

AFCAN

Informations



Chittagong

N°112

Décembre 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
Harmony of the Seas : Communiqué de presse AFCAN....	Page 4
Echouement du SHEN NENG 1, Australie, 2010.....	Page 4
MARISK 2016 : 5 ^e colloque international	Page 10
O.M.I. : Compte-rendu MEPC 69	Page 11
MARISK 2016 : Interface bord – système technique	Page 16
O.M.I. : Compte-rendu du Sous-comité SSE 3.....	Page 20
O.M.I. : Compte-rendu du Sous-comité CCC 3.....	Page 24
Textes parus au Journal Officiel au 3 ^e trimestre 2016	Page 26
ISPS : Le code ISPS versus les directives pratiques	
IMO / ILO.....	Page 27
Nouvelles, lettres et extraits, Sept.-Nov. 2016.....	Page 29
En passant par les passerelles. « Le Commandement »	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 2017	Fin de mandat en 2018	Fin de mandat en 2019
B. Appery	J.P. Côte	H. Ardillon
O. Court	B. Derennes	M. Bougeard
G. Guillevic	N. Desbois	L. Barbançon
F. Hardy	A. Jégu	J.F. Gicquiaud
R. Le Doare	J. Portail	F.X. Pizon
Ph. Pieraggi	S. Zamora	J.R. Varailon-Laborie

Bureau de l'Afcan

Président : B. Derennes, president@afcan.org

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

Secrétaire général : A. Jégu

Secrétaire général adjoint : O. Court

Trésorier : J. Portail, tresorier@afcan.org

Conseil assurance : P. Le Vigouroux,
juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : B. Appery,
conseil.ism-isp@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

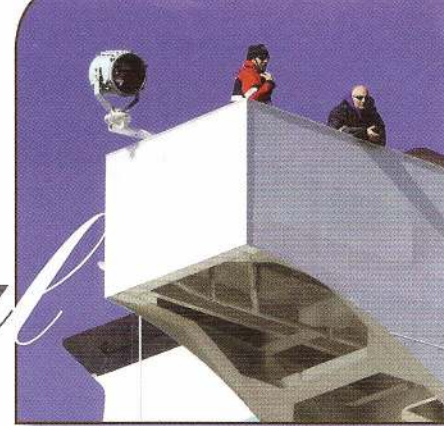
M. Bougeard : IFSMA

Ph. Sussac : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial



TRADITIONS MARITIMES

Il est notoire que le domaine maritime est un domaine de traditions. Mais il en est une qui est autant tenace que regrettable et dommageable. C'est celle qui consiste à considérer le marin comme un incorrigible ivrogne.

Qu'un journaliste peu scrupuleux et peu documenté l'écrive dans ses colonnes n'est pas normal, mais quelques-uns sont prêts à beaucoup pour vendre leur papier.

Cela devient intolérable quand un représentant officiel de l'État, amiral Préfet maritime, dit lors d'une interview que des commandants des navires de commerce transitant en Manche sont ivres. Les propos rapportés de l'amiral sont inacceptables. Diffusés par un journal à grand tirage, ce genre d'article ravive la tenace association : marins = alcooliques.

Une autre tradition maritime, plus récente peut être, est celle qui consiste à commander des dizaines de navires dès qu'une possibilité de faire du profit ou de couler un concurrent se profile.

Cette fois, ce n'est pas le marin qui en est à l'origine mais son armateur.

En cette fin d'année 2016, nombreux sont les armateurs de porte-conteneurs qui annoncent d'énormes pertes financières. Pour beaucoup, le chiffre dépasse la centaine de millions de dollars.

Il y a quelques années, ces mêmes armateurs rivalisaient d'audace (d'inconscience ?) et annonçaient fièrement avoir passé des commandes de plusieurs navires dont quelques dizaines de géants toujours plus grands.

Les mouillages asiatiques se garnissent à nouveau de navires, neufs ou récents, en attente de jours meilleurs.

Du déjà vu !

Le marin n'a pas besoin de consulter la presse pour connaître la situation économique mondiale. Il lui suffit de compter les navires légers au mouillage.

Lors de la dernière crise économique, les grands armateurs avaient survécu sans trop de dommages. Mais cette fois, l'un d'eux, lâché par les banques, vient de couler. Qui est le prochain ?

Trouver la mort en testant un engin de sauvetage n'est-il pas en train de devenir une tradition maritime ?

Après chaque accident, cette incroyable situation paradoxale est dénoncée mais des marins continuent de perdre la vie à cause des ces engins oranges. Chaque essai périodique est appréhendé, craint. L'opération va-t-elle bien se dérouler ?

C'est comme si l'automobiliste craignait pour sa vie en mettant sa ceinture de sécurité.

Bon vent à tous.

Cdt Bertrand DERENNES, Président

COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'AFCAN

SUITE À L'ACCIDENT À BORD DE L'HARMONY OF THE SEAS

Le 13 septembre, l'équipage de l'Harmony of the Seas effectue une mise à l'eau d'embarcations de sauvetage au cours de l'escale à Marseille. Bilan : un mort et trois blessés.

S'il est prématuré d'évoquer les causes de l'accident, force est de constater qu'une fois de plus, et malgré les travaux de l'OMI, une embarcation de sauvetage a encore tué. Mais peut-on encore parler d'embarcations, quand leur capacité dépasse 300 personnes ?

S'il s'agit d'un problème technique, malgré les progrès évidents depuis le naufrage du Titanic, il faut remettre en question la sécurité du fonctionnement des moyens de mise à l'eau.

S'il s'agit d'une erreur humaine, il faudra remettre en cause la formation et la qualification du personnel concerné.

Mais cela peut être aussi un défaut de fabrication, comme cela vient de se produire chez un grand constructeur, avec des indications de sécurité inversées. Les essais doivent être revus et largement améliorés.

L'AFCAN considère qu'assurer la protection des utilisateurs doit être prioritaire, tant à la conception qu'à la mise en service des navires.

Le Bureau de l'AFCAN

ECHOUEMENT DU VRAQUIER SHEN NENG 1 SUR UN HAUT-FOND CORALLIEN AU LARGE DU QUEENSLAND, AUSTRALIE, 3 AVRIL 2010

SYNTHÈSE ET COMMENTAIRES DES RAPPORTS D'ENQUÊTE DES AUTORITÉS MARITIMES AUSTRALIENNES ET CHINOISES PAR LE Cdt JOHANN DE VILLARS.

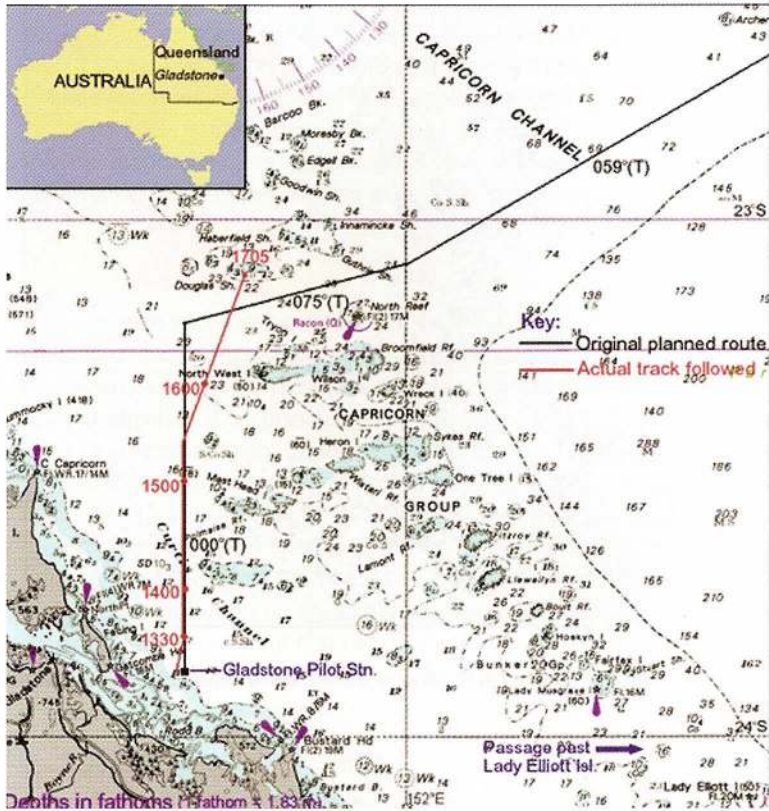


FICHE TECHNIQUE DU NAVIRE

- Pavillon : Chine
- Propriétaire : Shenzhen Energy Transport
- Type : Vraquier Panamax classique
- Construction : 1993
- Port en lourd : 70 181 tonnes
- Longueur : 225 m
- Largeur : 32.3 m
- Tirant d'eau : 13.29 m
- Vitesse de croisière : 12 nœuds
- Equipage : 23
- Chargement : 68 052 tonnes de charbon

Le 03 avril 2010, à 10H54, le vraquier chinois *Shen Neng 1* appareille de Gladstone (Queensland, Nord Est de l'Australie) à destination de la Chine, avec une pleine cargaison de charbon. Le vraquier suit la même route qu'il avait empruntée lors de son voyage aller, le 24 mars 2010. A 17H05, le *Shen Neng 1* s'échoue sur le haut-fond corallien de Douglas dans le Nord de Gladstone pour environ 50 milles. Ces hauts-fonds font partie de la réserve naturelle de la Grande Barrière de corail du Capricorne. Les dommages au navire sont importants. Plusieurs ballasts et une soute de fioul lourd sont percés. Un début de pollution est constaté et la nouvelle se diffuse dans les médias du monde entier avec des titres à sensation tels que « Marée noire sur la Grande Barrière de corail ». Le 12 avril, le *Shen Neng 1* est renfloué et le 14 avril, le commandant et son second sont arrêtés et mis en examen.

1. ANALYSE



Déroulement du voyage

L'équipage du *Shen Neng 1* se compose de 23 ressortissants chinois disposant des qualifications réglementaires conformément aux exigences internationales. Les officiers pont assurent des quarts de 4 heures et disposent de repos suffisants tant au port qu'en navigation et ce, conformément à la STCW et la MLC 2006. Si le second capitaine a un rythme de quart cohérent, lui permettant des périodes de repos réglementaires à la mer, il n'en est rien pendant les escales en raison de ses responsabilités lors des opérations commerciales.

Le 24 mars 2010, le *Shen Neng 1* arrive au mouillage à Gladstone dans l'attente de son quai de chargement.

Le 2 avril 2010, à 04H10, le vraquier appareille avec pilote à bord pour rejoindre son quai de chargement.

A 08H20, les opérations de chargement débutent. Le second capitaine supervise activement le chargement et le déballastage. C'est sa première marée à bord et ainsi, la première fois qu'il se retrouve en charge des opérations commerciales sur ce navire.

Le 3 avril 2010, à 01H00, le second capitaine passe la suite au premier lieutenant et se retire dans sa cabine pour se reposer.

A 03H00, le second capitaine est rappelé afin de contrôler les opérations de fin de chargement et vérifier les tirants d'eau.

A 05H40, les opérations de chargement sont terminées. Le *Shen Neng 1* a 68 052 tonnes de charbon dans ses cales et un tirant d'eau moyen de 13.34 mètres.

Le choix de l'itinéraire pour le voyage retour a été décidé par le commandant qui souhaite emprunter la même route que pour le voyage aller. Cette route Nord via différents passages entre

des îles et des hauts-fonds coralliens, se situe à l'intérieur de zones de navigation désignées (DSA). Ces eaux navigables sont profondes, larges et les limites sont clairement indiquées sur les cartes de navigation. Statistiquement, la route empruntée par le *Shen Neng 1* est utilisée par un tiers des navires en provenance ou à destination du port de Gladstone.

Entre 05H40 et 09H00, l'équipage s'active en vue de l'appareillage prévu vers 10H30. Le second capitaine effectue les calculs de stabilité et s'occupe des formalités administratives habituelles inhérentes aux opérations commerciales du navire.

A 09H00, le second capitaine s'octroie une courte pause pour aller prendre un petit déjeuner. Après cette collation, il finalise les ultimes paperasseries.

A 10H35, le pilote monte à bord.

A 10H43, les remorqueurs sont parés.

A 10H54, le *Shen Neng 1* appareille.

Le second capitaine est en plage de manœuvre avant, conformément à son rôle de manœuvre. A 11H00, les remorqueurs sont libérés.

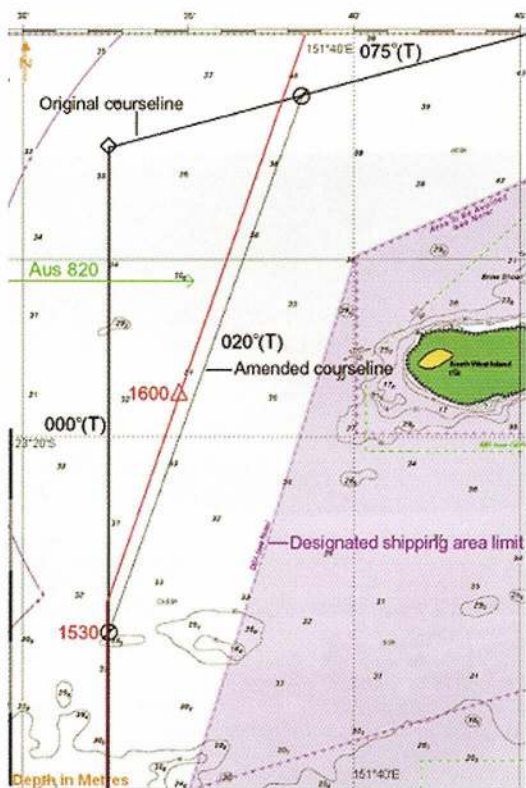
A 11H15, le second capitaine se présente au carré pour déjeuner. Puis il rejoint sa cabine, prend une douche et s'allonge pour dormir.

A 12H00, le premier lieutenant prend le quart à la suite du second lieutenant.

A 13H06, le pilote quitte le bord. Le *Shen Neng 1* passe en route libre et en mode pilote automatique.

Le navire est au cap Nord sur la route planifiée. Les conditions météorologiques sont bonnes avec un ciel partiellement nuageux et un vent de Sud-Est pour 15 nœuds.

Le premier lieutenant demande l'autorisation au commandant de modifier la route prévue afin de raccourcir le trajet. Le



Nouvelle route du Shen Neng 1

commandant accepte et la nouvelle route est portée sur la carte de navigation «Aus 819» ainsi que sur la carte suivante «Aus 820». Cependant, les nouveaux points (Waypoint) ne sont pas enregistrés dans le GPS. Le système GPS à bord du Shen Neng 1 déclenche une alarme dès que le navire est à plus de 0.3 mille de la route enregistrée ainsi qu'à l'approche d'un waypoint.

La nouvelle route ne semble pas interdite à la navigation des navires de commerce contrairement aux informations relayées par le Bureau des transports australiens ou par la presse après l'échouement. La carte AIS de «l'Australian Maritime Safety Authority» montre le trafic le long de la route choisie par le Shen Neng 1 (ligne rouge). Les zones rouges et jaunes sont interdites à la navigation et les zones bleues sont des aires protégées.

A 14H00, le commandant quitte la passerelle. Le *Shen Neng 1* est toujours au cap Nord, à 12 nœuds et les conditions météorologiques sont toujours bonnes.

A 15H00, le premier lieutenant porte la position GPS sur la carte. Le navire suit toujours sa route planifiée au cap Nord.

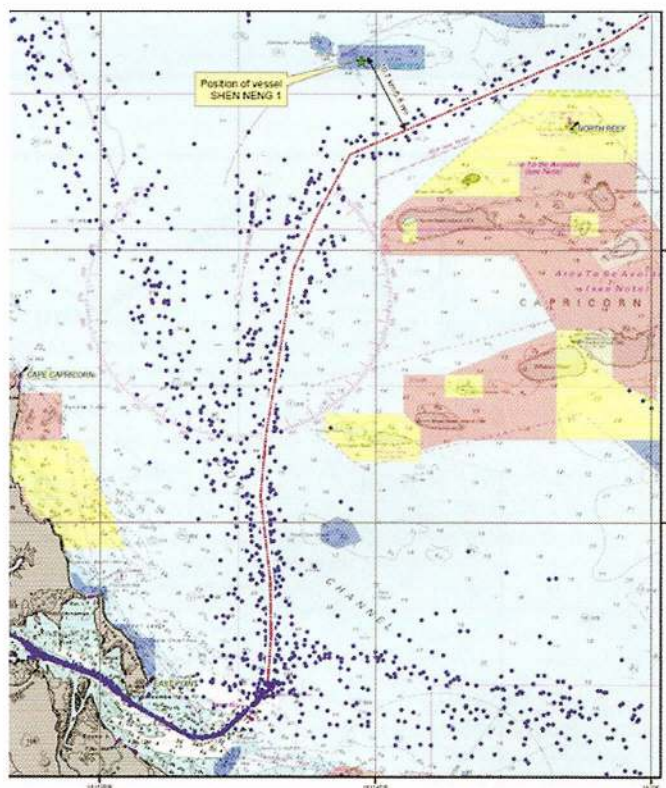
A 15H30, le premier lieutenant porte à nouveau la position GPS sur la carte et ordonne un cap 020° afin de suivre la route modifiée. Peu de temps après, le GPS émet le signal d'alarme de sortie de route ; ce qui est normal compte tenu que les nouveaux waypoints n'ont pas été rentrés. Le second capitaine se réveille. Il estime qu'il a dormi une trentaine de minutes.

A 15H50, le second capitaine rejoint la passerelle pour prendre le quart. Le premier lieutenant lui explique la nouvelle route à suivre et le prévient que le GPS n'a pas été mis à jour. Les alarmes ne sont donc pas à prendre en compte.

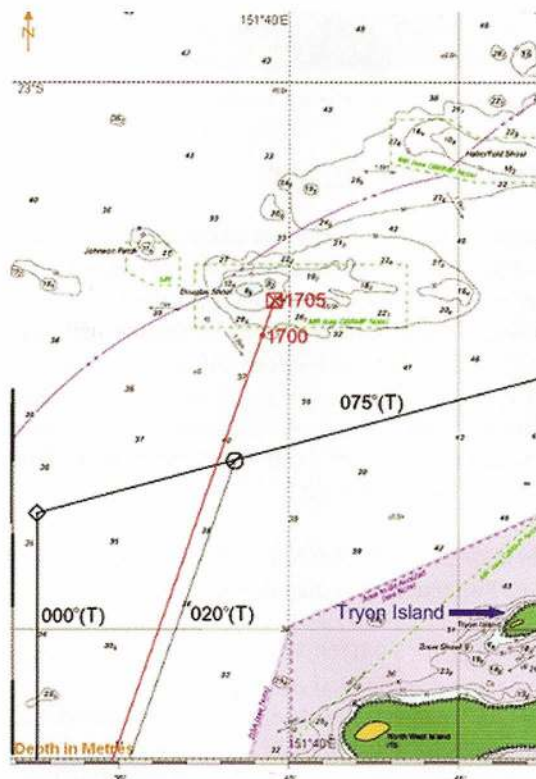
A 16H00, après avoir porté un nouveau point sur la carte, le premier lieutenant quitte la passerelle.

Le second capitaine et le matelot de quart se retrouvent seuls à la passerelle.

Le second capitaine est persuadé que le changement de route au 075° aura lieu vers 17H00. Il ne mesure pas la distance res-



Densité du Trafic (AIS) selon «l'Australian Maritime Safety Authority»



tante à parcourir afin de calculer l'heure exacte du point tournant. Il examine sur la carte les dangers sur tribord (île du Nord-Ouest du Capricorne). Il est fatigué et va s'installer sur le côté tribord de la passerelle où il a une vision claire de l'écran radar et de la mer. Le navire vient d'entrer dans la zone couverte par la nouvelle carte (Aus 820) que le second capitaine n'a pas encore regardée.

Les conditions météorologiques sont encore bonnes avec un vent qui a fraîchi à 20 nœuds. Il n'y a aucun trafic dans cette zone. A 16H30, le chef mécanicien passe à la passerelle pour se faire confirmer la vitesse du navire (12 nœuds) et report.

Le second capitaine souhaitait à l'origine porter la position de 16H30 sur la carte mais la présence du chef mécanicien en passerelle le distrair. Lorsque le chef quitte la passerelle après 16H30, le second capitaine prend la décision d'attendre 17H00 pour porter la position du navire sur la carte.

A 17H00, le second capitaine note la position GPS sur le journal de navigation puis essaie de la porter sur la carte Aus 819 disponible sur la table. Il se rend compte que le navire est sorti de la carte. Il prend alors la carte suivante Aus 820 dans le tiroir de la table et constate, simultanément, que la vitesse a étrangement chuté à 8 nœuds.

En examinant la nouvelle carte et en portant rapidement sa position, il découvre le haut-fond de Douglas avec sa zone d'exclusion ; ce haut-fond n'apparaissait pas sur la carte précédente.

Il ordonne immédiatement au matelot de reprendre la barre en manuel et de virer sur tribord.

Au moment de reprendre la barre en manuel, le navire ralentit vivement et commence à vibrer. La barre sur tribord est sans effet.

A 17H05, le *Shen Neng 1* est stoppé, il est échoué sur le haut-fond corallien à la position 23°06.6 S - 151°39.6' E. La carte indique une profondeur de 10.7 mètres et un fond de sable, coquilles et corail. A l'île Tryon, au Sud du haut-fond corallien, la basse mer est prévue à 17H06 pour une hauteur de +0.8 m.

Du 2 avril, 08H00 au 3 avril, 17H05, heure de l'échouement, soit sur une période de 33 heures et 5 minutes, la commission d'enquête a estimé que le second capitaine avait dormi une fois deux heures et une fois une demi-heure.

A 17H06, le second capitaine téléphone au commandant qui se précipite à la passerelle et vérifie la position.

A 17H10, Le chef mécanicien et le premier lieutenant, alertés par les mouvements inhabituels du navire arrivent à la passerelle.

Le commandant stoppe les machines, envoie le second capitaine mouiller une ancre et demande d'effectuer une ronde et un sondage des fonds et ballasts.

A 17H30, deux maillons sont à l'eau. Le rapport du chef mécanicien indique que le ballast n°3, dans le double fond, est envahi par l'eau et que de l'eau pénètre dans les ballasts de bâbord. Vers 18H00, le commandant informe l'armement de la situation.

A 18H40, le commandant entre en contact avec les autorités australiennes (The Australian Maritime Safety Authority : AMSA).

A 23H30, un hélicoptère quitte Gladstone pour effectuer une reconnaissance avec un inspecteur de l'AMSA.

Le 4 avril, à 00H00, malgré la pleine mer, le navire reste échoué.

A 00H04, l'inspecteur est déposé à bord.

Pendant la nuit, l'inspecteur constate qu'une soute de fuel lourd prend l'eau et qu'il y a un rejet de fuel et d'eau via les événements sur le pont. Il y a également un mélange de fuel et d'eau dans les cales machine.

Dans la journée, une équipe de l'entreprise de sauvetage choisie par l'armateur arrive à bord par hélicoptère. Les travaux préparatoires à l'opération de renflouage commencent.

Le 12 avril, à 19H48, le *Shen Neng 1* est renfloué avec succès.



L'opération est réalisée après le pompage des 975 tonnes de fioul lourd restant dans les soutes du navire.

A partir du 4 avril, la nouvelle se diffuse et trouve un écho dans les médias du monde entier. Des titres alarmistes et à sensation allant bien au-delà de la réalité font la une des médias. Cette campagne de presse a semblé, pour beaucoup d'experts maritimes, disproportionnée.

Le 14 avril, le commandant et le second capitaine du *Shen Neng 1* sont arrêtés, inculpés et incarcérés.

Le 15 avril, les deux inculpés sont relâchés sous caution. Ils encourent :

- o Pour le commandant : une amende de 40 000 euros pour négligence
- o Pour le second capitaine : une amende de 150 000 euros et trois ans d'emprisonnement pour négligence et pollution volontaire.

Conséquences

L'échouement s'est produit dans un des plus importants et des plus fragiles sites écologiques de la planète inscrit au Patrimoine de l'UNESCO. Il a provoqué la rupture d'une soute dont s'échappera 3 tonnes de fioul lourd.

Afin de minimiser les conséquences écologiques, des dispersants sont largués par des avions pour diluer la nappe d'hydrocarbure. Des barrages flottants et amovibles sont installés autour du vraquier pour éviter que la pollution ne s'étende. Aucune fuite n'est constatée au moment du renflouage du *Shen Neng 1* qui est resté encastré pendant une semaine sur le récif.

Au final, la catastrophe écologique a été évitée, malgré des dégâts considérables occasionnés par les 3 tonnes d'hydrocarbure déversées en mer et la cicatrice de plus de 3 kilomètres sur la barrière de corail.

Une nappe de 3 kilomètres de long sur 250 mètres de large atteint une île où nichent des oiseaux et des tortues. De plus, la peinture de la coque du *Shen Neng 1* s'est avérée toxique car elle a tué les coraux qui abritaient une faune et une flore très riches. Selon les experts, il faudra près de 20 ans pour effacer ces dégâts.

Cet échouement et en particulier le fioul qui s'est échappé du *Shen Neng 1* ont occasionné près de 35 millions d'euros de frais de sauvetage et de nettoyage sur une bande de 60 kilomètres de long.

Le gouvernement australien a poursuivi l'armateur chinois en justice afin qu'il règle tous les frais. Après des années de ba-



taille juridique, le gouvernement australien et l'armateur chinois sont arrivés cette année, à un accord avec une indemnisation de près de 35 millions d'euros. Quant au commandant, il semblerait qu'il ait été condamné par la justice australienne à une amende de 40 000 euros. Le second capitaine aurait été relaxé.

Suite à cet échouement, le gouvernement australien a durci sa législation et en particulier les indemnités à

verser par les compagnies maritimes en cas de pollution dans les zones protégées. De plus, il souhaite imposer aux navires marchands la présence d'un pilote à bord lors de ces transits dans ces zones sensibles.

Pendant, ces nouvelles mesures ne suffiront probablement pas à réduire de manière satisfaisante, les risques engendrés par un trafic maritime en pleine expansion (30% de hausse de trafic attendue dans les 15 prochaines années). Près de 150 millions de tonnes de charbon (2 300 fois la quantité transportée par le *Shen Neng 1*) transitent chaque année par «l'autoroute du charbon» qui relie les ports du Queensland et l'Asie.

2. CONCLUSIONS

Facteur déclenchant

Cet accident est dû à une erreur de navigation.

Le second capitaine a manqué un point tournant et a poursuivi sa route, persuadé que ce point tournant serait atteint 30 minutes plus tard.

Facteurs aggravants

Ce type d'accident permet à une commission d'enquête de relever des manquements dans le fonctionnement d'une organisation. Ces manquements ou facteurs aggravants pris séparément peuvent paraître anodins mais, étudiés sous le prisme de l'accident, montrent des brèches de sécurité et expliquent bien souvent l'impensable. Dans le cas précis du *Shen Neng 1*, la commission d'enquête a relevé trois facteurs aggravants qui permettent d'expliquer l'échouement de ce vraquier.

Non respect du code ISM :

La nouvelle route, approuvée par le commandant, ne présentait aucune difficulté particulière puisque le passage entre le haut-fond de Douglas et l'île du Nord-Ouest est large de 11 milles sans aucun danger. Contrairement à ce qu'avaient affirmé les autorités australiennes lors de l'emballage médiatique, cette route était autorisée et d'ailleurs fréquemment utilisée par des navires de commerce. Des pêcheurs témoignent voir au moins un gros cargo passer à cet endroit chaque jour.

La décision du commandant était par conséquent parfaitement légitime. Cependant, conformément au code ISM, cette décision de changer le plan de voyage aurait dû entraîner les actions suivantes :

- o Modification formelle du plan de voyage ;
- o Analyse des dangers le long de la nouvelle route ;
- o Programmation du système GPS avec les nouveaux points tournants

o Préparation du radar avec des index parallèles et/ou distances de garde pour le suivi de la navigation

o Briefing détaillé pour tous les officiers de quart sur les caractéristiques et dangers de ce nouveau plan de passage.

Par ailleurs, la route initiale présentait l'avantage, en cas d'erreur de navigation et de poursuite au cap Nord, d'éviter le haut-fond de Douglas. La nouvelle route faisait cap direct sur le haut-fond. Rien ne l'interdit mais ce choix aurait demandé un briefing précis afin que les officiers chefs de quart prennent conscience du danger en cas de poursuite au cap 020°.

Pratique du quart :

Les principes de base du quart en passerelle afin d'assurer une navigation en toute sécurité n'ont pas été respectés. La commission d'enquête a noté les écarts suivants :

o A la prise de quart, le second capitaine ne calcule pas l'heure du prochain point tournant et n'a aucune notion de la vitesse de progression de son navire. Il n'a, ainsi, pas conscience que le navire, sur la nouvelle route, fait cap direct sur un haut-fond ;

o Le premier lieutenant comme le second capitaine ont délibérément omis de rentrer la nouvelle route dans le système GPS se privant ainsi de l'alarme d'écart de route et d'approche d'un point tournant ;

o La cadence des points portés sur la carte n'est pas conforme aux exigences du manuel de gestion de la sécurité (SMS). Il est spécifié dans ce manuel que le chef de quart doit porter un point sur la carte toutes les 30 minutes en navigation côtière ;

o Il n'y a pas eu de surveillance de la progression du navire que ce soit sur le radar, sur le système GPS ou visuellement avec des relèvements de garde ;

o Le manque de rigueur et de discipline passerelle sont réels. Lorsque le second capitaine souhaite porter le point de 16H30 sur la carte, il est perturbé par le chef mécanicien et passe donc l'heure de son report.

o La carte suivante (AUS 820) n'est pas disponible sur la table carte. Un petit coup d'œil en début de quart aurait sans doute permis de réaliser la présence du haut-fond Douglas qui n'apparaissait pas sur la carte en cours d'utilisation.

Ces manquements sont d'autant plus aggravants qu'ils ne sont pas la conséquence d'une situation complexe mais plutôt d'une routine et d'un manque de discipline passerelle. La commission d'enquête relève d'ailleurs les mêmes manquements sur d'autres navires de la compagnie.

Cadence infernale / Fatigue :

Le second capitaine n'a dormi que deux heures et demie sur une période de près de 36 heures. Ce rythme est tout simplement inhumain et incompatible avec la concentration nécessaire à la pratique du quart en passerelle.

Les réglementations STCW et MLC 2006 (ratifiée seulement le 20 août 2013) sur le repos obligatoire des gens de mer stipulent que tout personnel de quart doit disposer d'une période de repos d'au moins 6 heures continues et d'un total minimum de 10 heures sur une période de 24 heures glissantes.

La commission d'enquête a révélé que cette règle de base n'était pas respectée, non seulement sur le *Shen Neng 1* mais aussi sur l'ensemble des navires de la compagnie.

Par ailleurs, il a été démontré que le commandant était conscient du manque de repos de son second capitaine. Il n'a pas pris les mesures appropriées pour le remplacer et lui per-

mettre de récupérer après son escale commerciale. C'est à priori la raison pour laquelle il a été condamné à une amende de 40 000 euros par la justice australienne.

3. RETOUR D'EXPERIENCE

La méthode pour mener à bien une enquête est toujours la même :

- o Rappporter les faits et uniquement les faits.
- o Vérifier que les textes réglementaires sont bien appliqués.
- o Vérifier que l'organisation du travail approuvée par les autorités maritimes est bien en place.
- o Déterminer le mécanisme qui a conduit à l'accident.

Les rapports d'enquête des autorités chinoises et australiennes ne dérogent pas à cette règle. L'enchaînement des dysfonctionnements à bord du Shen Neng 1 qui ont conduit à l'accident est limpide :

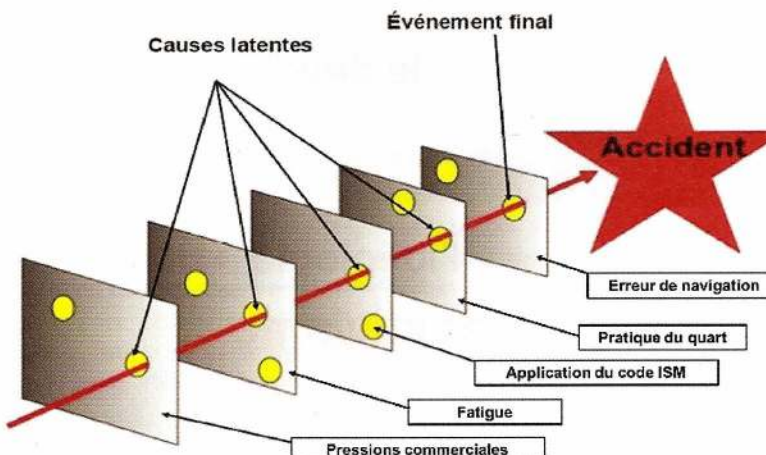
- o Fatigue du second capitaine.
- o Déviations par rapport au code ISM.
- o Pratique du quart défaillante.
- o Et enfin l'erreur de navigation qui mène à l'accident car les garde-fous réglementaires ont disparu.

La conclusion, suivant ce schéma d'analyse coule de source. L'erreur humaine est bien la cause de cet événement tragique et, du même coup, les responsabilités sont faciles à déterminer.

Dans le cas précis de cet échouement, nul besoin d'être expert maritime pour noter qu'un facteur aggravant a été omis. C'est même à mon humble avis LE facteur aggravant qui explique à lui seul cet accident : la pression commerciale.

- **Quelle explication donnée au manque de sommeil du second capitaine ?**
- **Est-il normal qu'un individu ait pu travailler avec seulement deux heures et demie de sommeil en deux créneaux sur une période de 33 heures ?**
- **Pourquoi une organisation du travail en conformité avec la STCW, la MLC 2006, le code ISM et approuvée par les autorités maritimes permet-elle ce dysfonctionnement majeur ?**
- **Le commandant serait-il un esclavagiste ?**

Autant de questions qui malheureusement ne trouvent pas de réponses dans ces rapports d'enquête, tout simplement parce qu'elles touchent au commercial et donc à la rentabilité. Le modèle de «Reason» aurait eu donc la forme suivante :



La fatigue est un paramètre subjectif, difficilement quantifiable mais qui malheureusement doit être pris en compte dans toute organisation car bien souvent à l'origine de l'erreur humaine. L'OMI définit la fatigue comme :

«Une diminution des capacités physiques et/ou mentales à la suite d'un effort physique, mental ou affectif qui peut affaiblir la quasi-totalité des capacités physiques, à savoir : résistance, rapidité, délai de réaction, coordination, prise de décision ou équilibre».

Diverses études montrent que des travailleurs disposant de moins de cinq heures de sommeil avant d'effectuer leurs tâches, ou demeurant éveillés pendant plus de 16 heures consécutives, voient leur risque d'accident croître de façon exponentielle. Une règle d'équivalence avec le taux d'alcoolémie a même été élaborée :

- 17 heures sans sommeil serait équivalent à un taux d'alcoolémie de 0,5 gramme par litre de sang ;
- 21 heures sans sommeil serait équivalent à un taux de 0,8 g/l ;
- 24 heures sans sommeil serait équivalent à un taux de 1 g/l.

Le second capitaine aurait donc, conformément à cette règle, un taux d'alcoolémie supérieur à 1 g/l. Il était tout simplement inapte à prendre le quart en passerelle.

Le projet «Horizon», financé par l'Union européenne et lancé en 2009 et dont les résultats ont été publiés en 2012, est la première étude consacrée à la fatigue des gens de mer. Cette étude, menée en simulateur a cherché à reproduire les conditions de travail à bord des navires en navigation comme lors des escales commerciales.

Les résultats montrent que :

- Les gens de mer ne sont pas des surhommes et qu'ils subissent fortement les conséquences désastreuses d'une fatigue excessive ;
- Les armateurs doivent contrôler et planifier la charge de travail en fonction non seulement de la spécificité de chaque navigation mais aussi des rythmes des opérations commerciales lors des escales. Une adéquation des effectifs en fonction de la navigation et des opérations commerciales est indispensable.

La réglementation mise en place par l'OMI a pour vocation de lutter contre ces surcharges de travail mais elle reste difficilement contrôlable car facilement falsifiable. La clef du succès passera par un véritable changement de mentalité au sein même des compagnies maritimes. Les compagnies aériennes ont réussi cette mutation, certes contraintes et forcées par la pression médiatique d'un accident aérien. Aujourd'hui, pas un pilote ne prendra les commandes de son aéronef s'il n'a pas le repos réglementaire. Cette pratique est devenue une loi et les compagnies aériennes fournissent le nombre adéquat de pilotes pour respecter la réglementation.

«Un pilote qui dort est un pilote qui travaille» plaisante-t-on régulièrement dans le monde aéronautique. Lorsque l'on plaisantera dans les carrés des navires marchands en disant «un marin qui dort est un marin qui travaille», on pourra dire que le monde maritime aura fait sa révolution concernant les rythmes de travail.

*Cdt J. DE VILLARS
Membre de l'AFCAN*

5^E colloque INTERNATIONAL HUMAN SEA - MARISK NANTES 3 ET 4 OCTOBRE 2016

PREMIÈRE PARTIE

Lundi 3 octobre matinée : 1^{ère} table ronde

Après un mot de bienvenue et d'ouverture du colloque par le professeur **Patrick CHAUMETTE**, la première table ronde s'intitule : « **Sûreté maritime et portuaire : intérêt public ou affaires privées ?** »

Son président **Laurent GALY** (ENSAM) a posé la question : quelle est la place des entreprises dans la gestion de la sûreté ? Les Etats doivent-ils être souverains sur ces aspects ?

Chris TRELAWNY (OMI) a parlé de l'OMI et de l'application des différents codes et règlements. La piraterie est abordée : Somalie, golfe de Guinée, Sud-Est asiatique. Le problème des migrants est évoqué rapidement, quelques chiffres donnés (plus d'un million de personnes ont traversé la Méditerranée en 2015, avec 3 760 décès recensés, contre 218 000 en 2014. Pour 2016, 188 000 migrants dont 1357 décès jusqu'à début mai. Faut-il y voir une amélioration ? Sachant que la période prise en compte (4 mois) n'est pas la période la plus favorable au point de vue météo.

Etat des lieux sur ce qui est survenu depuis 2004 : piraterie, cyber, terrorisme, pêche illégale, trafics illégaux d'armes, de drogues, de personnes, et d'animaux ou produits dérivés.

Concentration sur le secteur portuaire : «The aim is to work with developed and developing countries, shipping and public and private sector ports with a view to promoting best practice and building bridges between the diverse actors».

Et parmi ce qui peut être fait, la standardisation des procé-

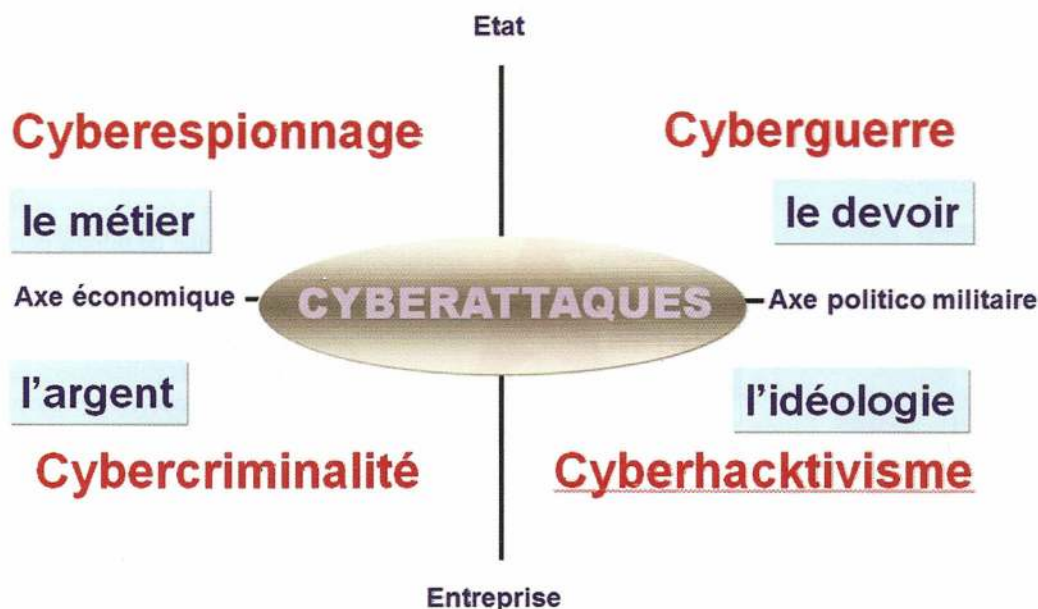
dures portuaires aux niveaux sécurité, sûreté et approche administrative. Un long développement sur les procédures FAL s'en suit, avec la mention de la création d'un système d'échange électronique des informations concernant le navire, sa cargaison et son équipage prévue pour le 8 avril 2019. Procédures MSW (Maritime Single Window) prévues être standardisées par la suite.

Hussein Mowlid ADEN (Direction du port de Djibouti) a présenté le port de Djibouti, actuel et futur suite aux travaux d'agrandissement en cours et prévus. Le port de Djibouti sert aussi de base arrière pour d'importants trafics (terrorisme, piraterie, migration) malgré les contrôles effectués par les différentes marines militaires présentes sur les lieux.

Les migrants représentent quelques 90 000 transits de personnes annuellement. Le port de Djibouti fait des efforts de contrôle pour diminuer ces chiffres, mais cela a un coût. Le privé et le public participent au coût, la participation étant proportionnelle aux bénéfices attendus en contrepartie.

Christophe CLARAMUNT, professeur, directeur d'IRE-Nav, Technopole Brest) est revenu sur la cyber sécurité.

Le cyber espace est considéré comme le 5e domaine de lutte (avec la terre, l'air, la mer et l'espace) par l'EMA (Etat-major des Armées). Le domaine maritime est fragile, le navire en mer est isolé, et donc seul pour répondre. La réduction des équipages renforce cette fragilité car il y a peu ou pas d'expert cyber à bord. La complexité technologique aussi car elle nécessite plus de temps pour la réponse, ce qui facilite le travail des hackers. Le cyber espace est un domaine à la fois



physique (accès, vol), logique (réseau, système d'exploitation) et social (opérateur). Parmi les solutions, l'utilisation d'équipements sécurisés, et de systèmes d'exploitation plus sûrs ainsi que la réduction de la connectivité (intérieure au navire et extérieure).

Qui menace ? Organismes étatiques – Entreprises – Organismes mafieux – Groupes terroristes – Hackers – Moi, Vous. Pourquoi ? Renseignements – Argent – Idéologie – Vengeance – Activité ludique – Activité involontaire.

Le besoin de sécurité d'un système se caractérise par la disponibilité (garantir l'accès aux services), l'intégrité (garantir la non-altération illicite), la confidentialité (garantir la non-compromission des secrets).

Les réponses sont de plusieurs ordres et niveaux : la séparation physique des niveaux, chiffements, antivirus, firewall, contrôle d'accès électronique, alarmes, vidéo-surveillance, détection d'intrusion, procédures d'exploitation, habilitation, formation, entraînement cyber. La menace évolue en

permanence. La cyber sécurité c'est en premier de la cyber défense, suivie par la cyber protection, puis la cyber résilience.

Kathy DUA (Consultant Port Security & Safety – port d'Anvers) :

Après une présentation du port d'Anvers d'un point de vue ISPS, ainsi que des structures maritimes belges nationales, locales et anversoises, elle fait un exposé des initiatives de sûreté propres au port d'Anvers. Celles-ci, outre les habituelles procédures de sûreté et de sécurité, consistent essentiellement en des exercices annuels de sûreté : changement de niveau ISPS pour le port, une partie du port, retours d'expérience, rapports d'activités, inspections routinières et d'exception, mises en défaut de sûreté volontaires, le tout avec un partenariat public/privé en la matière.

Cdt Hubert Ardillon,

Président du CESMA, Vice-président de l'AFCAN



Capitainerie du port d'Anvers

O.M.I. - COMPTE-RENDU du COMITÉ MEPC 69

LA SOIXANTE-NEUVIÈME SESSION du COMITÉ de la PROTECTION du MILIEU MARIN (MEPC 69) s'EST TENUE AU SIÈGE de l'OMI à LONDRES du 18 au 24 AVRIL 2016, sous la PRÉSIDENTE de M. A. DOMÍNGUEZ (PANAMA, ASSISTÉ du VICE-PRÉSIDENT du COMITÉ, M. H. SAITO (JAPON).

Les participants au MEPC 69

Ont assisté à la session 97 délégations des gouvernements membres de l'OMI et deux délégations d'Etats membres associés, des représentants de trois institutions spécialisées et autres organismes des Nations Unies, des observateurs de sept organisations intergouvernementales ayant des accords de coopération, et des observateurs de 46 organisations non gouvernementales (ONG) bénéficiant du statut consultatif, soit un total de 623 participants⁽¹⁾.

La délégation la plus importante était celle du Japon, 40 participants, suivie par la République de Corée (28), le Royaume-Uni (25), les USA (24), la Chine (22), le Danemark (21), le Brésil et l'Allemagne (20), la Norvège (16), la Suède (15), la Finlande, les Iles Marshall, et les Pays-Bas (13), la Fédération de Russie, l'Indonésie, Singapour et la Turquie (12).

Plusieurs délégations n'avaient qu'un seul représentant. C'était le cas d'Antigua et Barbuda, du Bangladesh, de Cuba, de la République Démocratique du Congo, de Djibouti, de l'Equateur, des Iles Féroé, des Iles Fidji, du Guatemala, de l'Islande,



d'Israël, du Kenya, de la Libye, du Luxembourg, de Madagascar, de Monaco, du Palau, de Sainte Lucie, des Iles Salomon, de Trinidad et Tobago, des Iles Tuvalu et de l'Uruguay.

Les 58 autres délégations avaient un nombre de représentants compris entre 2 et 11.

La Commission Européenne, au titre d'organisation intergouvernementale, comptait 19 observateurs. Parmi les ONG, la CSC (Clean Shipping Coalition) était représentée par 21 observateurs, l'IACS (International Association of Classification Societies) par 17, l'ICS (International Chamber of Shipping) par 15, la CLIA (Cruise Lines International Association) par 12 et Intertanko (International of Independent Tankers Owners Association) par 11.

La délégation française comprenait 17 participants. En dehors des sept représentants de l'Etat, dont S.E. Mme Nicole Taillefer, ambassadrice, et deux représentants permanents à Londres, la délégation était composée de 10 conseillers mandatés respectivement par Armateurs de France, Total, le Bureau Veritas, Bio UV, DCNS, LNG-ENGIE et l'AFCAN.

Allocution du nouveau Secrétaire général **M.Ki-Tack Lim**

Généralités

Après avoir salué les « distinguished delegates », le Secrétaire général a annoncé que, le thème de la Journée Maritime Mondiale, qui aura lieu le 29 septembre, serait «le transport maritime, indispensable pour le monde».

Il a ajouté que l'enjeu majeur cette année est la promotion du transport maritime durable. Le but de l'Accord de Paris est de ralentir le réchauffement de la planète en deçà de 2°C, et jusqu'à 1,5°C. L'OMI a un rôle important dans la réduction des gaz à effet de serre.

Le Secrétaire général a ensuite commenté quelques points importants des travaux du Comité.



L'entrée en vigueur de la Convention BWM

Parmi les tâches spécifiques dévolues au MEPC 69 figure l'entrée en vigueur de la Convention sur le traitement des eaux de ballast et sédiments des navires (BWM Convention).

A ce jour, 49 Etats y ont adhéré, soit 34,79 % du tonnage de la flotte marchande mondiale, ce qui est proche des 35 % requis⁽²⁾. Ces conditions devraient être atteintes cette année, ce qui permettrait la mise en œuvre de la Convention en 2017.

Malgré la déception due à la lenteur des ratifications, on ne peut que se féliciter des efforts menés depuis 12 ans. Pour autant, le travail n'est pas terminé. Le Comité doit finaliser les Directives relatives à la certification des systèmes de traitement des eaux de ballast (G8), compte tenu des études sur l'application de qualité des eaux de ballast énoncée à la règle D-2 de la Convention BWM et des amendements à la règle B-3 de ladite Convention concernant l'adoption d'un calendrier pragmatique de la mise en œuvre de la Convention, et continuer l'examen des exceptions et des exemptions à la Convention, en regard particulièrement du concept de « same risk area » proposé par la règle A-4.

Malgré l'inquiétude des propriétaires de navires vis-à-vis du coût d'installation des systèmes de traitement des eaux de ballast, notamment en ces périodes de difficultés économiques, le Secrétaire général ne doute pas que le Comité fera tous les efforts nécessaires pour vaincre les dernières difficultés à la mise en œuvre de la Convention dont l'objectif est de lutter contre la propagation mondiale des espèces invasives contenues dans les eaux de ballast des navires.

La réduction des gaz à effet de serre des navires

L'Accord de Paris sur le climat est une victoire pour le monde entier. Bien que le transport maritime ne soit pas mentionné dans le texte, cela ne diminue en rien l'obligation de l'Organisation de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires participant au transport maritime international. L'OMI a un rôle majeur à jouer pour s'assurer que l'Accord de Paris se traduise par des améliorations tangibles et durables pour le niveau de vie mondial.

Pour répondre au défi de la COP 21, les principaux objectifs de l'OMI sont les suivants :

- o montrer que l'OMI est l'organisation internationale appropriée pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime international ;

- o garantir que les règlements du transport maritime international s'appliquent à tous les navires ;
- o s'assurer que les intérêts des pays en développement sont pris en compte par le biais de la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies se rapportant au rendement énergétique des navires.

A cette session, le Comité devra apporter sa contribution à l'Organisation dans sa lutte contre les GES. Actuellement, l'OMI est la seule organisation à avoir adopté des mesures obligatoires concernant l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEDI), afin de réduire la consommation énergétique de ceux-ci. Elles s'appliquent à la construction des navires depuis 2013. Grâce à ces mesures, en 2025 tous les navires neufs auront un EEDI inférieur de 30 % à ceux construits en 2013⁽³⁾.

Depuis trois ans que ces mesures sont entrées en vigueur, les données collectées par l'OMI indiquent que près de

1 200 navires ont été certifiés conformément aux normes de rendement énergétique.

De même, à cette session, le Comité devra examiner le rapport « de la Réunion intersession du Groupe de travail sur les autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique », qui propose un système de collecte des données de consommation de carburant, et d'achever ce travail.

Autres points importants

- o la qualité du fuel délivré à bord des navires ;
- o la date d'effet de zone spéciale de la mer Baltique ;
- o les amendements du Code technique sur les NOx 2008 ;
- o le Manuel intitulé « Installations de réception portuaires...

L'adoption de l'ordre du jour

Le programme de travail du Comité était complexe et chargé, comprenant l'examen de 129 documents, et de 21 points à l'ordre du jour, dont les principaux étaient les suivants :

1. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires ;
2. Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast ;
3. Pollution de l'atmosphère et rendement énergétique ;
4. Autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique des transports maritimes internationaux ;
5. Réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires ;
6. Amendements à l'Annexe V de MARPOL – Modèles de registre des ordures ;
7. Utilisation de registres électroniques ;
8. Identification et protection des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables ;
9. Inadéquation des installations de réception.

A cet effet, des groupes de travail, des groupes de rédaction et des groupes d'étude ont été constitués :

1. Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique ;
2. Groupe de travail sur les autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique ;
3. Groupe de rédaction sur les amendements aux instruments obligatoires ;
4. Groupe de rédaction sur le manuel intitulé « Installations de réception portuaires – comment procéder ;
5. Groupe d'étude sur les technologies de traitement des eaux de ballast.

Le MEPC 68 avait constitué des groupes de travail par correspondance qui feront rapport à la présente session :

1. Groupe de travail sur la révision des Directives sur l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8) ;
2. Groupe de travail sur la qualité du fuel-oil ;
3. Groupe de travail sur l'examen de l'EEDI requis en vertu de la règle 21.6 de l'Annexe VI de MARPOL.

Un *Groupe de travail ad hoc d'experts* sur la facilitation du transfert de technologies destinées aux navires s'est réuni en octobre 2015. Le Comité devra rendre compte de l'état d'avancement des travaux au MEPC au titre du point de l'ordre du jour concernant « la pollution de l'atmosphère et rendement énergétique ».

PRINCIPAUX POINTS À L'ORDRE DU JOUR :

ADOPTION DES AMENDEMENTS A LA CONVENTION MARPOL

Les amendements suivants ont été adoptés pour une entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2017 :

- o amendements à l'appendice I de l'Annexe II de MARPOL, au sujet de la procédure révisée des risques du GESAMP ;
- o amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant les prescriptions visant à corriger le respect, sur le plan opérationnel des normes de niveau III dans les zones de contrôle des émissions de NOx ;
- o amendements au code technique des NOx de 2008 relatifs à la mise à l'essai des moteurs à gaz et des moteurs à combustible mixte.

ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES DANS LES EAUX DE BALLAST

Les différents documents correspondant à ce point de l'ordre du jour et le rapport du Groupe d'étude sur la gestion des eaux de ballast ont été examinés en séance plénière.

Approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast

Le Comité a décidé d'accorder l'approbation définitive aux systèmes suivants :

1. ECS-HYCHLOR (République de Corée),
2. NK-CY BlueBallast (République de Corée),
3. APTS-BLUE (Japon),

ce qui porte le nombre total des systèmes approuvés à 65⁽⁴⁾.

Le Comité a pris note des renseignements sur les 8 derniers systèmes de gestion des eaux de ballast communiqués par la Chine, l'Allemagne, les Pays-Bas et la République de Corée.

Révision des Directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8)

Le Comité a approuvé les conclusions du groupe de travail par correspondance et les amendements qu'il a proposé d'incorporer dans les Directives.

Il a examiné le rapport final relatif à l'Etude sur l'application de la norme de qualité des eaux de ballast énoncée à la règle D-2 de la Convention BWB, et a chargé le Groupe d'étude de prendre en considération les conclusions de l'Etude lors de la révision des Directives (G8).

Proposition d'amendements à la convention BWB

Le Comité a chargé le Groupe d'étude sur la gestion des eaux de ballast d'établir le texte définitif des amendements à appor-

ter à la règle B-3 de la Convention BWM, en se fondant sur la proposition du Japon, car elle permettait de faire indirectement référence à la visite de renouvellement du Certificat IOPP.

Exceptions et exemptions prévues par la Convention BWM

Faute de temps, cette question sera reportée au MEPC 70.

Rapport du Groupe d'étude sur la gestion des eaux de ballast

Le Comité a approuvé le rapport du Groupe et pris des mesures concernant les modalités d'organisation relatives à l'évaluation et à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast. Il a pris note des progrès réalisés au sujet de la révision des Directives (G8), et a décidé de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance chargé de poursuivre l'examen des Directives (G8), et de soumettre un rapport au MEPC 70.

Il a aussi décidé de constituer un groupe de travail intersession sur l'examen des Directives (G8), chargé entre autres d'examiner le calendrier d'application des Directives (G8) révisées.

Le Comité a approuvé le projet d'amendements à la règle B-3 de la Convention BWM sur le calendrier de mise en conformité qui reste suspendu à l'entrée en vigueur de la Convention.

Compte tenu de la charge importante des travaux, un nouveau Groupe d'étude sera constitué au MEPC 70.

POLLUTION DE L'ATMOSPHERE ET RENDEMENT ENERGETIQUE

Le Comité a examiné en séance plénière les 23 documents soumis à ce sujet, le rapport du Groupe de travail par correspondance sur la qualité du fuel-oil, la recommandation du Groupe de travail par correspondance sur l'examen de l'EEDI et le rapport du Groupe de travail sur la pollution de l'air et le rendement énergétique.

Pollution de l'atmosphère provenant des navires

Qualité du fuel-oil

Le Comité a encouragé l'industrie à développer un projet de « meilleures pratiques » pour les fournisseurs de combustibles et de le soumettre au Comité à une prochaine session. Par ailleurs le Comité a chargé un groupe de travail par correspondance d'élaborer plus avant le projet de recommandations concernant les meilleures pratiques à l'usage des acheteurs ou utilisateurs de fuel-oil et des Etats membres ou côtiers.

Réexamen de la disponibilité de fuel-oils à teneur limite en soufre de 0,50 %, tel que prescrit par la règle 14.8 de MARPOL

La règle qui prévoit une limite mondiale de 0,50 % de la teneur en soufre des combustibles marins à compter du 1er janvier 2020 est conditionnée au résultat d'une étude en cours. Au vu de l'étude et du rapport du comité de pilotage, la mise en application aura lieu le 01/01/2020 ou le 01/01/ 2025. Le comité a décidé, en principe, qu'une décision définitive devrait être prise au MEPC 70 de sorte que les administrations maritimes et le secteur puissent se préparer et élaborer des plans en conséquence.

Rendement énergétique des navires

Conformément à la règle 21.6 de l'annexe VI de MARPOL, au début de la phase 1 et au milieu de la phase 2 des règles

sur l'EEDI, l'Organisation doit examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avérait nécessaire, modifier la durée, les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction.

Le Comité a examiné en particulier la recommandation formulée par le *Groupe de travail par correspondance* sur l'examen de l'EEDI de conserver la durée de paramètre de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction spécifiés à la règle 21 de l'Annexe VI de MARPOL.

Le président a noté que l'observateur de l'IFSMA a informé le Comité qu'un capitaine de navire avait indiqué qu'il craignait que les navires n'aient pas une puissance suffisante par suite de l'adoption de l'EEDI, notamment lors des manœuvres rapprochées effectuées dans les fleuves et dans les ports ainsi que dans des conditions météorologiques défavorables.

Le Comité a approuvé dans son ensemble le rapport du *Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique*. Il a noté que les travaux d'examen de l'EEDI devraient être achevés au MEPC 70, et que l'examen de la puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables devrait être effectué en marge du processus de l'EEDI. Le Comité a chargé le *Groupe de travail par correspondance sur l'examen de l'EEDI*, proposé par le Groupe, de poursuivre l'examen des facteurs de correction pour les navires ayant une cote glace, les navires rouliers à cargaison et les navires rouliers à passagers, en vue d'établir un projet d'amendements aux Directives de 2014 sur la méthode de l'EEDI obtenu applicable aux navires neufs telles que modifiées, et aux Directives de 2013 pour le calcul de référence à utiliser avec l'EEDI.

AUTRES MESURES TECHNIQUES ET OPERATIONNELLES POUR AMELIORER LE RENDEMENT ENERGETIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Le système de collecte des données concernant la consommation de combustible des navires

L'examen en séance plénière de 15 documents relatifs à l'amélioration du rendement énergétique des navires, dont le rapport du Groupe de travail intersessions qui contenait la description complète du système de collecte des données concernant la consommation de combustible a donné lieu à des discussions laborieuses et difficiles en séance plénière.

Elles ont porté sur la confidentialité des données recueillies par l'Organisation, en particulier celles qui avaient trait à l'activité de transport, et sur la définition des paramètres suivants :

- o *distance parcourue* : « distance parcourue d'un poste d'amarrage à un autre »,
- o *heures de service* : « heures pendant lesquelles le navire n'est pas à quai »,
- o *port en lourd nominal* : « poids/volume de la cargaison ».

Après de longs débats, la majorité des participants s'est accordée sur la définition des trois paramètres, et sur le fait que l'Organisation devait adopter sans plus tarder un dispositif obligatoire de collecte des données.

Le Comité a ensuite chargé le Groupe de travail de mettre au point la version définitive du système de collecte des données concernant la consommation de combustible des navires.

Approbation du système obligatoire de collecte de données des émissions de CO2

Le Comité a approuvé les Prescriptions obligatoires rapportées par le Groupe de travail et pris les mesures suivantes :

« En vertu du système de collecte des données, *les navires de plus de 5 000 tonneaux de jauge brute seront tenus de collecter les données relatives à la consommation de combustible utilisé à bord*. Les données agrégées seront communiquées à l'Etat du pavillon à la fin de chaque année civile. Ce dernier, après avoir déterminé si les données ont été communiquées conformément aux dispositions, délivrera une déclaration de conformité au navire.

L'OMI devra alors présenter un rapport annuel au Comité de la protection du milieu marin (MEPC), rendant compte des données collectées. Les données seront rendues anonymes de manière à rendre impossible l'identification d'un navire particulier ».

Le système obligatoire de collecte de données représente la première étape d'une démarche en trois parties, dont la deuxième était l'analyse des données et la troisième la prise de décisions sur les éventuelles mesures supplémentaires qui s'imposaient. Dans un premier temps, la consommation rapportée au port en lourd et au type du navire permettra de connaître et de mesurer l'évolution des émissions de CO2 du transport maritime.

Parmi les très nombreuses déclarations des Etats membres présents, la délégation des Iles Cook a tenu à saluer l'approbation du système obligatoire de collecte des données comme faisant partie de l'approche en trois étapes.

Le projet de dispositions obligatoires concernant la collecte de données sera soumis à la soixante-dixième session du MEPC aux fins d'adoption au mois d'octobre 2016.

A cet effet, un Groupe de travail par correspondance concernant la consommation de combustible des navires sera chargé de mettre au point le texte définitif à soumettre au MEPC 70.

REDUCTION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES

Questions relatives à la CCNUCC

Le Comité a pris note de la déclaration faite par un représentant du Secrétariat de la CCNUCC (Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques) au sujet de l'état d'avancement de l'Accord de Paris sur le changement climatique. Le Secrétaire général a félicité le Secrétariat de la CCNUCC, le gouvernement français ainsi que le Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon, au sujet de la réussite que constituait l'Accord de Paris, et il a remercié les Etats membres de l'action qu'ils avaient menée en matière de changement climatique.

Objectif de réduction des émissions provenant des transports maritimes internationaux

Le Comité a été saisi de plusieurs documents, parmi lesquels :

- o l'ICS (International Chamber of Shipping) propose que l'Organisation mette au point une contribution prévue déterminée par l'OMI sur la réduction des émissions de CO2 à l'intention du secteur des transports maritimes internationaux ;
- o la Belgique a invité le Comité à élaborer un plan de travail visant à définir la contribution équitable des transports maritimes internationaux à l'action que menait la communauté internationale pour réduire les GES ;

o la CSC (Clean Shipping Coalition) propose des mesures pour donner suite à l'accord de Paris.

Intervention de la France

Dès le début de la plénière, l'ambassadrice de la France a affirmé son soutien à la proposition de l'ICS qui, comme BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) et INTER-CARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) ont pris la mesure de l'enjeu. Elle a insisté sur le fait que les Etats Membres devaient démontrer leur intention de poursuivre l'élaboration de mesures de réduction des émissions de CO2 provenant des navires, en dépit de l'absence de textes explicites dans la COP 21 mentionnant les transports maritimes.

Elle a poursuivi en déclarant :

«Cet accord ambitieux et volontariste a permis de rassembler l'ensemble des pays du monde dans la lutte contre le changement climatique. La France, en assumant la présidence de la COP 21, a une responsabilité particulière pour soutenir la prise en compte au sein de l'OMI des objectifs de cet accord. Cette question est suivie de très près au haut niveau politique. La présidente de la COP 21, Mme Ségolène Royale, ministre de l'Environnement, s'informe quotidiennement des progrès de la question auprès du MEPC. Il en va de l'avenir de la planète et de la crédibilité des Etats membres signataires de cet accord. Nous savons bien tous qu'aucun secteur ne peut être dispensé de faire un effort, même si la difficulté technique de l'exercice dans le transport international maritime a empêché sa mention explicite dans l'Accord. C'est à l'OMI que revient le devoir de fixer le niveau de cet effort, c'est-à-dire de la juste part des transports maritimes dans la recherche de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour y parvenir, il nous faut maintenant élaborer un plan de travail accompagné d'un calendrier. A défaut, certains pourraient y voir un signe d'impuissance et en conclure que l'OMI n'est pas à la hauteur de l'enjeu. Le risque est que le sujet soit abordé ailleurs par une autre organisation».

Le point de vue des Etats membres

La Chine, l'Inde et le Brésil ont émis des réserves au sujet de la proposition de l'ICS, suivis par l'Argentine, le Panama, le Chili, l'Angola et l'Arabie Saoudite.

D'autres nations comme le Vanuatu, les Bahamas et les Iles Cook ont fait remarquer que les transports maritimes étant de la plus haute importance pour le commerce mondial, toute nouvelle mesure ne devait pas limiter le commerce international, et qu'il était important de prendre en considération les incidences économiques et environnementales pour veiller à ce que les pays en développement aient accès aux ressources financières et à la technologie.

Les discussions se sont prolongées toute la matinée de la séance plénière. Résumant les avis exprimés et les conclusions tirées à leur égard pendant la plénière, le Comité :

- o s'est félicité de l'Accord de Paris adopté par le CCNUCC,
- o a reconnu le rôle joué par l'OMI dans l'atténuation de l'impact des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux,
- o a souscrit à l'interprétation commune selon laquelle il fallait en priorité approuver à la présente session et adopter ultérieurement le système de collecte des données concernant la consommation de combustible,
- o a rappelé qu'il souscrivait à l'approche en trois étapes qui étaient la collecte des données, leur analyse et la prise de décisions.

Pour autant, le président du Comité, constatant l'impossibilité de formuler des engagements clairs et chiffrés de réduction

tion des émissions de gaz à effet de serre, a ouvert la séance de l'après-midi en proposant un compromis.

Le compromis du président

Après avoir entendu les déclarations d'un certain nombre de nations favorables à l'élaboration d'un plan de travail, le président du Comité a proposé de reporter le débat à la prochaine session du Comité en octobre.

La majorité des nations présentes a soutenu la proposition du président. La France, en particulier, a déclaré apporter son total soutien au président. L'ambassadrice a informé l'assemblée que cet après-midi même se tenait à New-York une conférence qui s'intitulait « Océans et Climat ». Elle a ajouté : « Il serait dommage si nous n'étions pas en mesure de pouvoir annoncer que l'OMI continue de discuter sur le sujet. Toute décision non conforme à vos conclusions risquerait de nous ridiculiser. Je pèse mes mots ».

Après cette longue journée de débats sur les futurs travaux visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, le Comité a finalement décidé qu'un groupe de travail serait constitué à ce titre au MEPC 70, afin de débattre de manière plus approfondie de la façon de faire avancer la question, en tenant compte de tous les documents soumis à la présente session et des observations formulées ainsi que de toutes propositions connexes.

Les objectifs du MEPC critiqués par une ONG

Les délégations chinoises et des Iles Cook, appuyées par celles de l'Inde, du Liberia, de l'Afrique du Sud, du Vanuatu et du Brésil, ont manifesté leur indignation causée par la parution d'un article placé sur un site Web appartenant à l'ONG « Sea At Risk » affiliée à une ONG bénéficiant du statut consultatif. Les auteurs de l'article accusaient l'OMI « d'être incapable de traduire les engagements des accords de la COP 21 », et ajoutaient que : « le sort de la planète est toujours pris en otage par une poignée de pays en développement rapide, avec le soutien totalement incompréhensible des Iles Cook ».

La délégation chinoise a jugé cet article extrêmement irresponsable et d'une teneur préjudiciable, et accusait des médias sociaux d'avoir été utilisés pour rendre compte des délibérations en cours, en violation du caractère privé des réunions de l'OMI. Il s'agissait-là d'un abus de privilège accordé à certains groupes ou à certaines personnes auxquels avait été offerte la possibilité de participer à une session si importante du Comité.

ENTREE EN VIGUEUR DE LA ZONE SPECIALE DE LA MER BALTIQUE

Le Comité a approuvé les dates d'application de zone spéciale de la mer Baltique en vertu de l'annexe IV de MARPOL (eaux usées). Dans la zone spéciale, le rejet d'eaux usées d'un navire à passagers sera interdit à moins que le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée comme étant conforme aux normes sur la qualité des effluents contenus dans les Directives de 2012 (résolution MEPC 227 (64)). Ces mesures prendront effet à l'égard de la mer Baltique :

- o le 1^{er} juin 2019 pour les navires à passagers neufs ;
- o le 1^{er} juin 2021 pour les navires à passagers existants autres que ceux visés à l'alinéa ci-dessous ;
- o le 1^{er} juin 2023 pour les navires à passagers existants en provenance ou à direction directe d'un port situé à l'extérieur de la zone spéciale et en provenance ou à destination d'un port situé à l'est du méridien de longitude 28°10'E à l'intérieur de la zone spéciale qui ne font aucune autre escale à l'intérieur de la zone spéciale.

Cette dernière mesure a été accordée, à la demande de la Fédération de Russie, aux navires transitant entre Saint-Petersbourg et la mer du Nord.

(1) Les délégations des gouvernements membres et membres associés comptaient 402 participants, les institutions spécialisées 39, et les ONG 182.

(2) Récemment, le 10 juin, le Pérou a adhéré à la Convention BWN. Le nombre d'Etats parties à la Convention est désormais de 51 (pour 30 requis), représentant 34,87 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce.

(3) L'EEDI obtenu d'un navire neuf correspond à la mesure du rendement énergétique du navire. A compter du 1/1/2013, les navires neufs devront calculer leur EEDI et la valeur obtenue devra être inférieure à un plafond établi sur la base des navires construits dans les 10 dernières années. A partir de 2015, ce plafond sera progressivement diminué pour atteindre l'indice de 30 % en 2025.

(4) Dont un seul français, le système Bio Sea de l'entreprise Bio UV, qui équipe 80 navires (Le marin du 22 juillet 2016)

Le MEPC 70 devrait se tenir du 24 au 28 octobre 2016 et le MEPC 71 devrait en principe se tenir du 8 au 12 mai 2017.

René TYL

Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française à l'OMI.

L'INTERFACE BORD - SYSTÈME TECHNIQUE, MARISK 2016

ABSTRACT

At first, automation gave some help to seamen in order to conduct the ship. It could be a warning, or a pre-warning, but also an help with the decision. Of course seamen adapted their professional knowledge and standards. Same can be noted with ISM Code. Important is the formation delivered to seamen on such technical systems, technically but also on human factors. How to be, how to react, to live in front of such technical systems. Nowadays, ECDIS and very big size vessels bring new opportunities to improve seamen's knowledge. But it could rise a conflict between captain and shore team on how to conduct the vessel.

The future is, or could be, the ship without crew. Let see advantages, but also disadvantages this kind of vessel could bring to the maritime environment.

Keys words : Education. Technical and human factor. Giant vessels. No crew vessels. Education again.

Quels sont les différents aspects de cette interface navire – systèmes techniques si on considère d’une part ce qui a été installé à bord des navires dans un passé somme toute récent, et d’autre part ce que l’on trouve aujourd’hui et ce que l’on rêve ou risque de voir dans le futur. Aspects, avantages, inconvénients, mais aussi obligations inhérentes à ces systèmes techniques pour que le navire en tire le maximum de profit.

A. Le passé

Le passé ce sont l’automatisation, les diverses alarmes. Toute cette aide technique a servi à quelque chose à bord des navires.

Par exemple l’apport des alarmes à la machine. Lorsqu’une alarme survient, et à partir du moment où le seuil de déclenchement est bien réglé, dans la plupart des cas, il reste encore du temps pour agir avant que le problème ne dégénère. Par exemple les alarmes de niveau haut ou bas d’une chaudière, l’extinction automatique de la chaudière ne survenant qu’avec l’apparition de l’alarme niveau très bas ou très haut. Idem sur la passerelle de navigation, les aides techniques telles que l’ARPA ont considérablement aidé l’officier de quart sur la gestion de l’anticollision. Et ne parlons pas de la détection incendie.

Donc cela est utile. Et apporte de nombreux avantages. On est prévenu, on a souvent le temps pour réagir avant la catastrophe irrémédiable, même avant que la célèbre loi de Murphy ne se mette en route. Avertissement voire aide à la prise de décision.

Mais aussi des inconvénients. Inconvénients en termes de présence humaine, l’automatisation valant moins cher que l’homme. Mais aussi inconvénients principalement dus, il est vrai, à l’utilisation qui est faite des ces aides. Donc à l’utilisateur qui profite de l’aide, et qui pour une raison ou une autre apprend souvent à faire dire « papa – maman » à un appareil afin qu’il ne soit pas gêné par des alarmes, indications voire aides à la prise de décision que le système technique aura générées.

Rajoutons le code ISM. Un système technique d’une utilité manifeste. Mais jusqu’à un certain point. Et on s’est d’ailleurs empressé dès les premiers paragraphes de dire que le capitaine du navire pouvait passer par-dessus le code s’il le jugeait utile. Mais à partir d’un certain nombre, ou plutôt d’un nombre assez certain de procédures, on peut considérer qu’il y en a trop. Le marin qui suit ces procédures se retrouve trop encadré. Plus d’autonomie, plus de vraie possibilité de prise de décision. Pire puisque suivre la procédure règle tout, il n’a plus le savoir-faire qui lui permettrait de comprendre ce qu’il fait. Il perd aussi la notion de l’importance de la tâche à effectuer par rapport au papier qu’il faut remplir. Lorsqu’un officier passerelle sait que le navire est dans le chenal d’entrée d’un port, mais ne sait pas exactement où il se trouve dans ce chenal, entre quelles bouées, tout cela parce qu’il est en train de remplir des check-lists en vue de la ou des inspections à venir dans ce port, il y a de quoi s’inquiéter. Qu’est-ce qui est devenu le plus important, conduire le navire ou avoir des classeurs bien remplis et rangés ?

Cela nous amène alors vers une obligation : la formation.

Il n’y a que la formation à un système ou une aide technique qui puisse faire en sorte que l’utilisation de ce système apporte quelque chose, et donc que l’utilisateur se sente en confiance face à ce système. Un exemple : dans les rapports des accidents faits par les différents bureaux d’enquête, la phrase qui revient le plus souvent lorsqu’il faut étudier un incident nautique (collision, échouement) ou un presque incident, c’est : « je croyais qu’on était en vecteur relatif, alors que le radar était en vecteur vrai », ou inversement.

Seules les formations, non seulement technique sur l’utilisation d’un système, mais surtout sur le comportement face à un système technique peuvent faire que l’utilisateur ait la même représentation ou le même fonctionnement dans sa tête et devant ses yeux.

Dans le cas contraire, on croit, on ignore, puis on perd le savoir-faire, la compréhension de ce savoir-faire, et on est incapable le moment venu, panne ou urgence, de reprendre la main.

Cela suppose donc d’avoir du personnel compétent, formé techniquement et humainement, donc malheureusement plus cher.

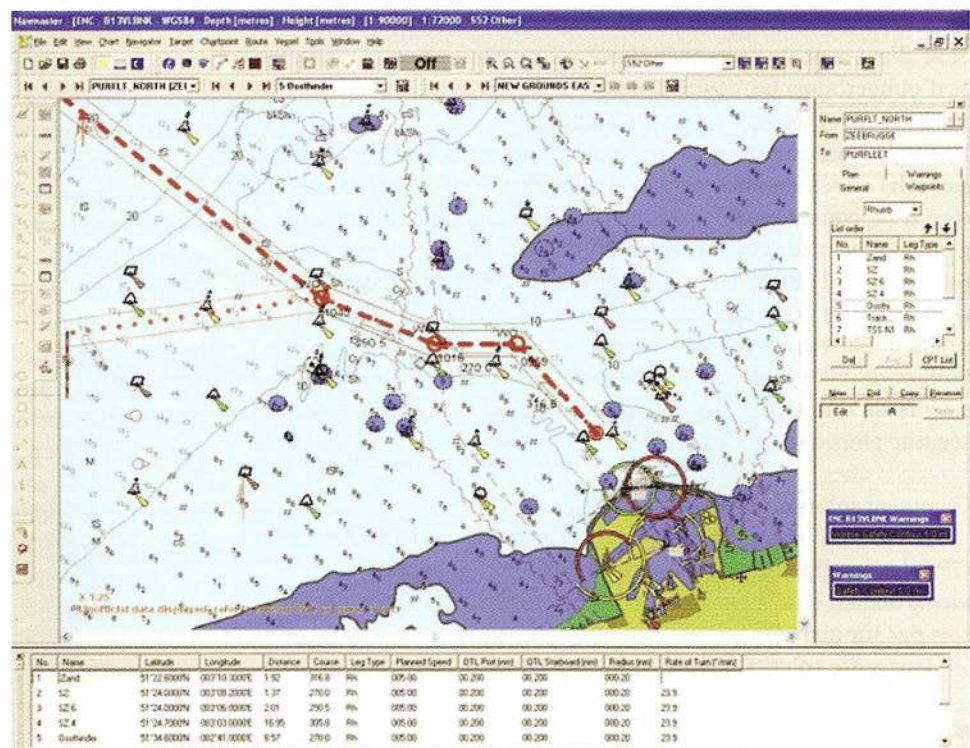
B. Le présent - l’ECDIS

Les systèmes de navigation et de communication ont beaucoup évolué. Nous avons maintenant l’ECDIS, un écran, toujours trop petit à mon goût tant qu’il n’aura pas la taille des cartes papier, mais un écran sur lequel sont renvoyées toutes les informations disponibles des autres appareils de navigation. Avec bien sûr toutes les alarmes ou pré-alarmes que l’utilisateur aura préréglées.

Comme pour les cartes papier, les données changent, nouvelle sonde, bouée retirée, champ pétrolier ou éolien récemment installé, etc.

Donc des corrections sur les cartes de navigation.

Pour les cartes papier, les corrections étaient, sont toujours, reçues à bord, papier ou fichier électronique à imprimer. L’officier pont en charge des documents nautiques se charge alors de la correction, de préférence les cartes inhérentes au voyage en premier. Puis cela peut être - et est - vérifié par le capitaine.





Evidemment avec le doute qu'une correction peut être faite plus ou moins sérieusement, facteur humain. Mais supposons que toutes les corrections soient effectuées correctement. Dès l'apparition d'une nouvelle sonde par exemple sur une des cartes du voyage, le plan de traversée peut être corrigé en fonction de cette correction.

Avec l'ECDIS, les corrections arrivent à bord automatiquement, que l'ECDIS soit ou non connecté au système de communication du navire. Nul besoin de les imprimer, de toute façon on ne saurait lire le format. Les corrections sont donc effectuées sans que l'on sache ni quelles cartes ont été corrigées ni quelles corrections ont été apportées. En ce qui concerne les cartes, on pourra bien sûr retrouver lesquelles ont été corrigées, mais cela représente alors un travail supplémentaire (vous me direz on a supprimé le travail de correction des cartes, donc la balance est tout de même positive). Quant à ce que contenait la correction, c'est l'inconnu. Dans le cas précédent d'une nouvelle sonde relativement proche de la route, on ne le saura peut-être pas suivant le contour alarme sonde qui aura été réglé.

Donc avec la carte papier, possibilité de s'éloigner un peu plus, je dirai un peu plus de sécurité, avec l'ECDIS, on n'en saura rien. Probablement aucune conséquence, mais supposons une manœuvre anticollision à cet endroit, une dérive plus accentuée que prévue, et voilà un beau rapport d'incident ou de presque incident à faire.

Et puis il y a la correction en elle-même. Elle est générée par un service compétent, puis envoyée par les ondes à bord. Mais la science du piratage informatique, la fameuse cybersécurité, est telle actuellement qu'il est beaucoup plus facile qu'on ne le croit d'envoyer de fausses indications, de fausses corrections, et d'obliger ainsi un navire à modifier sa route, ou à ne pas la modifier tout en courant vers un danger.

Et supposons, comme cela arrive assez souvent, que l'ECDIS soit relié au réseau informatique du navire, donc directement au réseau de communication du navire. Il est alors possible à des gens très bien formés, très bien au courant et surtout très mal intentionnés d'entrer dans ce système, d'envoyer de fausses corrections, d'en supprimer de réelles, mais aussi de changer les seuils d'alarmes. Comme il est possible de modifier un signal GPS et de faire croire au navire, à ses instruments, à ses utilisateurs qu'on est sur la route, ou pas, qu'on navigue en toute sécurité alors que ce n'est pas vrai.

Comment solutionner ce problème ?

Il y a bien une solution radicale : on supprime l'ECDIS, le GPS, les satellites de communication, et tout, on revient au bon vieux sextant et à la carte papier, on réarme St Lys radio. Je ne suis pas sûr que cela soit la meilleure solution.

Une autre solution ?

Encore la formation. A l'appareil en lui-même, au comportement qu'il faut avoir devant, la compréhension, le doute raisonnable qu'il faut entretenir.

C'est certainement la meilleure solution, elle n'enlèvera jamais la possibilité du risque, elle la diminuera, plus ou moins fortement suivant le niveau de formation. Ce qui est sûr, c'est que cela oblige à employer du personnel plus et mieux formé, donc plus cher.

C. Le présent – le gigantisme des navires

Les grands navires sont désormais équipés de capteurs d'efforts à la mer. Donc des renseignements sur les efforts subis par la poutre navire suite à une mer formée, roulis, tangage. Cela permet de mieux appréhender la fatigue du navire, et donc au capitaine de pouvoir ajuster la puissance machine, la vitesse du navire de façon à ne pas mettre cette poutre en surcharge.

C'est un apport important car il aide le capitaine à mieux comprendre les mouvements de son navire dans le mauvais temps, à mieux anticiper la consigne de vitesse qu'il devra donner en fonction de la météo et de l'état de la mer rencontré ou qui est attendu.

En clair, gagner un peu de temps dans une mer calme, pour être à même de ralentir dans le gros temps tout en ne ratant pas une marée, et tout en économisant du carburant.

1^{er} point, ces capteurs sont souvent reliés directement à la commande du moteur principal et peuvent ainsi provoquer des changements d'allures. Cela revient à mettre le navire sous les ordres d'un ordinateur, même s'il est possible à l'humain à bord de le shunter.

Le problème que cela peut générer est dû à la facilité de communication actuelle. Ces capteurs, comme les autres à bord peuvent aussi être lus et enregistrés directement à terre par le service technique qui suit le navire. Donc plusieurs personnes à recevoir les mêmes informations, et éventuellement à les interpréter de façons différentes. L'une à terre, recevant des informations brutes, l'autre à bord ayant ces mêmes informations mais avec un ressenti quasiment physique de ce que vit le navire. L'importance de la question économique étant ce qu'elle est, comment sera-t-il possible parfois à un capitaine d'expliquer son choix d'allure à une personne qui ne voit, et par conséquent ne comprend, que ce qu'elle lit sur des graphiques. Comment ce «terrien», souvent plus scientifiquement formé que le capitaine ou que le chef mécanicien, acceptera un autre point de vue que le sien ? Comment le capitaine du navire saura affirmer non seulement les données dont il dispose, mais surtout le ressenti, l'expérience qu'il possède ?

Là aussi, on revient à la formation. Celle du capitaine, mais pas seulement.

Et puis, supposons qu'un incident, type collision, survienne suite au ralentissement ordonné par l'ordinateur relié aux capteurs du moteur principal, quelle sera alors la responsabilité du capitaine ?

Cela me rappelle les premières traversées que j'ai effectuées

avec l'aide d'un routeur météo : conseils suivis et beau temps, bravo monsieur météo ; conseils suivis et mauvais temps, où est votre sens marin ?

Ces capteurs seront-ils perçus comme une aide ou comme une contrainte ?

D. Le navire sans équipage : Futur ou Utopie ?

Certains y croient dur comme fer, d'autres, traités de passésistes, le rejettent avec véhémence.

Certes 80% des accidents sont dus à une erreur humaine. Mais attention à la définition de l'erreur humaine. Celle-ci ne concerne pas uniquement le marin utilisateur du navire, mais doit englober aussi le concepteur du navire, de ses appareils divers, de ses systèmes de sécurité. Voir par exemple les systèmes de mise à l'eau des embarcations dites de sauvetage (qui vont tuer plus de marins qu'elles n'en sauveront si rien n'est amélioré), et lorsque l'on compare les embarcations – trop peu nombreuses – de 40 personnes du Titanic et d'une capacité de 372 personnes pour le dernier navire de croisière sorti, l'Harmony of the Seas, peut-on vraiment parler d'une amélioration de la sécurité ? A quand les embarcations de sauvetage des embarcations de sauvetage ?

Mais enfin, supposons que les navires sans équipage soient là. On a dit tellement de choses positives à leur sujet.

Premier point : tous les navires peuvent-ils être sans équipage ? Certains navires seront-ils ou devront-ils être exemptés de cette règle et avoir à leur bord des hommes d'équipage ? Il semble quand même que les personnes très en faveur du navire sans équipage reconnaissent que cette notion n'est pas valable pour tous les types de navire.

Deuxième point : on peut aisément imaginer que ces navires seront « télécommandés » à partir d'un centre de commande terrestre. Les films que l'on peut voir sur internet montrent souvent une personne capable de contrôler, diriger 4 navires à la fois. Entre parenthèses, cela n'ôte pas le facteur humain. Et parlons

justement de cet humain. On peut penser qu'au début, on prendra une personne ayant une expérience, un savoir-faire dans la conduite des navires. Choses acquises par sa présence antérieure à la mer. Quelque part un marin. Mais qu'en sera-t-il de la relève, puisque sans équipage, personne ne pourra s'enrichir de l'expérience à la mer. Aujourd'hui, comme hier, un capitaine a été formé aussi, presque surtout à bord des différents navires sur lesquels il a embarqué. Il a gravi les échelons, il a fait ses preuves, il a surtout observé ceux avec lesquels il a navigué pour pouvoir profiter de leur expérience, se forger et ainsi assumer sa future fonction. Là il manquera le ressenti de la chose vécue.

Troisième point : il reste encore à inventer ou améliorer tout un tas de capteurs externes, y compris physiques. L'avancée du dépôt de sel sur un câble, la dégradation de la peinture, etc. Toutes ces choses que le marin, capitaine ou non, perçoit parce qu'il est sur le navire, pas dans un beau local climatisé à des milliers de kilomètres.

Quatrième point : la détection sur l'eau, le radar ne détecte pas tout, loin s'en faut. Un dimanche après-midi, temps calme et brouillard épais vers Basarelle dans le Pas-de-Calais, 4 personnes à la passerelle dont 2 officiers, allure de manœuvre, et signaux de brume en service. On ne voyait pas les manifolds, moins de 100 mètres de visibilité. Les yeux rivés principalement sur les radars. Tout à coup apparaît quasiment le long du bord une embarcation avec 2 hommes debout, nous tournant le dos, canne à pêche à la main. Heureusement que des yeux regardaient dehors, sinon ...

Cinquième point : la maintenance technique du navire. Elle sera effectuée à quai. Donc en dehors des opérations commerciales, les navires devant être prêts à appareiller en permanence. Qui paiera le temps perdu à quai en dehors de ces opérations ? Et se pose aussi un problème de fiabilité. Il ne faut pas oublier que l'équipage actuellement sert à quelque chose, c'est l'équipage qui inspecte les différents compartiments du navire et donc ses structures (ballasts, mailles vides, soutes, cales ou citernes cargaison). Cela ne peut se faire qu'à la mer en fonction du remplissage des capacités, ou alors en arrêt technique. Et comme on allonge les périodes de navigation entre deux arrêts techniques, un minimum de 5 ans désormais, il faudra en mettre des capteurs



d'usure et autre cassure de fatigue pour remplacer ceux qui inspec- tent, même avec des imperfections, actuellement.

Cinquième point bis : un film idyllique sur internet montrait le cas d'une panne nécessitant le remplacement d'une pièce. Le navire arrivant en escale, la pièce allait être livrée pendant l'escale et son remplacement effectué lors de cette même escale. Actuellement lorsque le bord commande une pièce de rechange, il y a un minimum de 6 mois de délai pour la recevoir...

Sixième point. Un navire sans équipage a un abordage avec un navire avec équipage, qui sera responsable ? L'humain qui doit toujours resté maître de son véhicule, ou le robot qui a failli ?

Alors des avantages : oui, mais. Positionnement plus sûr, à haute intégrité. Mais on a dit, et répété ces jours-ci, que les cyber-attaques étaient réelles.

Un meilleur respect des règlements internationaux type Colregs. Cela ne serait-il pas plutôt un problème de formation ?

Redondance des appareils. Oui, les coûts de fabrication des automates et leur utilisation sont plus économiques que l'emploi de marins.

Capacité des navires augmentée. Que représente la place des marins sur un 20 000 EVP ? Consommation plus économique et écologique. Le rapport poids navire/cargaison/technique/équipage y compris les vivres est-il réellement en défaveur de l'homme ?

Même l'adieu aux pirates. Il ne faut quand même pas rêver. Quand les cargaisons atteignent des sommes de plusieurs centaines de millions, la convoitise ne peut qu'exister.

Autre problème de sûreté, mais aussi de sécurité : les migrants. Il est faux de croire que le problème va se régler rapidement, donc il est et existera toujours même avec les navires sans équipage. Alors, problème réglé, on ne pourra plus utiliser ces navires pour récupérer des migrants à bord, comme cela se fait actuellement. On ne pourra plus faire en sorte de les monter à

bord. Que devient l'obligation de se détourner pour porter assistance ? Et s'est-on mis dans la tête des migrants dont l'embarcation chavire et qui voient des navires passer près d'eux, passer, simplement passer, seulement passer ?

Qu'on me permette deux derniers avantages, plus ironiques :

Plus d'équipage, plus d'embarcations de sauvetage, donc plus d'accidents, plus de décès de marins, voilà un problème de réglé à l'OMI.

Plus d'équipage, plus de capitaine, plus de responsable, plus de bouc émissaire, personne en état d'arrestation, voilà un deuxième problème de réglé, pour les associations de capitaines.

E. Conclusion

Vous avez compris, je pense, que le mot clé de mon intervention était le mot formation. La formation, ou les formations, même si je pense que l'une, technique, sans l'autre, humaine, ne sert à rien. C'est, j'en suis persuadé, le moyen le plus sûr d'améliorer la sécurité en mer, de tendre toujours plus vers le zéro incident. Le problème, le coût, cher. Mais avec un retour sur investissement très intéressant.

On peut installer tout les systèmes techniques possibles et imaginables à bord, si l'utilisateur n'est pas formé techniquement à ce système, cela ne sert à rien. Et si l'utilisateur n'est pas non plus formé pour savoir comment se comporter devant ces systèmes, cela ne sert à rien non plus.

Et puis, comme me le disait un collègue capitaine, si on a l'habitude de dire et d'entendre que 80% des accidents sont dus au facteur humain, ce que l'on n'entend jamais, c'est que 100% des accidents évités l'ont été à la suite d'une intervention humaine.

Réfléchissons encore.

Cdt Hubert ARDILLON

O.M.I. : COMPTE-RENDU DU SOUS-COMITÉ SSE 3

Le Sous-comité SSE (Sub-Committee on ShipSystems and Equipment/ Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire) a tenu sa troisième session du 14 au 18 mars 2016 sous la présidence du Docteur Susumu Ota (Japon), au siège de l'OMI, à Londres. Rappelons que ce Sous-comité est, dans une large mesure, l'héritier des anciens Sous-comités DE (Ship Design and Equipment/Conception et équipement du navire) et FP (Fire Protection/Prévention de l'incendie) et, dans une moindre mesure, l'héritier du Sous-comité SLF (Stability and Loadline and on FishingVesselsSafety)/Stabilité, lignes de charge et sécurité des navires de pêche).

La session fut ouverte par le Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Kitack Lim. Durant son allocution, le Secrétaire général a insisté sur l'importance du point 4 de l'ordre du jour (Rendre obligatoires les dispositions de la circulaire MSC.1/ Circ.1206/Rev.1, c'est-à-dire les mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage. Ce

point était à l'ordre du jour des derniers DE et avait fait l'objet d'échanges lors des premiers SSE sans que les discussions permettent d'aboutir à un accord. Le Secrétaire général considérait la finalisation de ce point comme la priorité de cette session.

La session fut suivie par de nombreuses délégations gouvernementales et professionnelles, délégations qui comptaient nombre de participants. La délégation française était composée de l'ensemble du personnel de la représentation permanente, Madame Nicole Taillefer, ambassadrice et représentante permanente auprès de l'OMI, Messieurs François-Xavier Rubens de Cervens et Amaury Meulenaere, représentants permanents adjoints et Mme Priscilla Walsh, assistante, de Messieurs Mikael Patetta et Léon Labille (Direction des affaires maritimes, de Messieurs Philippe Ricou, Jérôme Leroux, Florian Quenot et Aurélien Olivin (Bureau Veritas), de Monsieur Loic Michon (ACEBI), de Monsieur Nicolas Martinetti (MACOR) et de moi-même, représentant l'AFCAN.



L'ordre du jour de cette session était le suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Objectifs de sécurité et prescriptions fonctionnelles des Directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (5.2.1.10)
4. Rendre obligatoires les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1
5. Examen du Recueil MODU, du Recueil LSA et de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (5.2.1.32)
6. Mise au point de critères de performance concernant la sauvegarde de la vie humaine applicables aux autres conceptions et dispositifs pour la protection contre l'incendie (MSC/Circ.1002) (5.1.1.4)
7. Clarification des prescriptions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS relatives à l'intégrité au feu des fenêtres à bord des navires à passagers qui ne transportent pas plus de 36 passagers et des navires spéciaux qui transportent plus de 60 personnes (mais pas plus de 240)*
8. Mesures applicables aux appareils de levage et treuils à bord (5.2.1.22)
9. Amendements aux Directives relatives aux navires dotés de systèmes de positionnement dynamique (MSC/Circ.645) (5.2.1.33)
10. Révision des prescriptions de la Convention SOLAS et des instruments connexes relatives à la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel (5.1.2.3)
11. Révision des règles II-1/13 et II-1/13-1 de la Convention SOLAS et d'autres règles connexes applicables aux navires neufs*
12. Interprétation uniforme des dispositions des Conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement (1.1.2.3)
13. Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du SSE 4
14. Élection du Président et du Vice-président pour 2017
15. Divers
16. Rapport au Comité de la sécurité maritime.

Le président proposa la constitution de trois Groupes de travail (Working Groups/WG) sur les résultats desquels le Sous-comité prendra les décisions qu'il estimera pertinentes :

WG1 chargé des Moyens de sauvetage, WG2 chargé de la Prévention de l'incendie,

WG3 traitant des appareils de levage et treuils à bord.

Par ailleurs, un petit groupe de rédaction traita des Amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000.

Un nombre assez important d'interprétations de l'IACS fut examiné. Certaines furent acceptées, d'autres refusées. Il apparaît que ce nombre d'interprétations est dû à la pression exercée par les organismes du contrôle par l'Etat du port qui, lorsque le texte des Conventions n'est pas très précis et laisse la main libre à l'administration du pavillon, ont tendance à imposer leurs propres interprétations. Le Sous-comité attirera l'attention du Sous-comité III (Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI/Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments), chargé du contrôle par l'Etat du port sur cette dérive, vigoureusement dénoncée par plusieurs délégations. Enfin, divers points firent l'objet de discussion en plénière : les modifications aux Directives pour navires équipés de système de positionnement dynamique qui seront confiées à un groupe de travail par correspondance, la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel, par exemple.

Voyons quels étaient plus précisément les points que devaient traiter ces groupes de travail.

Moyens de sauvetage

- Objectifs de sécurité et prescriptions fonctionnelles des Directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS,
 - o Prescriptions fonctionnelles du chapitre III de la Convention SOLAS,
 - o Plan de travail,
 - o Enseignements tirés de l'application de la circulaire MSC.1/Circ.1394/Rev.1,
 - o Constitution d'un groupe de travail par correspondance.
- Rendre obligatoires les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1,
 - o Projets d'amendements aux règles III/3 et III/20 de la Convention SOLAS,

- o Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, l'essai de fonctionnement, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage.
 - o Projet de circulaire MSC sur les Directives concernant la sécurité pendant les exercices d'abandon du navire effectués avec des embarcations de sauvetage et
 - o circulaire MSC.1/Circ.1205.
- Examen du Recueil MODU, du Recueil LSA et de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1.

C'était là un programme très dense qui donna lieu à d'intenses discussions, en particulier à propos de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1. Le groupe parvint à finaliser cette tâche car les diverses parties firent preuve d'imagination et de coopération. La pierre d'achoppement était le cycle entretien, examen approfondi, essai de fonctionnement, révision et réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage. La possibilité donnée aux armements de devenir prestataires de service (Service Provider), moyennant qualification et habilitation permet de faire évoluer positivement la situation. Rappelons, à ce sujet, que le MSC a approuvé les décisions prises par le SSE 2, à savoir :

1. L'entretien et les inspections hebdomadaires et mensuelles pourraient être effectués par l'équipage
2. L'examen annuel approfondi devrait être effectué par le fabricant ou un prestataire de services habilité par l'administration, étant entendu qu'un prestataire de services pourrait être un exploitant de navires satisfaisant aux critères pertinents; et
3. La réparation et la révision complète du matériel, y compris la révision et l'essai effectués au moins une fois tous les cinq ans, devraient être réalisés par le fabricant ou un prestataire de services habilité.

Prévention de l'incendie

Mise au point de critères de performance concernant la sauvegarde de la vie humaine, applicables aux autres conceptions et dispositifs pour la protection contre l'incendie.

Projet de Directives sur la sélection des critères de performance relatifs à la sauvegarde de la vie humaine.

Examen du Recueil MODU, du Recueil LSA et de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1, projet d'amendements au Recueil MODU de 2009.

Clarification des prescriptions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS relatives à l'intégrité au feu des fenêtres à bord des navires à passagers qui ne transportent pas plus de 36 passagers et des navires spéciaux qui transportent plus de 60 personnes (mais pas plus de 240).

Projet d'amendements à la règle II-2/9.4.1.3 de la Convention SOLAS.

Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement.

Potentiel de dégagement de fumée et toxicité des revêtements de sol à bord des navires de charge et à bord des navires à passagers qui transportent moins de 36 passagers.

Recueil FSS – Détermination des dimensions des pompes

et du réservoir sous pression pour les dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée.

Avertisseurs d'incendie à commande manuelle (règle II-2/7.7 et Interprétation uniforme SC241 de l'IACS).

Appareils de levage et treuils à bord

Projet d'objectifs applicables à la sécurité des appareils de levage et treuils à bord.

Recommandations concernant les prochaines étapes de l'élaboration de mesures visant à garantir la sécurité des appareils de levage et treuils à bord.

Reconstitution du Groupe de travail par correspondance.

Amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000

Partie III de la liste de contrôle/suivi et formulaire de renseignements concernant l'élaboration de règles.

Application anticipée.

Projet de circulaire MSC sur la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel de secours à bord des navires.

Groupes de travail par correspondance constitués à l'issue du SSE 3

Examen du Recueil MODU, du Recueil LSA et de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1, amendements aux Directives relatives aux navires dotés de systèmes de positionnement dynamique (MSC/Circ.645).

Appareils de levage et treuils à bord.

Ecrasement des personnes lors du fonctionnement quotidien des portes étanches à l'eau.

Bilan final

A l'issue de cette très dense 3e session, le Sous-comité SSE requiert du MSC, lors de ses deux prochaines sessions, les actions suivantes :

Quatre-vingt seizième session (mai 2016)

1. approuver le projet de prescriptions fonctionnelles du chapitre III de la Convention SOLAS, afin que le Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de prescriptions fonctionnelles à inclure dans le chapitre III de la Convention SOLAS puisse l'utiliser (paragraphe 3.13 et annexe 1);
2. examiner les premiers renseignements au sujet de l'expérience acquise lors de l'application de la circulaire MSC.1/Circ.1394/Rev.1, notant que davantage d'expérience serait acquise et que des données en seraient tirées pour les soumettre au Comité et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 3.15);
3. approuver le projet d'amendements aux règles III/3 et III/20 de la Convention SOLAS, en tenant compte de la décision du Sous-comité de ne pas appliquer les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.1500, car cela retarderait d'au moins un an l'adoption des amendements (paragraphe 4.13 et 4.17 et annexe 2);
4. approuver le projet de résolution MSC sur les Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, l'essai de

fonctionnement, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage, en même temps que l'adoption du projet d'amendements connexes à apporter à la Convention SOLAS (paragraphe 4.19 et annexe 3);

5. souscrire à la décision du Sous-comité selon laquelle un examen approfondi du projet de circulaire MSC sur les Directives concernant la sécurité pendant les exercices d'abandon du navire effectués avec des embarcations de sauvetage et du projet d'amendements à la circulaire MSC.1/Circ.1205 est nécessaire afin de déceler les éventuelles incohérences découlant de la révision du projet de résolution MSC sur les Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, l'essai de fonctionnement, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage (paragraphe 4.20);
6. noter que le Sous-comité n'a pris aucune mesure au sujet de l'Interprétation uniforme SC270 sur les pompes d'incendie des navires conçus pour transporter cinq plans de conteneurs ou davantage sur le pont exposé aux intempéries ou au-dessus (paragraphe 12.35 à 12.37);
7. approuver l'ajout d'une nouvelle phrase à la fin de l'interprétation du paragraphe 4.4.7.6.9 du Recueil LSA, ainsi que le projet de circulaire MSC sur l'Interprétation uniforme du paragraphe 4.4.7.6 du Recueil LSA, tel que modifié par la résolution MSC.320(89), tel qu'il figure à l'annexe 8 du document SSE 2/20, et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 12.49 et 13.8);
8. approuver le compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale 2016-2017 (paragraphe 13.3 et annexe 11); et
9. approuver l'ordre du jour provisoire du SSE 4 (paragraphe 13.4 et annexe 12).

Quatre-vingt dix-septième session (novembre 2016)

1. approuver le projet d'amendements aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs pour la protection contre l'incendie (MSC/Circ.1002) (paragraphe 6.8 et annexe 4);
2. approuver le projet d'amendements à la règle II-2/9.4.1.3 de la Convention SOLAS, aux fins d'adoption ultérieure, en tenant compte de la liste de contrôle/suivi et du formulaire de renseignements relatifs à l'élaboration de règles établies par le Sous-comité (paragraphe 7.8 et annexe 5);
3. approuver le projet de circulaire MSC sur la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel de secours à bord des navires, en tenant compte de la marche à suivre approuvée par le Sous-comité (paragraphe 10.5 à 10.7 et annexe 6);
4. approuver le projet de circulaire MSC sur l'interprétation uniforme du chapitre 9 du Recueil FSS (paragraphe 12.4 et annexe 7);
5. approuver le projet de circulaire MSC sur les Interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS (paragraphe 12.6, 12.10, 12.29, 12.43, 12.46 et 12.52 et annexe 8);
6. examiner les décisions du Sous-comité selon laquelle seuls «les transporteurs d'automobiles et de camions spécialisés» doivent être tenus de satisfaire à la règle II-2/20-1 de

la Convention SOLAS et la définition figurant dans la règle II-2/3.56 de la Convention SOLAS devrait être modifiée en conséquence; et confirmer que (paragraphe 12.10) :

- a. le projet d'amendements à la règle II-2/3.56 de la Convention SOLAS peut être traité comme une correction mineure sans qu'un nouveau résultat ne soit exigé; et
 - b. une circulaire MSC peut être utilisée à titre provisoire en attendant l'entrée en vigueur de l'amendement à la règle II-2/3.56 de la Convention SOLAS.
7. approuver la circulaire MSC sur l'Interprétation uniforme du chapitre 8 du Recueil FSS et des Directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction par eau diffusée (résolution A.800(19), telle que modifiée par la résolution MSC.265(84)) (paragraphe 12.17 et annexe 9);
 8. approuver le projet d'amendements à la circulaire MSC.1/Circ.1490 (en tant que circulaire MSC.1/Circ.1490/Rev.1), en tenant compte du fait que le texte du paragraphe 6 de l'annexe est laissé entre crochets en attendant la décision du MSC 96 sur le projet d'amendements à la règle III/11.7 de la Convention SOLAS (MSC 96/24/6) (paragraphe 12.38 et 12.40 et annexe 10);
 9. examiner la recommandation du Sous-comité visant à soumettre le rapport complet du SSE 4 aux fins d'examen au MSC 98, au lieu de soumettre uniquement les questions urgentes découlant des travaux du SSE 4, et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 13.9);
 10. approuver les projets d'amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000, aux fins d'adoption ultérieure, en tenant compte de la liste de contrôle/suivi et du formulaire de renseignements relatifs à l'élaboration de règles établies par le Sous-comité (paragraphe 15.5 et 15.7 et annexe 13);
 11. examiner le projet de circulaire MSC sur l'application anticipée des amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000, en vue de son approbation au MSC 98, en même temps que l'adoption du projet d'amendements aux Recueils HSC de 1994 et de 2000 (paragraphe 15.8 et annexe 14);
 12. entériner la décision du Sous-comité selon laquelle il faudrait élaborer des critères de performance et des normes d'essais supplémentaires pour le matériel et les systèmes à bord des navires exploités dans les eaux polaires et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 15.16);
 13. examiner les projets d'amendements aux paragraphes 6.1.1.5 et 6.1.1.6 du Recueil LSA et au paragraphe 8.1.1 de la partie 1 de l'annexe de la résolution MSC.81(70), en tenant compte de l'avis du Sous-comité selon lequel les propositions d'amendements peuvent être considérées comme des corrections mineures qui pourraient être examinées sans qu'il soit nécessaire d'établir un nouveau résultat, et prendre les mesures qu'il jugera appropriées (paragraphe 15.18 et 15.19);
 14. noter la décision du Sous-comité au sujet du rapport sur l'accident du Swanland (paragraphe 15.28).

Jean-François Fauduet
Membre de l'AFCAN
Conseiller de la délégation française à l'OMI.

O.M.I. : COMPTE-RENDU du SOUS-COMITÉ CCC 3



Le Sous-comité CCC (Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs) a tenu sa troisième session du 5 au 9 septembre 2016, sous la présidence de M. H. Xie (Chine), au siège de l'OMI, à Londres.

C'est Monsieur Kitack Lim (Corée du Sud), Secrétaire général de l'OMI depuis le 1er janvier 2016, qui a ouvert la session. Comme le veut la tradition, il a souligné l'importance de quelques-uns des points de l'ordre du jour de cette session :

- la mise à jour continue des Codes IMDG et IMSBC,
- les amendements au Code IGC,
- le développement du Code IGF et les exigences spécifiques à l'utilisation du LNG comme combustible,
- le développement d'instructions intérimaires visant à assurer la sécurité du transport de l'hydrogène en vrac,
- les travaux concernant la sécurité des cargaisons de produits en vrac qui peuvent se liquéfier, telle que la bauxite.

La délégation française était ainsi composée :

Madame Nicole Taillefer, ambassadrice de France et représentante permanente auprès de l'OMI, Messieurs François-Xavier Rubens de Cervens et Amaury Meulenaere, représentants permanents, Monsieur Pierre Dufour adjoint au Chef de la mission Transport de matières dangereuses, Messieurs Pedemay et Ricou (Bureau Veritas), Kazmierczak (INERIS), Chabaneix (ERAMET), Spittael (GTT) et moi-même, représentant l'AFCAN. Une délégation parfaitement qualifiée et relativement nombreuse qui a permis de participer activement à la plénière et aux groupes de travail.

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

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Amendements au Recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair
4. Prescriptions relatives à la sécurité du transport d'hydrogène liquéfié en vrac
5. Amendements au Code IMSBC et à ses suppléments
6. Amendements au Code IMDG et à ses suppléments
7. Amendements aux règles II-2/20.2 et II-2/20-1 de la Convention SOLAS visant à préciser les prescriptions relatives à la protection contre l'incendie applicables aux

espaces destinés au transport de véhicules ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion

8. Adéquation de l'acier austénitique à forte teneur en manganèse pour le service cryogénique et élaboration des amendements à apporter en conséquence aux Recueils IGC et IGF

9. Prescriptions obligatoires relatives à la classification et à la déclaration des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin
10. Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement
11. Examen des rapports sur les événements mettant en cause des marchandises dangereuses ou des polluants marins en colis à bord des navires ou dans les zones portuaires
12. Compte-rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du CCC 4
13. Élection du Président et du Vice-président pour 2017
14. Divers
15. Rapport aux Comités

Cet ordre du jour ne compte que 15 points et peut paraître peu chargé mais il n'en est rien car des points, tels que les points 4 et 5, les amendements aux Codes IMDG et IMSBC, par exemple, sont plutôt lourds. Il y a, pour sûr, une part de routine dans les procédures et ce Sous-comité est aidé par un groupe d'experts, le groupe ET, je l'ai précisé dans mon compte-rendu du CCC 2. Il n'en demeure pas moins que l'ensemble est assez dense.

Durant cette session, trois groupes de travail furent établis :

1. Amendements au Recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point d'éclair (WG.1),
2. Transport de l'hydrogène en vrac et l'adéquation des matériaux utilisés pour le service cryogénique (WG.2),
3. Questions relatives au Code IMSBC (WG.3). J'ai participé à ce groupe de travail.

Bilan des travaux relatifs aux principaux points

Élaboration de dispositions relatives à la sécurité des navires qui utilisent des piles à combustible

Progression sur l'élaboration de dispositions relatives à la

sécurité des navires qui utilisent des piles à combustible : projet de texte pour la proposition d'une nouvelle partie E - installations électriques à piles à combustible – dans le Recueil IGF.

Sécurité des navires qui utilisent de l'alcool méthylique ou de l'alcool éthylique comme combustible

Le groupe de travail par correspondance du Recueil IGF est chargé de poursuivre l'élaboration du projet de dispositions techniques relatif à la sécurité des navires utilisant de l'alcool méthylique ou de l'alcool éthylique comme combustible.

Approbation des projets d'interprétations uniformes des Recueils IGF et IGC

Un projet de circulaire MSC sur les interprétations uniformes du Recueil IGF concernant bon nombre de points a été approuvé.

Adoption du projet de recommandations intérimaires relatif au transport d'hydrogène liquéfié en vrac

Le projet de recommandations intérimaires relatif au transport d'hydrogène liquéfié en vrac a été approuvé par le Sous-comité. Il sera soumis au MSC 97 (novembre 2016) pour approbation. Ces recommandations intérimaires ont été rendues nécessaires car le Recueil IGC ne contient actuellement aucune prescription applicable à l'hydrogène liquéfié en vrac.

Révision de la fiche individuelle consacrée au charbon pour répondre aux préoccupations liées aux cargaisons présentant des risques de liquéfaction

Le Sous-comité a approuvé un projet de texte révisé de la fiche individuelle consacrée au charbon, en vue de son inclusion dans la prochaine série d'amendements au Code IMSBC. Il sera soumis au MSC 98 (Printemps 2017) pour adoption. Le texte souligne que le charbon est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport, et indique qu'il convient de tenir dûment compte de la migration de l'humidité et de la formation d'une base humide dangereuse lorsque les charbons mélangés sont chargés.

Un groupe de travail international (GBWG) a été constitué par les groupes de recherche australien, brésilien et chinois, afin de s'assurer que les recherches relatives au transport de bauxite étaient harmonisées, applicables à l'échelle mondiale et évaluées par des spécialistes. Le rapport du GBWG doit être finalisé et soumis aux fins d'examen par les pairs en mars 2017. Un groupe de travail par correspondance sur l'évaluation des propriétés de la bauxite et sur la révision des fiches individuelles existantes consacrées au tourteau, a été créé afin de faire un pré-examen des projets de rapport et rapport final du GBWG avant que ceux-ci ne soient examinés par le CCC 4 (septembre 2017).

Par ailleurs, le projet d'amendements aux paragraphes 4.5.1 et 4.5.2 du Code IMSBC a été finalisé : il met l'accent sur la responsabilité de l'expéditeur, à qui il incombe de s'assurer que sont effectués, d'une part, un essai permettant de déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport des cargaisons solides en vrac et, d'autre part, un échantillonnage et des essais visant à déterminer la

teneur en humidité. Ce projet d'amendements sera soumis au MSC 97 (novembre 2016) en tant que question urgente, en vue de son approbation puis de son adoption ultérieure par le MSC 98 (Printemps 2017), avec la prochaine série d'amendements au Code IMSBC.

Approbation du projet d'amendements au Code IMSBC en lien avec les substances nuisibles pour le milieu marin

Le Sous-comité a également approuvé le projet d'amendements au Code IMSBC visant les substances nuisibles pour le milieu marin, afin que celui-ci soit soumis au MSC 97 en vue de son approbation et de son adoption ultérieure par le MSC 98, dans le cadre de la prochaine série d'amendements qui sera soumise à l'approbation du MEPC 71 ((Printemps 2017). Ces amendements obligent l'expéditeur à déclarer si une cargaison solide en vrac, autre que les grains, est nuisible pour le milieu marin en cas de rejet. Le projet d'amendements associé aux Directives de 2012 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.219(63)) a également été approuvé et sera soumis au MEPC 71 pour approbation.

Approbation du projet d'amendements (04/17) au Code IMSBC

Le prochain projet d'amendements au Code IMSBC qui actualise plusieurs dispositions, notamment celles relatives aux fiches individuelles a été transmis au Groupe ET pour finalisation et soumission pour adoption au MSC 98 (Printemps 2017).

Approbation du projet d'amendements à la Convention SOLAS relatif aux prescriptions applicables aux espaces destinés au transport de véhicules ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion

Le projet d'amendements aux règles II-2/20.2 et II-2/20-1 de la Convention SOLAS a été approuvé. Il précise les prescriptions relatives à la protection contre l'incendie applicables aux espaces destinés au transport de véhicules ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion.

D'autre part, Messieurs X. Hui (Chine) et P. Van Lancker (Belgique) ont été réélus, à l'unanimité, Président et Vice-président du Sous-comité pour 2017. Enfin, c'est, en principe, du 11 au 15 septembre 2017 que se tiendra la prochaine session du Sous-comité (CCC 4).

Une affaire française : le projet Rhéolat (2009-2016)

Les minerais de nickel de Nouvelle-Calédonie ont été transportés selon les « bonnes pratiques » du Code BC jusqu'en 2010. Le 1^{er} janvier 2011, l'entrée en vigueur du Code IMSBC, entraînait l'utilisation de méthodes « déterministes » pour définir les paramètres du transport de nickel (teneur limite en humidité, taux d'humidité avant chaque chargement...). Il est vite apparu que les méthodes recommandées seraient inadaptées aux minerais néo-calédoniens.

Avec l'accord de l'administration française, les exportateurs néo-calédoniens ont engagé, dès 2009, une étude, Rhéolat, visant à mieux connaître les minerais locaux, leur comportement durant leur transport maritime et d'en dériver une méthode d'approbation. En effet, les sous-sections 4.1.4 et B.1 du Code IMSBC prévoient qu'une « autorité compétente du pays d'origine » a le droit de déterminer et d'approuver sa propre méthode.

La France devait présenter officiellement cette méthode au CCC 3 et avait prévu de demander à l'IMO de la diffuser par une lettre-circulaire plutôt que de présenter une proposition d'amendement au Code IMSBC, compte-tenu du fait que le transport des minerais néo-calédoniens ne représente que 10% des cargaisons de nickel mondialement transportées.

Était-ce la voie retenue ? Toujours est-il que la méthode française suscitait un certain scepticisme voire une hostilité certaine (et incompréhensible) parmi les gouvernements-membres et ce, depuis la réunion de l'ET 25 (mars 2016) ou elle avait fait l'objet d'une première présentation. Lors de la réunion préparatoire au CCC 3, la représentation permanente à l'OMI avait indiqué que la France allait rencontrer du «vent debout» en plénière et qu'il fallait habilement manœuvrer... Il fut donc décidé de faire une présentation spécifique après les heures de travail, présentation suivie d'une réception. La réception était un moyen de faire assister à la présentation nombre de délégués mais, bien sûr, cela renforçait l'hostilité latente d'aucuns qui considéraient que, s'il fallait une réception pour «faire passer» l'affaire, c'est que cette affaire était réellement douteuse !

Introduction claire et précise en plénière de Pierre Dufour (mission Transport de matières dangereuses) rencontrant, effectivement, scepticisme et hostilité, assez curieusement, de la part

de délégations traditionnellement « amies » de la France, France qui fut, toutefois, vigoureusement appuyée par les Pays-Bas qui ont démontré que la démarche française était bien conforme aux prescriptions réglementaires. Dans la soirée, brillante présentation, assurée par Messieurs Kazmierczak (INERIS) et Chabaneix (ERAMET), suivie par de nombreux délégués, réception sympathique ensuite. Le lendemain, l'ambiance avait totalement changé et en groupe de travail, je ne rencontrais aucune difficulté à «faire passer», comme on dit familièrement, la méthode française.

Cette méthode entrera en vigueur le 1^{er} avril 2017. Les minerais néo-calédoniens ne seront alors plus transportés avec dérégulation nationale.

Pour info, la référence de la lettre circulaire traitant de la méthode française est : Lettre circulaire No 3681(5 octobre 2016). Communication du gouvernement français.

Jean-François Fauduet
Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française à l'OMI.

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 3^E TRIMESTRE 2016

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

Arrêté du 5 juillet 2016 relatif à la formation aux matières juridiques des capitaines et officiers chargés de leur suppléance.

Texte NOR : DEVT1611418A, publié au JORF N° 0162 du 13 juillet 2016.

Arrêté du 8 juillet 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 140).

Texte NOR : DEVT 1618950A, publié au JORF N° 0164 du 16 juillet 2016.

Arrêté du 11 juillet 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 130, 213, 221, 226, 311 et 341).

Texte NOR : DEVT1619024A, publié au JORF N° 0172 du 26 juillet 2016.

Note technique du 11 juillet 2016 relative aux mesures de sécurité maritime applicables à la planification d'un champ éolien en mer.

Texte NOR : DEVT1613199N, non publié au JOFR mais dans le bulletin officiel N° 15 du 25 août 2016 du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

www.developpement-durable.gouv.fr

Arrêté du 8 août 2016 portant établissement en Polynésie française d'un centre de coordination aéronautique et maritime de sauvetage conjoint.

Texte NOR : DEVT1618284A, publié au JORF N° 0216 du 16 septembre 2016.



Arrêté du 15 septembre 2016 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareils AIS Intérieur.

Texte NOR : DEVT1618202A, publié au JORF N° 0223 du 24 septembre 2016.

LE CODE ISPS VERSUS LES DIRECTIVES PRATIQUES IMO/ILO POUR LA SÛRETÉ DES PORTS

TRADUCTION D'UNE COMMUNICATION EN ANGLAIS DONNÉE PAR B. APPERRY INVITÉ AU 7^e SYMPOSIUM
"SÛRETÉ MARITIME" À AL-KHOBAR (ROYAUME D'ARABIE SAOUDITE) EN OCTOBRE 2011.

PAGE DU CODE ISPS N°8

1. Historique de la sûreté portuaire

Dans un premier temps et essentiellement pour des raisons d'urgence, le code ISPS s'est appliqué à compter du 1er juillet 2004 de manière réglementaire uniquement aux installations portuaires pratiquant à l'international. En effet un amendement à la SOLAS était encore le moyen le plus rapide pour imposer des mesures de sûreté suffisantes dans l'industrie maritime en se limitant d'abord aux navires et aux terminaux qui les reçoivent. Ce travail était important et la question de l'extension des mesures de prévention aux autres zones du port non concernées par le code ISPS a été volontairement reportée à des travaux complémentaires. En effet, le pouvoir régalién de l'OMI étant limité aux navires et aux terminaux, l'industrie maritime ne pouvait rester ainsi en laissant, de manière réglementaire, les ports eux-mêmes et tout ce qu'ils contiennent autres que les installations portuaires (IP) pratiquant à l'international, exclus de ces dispositions de prévention.

Pratiquement, l'OMI bien consciente de ses propres limites avait intelligemment, à la conférence diplomatique de 2002, fait adopter une résolution (mandat de l'annexe à la résolution N°8) concernant le « problème plus large de la sûreté portuaire et invitait à créer un groupe de travail conjoint OIT/OMI pour effectuer tous travaux supplémentaires qui pourraient être nécessaires sur le problème plus général de la sûreté des ports et des zones portuaires et en particulier la question de l'identification vérifiable des personnes travaillant dans ces zones ou ayant accès à ces zones ». Aussi, dès que le code ISPS a été adopté, des recommandations complémentaires sur la sûreté du port ont été éditées par l'association OIT/OMI. Ces directives sont restées au niveau de recommandations pour des raisons de pure souveraineté nationale. Il appartient donc aux Etats d'appliquer dans chacun de leurs ports, port pris de manière globale c'est à dire comprenant une seule, plusieurs ou un ensemble de terminaux différents, de décider des mesures de sûreté qui doivent leur être appliquées. En effet, il était tout à fait impensable de concevoir une sûreté maritime en se limitant aux seuls terminaux pratiquant à l'international alors que tous les ports du monde comprennent des installations recevant des navires opérant au cabotage national, des embarcadères destinés aux navires de pêche locale ou encore des installations accueillant des opérateurs connexes : remorquage, soutage, pilotage, dragage, chantiers de réparations ou quais d'attente, etc.

En parallèle et cette fois de manière réglementaire, dans cette optique d'application des mesures de prévention de sûreté à l'ensemble du commerce maritime, l'Union européenne a rapidement publié la directive 2005/65 pour la sûreté des ports eux-mêmes. Cette directive qui, en gros, rend obligatoire pour

l'ensemble d'un port des mesures de sûreté comparables à celles exigées par le code ISPS pour les terminaux, est applicable depuis 2007 pour tous les ports Européens.

En conclusion, de par ses limites, la convention SOLAS sur la sûreté ne pouvait prendre en compte que les terminaux et laissait aux gouvernements ou associations de gouvernements (Union européenne par exemple) le soin d'assurer de manière réglementaire la protection des ports eux-mêmes. Le résultat, du point de vue international, a été assez désordonné.

2. Sûreté des ports versus sûreté des installations portuaires

Si pour les ports Européens la solution était toute tracée, il n'en a pas été de même pour les autres ports tout autour de la terre. Si les USA ont allègrement délimité leurs installations portuaires à d'importantes zones géographiques, ce qui d'un côté résout les problèmes mais dont la conformité avec le code ISPS reste à prouver, d'autres nations ont tout simplement appliqué les directives OIT/OMI tandis que certaines sont restées bloquées au niveau du code ISPS seulement. Au niveau du code ISPS pourtant, il nous était possible de prévoir cette évolution vers une sûreté globale du port. En effet le § 16.5 nous permettait déjà de relier les plans de sûreté des installations portuaires avec le plan de sûreté du port. Finalement, il fallait coûte que coûte que les installations portuaires soient en conformité avec le code ISPS à la date voulue et donc on a un peu commencé le travail par le mauvais bout. Toujours dans l'urgence et un peu par paresse aussi, nous avons tenté de faire «coller» le code ISPS avec la réalité des ports.

3. Code of practice for port security

Débuté en 2003, le code of practice a été publié en mai 2004 alors que la préparation sur le terrain, liée à l'entrée en vigueur du code ISPS, avait débuté depuis déjà longtemps surtout pour les navires fréquentant les USA (rappel : le code ISPS est rentré en vigueur aux USA le 1er janvier 2004). Peu de pays se sont immédiatement lancés dans son application; il y avait suffisamment à faire surtout pour les installations portuaires.

En effet si la conformité des navires avec le code ISPS restait une opération relativement simple à effectuer, la protection des installations portuaires était beaucoup plus délicate. Nous avons des terminaux inclus dans une ville et imbriqués les uns dans les autres sans limites définies avec des zones de stockage parfois éloignées des quais etc.

Parmi ces aspects importants, la responsabilité de la sûreté du plan d'eau du port (entrée, zones de pilotage, zones de chenalage, zones d'évitage) était traitée de manière disparate pour cause de manque d'instructions. Même la directive Européenne d'octobre 2005 n'a pu résoudre ce problème. Il a fallu que les États membres précisent que la sûreté du plan d'eau revenait à l'État du port. Cette précision a relevé chaque installation portuaire d'une responsabilité qu'elle n'était jamais à même d'assurer sauf dans des cas précis d'installations portuaires privées parfaitement isolées.

Pour tout dire, au début de l'application du code ISPS la liaison avec le port était reportée à plus tard tant le problème était important et les instructions nationales étaient réellement manquantes. Dans son introduction, le recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports BIT/OMI tente de gérer le lien avec le code ISPS mais il faut avouer que cela n'est pas très facile.

PORT ORGANIZATION in the framework of SECURITY



«Le présent recueil de directives pratiques vise à être compatible avec les dispositions de la Convention SOLAS, du Code ISPS et des résolutions adoptées par la conférence sur la Convention SOLAS de 2002. Lorsque les termes utilisés dans le présent recueil diffèrent de ceux qui sont employés dans le Code ISPS, cela est précisé.

Le présent recueil ne vise pas à remplacer le Code ISPS. Il étend la question de la sûreté portuaire de la zone de l'installation portuaire à l'ensemble du port.

Les mesures proposées dans le présent recueil s'appliquent à l'ensemble du port, y compris les installations portuaires, telles que définies dans le Code ISPS mais ne doivent pas remplacer les mesures de sûreté qui sont en place à l'intérieur de l'installation portuaire. La PSA (Port Security Assessment) et le PSP (Port Security Plan) doivent tenir compte des mesures de sûreté en place à l'intérieur des installations portuaires, en respectant le lien entre chaque installation portuaire et les autres parties du port.

Les relations fonctionnelles entre le port lui-même et les installations portuaires qu'il contient sont encore aujourd'hui confuses.

4. Directive Européenne relative à l'amélioration de la sûreté des ports

Publiée seulement fin 2005, La directive Européenne 65/2005 n'est malheureusement pas beaucoup plus précise et parle de «d'étroite coordination» entre les mesures prises par les installations portuaires d'après le code ISPS et celles prévues pour le port lui-même.

Finalement, lors de l'évaluation de sûreté on doit «tenir compte» des évaluations effectuées pour les installations portuaires incluses dans le périmètre du port et ensuite le plan de sûreté portuaire devra indiquer les modalités de «coordination» et de «collaboration» avec les agents de sûreté des installations portuaires.

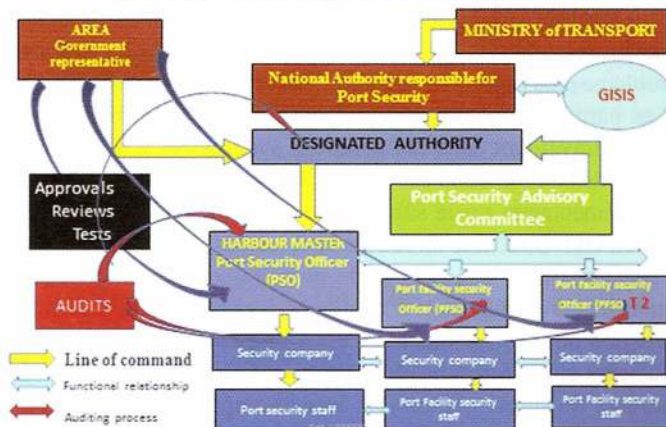
Superbes propos qui sont tout sauf pratiques lorsqu'il s'agit de gérer la sûreté d'un port avec de nombreux terminaux.

5. Vérifications

Enfin, dans tout plan de prévention il est nécessaire d'avoir un processus de vérification. Si pour la conformité des mesures prises, une approbation régaliennne permet d'être en phase, il en est autrement des vérifications de fonctionnement (audits opérationnels). Les différentes instructions restent assez silencieuses à ce sujet. En effet, c'est évidemment un point sensible dans tous les ports : l'exploitant de l'installation portuaire est considéré comme un client du port qui a ses propres responsabilités de sûreté tandis que l'autorité portuaire reste responsable de la sûreté du port tout entier (zone de sûreté portuaire). Lorsqu'on est responsable, on doit dans tout système de management avoir un droit de regard sur le fonctionnement.

Les termes «prendre en compte les évaluations de sûreté des installations portuaires» ou «les mesures de sûreté doivent être étroitement coordonnées avec celles prises par les installations portuaires», «le Port Security Officer travaille en collaboration avec les Port Facility Security Officers afin de coordonner la mise en œuvre du Port Security Plan» etc. sont employés mais ne prévoient pas le droit de regard spécifique de l'autorité portuaire sur les évaluations et les plans de sûreté déjà établis. En conclusion, il serait logique que l'autorité portuaire ait l'obligation d'approuver les évaluations et les plans de sûreté de toutes les installations portuaires privées ou non et pas seulement donner un avis qui n'a qu'une connotation consultative comme c'est le cas pour le CLSP (Comité local de sûreté portuaire).

IDEAL ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF PORT SECURITY under ILO/IMO Code of practice 2003 or ED 65/2005



En général, le droit de regard du port sur la conformité et le fonctionnement des plans de sûreté des installations portuaires reste flou et ne prévoit guère de méthodes de vérification. Les seuls audits prévus sont parfois ceux de l'État pour le plan de sûreté du port et ceux des installations portuaires effectués par ses services ou des RSO. Connaissant la lourdeur de ce genre d'audits officiels, les installations portuaires peuvent respirer tranquillement encore longtemps. Il faudrait, pour assurer une qualité suffisante aux plans de sûreté, avoir une attitude proactive comme :

- Prévoir que l'autorité de sûreté portuaire assure des inspections et des audits de fonctionnement des plans de sûreté des différentes installations portuaires.
- Les actions correctives sont prises par l'installation portuaire pour assurer la conformité et, en ce sens, améliorer la sûreté de l'IP et en conséquence la sûreté du port lui-même. Le Port Facility Security Officer (PFSO) rend compte au Port Security Officer (PSO) de l'exécution des mesures correctives.
- Les incidents de sûreté survenus dans une installation portuaire sont rapportés au niveau du port et leur gestion est prise en compte par le port et par le terminal lui-même tout en assurant le «reporting» vers l'État du port, c'est logique.

En pratique, tant que la subordination entre l'organisation de la sûreté d'une installation portuaire et l'organisation de la sûreté du port n'aura pas été clairement définie par l'État du port, tant que la vérification de fonctionnement du plan de sûreté d'une installation portuaire par l'autorité de sûreté du port restera une convention bipartite, la réalisation d'un audit efficace restera laborieuse.

En conclusion, il est souhaitable que l'autorité de sûreté portuaire contrôle elle-même la conformité et le fonctionnement adéquat des installations quelles que soient les conditions de privatisation ou de fonctionnement (donc à prévoir dans le contrat de privatisation.)

6. Exercices et entraînements

Les exercices et les entraînements concernent d'une part les installations portuaires et d'autre part le port lui-même. Selon son propre plan de sûreté, chacun doit organiser ce genre de formation continue. Il apparaît logique que les entraînements soient globalisés (ce sont des exercices d'envergure) et soient

organisés par l'autorité portuaire en faisant participer plusieurs installations portuaires équivalentes ou proches, les compagnies de navigation clientes et les navires présents dans l'IP ou dans le port, même accostés dans une autre installation portuaire. En choisissant une installation portuaire à chaque fois différente, ce genre d'organisation assurera d'une part une conformité à la réglementation et d'autre part une formation continue efficace pour tous.

7. En conclusion

Pour tous les ports du monde, la mise en œuvre du code ISPS est obligatoire mais les mesures de sûreté peuvent être limitées aux installations portuaires. Dans le cadre de la protection du port contre les actes illicites, cette limitation est un non-sens si les autres parties du port ne sont pas protégées de la même manière. Dans le cadre des conventions internationales, l'OMI ne peut imposer d'obligations aux parties du port autres que les interfaces avec des navires pratiquant à l'international. Aussi, les autorités portuaires doivent imposer des mesures de sûreté aux autres parties du port comme les terminaux trafiquant uniquement dans le cadre national ou d'autres services locaux comme le pilotage, l'avitaillement, le dragage, le lamanage etc. ainsi que les autres parties du port, également en dehors de SOLAS, comme le port de pêche et le port de plaisance. Les mesures de protection doivent être équivalentes à celles imposées par le code ISPS et être considérées comme un minimum, étant donné que les "malfaisants" sont comme l'eau qui ruisselle sur le sol, ils prendront toujours le chemin le plus facile pour entrer.

Novembre 2014

Cdt Bertrand APPERRY

Membre de l'AFCAN, président AFEXMAR,
président IIMS (UK)

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS, SEPTEMBRE-NOVEMBRE 2016

RECUEILLIES PAR LE Cdt Ph. SUSSAC

QUELQUES OBSERVATIONS AUX USCG.

Mi-septembre, l'agence de sécurité US (NTSB) a, entre autres observations, signalé des exercices de simulation insuffisants et irréalistes pour les personnels des USCG en service sur les VTS. Les navires doivent pouvoir compter sur un service lorsqu'ils sont dans un VTS «gardé». NTSB indique que (de 2010 à 2014) 18% des abordages, échouements ou incidents ont eu lieu dans de tels VTS, et qu'il n'y a eu aucune intervention ou encore que le besoin d'une intervention n'ait pas été perçu. NTSB demande une formation plus importante, en particulier sur la détection des mauvaises situations de trafic.



POUR INFORMATION, DÉTAILS (SOUVENT) MÉCONNUS SUR LE JUS D'ORANGE.

La compagnie Atlanship a un ensemble de huit navires spécialisés pour le transport de jus d'orange du Brésil (qui alimente 25% des quantités consommées). Certains transports sont en NFC (Not from concentrate) à -1°, d'autres FCOJ (frozen concentrate orange juice) à -10°. Le navire le plus récent mesure L=170m, l=26m.



SOVCOMFLOT PRÉVOIT UN TRAFIC ANNUEL DE PÉTROLIERS EN ARCTIQUE.

20 septembre, Sovcomflot annonce l'arrivée à Mourmansk de 34.000 t de crude venant de Novy Port (golfe de l'Ob) avec le Shturman Albanov. Des navires semblables pourront opérer toute l'année à partir de Yamal, y compris le golfe de l'Ob, la mer de Kara ou de Barents. Ces navires (42 000 tpl) sont classe ice Arc7, pouvant naviguer dans des champs de glace dans des températures de -45° avec un faible tirant d'eau (des zones du golfe de l'Ob sont à -10m).



EAUX DE BALLAST (SUITE).

La convention va entrer en vigueur dans moins d'un an et on sait que les USA n'ont (Mi-septembre) approuvé aucun des 60 systèmes approuvés OMI pour le traitement des eaux de ballast.

Le 20 septembre, Optimarin (Norvège) annonce être le premier fabricant à demander l'approbation US avec, disent-ils, de bonnes chances de succès. Optimarin présente un système combiné de filtration et de (puissant) traitement U.V. Les USCG ont récemment indiqué qu'ils attendaient deux nouvelles demandes d'Alfa-Laval et Oceansaver. Les approbations éventuelles prendront encore un certain temps, il a été demandé des informations supplémentaires.



UN PC DE 10 ANS VENDU À LA DÉMOLITION.

Le Viktoria Wulff (ex MSC Firenze), armateur allemand, est le PC le plus récent (2006) vendu à la démolition, 4 546 evp, caractéristique des «Panamax» dont beaucoup sont en «hot lay up». Des courtiers indiquent un prix de 303 USD/LDT (as she is). En 2015, 60 PC pour 116 500 evp ont été vendus à la démolition.



USA, UN JUGEMENT RÉCENT CONFIRME LES RÈGLES DE L'OPA 90.

Après un abordage, en juillet 2008, au voisinage de New Orleans, entre un pétrolier et une barge de fuel remorquée par un remorqueur d'ACL (American commercial line - barge cassée et perte d'environ 1 000 t de fuel) qui avait entraîné l'interruption de la navigation en rivière. Les deux «pilotes» avaient plaidé coupable. Un tribunal de Louisiane, le 19 septembre, a confirmé le droit de l'administration US au remboursement, de la part d'ACL, des millions USD engagés dans la réponse rapide et au nettoyage de la pollution. Après qu'ACL ait contesté certaines demandes, les commentaires indiquent que le jugement clarifie certaines ambiguïtés de l'Oil Pollution Act 1990.



PAR CURIOSITÉ.

En Chine, le dispositif de cinq écluses successives permettant de franchir la dénivellation du barrage des Trois Gorges (procédure assez longue) est maintenant doublé par un ascenseur élevant verticalement un bassin de 120 m x 18 m et 3,5 m de profondeur sur une hauteur de 113 m (en 40 minutes) ce qui en fait l'ouvrage le plus important de ce type. Les écluses restent disponibles pour les bateaux trop grands pour ce bassin. (Sur le barrage, la centrale électrique a ouvert en 2012 et est en pleine exploitation depuis 2014).



CYBER SÉCURITÉ, PRÉOCCUPATION DES ASSUREURS.

Au sujet des cybers attaques contre les navires, on indique que le marché de l'assurance est «significantly short of solution». Il y a eu des cas de vols de renseignements divers, mais aussi des changements sur des manifestes ou même des créations de documentation pour des marchandises fictives. Swiss Re indique que si les dommages ne sont pas estimés dans les assurances, le risque existe. Une récente enquête indique que 11,7% des attaques détectées ont été signalées à l'assurance et 3,3% ont été couvertes. Parmi celles-ci, aucune par l'assurance coque/cargaison, moins de 1% par un P&I, et 1,9% par une assurance spécifique. Les assureurs semblent un peu dans le flou, certains excluent ce risque des assurances coque/cargaison, d'autres proposant des contrats plus larges ne savent pas, en fait, d'où peut provenir une attaque et quel sera le dommage induit.

DRONES MARITIMES.

On voit divers articles sur des projets de drones/navires.

Fin septembre, le gouvernement finlandais (Funding agency for Innovation : Tekes) a annoncé le lancement d'un nouveau système de travail destiné à la coopération de leaders (par exemple Rolls Royce) et startups en technologies d'autonomie et communications, d'instituts de recherche, des sociétés de classification et de l'administration en vue de développer des solutions dans le shipping. Tekes déclare être «especially enthusiastic...create pioneering community for intelligent shipping» (vers 2025 ?).

Le 30 septembre, la NCA (Norwegian Coastal Authority) a désigné une partie du Trondheimsfjord comme zone officielle d'essai de navires autonomes, la compagnie Kongsberg est prévue être la principale utilisatrice en vue de développer les différents systèmes encore indispensables à une certaine autonomie des navires (en particulier la détection des petits «objets» et une amélioration de détection dans la zone rapprochée), en collaboration avec des centres de recherche ou université, le port de Trondheim. Cette compagnie avait déjà effectué des essais dans ce fjord avec NTNU (université sciences et technologie) et le Norwegian Defense Research Establishment.



POUR INFORMATION, UNE OPINION SUR LE NAVIRE DU FUTUR.

Lors du colloque Marisk 2016, il y a eu une intervention de M. Bernard Dujardin (Professeur ENSTA – Paris) dont la présentation est : «Le navire conduit de terre (NCT) repose sur un paradigme de sécurité/sûreté diminuant le risque maritime. La sécurité est obtenue par l'application d'un principe «fail safe» dont la redondance est le maître mot. HRO (Highly Reliable Organization) et HSO (Highly Sure Organization) sont appliqués au NCT. HSO traite la sécurisation des communications par un système d'alerte de toute intrusion dans le réseau multicouches et de neutralisation de toute couche gangrenée par un virus.». Ensuite, que des avis divergents, y compris d'intervenants «officiels». Il reste assez vague sur les dangers physiques (systèmes «adaptés» à venir), la responsabilité et la procédure d'entrée au port. Mais (par exemple) est très détaillé sur la télécommande qui, grâce à des postes répartis dans le monde, se fera en journée – postes pour 4 NCTs avec un responsable (prévision : vers 2020 et non plus tard comme suggéré à la tribune).

Note : Cette présentation est semblable à une autre en 2013. Son opinion, depuis longtemps, est qu'une forte réduction des équipages améliore mécaniquement la sécurité et préserve l'emploi (équipage de 7 est idéal pour un PC). (conférence 2008, travaux ENSTA 2007).



CONTENEURS FRIGO.

Fin septembre, Maersk indiquant vouloir «conforter son leadership» dans le transport reefer/frozen conteneurisé annonce une nouvelle initiative pour le contrôle à distance des conteneurs (après avoir déjà équipé ses 270.000 conteneurs de monitoring en télécommande interne, en 2015). Ce nouveau système inclurait l'indication de la température, le taux d'O2, l'état d'alimentation et la situation géographique (transmission par satellite et téléphone portable) vers les clients. S. Zarkani (direction de Maersk/reefer) indique ne pas encore avoir décidé des détails (tels que la gratuité ou non du service), mais souligne l'amélioration à venir des règlements de litiges éventuels. Pour le moment, d'autres compagnies offrent un service moins important, pour certains clients ou certaines marchandises.



PREMIER CAR-CARRIER DUAL FUEL LNG LIVRÉ.

Fin septembre, l'Auto Eco, a été livré, en Chine, à United European Car Carriers (NYK et Wallenius). Moteur MAN pouvant utiliser HFO, MGO ou LNG, navire de L = 181m et l = 30m avec une capacité nominale de 3 985 voitures (possibilité importante de véhicules hauts), classe A1 glace (Suède et Finlande) pour un trafic permanent en Baltique. Un schéma montre que les citernes LNG sont sous le pont.



CHINE : NOUVELLES ECAS.

Après les terminaux de l'estuaire du Yang Tsé où la règle est en vigueur depuis le 1er avril, d'autres terminaux demandent l'utilisation de fuels désoufrés (0,5%), Shenzhen, DaChan Bay, Mawan, Shekou et Yantian. A Shenzhen, dès le 1er octobre, un fuel désoufré doit être utilisé au minimum entre une heure après la 1ère amarre et une heure avant l'appareillage. Pour les autres terminaux, ce sera à partir du 1er janvier 2017. Journal à tenir. Des exemptions peuvent être acceptées si la preuve est apportée qu'il a été impossible d'approvisionner un tel combustible, ou bien que les moteurs ne sont pas adaptés (délai début 2017). Le LNG est évidemment accepté. Des essais de branchement à terre sont en cours dans plusieurs terminaux.



MOL DÉVELOPPE UN LOGICIEL DE GESTION DES TEMPS DE TRAVAIL/REPOS.

Mitsui O.S.K. Lines Ltd. a indiqué avoir mis au point, avec Spectral Technologies, un logiciel (nommé WRH5) à destination des navires qu'il gère. Ce logiciel est déclaré donner un résultat conforme aux règles internationales (la MLC 2006, les règles OIT et la loi japonaise). Il est destiné à faire apparaître plus facilement les possibles infractions aux temps de repos et/ou les dépassements d'horaire d'un marin, il peut être connecté à la direction à terre. Le résultat est un tableau qui pourra être présenté aux PSC.



ESSAI DE REMORQUAGE D'UN ICEBERG.

Les Russes ayant des installations offshore en Arctique, et devant les protéger contre des icebergs dérivant, la compagnie Rosneft annonce avoir, au cours d'un essai, dévié de façon significative de sa trajectoire un iceberg d'environ 1 million de tonnes. L'opération a été faite par le navire de recherche Akademik Treshnikov qui avait déjà effectué de tels remorquages sur de plus petites glaces. En fait, depuis 2015, de telles opérations ont aussi été effectuées, plusieurs fois par Atlantic Towing, pour protéger des installations dans la région de Terre-Neuve ou du Labrador.



CONTROVERSE AU SUJET D'UN NAVIRE BBCHP DE LA COMPAGNIE HANJIN.

La compagnie Hanjin étant déclarée en faillite depuis le 1er septembre, elle a recherché et obtenu des accords juridiques pour pouvoir décharger les navires sans qu'ils soient saisis, un certain nombre l'ont été. Le 7 octobre, alors que la compagnie avait obtenu la garantie correspondante en Corée, un tribunal de Changwon a autorisé la saisie du Hanjin Xiamen par Word Fuel Services (WFS). Mais le navire étant affrété coque nue (BBC), Hanjin n'est pas juridiquement l'armateur. Le litige est venu à cause d'un procédé courant en Corée BBCHP (bare boat charter hire purchase), qui est, en fait, une forme de financement puisqu'un accord prévoit que la compagnie affrèteur deviendra armateur réel après que les loyers payés aient atteint une somme prévue (en général environ 5 ans). Un professeur d'université (Kim In-hyun) (approuvé par plusieurs autres universitaires) a bien précisé que le navire, étant dans la première phase de l'accord, doit être considéré comme BBC et ne peut pas être saisi comme navire Hanjin, bien qu'il soit d'avis que sa valeur soit comptée comme actif Hanjin. Il y a eu un appel contre la décision du tribunal qui, dit-on, sera certainement annulée. Hanjin a 24 millions USD de dettes vis-à-vis de WFS.



MAERSK COMMUNIQUE À PROPOS DE LA DÉMOLITION.

Après un certain bruit dans les médias danois, Maersk a exprimé des regrets après que le North Sea Producer, un de ses ex-navires qui avait été vendu à une compagnie US, ait été envoyé au Bangladesh pour démolition sur la plage. Maersk insiste sur le fait qu'ils agissent continuellement pour améliorer les conditions de travail dans les chantiers de démolition indiens. Ils viennent d'envoyer deux navires au Shree Yam yard 78, Alang, avec lequel ils ont établi une coopération avec une présence active en vue d'améliorer les «standards» qui ne sont pas encore satisfaisants. Cependant, après des commentaires de médias sur les contrats de travail et les fumées toxiques émises, P. Hasle (Université d'Alborg) indique que Maersk a des standards de sécurité pour ce genre de travail, mais il faut voir les conditions réelles et on ne peut encore les respecter entièrement. Il a cité des ventilations insuffisantes et un manque d'équipements de sécurité.



R&D ÉLECTRIQUE SUR DES FERRIES DANOIS.

La réputation des Danois pour l'attention à l'environnement est connue et les armateurs en sont partie prenante. R&D sur la propulsion électrique des ferries pour de petites traversées est très active, avec une coopération poussée entre les armateurs et les chantiers, ce qui ne semble pas être le cas ailleurs. Le succès dépendant de l'économie ou de l'intérêt des armateurs. Le Berlin, un premier ferry hybride de Scandlines (1300 passagers et 460 voitures) est entré en service entre Gedser et Rostock, après quelques retards dus à des difficultés financières du chantier, ainsi que réglementaires. La charge en 15 minutes de la batterie de 4MW installée a entraîné des difficultés sur le réseau à terre, mais est prévue pour assurer la marche pendant 20 minutes à chaque traversée. Des améliorations probables permettraient la traversée complète en électrique. Un autre projet par Soby Vaerft, qui a reçu des subventions de l'UE, d'un ferry full électrique (650 tdw, L=60m, classe DNV-GL) avec des superstructures renforcées de fibres de carbone (conformité SOLAS à vérifier) est prévu en essai en 2017.



ORIENTATIONS 70° MEPC.

Le 28 octobre, le MEPC (OMI) a défini des objectifs pour la réduction des gaz à effet de serre (GHG) dans les échappements des navires. Une stratégie précise sera définie en 2018. Il est prévu l'obligation de collecter les données sur ces émissions en 2019, une analyse complète devrait être achevée en 2023. En plus de la réduction du taux de soufre à 0,5% en 2020, il est prévu une zone de réduction des NOx (NECA – Nitrogen Emission Control Area) en mer du Nord et mer Baltique. Ainsi, on pense que vers 2025 les navires neufs seront 30% plus efficaces (en énergie) et donc moins polluants. Différents intervenants se félicitent que l'OMI prenne une position prépondérante dans ces décisions, ce qui devrait éviter des règles locales (L'U.E. semble visée) et des distorsions de concurrence (Le shipping n'est pas explicitement cité dans l'accord de Paris COP 21). Par ailleurs, les spécifications pour approbation des systèmes de traitement des eaux de ballast ont été révisées, ce dont se félicite le WSC, tout en souhaitant que l'obligation de conformité soit repoussée au premier renouvellement de l'Oil pollution certificate (décision au MEPC 71).

Des commentaires insistent sur les fortes disparités régionales prévisibles dans l'offre et la demande des fuels désoufrés.



UNE ZONE MARITIME SANCTUAIRE EN ANTARCTIQUE.

Fin octobre, on annonce que l'U.E. et 24 pays sont parvenus à un accord pour la création du plus grand parc maritime en Antarctique, en mer de Ross : 1,55 million Km² où la pêche commerciale sera interdite pour 35 ans, et la pêche totalement interdite sur une zone de 1,1 million Km². Différents intervenants se félicitent de cette marque de l'effort de sauvegarde écologique et environnementale dans cette zone où vivent près de 10 000 espèces différentes. Des scientifiques indiquent que cela permettra une étude plus fine du changement climatique.



EXERCICES D'EMBARCATIONS.

Fin octobre, quelques commentaires sur les exercices d'embarcations de sauvetage ont paru dans la publication IHS Safety at sea. L'article rappelant l'accident récent sur l'Harmony of the Seas avec un mort et quatre blessés (rapporté dans les médias comme erreur humaine), ou bien du Thomson Majesty (2013) avec cinq morts et trois blessés (objet de sérieux manques de surveillance et d'entretien entraînant des avaries), indique qu'il est temps de s'inquiéter des conséquences sur les marins eux-mêmes. Pour la profession il est temps de s'inquiéter non seulement des erreurs ou mauvais comportements des marins et des défaillances de matériel mais aussi des conséquences psychologiques de ces accidents. M. Dickinson, secrétaire général de Nautilus International déclare qu'il est consternant que les industriels semblent ne pas pouvoir résoudre ce problème : « ...time for radical rethinking about the whole concept...to examine the potential of alternative evacuation systems ». Un commentaire différent (Avril 2016) vient du Seafarers International Research Center (SIRC) après une enquête auprès de nombreux marins. Il apparaît que des horaires trop serrés ne laissent pas le temps suffisant pour des exercices, qui sont alors inadéquats ou incomplets (d'où, avec les différences de systèmes (*), augmentation de la dangerosité). De plus, certains marins ont rapporté avoir peur de ces exercices, certains capitaines ont même indiqué éviter d'en faire. Le SIRC signale aussi que certains systèmes ne semblent pas vraiment rassurants dans leur conception. De même, lors de visites, on signale que des inspecteurs demandent plusieurs arrêts en cours de descente (?) entraînant parfois des petits dysfonctionnements des freins, cela n'améliore pas la confiance dans le matériel. Si, comme constaté lors de l'enquête, des marins prient qu'il n'arrive rien de mal lors des exercices « quelque chose ne va pas du tout quand certains marins sont trop effrayés pour se servir normalement du matériel de sauvetage ».

(* Actuellement, l'OMI indique 138 systèmes agréés (dont 53 ayant fait l'objet d'une demande de modification), 21 ont été refusés.



CONTROVERSE SUR LES SAISIES DE NAVIRES HANJIN EN BBC (SUITE).

Il y avait eu une controverse au sujet de la saisie de navires Hanjin en BBCHP par WFS, ces navires n'étant pas juridiquement propriété de Hanjin. Le 1er novembre, le tribunal de Changwon, confirmant une précédente décision, autorise la vente aux enchères du Hanjin Netherlands (accosté à Busan après avoir déchargé à Singapour) au profit de WFS, qui demande la saisie d'un autre navire à Long Beach, après la saisie du Hanjin Xiamen (aux USA). L'argument est alors que ces navires n'étant pas vraiment propriété de Hanjin ne sont pas protégés par les accords juridiques passés par la compagnie, tout en pouvant être comptés dans l'actif. Pour l'anecdote, les deux navires cités sont propriété juridique de sociétés panaméennes ayant des financements de BNP Paribas et du Crédit Agricole.



COÛTS D'EXPLOITATION.

Début novembre, IHS Maritime a publié un très long article intitulé « The mystery of shipping's vanishing opex ». Au cours des années 2003-2008 les opex (vessel operating expenses) ont augmenté parfois d'un taux annuel à deux chiffres. Au cours des années 2012-2016, période de baisse des frets, ils ont baissé. Cette tendance est même plus sensible en 2016, une analyse de IHS Fairplay sur 13 compagnies montre une baisse (pondérée par tonne de port en lourd) de 4,7% en 2015 et 6,8% en 2016 (pour un an). Une autre analyse (en Grande-Bretagne) donne 2,4% en 2015, plus détaillée (1,2% manning, 4,3% approvisionnements et réparation/entretien, 3,2% assurance). Certaines compagnies se félicitent de réductions encore supérieures et remarquables, tout en précisant que cela n'affecte pas une réputation d'excellence ou la qualité de l'entretien. Au vu de ces chiffres, certains analystes déclarent « you have to scratch your head... how are they getting there ? », d'autres s'inquiètent ouvertement devant des budgets avec des buts inatteignables, dont la conséquence est des dépenses additionnelles devenant nécessaires ; « ridiculously low... how is that possible ? » venant d'un analyste de la Deutsche Bank, qui continue « I definitely think there's deferred maintenance going on. Whether that is catastrophic or not, I have no idea ». Un débat a eu lieu lors d'une conférence à New York au plus fort de la crise des vracs secs, sur la forte réduction des dépenses en « special survey » au bassin, parfois qualifiée de décision pas intelligente. D'autres cherchent des explications dans la variation du coût des équipages plus ou moins qualifiés, plus ou moins stables selon les périodes, dans la variation du cours des changes, dans différents procédés comptables....



UKHO PUBLIE UN SYSTÈME DE FACILITATION DE PRÉPARATION DE TRAVERSÉE.

Mi-novembre, l'Hydrographic office britannique annonce un nouveau logiciel destiné à faciliter l'établissement du « passage planning » plus rapidement et précisément. Le logiciel permet de tenir compte des passages sûrs en fonction des données UKHO. Les résultats sont constamment comparés aux dangers possibles en fonction des paramètres entrés, y compris lors de changements; le résultat annoncé est que l'utilisateur n'aura pas à vérifier et pourra se fier aux informations si les changements ne donnent pas des conditions acceptables. De plus, le logiciel recalcule en permanence les ETA et les temps/distances, ce qui devrait diminuer un travail répétitif.

DÉMOLITION ACCÉLÉRÉE DE PORTE-CONTENEURS.

En novembre, BIMCO signale que les démolitions dépassent ses prévisions. P. Sand indique qu'il est préférable que cela arrive plus tôt que plus tard, parce qu'il y a encore des commandes en cours. Depuis janvier une capacité de 500 000 evp a été éliminée, plus de 4 fois la quantité 2015 pour la même période, dont plus de 40% dans les trois derniers mois principalement des Panamax (47%), les tailles intermédiaires 30% et les feeders 23%. La démolition de PC intermédiaires, généralement plus grands et plus récents que les Panamax ou feeders, est un signe certain de l'accélération des démolitions. Certains renseignements indiquent une dépréciation de 66% des Panamax en quelques mois.



RUSSIE, PROJET DE PREMIÈRE DÉMOLITION DE BRISE-GLACE NUCLÉAIRE.

Le brise-glace Sibir construit en 1978, en Baltique, a été retiré du service en 1993, il est resté à l'Atomflot Port d'où il doit être remorqué vers le chantier Nerpa (Au nord de Mourmansk) où la démolition commencerait en 2017. Bien que la Russie ait l'expérience de démolition de sous-marins nucléaires, cette démolition d'un brise-glace nucléaire fait figure de symbole. Le coût estimé est de 25 millions USD, par la suite le prix à la ferraille serait de 2,2 millions. La Russie pense que cette démolition du Sibir montrera que l'opération peut se faire en un temps et à un prix raisonnables.



ASSURANCE DU RISQUE CYBER.

Lors d'une réunion, mi-novembre, d'assureurs Allemands à Munich, T. Kratz, consultant, a mis en garde les participants (assureurs, courtiers ou armateurs) du retard pris dans la considération du cyber risque. Il a indiqué que des plaintes ont déjà eu lieu, mais quelquefois sans indiquer la cause réelle. Il n'y a pas, actuellement, obligation de signaler les attaques cyber. Les armateurs et propriétaires des cargaisons restent « théoriquement » couverts par les polices maritimes standards qui ne les excluent pas formellement. Au contraire des polices concernant les installations offshore où la clause d'exclusion d'actes malveillants inclut le cyber risque, une police spéciale peut le couvrir. Dans l'avenir, les armateurs devront peut-être souscrire une assurance séparée.



HANJIN, QUELQUES COMMENTAIRES.

Depuis la faillite déclarée le 1er septembre, la priorité des administrateurs était d'interrompre les affrètements (la plupart des navires rendus aux armateurs ont été immédiatement mis en vente), décharger les navires dans un port où il était possible d'éviter les saisies par garantie juridique. Les manutentionnaires ou terminaux ne délivraient les conteneurs que contre des garanties des réceptionnaires, de nombreux conteneurs restaient en mer sur des navires en attente devant des ports ou au large. La direction de la compagnie s'est plainte de l'absence d'aide du gouvernement (« au contraire d'autres compagnies étrangères »). Il y a eu de nombreux commentaires, dont certains du genre « il vaut mieux payer un peu plus cher que d'avoir des conteneurs bloqués en mer pendant des semaines, ou déchargés dans un port quelconque ». Il y a des changements dans les alliances, en particulier un regroupement de compagnies japonaises. Les déchargements ont commencé plus ou moins rapidement selon les ports. A la date du 20 octobre, il restait encore 15 PC chargés dont 5 saisis, particulièrement en Chine qui n'accepte pas certains accords juridiques (En Chine, les conteneurs à terre ont été saisis et vendus). A titre d'« anecdote », le port de Long Beach a affrété un navire pour se débarrasser de près de 4 500 conteneurs, ou bien une escale de New York possible en exploitation normale, acceptée pour déchargement est annulée, le navire ne pouvant ressortir complètement déchargé (présence d'un pont).

En ce qui concerne les équipages, des dépenses ont été autorisées pour ravitailler la plupart des équipages, mais il y a bien eu des pénuries sur certains navires, les « missions to seafarers » ne pouvaient agir que sur des navires à quai ou proches de ports. Les équipages ont été plus ou moins bien traités. Par exemple malgré des protestations, les marins des navires Hanjin ont été strictement consignés à bord en escale aux USA (crainte d'immigration non contrôlée ??!). Hanjin avait un armement partiel en propre, mi-novembre on constate que la plupart des marins en fin de contrat ont pu débarquer, mais il faut garder un minimum de personnel à bord. Les équipages des navires saisis ne sont pas en bonne condition (l'équipage minimum dépend de la règle locale). Il semble que début novembre, les salaires aient été versés. Il y a eu de nombreux appels de syndicats et de missions to seafarers pour que des compagnies coréennes reprennent les marins Hanjin (ainsi que le personnel à terre).

Début novembre, on comptait plus de 4 000 créanciers importants, mi-novembre, les intérêts Hanjin commencent à être démantelés, le secteur Asie-US ou bien des intérêts dans des ports Européens sont vendus (majoritairement à des compagnies coréennes).

En fait presque toutes les compagnies de porte-conteneurs sont en difficulté, annoncent des déficits, et veulent des réductions de coûts. Par exemple, Rickmers a annoncé ne pouvoir couvrir une échéance, menacée de liquidation, des banques promettent un prêt sous condition d'une restructuration de la dette (il est, par exemple demandé aux créanciers de conserver des obligations échues avec une forte diminution des intérêts - partiellement refusé). Il y a des nouvelles contradictoires, par exemple, on signale la vente d'un Panamax (4 250 evp) récent (2009) à la démolition, démentie par la suite.



PIRATERIE - ATTAQUES

COLLOQUE MARISK, QUELQUES REMARQUES.

Plusieurs interventions en rapport avec les attaques de navires, plateformes.

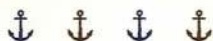
«La fiabilisation des activités en mer» intervention de M. Michel BERNARD (Chef de sécurité Bourbon Offshore Surf) sur les problèmes d'attaques et piraterie dans le golfe de Guinée, à partir de l'exploitation des navires Bourbon.

«L'organisation de la sûreté des activités d'un opérateur pétrolier dans le golfe de Guinée» Intervention de M. Hubert de BRÉMOND d'ARS (directeur de la sécurité Groupe Total). «Menaces sécuritaires dans le golfe de Guinée – Conséquences et réponses» Intervention de M. Karim COULIBALY (Directeur de l'académie régionale Sciences et Technologies – Abidjan).

Ces interventions indiquent des choses connues à l'Afcan, mais toujours bonnes à rappeler à des personnes peu au courant de bien des réalités.

Cependant, on peut remarquer certains détails. Total déplore que la zone de 500 m, seule autorisée autour des installations pour une action en défense, soit très insuffisante (malgré des procédures de secours d'arrêt rapide de l'installation et de mise à l'abri du personnel). Total indique, par ailleurs, être équipé pour une surveillance très large, dans le golfe de Guinée, qui pourrait être mieux utilisée (éventuellement par les Etats côtiers).

Une question de M. Baumler (Université maritime mondiale – Suède) (également membre de l'Afcan), bien que basée sur un calcul controversé, peut être remarquée «Quelle est la profession qui continuerait à travailler avec un tel taux de kidnappings?».



LIBÉRATION.

Somalie, le 22 octobre, deux communiqués annoncent la libération des 26 marins restant de l'équipage du Naham 3, retenus otages depuis l'attaque de mars 2012 (plus de 4 ans). Ces marins (Chinois, Philippins, Cambodgiens, Indonésiens, Vietnamiens et Taiwanais) avaient été transférés à terre, près de Harardheere, quand leur navire avait coulé en 2013. Un marin était mort pendant l'attaque, deux sont morts plus tard de maladie, un autre est blessé par balle. On ignore si une rançon a été payée.



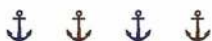
DÉTROIT DE BAB EL MANDEB.

Le 25 octobre, le Galicia Spirit (Gazier LNG Teekay) a subi des tirs de RPG et d'armes automatiques près de l'île de Périm. Il n'y a pas eu de blessé, ni de tentative d'abordage, l'attaque a été interrompue après qu'une explosion ait détruit une des embarcations en approche. Les autorités s'interrogent sur les motivations de cette attaque, compte tenu de la situation actuelle de guerre civile au Yémen. Dans la région, on avait signalé auparavant plusieurs tirs de missiles contre un navire des Émirats et contre des navires de guerre US. Cette attaque semble bien être une tentative d'attaque suicide contre un gazier, avortée après l'explosion prématurée.



Océan Indien.

L'EU NAVFOR confirme l'attaque, le 22 octobre, d'un chimiquier (pavillon britannique, exploitant Offen Tankers Allemagne) CPO Korea à environ 330 milles au large de la Somalie. Attaque menée par une embarcation avec six hommes armés. L'attaque a été repoussée après échange de tirs entre l'embarcation et le navire (gardes armés), des manœuvres et également usage de lances à incendie, pas de blessés et le navire a pu reprendre sa route.



ASIE DU SUD-EST.

Le 10 novembre, un accord entre la Malaisie et les Philippines (avec l'Indonésie) prévoit la possibilité de poursuite de « bad guys » dans les eaux territoriales philippines par les forces armées malaisiennes, sous condition d'avertissement, sans interruption de l'action en cours. Dans la région, on indique que les actions de piratage ou de kidnapping viennent du groupe Abu Sayyaf, dont on pense qu'il détient 16 otages dont des Européens auxquels s'ajoutent six Vietnamiens kidnappés, le 11 novembre, marins d'un vraquier (un mort durant l'attaque), et un Allemand pris sur un yacht que l'on a trouvé abandonné avec un cadavre. Le groupe Abu Sayyaf a fait allégeance à l'E.I. (état islamique).



EN PASSANT PAR LES PASSERELLES - LE COMMANDEMENT, 1957, CHARGEMENT EN FORÊT (PREMIÈRE PARTIE).

J'étais donc parvenu à cette fonction qui doit ou devrait être le but à atteindre pour tout titulaire d'un brevet permettant d'y accéder. De plus, j'avais eu la chance d'y arriver rapidement car entré dans un armement en expansion, se dotant vite de navires neufs et ayant besoin de capitaines au long cours, d'autant plus que beaucoup de ceux dont ils disposaient avant la guerre approchaient de l'âge de la retraite. Et dire que certains de mes camarades de cours qui regardaient de haut ceux qui naviguaient à la Delmas, car contrairement à ces derniers ils avaient choisi des armements fameux et durent attendre d'approcher la cinquantaine pour obtenir un commandement, à moins qu'ils aient réussi un quelconque concours de pilotage!

Evidemment cette nouvelle fonction, ou même devrais-je écrire «état», je n'y accédais pas sans une certaine émotion, mais peut-être moindre que pour d'autres collègues. Pour le confirmer je n'ai qu'à me reporter à la réponse que je fis au capitaine d'armement lorsqu'il me demanda si «cela me faisait quelque chose d'avoir à commander?», question à laquelle je répondis en substance : «certes mais moins qu'il pouvait sans doute le croire, car le commandement je l'avais déjà pratiqué en Indochine et que là c'était la vie des hommes que mes décisions pouvaient régulièrement mettre en cause».

C'est en juin 1957 que je fus nommé au commandement du M/V «Chef Mécanicien Mijotte». Celui-ci était un relativement petit navire, ce qui lui permettait de remonter certaines rivières du Gabon pour y embarquer des billes de bois au plus près des lieux d'abattage. Cette particularité me permet de relater des événements divers liés à une escale au mouillage de Coco Beach dans la rivière Muny ; celle-ci sépare le Gabon de ce qui était alors encore la Guinée Espagnole. Ce point de chargement étant moins souvent fréquenté que celui en rivière Mondah et l'arrivée d'un navire, surtout français, était un petit événement pour les

quelques européens du lieu, que l'on continuait d'ailleurs à appeler «le poste», ainsi d'ailleurs que pour leurs amis Espagnols.

Il y avait encore un administrateur français qui était passé au service de l'Etat gabonais. J'allais lui rendre visite et, comme nous avions sympathisé, il m'invita à déjeuner à la résidence en compagnie de quelques autres personnes, privées ou fonctionnaires et c'est à cette occasion que je fis la connaissance d'un colon espagnol installé sur la rive opposée. Celui-ci se nommait le marquis de Portefax, patronyme évidemment facilement transformé en «Porte en face». Rendant la politesse à mon hôte je le

priai à un repas à bord, étendant l'invitation aux convives disponibles dont l'Ibère d'en face. En retour, ce dernier nous convia à une collation et, avec la vedette du bord, nous ralliâmes sur la rive droite du Rio Muny l'appontement de sa concession. Nous fûmes reçus dans sa «case», certes beaucoup plus rudimentaire que celle de l'administrateur de la rive gauche, avec cette simplicité emprunte de



noblesse qui est le propre d'un caballero espagnol. Cette grandeur dans la manière d'honorer ses invités, même si les moyens dont dispose l'hôte sont limités, est illustrée par l'anecdote qui suit. Il y avait aux murs de la case quelques massacres de gibier local et, par politesse, j'en fis compliment. Quelle ne fut pas ma surprise lorsqu'au moment de remonter dans la vedette je vis que nous avions été accompagnés par un boy qui portait un massacre d'antilope et le déposait à bord. Je demandai à Portefax de quoi il s'agissait et il me répondit qu'ayant vu que j'appréciais cette pièce il me priait de bien vouloir l'accepter. C'était seigneurial et en mémoire de ce geste je me suis depuis efforcé de disposer ce présent dans un coin ou un autre de la maison, malgré parfois les récriminations de miens qui n'en appréciaient pas l'esthétique !

*Cdt Jean Chennevière
Membre fondateur de l'AFCAN*