les ports de Douvres, Newhaven, Portsmouth, Weymouth et Plymouth. Sur un axe Europe continentale-Royaume Uni, la liaison maritime Calais-Douvres constitue le point de passage le plus court et le plus rapide, aussi est-elle considérée comme une route stratégique. L'année 2015 a vu rebondir l'activité fret sur la Manche et la mer du Nord et un retour marqué de la clientèle britannique. La baisse des cours du pétrole a plus particulièrement favorisé un secteur qui fait face à une concurrence de plus en plus féroce tout en devant adapter ses navires aux normes environnementales dans les zones contrôlées d'émissions atmosphériques.



Deux armements français assurent actuellement les liaisons transmanche :

- *DFDS Seaway France* exploite 4 transbordeurs sous pavillon français, dont 2 sur la ligne Calais-Douvres et 2 sur la ligne Dieppe-Newhaven, pour laquelle elle bénéficie d'une DSP ;

- *Brittany Ferries* (2 500 salariés, 2 millions de passagers), 9 transbordeurs et un NGV sous pavillon français. La compagnie dessert une douzaine de lignes régulières au départ de la France vers l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne, et au départ de l'Angleterre vers l'Espagne.

Le groupe *Eurotunnel*, propriétaire des trois navires de la *SCOP SeaFrance*, exploités par *MyferryLink* avant sa liquidation, a décidé en juin 2015 de louer deux d'entre eux, le *Berlioz* et le *Rodin* à DFDS. Cette décision pose le problème de l'avenir des salariés de la *SCOP SeaFrance*, DFDS en reprenant 200. Pour autant, Eurotunnel gardera le roulier mixte *Nord Pas-de-Calais*, qui sera exploité en fréteur, ce qui permettrait de sauvegarder l'emploi de 100 à 130 salariés.

LES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE

Malgré les incertitudes économiques et la montée du terrorisme qui limite les zones d'exploitation, l'industrie de la croisière continue de se développer à un rythme frénétique. Le nombre de navires va atteindre le cap des 300 unités, dont la capacité a augmenté d'environ 25% ces dix dernières années. Le nombre total de croisiéristes s'est élevé en 2014 à 22,1 millions, dont 11 millions pour les Etats-Unis.

En France, le marché de la croisière a atteint en 2014 près de 600 000 passagers (+14% par rapport à 2013), ce qui confirme son rang de 9e au niveau mondial, et de 4e au niveau européen.

Trois leaders dominent le marché français, *Costa*, *MSC* et *Croisières de France* qui totalisent 86% du marché.

La flotte française de croisière compte 6 navires : le paquebot à voiles *Club Med 2* et les 6 paquebots de haute gamme du *Ponant*, tous sous pavillon Wallis et Futuna.

Conclusion

Il est navrant de constater que le pavillon français joue actuellement sa survie, connaissant depuis 2008 une succession continue de dépavillonnements. Désormais la flotte de transport compte nettement moins de 200 navires, puisque l'on atteint 176 navires, seuil considéré longtemps comme impossible à franchir. Et pourtant, notre marine marchande dispose d'une flotte moderne et de qualité, figurant en tête des classements de l'International Chamber of Shipping (ICS) et du Memorandum de Paris.

Et les discours prononcés en novembre dernier à Marseille lors des Assises de la mer ne sont pas pour nous rassurer. Aucune mesure pour assurer la compétitivité du pavillon français et des entreprises françaises de transport n'a été énoncée par le secrétaire d'Etat.

De même, la réforme de la loi de 1994 portant l'extension de l'obligation de pavillon français pour les produits raffinés avait été annoncée, comme une mesure phare, lors des Assises de la mer de Nantes en décembre 2014. Le décret d'application vient seulement d'être signé le 2 février de cette année, le texte devant s'appliquer au 1^{er} juillet. Hélas, armateurs et syndicats de navigants estiment qu'il n'offre aucune garantie en termes d'extension de la flotte et d'emplois.

Nouvelle plus rassurante, dans un contexte morose pour la flotte de commerce française, disparition de *MyFerryLink*, plan social à l'ex-SNCM, désarmement des navires sismiques de CGG..., la proposition de loi pour l'économie bleue, portée par le député Arnaud Leroy a été adoptée le mercredi 3 février.

Malgré les réticences du gouvernement, les députés ont voté, entre autres, l'exonération totale des charges patronales pour les armateurs de navires de commerce battant pavillon français soumis à la concurrence internationale. Pour les armateurs, « cette mesure est une victoire pour la compétitivité des entreprises de transport et de services maritimes, leur permettant de rester compétitifs face à leurs concurrents européens ».

Aussi ne pouvons-nous que souscrire au souhait des armateurs français qui serait « d'adopter une vision claire de la marine marchande à cinq ou dix ans » car, « si l'on ne se donne pas les moyens de cette réflexion et si on ne développe pas les outils nécessaires, la marine marchande ne trouvera pas le chemin de la croissance bleue, ni en nombre de navires, ni en nombre d'emplois ».

René TYL

Membre de l'AFCAN

- 1 CMA CGM a annoncé à la fin de l'année 2015 l'achat de l'armateur singapourien Neptune Orient Lines (NOL), et se retrouvera à la tête d'une flotte de 563 navires contre 466 jusqu'alors, avec une capacité de 2,3 M EVP, talonnant MSC.
- 2 Société commerciale exploitant les navires d'Eurotunnel avec le personnel d'une société coopérative (SCOP). Depuis le 1er janvier 2015 la SCOP SeaFrance a été placée en liquidation judiciaire.
- 3 Placée en redressement judiciaire depuis fin novembre 2014.

SOURCES

- La flotte de commerce sous pavillon français au 1er juillet 2015 (Mission de la flotte de commerce)*
Journal « Le Marin »
L'atlas économique de la mer 2016
Projet de loi de finances pour 2016 : transports maritimes (le Sénat)
Review of maritime transport 2015 (UNCTAD)
Transport maritime (BRS group)

IN MEMORIAM

Nous avons une pensée pour les commandants de l'AFCAN qui nous ont quittés au cours de l'année 2015 :

Jacques FARUEL
 André LAURENT
 Claude LEMONNIER
 Pierrick LE PENN
 Bernard TEXIER



TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 4^E TRIMESTRE 2015

Pour obtenir les textes : www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

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

Texte NOR : DEVT1520265S, non publié au JORF mais au BO 2015/18 du 10 octobre 2015, consultable sur :

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

Arrêté du 7 octobre 2015 relatif à la demande de numéro national d'identification des gens de mer.

Texte NOR : DEVT1511835A, paru au JORF N° 0241 du 17 octobre 2015.

Décret N° 2015-1354 du 26 octobre 2015 relatif aux compétences du guichet unique du registre international français modifiant le décret N° 2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique et modifiant l'annexe du décret N° 97-1198 du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du 1° de l'article 2 du décret N° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles.

Texte NOR : DEVT1518776D, publié au JORF N°0250 du 28 octobre 2015.

Arrêté du 27 octobre 2015 fixant la liste des organismes représentés au sein du Conseil national de la mer et des littoraux ainsi que le nombre de leurs représentants.

Texte NOR : DEVK1520164A, publié au JORF N° 0251 du 29 octobre 2015.

Décision du 28 octobre 2015 portant approbation de modèles de registres de formation à bord.

Texte NOR : DEVT1525097S, non publié au JORF mais au BO 2015/23 du 25 décembre 2015, consultable sur :

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

Note technique du 2 novembre 2015 relative à la conduite à tenir en cas d'absence de notification d'arrivée des navires étrangers.

Texte NOR : DEVT1509587N, non publié au JORF mais au BO 2015/21 du 25 novembre 2015, consultable sur :

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

Arrêté du 3 novembre 2015 portant extension de l'avenant N° 1 à la convention collective des personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes.

Texte NOR : DEVT1523489A, publié au JORF N° 0261 du 10 novembre 2015.

Arrêté du 3 novembre 2015 portant extension de l'avenant N° 2 à l'accord du 30 juin 2011 relatif à la formation professionnelle des personnels navigants.

Texte NOR : DEVT 1523438A, publié au JORF N° 0262 du 11 novembre 2015.

Arrêté du 26 novembre 2015 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif à la constitution d'un référentiel des navires professionnels dénommé «NAVPRO».

Texte NOR : DEVT1529859A, publié au JORF N° 0288 du 12 décembre 2015.

Décret N° 2015-1573 du 2 décembre 2015 pris pour l'application de l'article L 5242-9-1 du code des transports.

Texte NOR : DEVT1520804D, publié au JORF N° 0281 du 4 décembre 2015.

Décret N° 2015-1574 du 3 décembre 2015 relatif au service de santé des gens de mer.

Texte NOR : DEVT1513967D, publié au JORF N° 0281 du 4 décembre 2015.

Décret N° 2015-1575 du 3 décembre 2015 relatif à la santé et à l'aptitude médicale à la navigation.

Texte NOR : DEVT 1515006D, publié au JORF N° 0281 du 4 décembre 2015.

Arrêté du 7 décembre 2015 portant modification à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif la sécurité des navires (division 411 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1527735A, publié au JORF N° 0290 du 15 décembre 2015.

Arrêté du 7 décembre 2015 portant modification de l'arrêté du 23 novembre



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

Texte NOR : DEVP1527744A, publié au JORF N° 0290 du 15 décembre 2015.

Arrêté du 14 décembre 2015 fixant le montant de la contribution d'équilibre versée par le régime général d'assurance maladie à l'Etablissement national des invalides de la marine pour l'année 2014.

Texte NOR N° : DEVT1529398A, publié au JORF N° 0294 du 19 décembre 2015.

Pour info, cette contribution est de 296 970 366,97 € (ndlr)

Décret N° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires.

Texte NOR : DEVT1429997D, publié au JOFR N° 0292 du 17 décembre 2015.

Arrêté du 22 décembre 2015 relatif à la délivrance du brevet d'officier chef de quart de navire de mer.

Texte NOR : DEVT1515097A, publié au JORF N° 0302 du 30 décembre 2015.

Arrêté du 22 décembre 2015 relatif à la délivrance du brevet d'officier chef de quart passerelle.

Texte NOR : DEVT1515445A, publié au JORF N° 0002 du 3 janvier 2016.

Arrêté du 23 décembre 2015 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 120, 130, 213, 217, 221, 228, 236)

Texte NOR : DEVT1528777A, publié au JORF N° 0302 du 30 décembre 2015.

Arrêté du 23 décembre 2015 relatif à la délivrance du brevet d'officier chef de quart machine.

Texte NOR : DEVT1515478A, publié au JORF N° 0302 du 30 décembre 2015.

Décret N° 2015-1756 du 24 décembre 2015 relatif à la sûreté des ports maritimes.

Texte NOR : DEVT1513573D, publié au JORF N° 0300 du 27 décembre 2015.

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance N° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

Texte NOR : DEVT1508335P, publié au JORF N° 0299 du 26 décembre 2015.

Ordonnance N° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

Texte NOR : DEVT1508335R, publié au JORF N° 0299 du 26 décembre 2015.

Arrêté du 24 décembre 2015 relatif à la notation des administrateurs des affaires maritimes et des professeurs de l'enseignement maritime.

Texte NOR : DEVT1531208A, publié au JORF N° 0302 du 30 décembre 2015.

Arrêté du 24 décembre 2015 relatif aux conditions d'entrée en formation pour l'obtention du diplôme d'officier chef de quart passerelle applicables aux titulaires du brevet d'officier chef de quart machine.

Texte NOR : DEVT1515451A, publié au JORF N° 0302 du 30 décembre 2015.

Décret N° 2015-1789 du 28 décembre 2015 portant diverses dispositions en matière portuaire.

Texte NOR : DEVT1515818D, publié au JORF N° 0302 du 30 décembre 2015.

EN PASSANT PAR LES PASSERELLES - «MORBIHAN» 1947

Voici un nouvel extrait des souvenirs de Jean Chennevière.

Notre intention est d'utiliser ceux-ci comme base d'une nouvelle rubrique intitulée "En passant par les passerelles". Elle prend la suite de celle d'Yves Charlot «en passant par la cambuse» et accueillera des anecdotes qui auront marqué la carrière des navigants.

A vos plumes les anciens...et aussi les plus jeunes !

Sur cet embarquement je puis ressortir quelques souvenirs assez précis. En effet la majorité de l'équipage était partie en groupe pour armer le navire qui avait été lancé aux chantiers Harland & Wolff à Glasgow et était alors en achèvement. Je sais que nous avions pris le ferry à Dieppe pour Newhaven, puis le train avec changement à Londres. Concernant ce voyage ferroviaire une chose nous avait surpris, c'est que les bagages n'étaient pas enregistrés mais mis par les passagers eux-mêmes dans un wagon-soute et récupérés par eux à l'arrivée.

Sans doute ce souvenir, ainsi que d'autres qui suivent, a-t-il été marqué dans mon esprit par le fait que, bien que simple élève officier, j'étais le seul à me débrouiller quelque peu en anglais, les habitués de la COA n'étant pas «conversant» en cet idiome, et qu'il me fallut faire le truchement, ceci tant bien que mal, surtout arrivés aux chantiers où le langage de bien des ouvriers était plus proche du «erse» que de la langue shakespearienne.

En attendant la livraison du navire nous fûmes logés au foyer du marin, dans des conditions correctes et surtout en pouvant bénéficier des rations prévues pour les marins marchands qui étaient mieux lotis que les terriens. Ainsi nous avions peut-être droit à un œuf par jour au lieu de deux par semaine. En effet près de deux ans après la fin du conflit les Britanniques étaient encore très rationnés, sans doute même plus que les Français. Malgré ce traitement de faveur nos bons bretons étaient assez rebutés tant par les mets servis que par leur répartition au fil de la journée. Dur d'avalier des harengs saurs ou du bacon au petit déjeuner, n'est-il pas ?

Difficile également de trouver le sommeil fin juin par quelques 56° de latitude nord ! On peut toujours se promener dans la ville en attendant une tardive et brève obscurité mais pas moyen de se reconforter avec quelque boisson, les pubs étant fermés depuis longtemps (Time is up gentlemen !)

Une anecdote sortant de la routine fut celle de la valise d'un membre de l'équipage, volée et retrouvée, plainte ayant été dûment portée, un ou deux jours après par la police écossaise, mais là aussi, corvée de truchement pour moi. Peut-être l'identification des biens avait-elle été rendue plus aisée par le fait que nous avions tous quelques vêtements standards, ceux du «sac de sécurité».



Mais vint le moment des essais les 1er et 2 juillet à l'issue desquels nous fîmes route vers Cardiff afin d'y embarquer du fret, pour l'Afrique du Nord je crois, puis début de la rotation

régulière entre l'Algérie, Bordeaux et Nantes.

Notre escale bordelaise dut avoir lieu en juillet si je m'en réfère à l'anecdote suivante. Nous étions à quai à Bassens et comme c'était un dimanche nous ne travaillions pas ce qui me permit d'aller me promener avec quelques collègues jusqu'au plus proche village. La marche sous le chaud soleil du Sud-Ouest nous avait sans doute assoiffés car nous sommes entrés pour nous désaltérer dans le premier café venu. Celui-ci était doté d'un poste de radio ce qui nous permit de suivre la fin du reportage sur la dernière étape du Tour de France et d'apprendre la victoire inattendue de Robic. Nul besoin de dire que celle-ci fut fêtée comme il se doit par la majorité bretonne du bord !

Outre l'Algérie ce premier voyage nous conduisit d'ailleurs jusqu'en Tunisie, ce qui est attesté par des photos prises à Kairouan où j'avais pu me rendre en compagnie de l'élève Machine à partir de Sousse où nous étions en escale.

Une annotation qui fut portée sur mon fascicule, sans doute dans l'un de ces ports, vient rappeler que les restrictions sévissaient encore en France et que les marins marchands étaient là aussi quelques peu favorisés par rapport aux citoyens ordinaires : je lis en effet «carte d'habillement renouvelée».

Le navire également sortait de l'ordinaire. Si le «Samuel de Champlain» avait déjà pu nous paraître plus moderne, tout est relatif, penseront peut-être une décennie plus tard les nouveaux venus dans le métier, que dire alors du «Morbihan» ?

C'était en effet la toute première unité d'après-guerre armée par D.V. et tout était nouveau. Finesse de la coque, puissance de la machine, premier gyro (nous étions même allés faire une visite à l'AOIP pour nous y familiariser), panneaux de cale métalliques, cales 3 et 6 frigorifiques, treuils électriques et logements autrement confortables que ceux des bâtiments d'avant-guerre.

Cdt J. CHENNEVIÈRE