

AFCAN

Informations



Photo E. GUEGUENIAT

N°113

Avril 2017



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	3
5 ^e colloque international HUMAN SEA - MARISK Nantes	4
L'après COSTA CONCORDIA	8
Troisièmes rencontres parlementaires cybersécurité	11
Visite de l'AFCAN à la Préfecture maritime de Cherbourg	12
Les 12 ^e Assises de l'économie de la mer	13
Tableau de bord des indices de performance d'un SMS	15
TANIO - THISSEAS, des situations parallèles	19
O.M.I. - Compte-rendu du Comité MEPC 70	21
Textes parus au Journal Officiel au 4 ^e trimestre 2016	25
Nouvelles, lettres et extraits, décembre 2016 - mars 2017	27
IN MEMORIAM	35
En passant par les passerelles	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. Apperry	J.P. Côte	H. Ardillon
O. Court	B. Derennes	L. Barbançon
G. Guillevic	N. Desbois	M. Bougeard
F. Hardy	A. Jegu	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. Jegu

Secrétaire général adjoint : O. Court

Trésorier : J. Portail, tresorier@afcan.org

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

Conseil ISM-ISPS : B. Apperry,
conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de régions

Nord & Normandie :

F Hardy - 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 : IFMSA

Ph. Sussac : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Capitaine-cible.



Le chef de l'expédition maritime qu'est le capitaine de navire est très exposé. Parfois injustement, l'AFCAN l'a maintes fois dénoncé, le capitaine est souvent le fusible facile à faire sauter en cas d'évènement.

Parfois justement, cela fait partie du métier.

Mais le capitaine dispose de plusieurs outils pour limiter ou empêcher l'apparition d'un accident, incident ou violation d'un règlement.

Ces outils sont souvent sous-utilisés à cause de la pression du siège de la compagnie, de l'agent maritime, d'un affréteur...

Sous-utilisés car ces outils parfois dérangeant, constituent un frein au déroulement d'une opération programmée par ... quelqu'un d'autre que le capitaine.

Nombreux sont les marins qui ont choisi ce métier pour être sur l'eau mais aussi pour les escales de rêve tant vantées par les anciens.

Aujourd'hui, escale est souvent synonyme d'inspection(s), visiteurs « officiels », intervention technique, visite périodique, approvisionnement en soutes, pièces de rechange et vivres. Le tout est orchestré par l'agent maritime qui très souvent ne se soucie pas des contraintes du navire.

Règlementairement, le capitaine doit opposer son veto à ce programme s'il constate une violation des périodes de repos ou s'il la considère inévitable. C'est là que ça se complique car cela ne va pas plaire.

Par expérience, les commentaires, demandes d'explications, pressions n'arrivent pas par écrit mais elles viennent même si le capitaine est dans son droit. Il faut alors savoir résister.

Plus le capitaine est jeune dans la fonction, moins il « osera » mettre un grain de sable dans l'engrenage, même s'il sait qu'il va dans le mur, qu'il n'y a pas d'eau devant et qu'il risque gros s'il y a un pépin.

Si ça passe, le « ouf ! » doit être contenu car, en cas de violation d'un règlement par exemple, il existe toujours le risque de se faire prendre à posteriori lors d'une inspection. Il peut même arriver que les ennuis ne sortent que plusieurs années après l'évènement.

Exemple récent.

Le capitaine du TK BREMEN, cargo ayant appareillé de Lorient en décembre 2011, malgré l'imminence d'un fort coup de vent. Son armateur avait alors refusé le coût additionnel d'un appareillage reporté. Le navire a terminé son existence sur une plage du Morbihan, découpé en morceaux. Début 2017, un procureur a requis le renvoi du capitaine devant le tribunal correctionnel.

Capitaine, il convient d'agir suivant les règlements, les codes internationaux (et le bon sens marin doit malheureusement souvent être rangé sur les présentoirs du musée de la Marine) et de s'y tenir même si cela gêne d'autres parties.

La prise de raccourci pour faire plus vite, pour ne pas gêner le déroulement des opérations en cours... doit être oubliée.

Tu n'auras pas de médaille si ça passe. Mais le pilori est prêt pour toi dans le cas contraire et les problèmes viennent parfois de l'intérieur.

Ces dernières années, l'AFCAN a été contactée par plusieurs collègues en difficulté avec des autorités maritimes mais plus souvent avec leur propre armement.

Dans tous les cas, un dossier bien documenté sera un plus : relevé horaire, scan de cartes de navigation ou capture d'écran d'ECDIS, témoignage, photos, enregistrement VDR.... Tout doit être gardé, copié.

Cdt Bertrand DERENNES, Président

5^E colloque international HUMAN SEA - MARISK

NANTES 3 ET 4 OCTOBRE 2016

DEUXIÈME PARTIE

Lundi 3 octobre après-midi, deux tables rondes organisées, plus une junior conférence.

La table ronde à laquelle nous (afcaniens) n'avons pas assisté s'intitulait : Energies Marines Renouvelables – Protection des champs éoliens offshore – Nouveaux métiers maritimes et portuaires.

La conférence junior abordait différents points dont trois méritent d'être cités puisque repris en résumé le lendemain après-midi pour la séance de clôture. Il fallait faire un choix, ce fut celui de la table ronde intitulée : Sécurité Informatique des Ports, Navires et Plates-formes – vers un certificat international de sécurité informatique. Sous la présidence de Philippe BOISSON (AFDM)

Paul TOURET (ISEMAR) : automatisation des terminaux, monitoring des navires.

Le principe est le contrôle à distance d'une partie du fonctionnement naval ou portuaire, fonctionnement interne et sans ouverture directe à des acteurs tiers. Donc des processus internes liés à la gestion automatisée et/ou monitorée.

Le monitoring des navires est lié à la consommation des soutes, la gestion de la propulsion, la vitesse commerciale et le routing météo. Exemple est donné du Fleet Center de CMA CGM pour le présent. L'avenir serait le smart terminal (contrôle automatisé du chargement selon le ship planning, le stockage des conteneurs sur le quai et l'appel des camions et/ou trains ; et pour le navire, il serait contrôlé par robots. Un des problèmes à régler est la cyber sécurité.

Identification de la menace

Group	Motivation	Objective
Activists (including disgruntled employees)	Reputational damage Disruption of operations	Destruction of data
		Publication of sensitive data
		Media attention
Criminals	Financial gain Commercial espionage Industrial espionage	Selling stolen data
		Ransoming stolen data
		Ransoming system operability
		Arranging fraudulent transportation of cargo
Oppportunists	The challenge	Getting through cyber security defences
		Financial gain
States State sponsored organisations Terrorists	Political gain Espionage	Gaining knowledge
		Disruption to economies and critical national infrastructure

Les risques : surinvestissements – déshumanisation – dépendance à la dématérialisation – vulnérabilité des systèmes (cyber sécurité : protection des données, éviter les nuisances, éviter les actions illicites, éviter les actions politiques).

Fabien CAPARROS (Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information – ANSSI).

Un seul message à délivrer : il faut considérer que le cyber c'est un risque et non pas un problème technique. On ne peut pas

attendre une solution technique aux problèmes cyber. C'est aussi et surtout une solution de management.

Donc des règles. Mais aussi des actions telles que des audits, des études de risques et la parution de guides. Formation et éducation. Etudes des contrôles des systèmes de navigation ECDIS et AIS. Participation avec la délégation française à l'OMI pour l'établissement de standards internationaux.

Bernard DUJARDIN (ENSTA Paris-Tech).

Moins il y a de monde en mer, plus celle-ci est sûre !

Une forte réduction des équipages, jusqu'à la suppression, améliore automatiquement la sécurité et « préserve l'emploi » !

« 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. »

Face aux avis divergents, y compris d'intervenants, il reste assez vague sur les dangers physiques (systèmes « adaptés »), la responsabilité et la procédure d'entrée au port ; mais il est très précis sur la télécommande qui, grâce à des postes répartis dans le monde, se fera en journée. Un (petit) groupe de personnes à terre pour contrôler en permanence le navire, depuis 3 lieux terrestres séparés de 120° de longitude afin, pour le navire, d'être en permanence contrôlé par une personne travaillant aux heures normales, de 09.00 à 18.00 heures, (heure locale terre et non pas navire) plus un super centre opérationnel chapeautant le tout, donc en 24/24 (avec heures de nuit). Enfin que des avantages (vers 2020 et non plus tard comme suggéré à la tribune).

Gersende LE DIMNA (ENSM), étude juridique.

a. Les risques juridiques :

- o Atteintes aux personnes (équipage et passagers), aux biens (navire, biens sur le navire)
- o Responsabilités engagées : fournisseur d'accès, fabricant du matériel informatique, auteur principal, armateur (?)

b. Responsabilité pénale :

- o Accès ou maintien frauduleux dans un système de traitement automatisé de données
- o Atteintes à l'intégrité du système
- o Atteintes à l'intégrité des données

c. Responsabilité civile :

- o Les cyber cocontractants : fournisseurs d'accès, fournisseurs du matériel informatique
- o Les partenaires commerciaux de l'armateur : port, service portuaire, fréteur

d. Le navire menaçant :

- o Les dommages économiques : aux partenaires commerciaux de navire (avaries particulières aux marchandises

et avaries communes – dues aux attaques cyber) – les dommages aux tiers

- o Les dommages aux personnes : atteintes corporelles – atteintes aux droits de la personnalité
- o Les dommages à l'environnement : pollution par hydrocarbure et autres pollutions

Yohan LE GONIDEC (Tecnitas – filiale du BV) : Comment prévenir le cyberisque ?

Tout d'abord un constat : le cyber incident n'est plus un risque mais une réalité. Il est facile de cibler le GPS, l' AIS, l' ECDIS. On recense aussi le cas d'une plateforme pétrolière mise en black-out de l'extérieur.

- a. Comment vérifier la vulnérabilité du navire ?
 - o BIMCO a édité des guidelines sur la cyber sécurité à bord des navires.
 - o Faire une analyse de risque (technique et procédures), identifier les systèmes IT et OT vulnérables, puis comme pour toute analyse de risque, entrer dans une matrice à double entrées (fréquence et gravité du risque) pour déterminer la nécessité de l'établissement de mesures de sécurité complémentaires.
 - o Pour chaque cyberincident, le risque est calculé en fonction de son impact sur la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité du système.
- b. Comment améliorer la sécurité face au risque cyber ?
 - o Etudier les analyses de risques
 - o Développer des plans d'urgence
 - o Développer une réglementation internationale (OMI et Classes)
- c. Sa conclusion : C'est une réalité, pas un concept. Donc il faut y aller. Toujours pas beaucoup d'intérêt chez les armateurs, mais cela change. Les navires n'ont pas encore été conçus en fonction de ce risque.

Awa SAM-LEFEBVRE (ENSM) : le navire du futur un outil de fiabilisation des activités maritimes ?

Devant l'importance des activités maritimes, la diversité des risques et menaces, et l'apparition de nouveaux risques, il faut fiabiliser les activités maritimes.

Le transport maritime se digitalise : technologie TRAXENS chez CMA CGM, le système Autoprotection installé sur les navires offshore, révolution numérique sur les passerelles (passerelles intelligentes).

L'innovation irrigue tout le navire, du dessin de la coque à l'exploitation.

Le navire du futur devra être plus économe, plus sûr et plus respectueux de l'environnement. La réglementation devra évoluer pour encadrer tous les acteurs du transport.

Le respect de la réglementation ne sera pas suffisant, la véritable fiabilité s'obtiendra en valorisant le facteur humain.

Mardi 4 octobre, matinée

Première table ronde sur les Organisations à Haute Fiabilité en Mer (High Reliability Organisations – HRO) – Notions et Conditions, sous la présidence de **Francis BERTOLOTTI** (Port de St-Nazaire)

Annette GEBAUER (Interventions Corporate Learning – Allemagne) :

La haute fiabilité ne vient pas seulement de plans et de routines techniques (dérivées des expériences précédentes), elle est également créée par un ensemble de routines cognitives collectives améliorant la pleine conscience de ce qui est fait.

5 principes permettent de déterminer des pratiques de prise de conscience (FSORE) :

- F - Tenir compte de la panne (Failure) : utilisation des événements inattendus comme une fenêtre sur le système
- S - Réticence à simplifier (Simplify) : compliquer l'image à l'aide de multiples perspectives
- O - Sensibilité aux opérations (Operations) : porter attention à ce qui se passe au moment (ici et maintenant)
- R - Engagement à la résilience (Resilience) : développer une solution générique des problèmes ainsi que des capacités décisionnelles
- E - Etendre l'expertise (Expertise) : expertise de la situation faite à tous les niveaux opérationnels

Une méthode :

Mélanger les groupes de travail lors des inspections, prendre en compte les surprises ou petits questionnements (vus parfois sans intérêt) de la part des personnes normalement non habilitées à ce travail, utiliser ces points de vue venus d'ailleurs, réfléchir sur ces détails au moment où ils sont formulés.

Des questions :

- o Leadership : recherche de doutes, de contradiction et d'autres points de vue ?
- o Résilience : que font les gens s'ils remarquent quelque chose d'inattendu ? ont-ils des méthodes aidant à trouver des solutions et prendre des décisions rapidement ?
- o Relèves : qui participe ? la discussion est-elle structurée ? quelles questions sont posées/non posées ? Références : comment les équipes sont informées sur les objectifs et comment leur travail s'y inscrit ? comment acquièrent-elles une culture de la sécurité ?
- o Relations : quelles sont les possibilités d'apprendre à se connaître mutuellement et à partager l'information ?
- o Balance sécurité/bénéfice : comment les leaders décident-ils lors des situations critiques ?
- o Apprentissage : comment et quoi apprendre des défauts ? quelles sont les questions ? qui est impliqué ? où regarder (fautes individuelles – technologie – état du système) ?

Comment mettre en pratique :

Partager les références, la culture de sécurité, changer de comportement en tant que leader, favoriser l'échange sur les expériences concrètes.

Benoît JOURNÉ (Université de Nantes) : implications managériales du « modèle » de la haute fiabilité.

La fiabilité c'est la dimension de la performance industrielle. Cela s'oppose au concept « d'accident normal ».

Le management a pour responsabilité d'aider les acteurs de terrain à gérer les tensions.

Donc mise en discussion des problèmes rencontrés dans le travail (préparer les discussions, les conduire, les connecter aux décisions et actions

Joël NERVO (Port de DJIBOUTI) : essor du port de Djibouti.

Présentation du port de Djibouti, de son environnement géographique et des conséquences. Djibouti est entouré du Nord et Sud Soudan, Érythrée, Éthiopie, Ouganda, Kenya, Somalie et Yémen. C'est un port très étendu et morcelé, activité soutenue et trafic routier important, une main-d'œuvre peu disciplinée en recherche permanente de travail et parlant plusieurs langues, des clandestins, et une menace terroriste. Ce qui en fait une organisation à très haut risque.

La réponse : une division de sécurité et sûreté chapeauté par

le port de Djibouti et par l'État. Donc dissuasion (vidéo surveillance), surveillance de la circulation, des clôtures, de l'éclairage.

Incidents habituels : mouvements de foule, vols, dégradations, immigration, contrebande, piraterie, terrorisme, incendies, accidents du travail, plus les problèmes liés aux navires tels que, homme à la mer et pollution.

2^e table ronde sur les Organisations à Haute Fiabilité en Mer

Organisation des armements, Interface bord / système technique, toujours sous la présidence de Francis BERTOLOT-TI (Port de St-Nazaire)

Michel BERNARD (Bourbon Offshore) : nous présente ce que Bourbon fait en matière de sûreté pour ses équipages dans le golfe de Guinée sur les problèmes d'attaques et de piraterie.

Hubert ARDILLON (CESMA), voir le texte de l'intervention par ailleurs.

Jonathan RUILLE (Laboratoire de l'Économie et du Management de Nantes Atlantique – LEMNA) : un navire à passagers peut-il être une organisation à haute fiabilité ?

Son intervention reprend ce qui a été dit dans la 1^{ère} table ronde consacrée aux HRO.

Une diapositive présentée, puis argumentée, permet de synthétiser le sujet : Towards a high reliability ship ?

1. Définition :
 - o Tight coupling
 - o Catastrophic consequences
 - o Interactive complexity
2. Just culture:
 - o Encouragement to report without fear or blame
 - o Individual accountability
 - o Open discussion of errors
3. Mindful Leadership:
 - o Proactive audits
 - o Management by exception
 - o Engagement with front-line staff
 - o Investment of ressources
4. Learning Orientation:
 - o Continuous technical training
 - o Open communication
 - o Root cause analysis of accidents / incidents
 - o Procedures reviewed in line with knowledge base
5. Anticipation :
 - o Proccupation with failure
 - o Reluctance to simplify
 - o Sensivity to operations
6. Resilience :
 - o Deference to expertise
 - o Oscillation btw hierarchical and decentralised organization
 - o Training and competence
 - o Procedure for «unexpected» events

Mardi 4 octobre, après-midi

3^e table ronde, placée sous la présidence de **Patrice LAPORTE** (DG ENSM). Elle débute par une présentation résumée de trois thèmes abordés lors de la conférence junior de la veille.

Syed Raza Ali LEDHI (WMU Malmoë - Suède) sur les simula-

teurs pour l'évaluation des risques de navigation concernant les installations offshore d'énergie renouvelable (IOER).

Adriana AVILA-ZUNIGA-NORDFJELD (WMU Malmoë - Suède) sur le renforcement de la sécurité maritime au Mexique : privatisation, militarisation ou une combinaison des deux ?

Buba BOJANG (Université d'Aberdeen – Ecosse) sur la relation entre l'exploitation économique et la gestion : une analyse du régime du plateau continental.

Puis toujours sous la présidence de Patrice LAPORTE, dernière table ronde : Plates-formes offshore – Navires – Formation des personnels, équipages et administrations.

Karim COULIBALY (Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer – ARSTM, Abidjan), sur les menaces sécuritaires dans le golfe de Guinée – Conséquences et réponses.

1. Atouts stratégiques du golfe de Guinée : écologique – sociologique – économique
2. Menaces sécuritaires : piraterie et vol à main armée – pêche illicite, non déclarée, non réglementée – pollution marine – trafic de drogue – immigration illégale, passagers clandestins – blanchiment d'argent – trafic d'armes – contrebande de produits prohibés – soutage illicite de pétrole – terrorisme maritime – prise d'otages – contentieux de délimitation maritime.
3. Menaces de cybercriminalité : piraterie – trafic de drogue et d'armes – fraudes documentaires – soutage illicite de pétrole – prise d'otages – détournement d'aéronefs
4. Réponses :
 - o niveau international : résolutions 2018 et 2039 du Conseil de sécurité des Nations Unies, stratégie de l'UE pour le golfe de Guinée, sommet de l'Élysée pour la paix, instruments de l'ONU
 - o niveau régional : stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États membres de la CEEAC, stratégie intégrée de la CEDEAO
 - o niveau interrégional : sommet de Yaoundé sur la sécurité et la sûreté dans le golfe de Guinée
5. Efficacité des réponses si : coordination, équipement, partage de l'information, formation.

Hubert de BRÉMOND d'ARS (Total), sur l'organisation de la sûreté des activités d'un opérateur pétrolier dans le golfe de Guinée.

Après un rappel des menaces, et de leur impact sur les activités de Total, principalement Total EP Nigeria, état des réponses actuelles : 16 navires de sûreté, 16 coordinateurs sûreté et une centaine d'hommes, un centre opéré 24/24.

Un regret : la zone de 500 m, seule autorisée autour des installations pour une action en défense et la mise à l'abri du personnel, est très insuffisante.





Pour le futur : USV - Unmanned Surface Vehicle

Il indique, par ailleurs, que Total s'est équipé pour une surveillance très large, dans le golfe de Guinée, qui pourrait être mieux utilisée (éventuellement par les Etats côtiers).

Principe de sûreté : 3 zones (surveillance, restreinte et exclusion) : Détection – Identification – Classification – Intervention, Fermeture, Arrêt, Sécurisation – puis Evacuation.

Marie-Thérèse NEUILLY (Université de Nantes) : le tourisme maritime de masse et la gestion de la sécurité.

Le tourisme de croisière est un tourisme de masse. Concept du « Fun Ship », outre ses équipements de loisirs, même le nom du navire doit faire que le passager se sente bien, en vacances, comme en rêve.

Ce navire peut-il être assimilé à une ville flottante ? La ville peut être définie comme un établissement relativement important, dense et permanent, et peuplé d'individus socialement hétérogènes. Or il y a à bord une collectivité faite du regroupement d'individus (isolés, groupes, amis, familles, couples) de tous âges, valides ou non, réunis temporairement par une motivation de nature ludique.

Le navire ville flottante administré par une forte structure devient aussi une ville intelligente (sorte de Smart City).

La sécurité repose sur le contrôle des flux et des personnes et la capacité de coercition par le personnel. La sécurité est assurée la prévention (rondes, surveillance et exercices) et l'application de règles.

La sûreté : le navire à passagers peut être une cible (Achille Lauro en 1985) – c'est un milieu clos (similitude avec le massacre en 2011 sur l'île d'Utoya en Norvège) – c'est un milieu festif (similitude avec le Bataclan en 2015).

Mesures : patrouilles militaires ou de gendarmerie maritime mais il faut un accord plurinational (cf. les navires de la BAI).

La résilience : est-ce possible ?

La résilience c'est la volonté et la capacité d'un système à résister aux conséquences d'une agression ou d'une catastrophe majeures, puis à rétablir rapidement sa capacité de fonctionner normalement, ou à tout le moins dans un mode socialement acceptable.

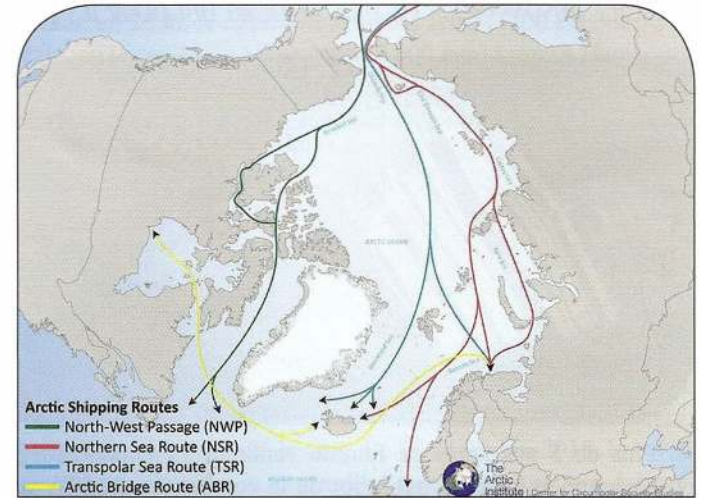
La prise en charge sécuritaire est confiée à l'équipage – Les possibilités de sauvetage ne peuvent pas souffrir de déficiences – les qualités morales et psychologiques de l'encadrement doivent être évaluées – Le nombre de personnes à mobilité réduite (PMR) doit être modulé en fonction des possibilités offertes par l'encadrement.

Il faut donc : prendre en compte en permanence des hypothèses du temps de crise – renforcer la capacité de réaction en la rendant plus rapide – communiquer, informer et alerter la population impliquée (utilisateurs et opérateurs).

Dimitrios DALAKLIS (WMU, Malmö) : la protection de l'environnement arctique : défis et opportunités pour le gaz naturel liquéfié.

Réchauffement climatique, fonte des glaces, périodes de navigation de plus en plus étendues, exploitation des ressources naturelles en sous-sol. Code polaire.

Pourquoi utiliser du gaz naturel ? Sans odeur, incolore, non toxique, non corrosif, cryogénique, ne brûle pas. Ne pollue pas.



Le 28 septembre 2016, l'Agence de Transport Finlandaise a pris livraison du I/B Polaris, 1er brise-glace fonctionnant au fuel mais aussi au GNL. Il est prévu pour naviguer 50 ans.

Fin du colloque avec l'intervention du député Arnaud LEROY, puis du professeur CHAUMETTE

Conclusion

Un colloque intéressant. Les problèmes de sûreté ont été bien évoqués. C'était le côté MARISK du colloque. En ce qui concerne le côté HUMAN SEA, moins abordé à mon avis, il ne faut surtout pas garder la sentence : « moins il y aura d'hommes sur les navires, plus la mer sera humaine ».

A la question de M. Baumler (WMU et également adhérent AFCAN) : « Quelle est la profession qui continuerait à travailler avec un tel taux de kidnappings ? », il n'y a pas eu de réponse.

Les deux derniers intervenants, était-ce voulu par les organisateurs, ont peut-être lancé le prochain colloque plus humain et environnement que Marisk : le tourisme de masse est-il compatible avec la navigation en Arctique (ceci malgré le code Polaire) ?

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

L'APRÈS COSTA CONCORDIA

QUE FAISONS-NOUS DE PLUS AUJOURD'HUI POUR LES PAQUEBOTS APRÈS LA TRISTE EXPÉRIENCE DU COSTA CONCORDIA ?



Plus de 5 ans après ce funeste vendredi 13 janvier 2012 où un grand et superbe paquebot de la compagnie COSTA se plantait sur les rochers chez lui en Italie vers 21 h ce soir-là et tuait 32 personnes (27 passagers et 5 membres d'équipage), de nombreuses propositions ont été émises avant et après le rapport d'enquête et cela continue aujourd'hui encore. Je pense qu'il est bon de faire le bilan ne serait-ce que pour prouver que nous sommes une industrie réactive qui tient compte du retour d'expérience dans sa recherche de l'excellence en prévention des accidents d'une part et réduction des conséquences sur la vie humaine d'autre part.

Une étude américaine sur la sécurité des grands paquebots était en cours depuis 2000. Normal, le groupe CARNIVAL est le plus gros croisiériste du monde avec CARNIVAL, COSTA, AIDA, CUNARD, P&O, PRINCESS, HOLLAND AMERICA, SEABOURN etc. (une centaine de gros paquebots). Au cours de l'année 2012 des études de compléments de mesures étaient déjà émises et se résumaient aux constatations suivantes :

Pour la profession, 5 grands domaines de préoccupation :

1. Echappées et évacuation
2. Moyens d'action en cas d'évènement
3. Pénurie de personnel qualifié
4. Problèmes de sûreté
5. Complexité croissante de l'exploitation

Notre étude commence donc par-là.

Pour l'évacuation, on a déjà des concepts clairs depuis 2010 avec le «**safe return to the port**», accompagné du seuil d'avarie :

- Le navire lui-même est la « meilleure » embarcation de sauvetage
- Il faut des zones « sûres » à bord (incendie/évacuation)
- On applique le retour au port en toute sécurité en mode dégradé (puissance limitée) c'est à dire avec la possibilité de redresser suffisamment le navire et de rentrer à petite vitesse au port le plus proche en toute sécurité pour les passagers et l'équipage, sans néanmoins assurer le même confort bien sûr.

Ces mesures bien connues et applicables pour les navires construits après le 1^{er} juillet 2010 sont très sécurisantes et ont été appliquées même si le prix des navires a fortement augmenté. (Forcément !)

Le naufrage du Costa Concordia a donc rappelé ou amené des mesures parfois fort-intéressantes que les croisiéristes ne peuvent plus ne pas appliquer.

- Portes étanches obligatoirement fermées en situation rapprochée de la côte.
- Meilleure gestion des opérations de rassemblement
- Extension de la formation gestion de crise et comportement humain à tout le personnel en contact avec les passagers (recommandation officielle de l'OMI)
- Reconnaissance des membres d'équipage par un badge et en cas de crise par un gilet ou une brassière de sauvetage de couleur différente (orange pour passagers et jaune pour l'équipage par exemple)
- Autoriser les membres d'équipage à porter, pendant les opérations d'évacuation, des gilets de sauvetage jaunes et non des brassières qui diminuent drastiquement la liberté de mouvement
- Obligations du BTM (bridge team management ou équivalent - voir plus loin) dont le « parler tout haut » déjà en vigueur dans l'aviation depuis longtemps.

Cependant, il reste de nombreuses questions en suspens et dont la réponse n'est pas évidente :

- Langue unique pour les équipages multinationaux et laquelle ?
- Communication entre passagers et équipage en quelle langue ?
- Voyage : à la discrétion du capitaine ou gestion par la terre ?
- Planification du voyage: vérification continue par la terre ou validation seulement ?
- Gestion du voyage par la terre et par qui à terre ? et en cas d'erreur qui sera responsable ?
- Trop stricte application de la Grand Father's clause («conformité à vie» du navire construit), jusqu'où ?
- Stabilité après avarie (serpent de mer de la stabilité du navire); le «safe return» exige déjà un ordinateur- stabilité à bord et de nouvelles mesures de compartimentage, jusqu'où ?
- Embarcations et radeaux (MES et chutes) : panache à revoir et jusqu'où ? (Rappel actuellement SOLAS c'est 37,5 % via les embarcations)
- Gestion de l'alarme générale et évacuation (un autre signal international pour l'évacuation par exemple)
- Redondance du matériel critique et essais périodiques, jusqu'où ?
- Carence des FSC et PSC sur l'évaluation des plans de secours, leur efficacité et le niveau de formation des équipages et jusqu'où ?

Des zones encore plus floues persistent :

- La confusion entre rôle d'appel et effectifs de sécurité minimum persiste et nuit à l'obligation de formation, ce qui est une non-conformité majeure vis à vis de STCW et de l'ISM
- Certification internationale de qualité des formations (affaires EMSA/Philippines qui reviennent ces jours-ci sur le devant de la scène). En effet, la liste blanche OMI/pays respectant la convention STCW est vraiment insuffisante.

- Analyse des compétences des futurs capitaines et/ou «promotion à la Peters'» des éléments «inaptes au commandement» et jusqu'où ?
- Suivi psychologique des capitaines et jusqu'où ?

Comme vous le voyez, la liste est longue et les solutions ne sont pas toujours évidentes. Cependant certaines modifications et améliorations ont d'ores et déjà été apportées:

- **Safe return to the port** : compartimentage et assurance du fonctionnement des appareils critiques des compartiments non-envahis (secure area /assèchement, énergie de secours etc.) mais depuis 1er juillet 2010 seulement. Il y a donc de nombreux navires, encore considérés comme neufs, et qui resteront comme tel «ad vitam aeternam» sans pourtant avoir ces dispositions. (Conseil : avant d'envoyer votre chèque à Costa ou à MSC, vérifiez bien la date de construction de votre futur paquebot!).
- **Stockage des brassières aux points de rassemblement et évacuation/embarcations** : très facile si c'est décidé avant la construction sinon assez compliqué vu le prix du M2 à bord.
- **Exercice d'appel pour tous les passagers** quel que soit le moment de leur embarquement : facile.
- **Réglementation de l'accès à la passerelle du personnel «externe»** : facile, elle existe déjà grâce à la sûreté.
- **Distraction des membres de l'équipe passerelle** : interdiction de l'utilisation des téléphones portables privés en manœuvre ou en zones resserrées, facile.
- **Vérification (validation) des «passage planning» par les compagnies** : facile. NB ceci est déjà en vigueur depuis longtemps via le code ISM
- **Modification de la formation STCW pour une application 2018** : facile. NB seule une familiarisation aux situations d'urgence a été ajoutée pour tout le personnel embarqué autre que les passagers. Les autres formations n'ont pas été modifiées. Finalement c'est vrai, les programmes de formation de STCW V/2 étaient bons mais leur application beaucoup moins : facile.

Précisions sur le projet SIREVA

Tandis que toutes ces modifications font l'objet de projets finalement très simples et pas très chers, un autre projet plus technique d'origine allemande a vu le jour : le projet SIREVA.

Nous savons tous que le marché de la croisière est en pleine expansion, on en est aujourd'hui à 20 millions de passagers par an dans le monde et ça augmente tous les ans.

Les derniers paquebots de croisière peuvent transporter plus de 6 000 passagers et 2 000 membres du personnel (équipage et autres intervenants) et vont proposer de plus en plus des croisières «cocoons» d'une semaine à des prix très raisonnables. La progression s'avère assez fantastique.

Bien sûr, on transporte nos passagers en toute sécurité. Mais la réalité est là, nos dernières expériences ont été catastrophiques : Sea Diamond, Costa Concordia, Explorer... *Au fait, l'évacuation d'un paquebot c'est quoi ?*

Tandis que la croisière s'amuse, l'équipage est prêt en permanence à répondre aux cas d'urgence: incendie, explosion, prise d'otages, échouement, naufrage, tout comme la SNSM, les pompiers, le SAMU, la police municipale, l'antigang à terre et, in fine, l'équipage s'est entraîné à évacuer les personnes à bord du navire qui brûle ou qui sombre afin de sauver les vies.

Si nous sommes capables de plus ou moins bien gérer toutes les situations, la plus difficile reconnaissons-le, est certainement l'évacuation des passagers/membres d'équipage d'un palace

flottant vers les moyens de sauvetage qui sont d'une taille ridicule par rapport au navire lui-même. Un cauchemar pour le capitaine.

Ne nous voilons pas la face, pour un capitaine responsable de tant de vies humaines, l'évacuation est le pire des cauchemars mais pas que pour lui, soyez-en sûr !

De tout temps on a voulu rendre le navire **incombustible et insubmersible**. Le combustible du navire lui-même est, pour le moment, un hydrocarbure (en attendant peut-être la chauffe nucléaire ?) impossible de l'éviter, mais les agencements des locaux sont le «moins combustible possible», c'est la méthode. Le risque d'incendie machine est grand (90%) nous disent les statistiques des assureurs. Insubmersible ? Plus difficile car, même le plus gros paquebot au monde reste un petit flotteur sur une mer immense et profonde et pas toujours très calme.



INCOMBUSTIBLE

Oui, mais jamais à 100%, même l'aluminium, dont le navire est amplement pourvu, fond à 600° et brûle à 1000°. Mais surtout, c'est la fumée qui tue et celle-là, impossible de l'éviter. Donc en plus de la prévention, le navire sera équipé d'un matériel de détection et d'extinction performant et des procédures de préparation des «pompiers» du bord (les membres d'équipage) et des passagers par des consignes en cas de fumée et de feu. Pour l'incendie, principal danger à bord, on peut estimer que le paquebot est prêt ainsi que son équipage.

NB Les incendies de navires à passagers sont de nos jours rares peut-être mais restent souvent graves: exemple Scandinavian Star, Universe Explorer et Boréal plus récemment.

INSUBMERSIBLE

Petit à petit, accident après accident, on arrive à construire des navires à passagers pratiquement insubmersibles en prévoyant à la construction les moyens de retourner au port en toute sécurité ou presque. Ces nouveaux navires sont chers à construire mais au XXI^e siècle on n'a plus le choix.

Aujourd'hui donc on y arrive mais quid des anciens navires qui continuent à transporter leurs passagers autour du monde y compris près des pôles ? La «grand father's clause» est terrible mais bien réelle.

Futur envisageable

Même si l'équipage arrive à contenir le feu, il n'est pas dit que le paquebot restera viable pour 8 000 personnes.

Si le concept «safe return to the port» est tranquilisant en soi, la simultanéité de deux urgences nécessitera toujours un regroupement des passagers et une évacuation peut-être... donc on doit toujours s'y préparer.

Challenges

Evidemment l'objectif reste et restera la perte de **zéro** vie humaine. Tous les navires ont un plan de secours qui est «l'organisation du navire et de son équipage pour faire face à la situation

d'urgence». Un «rôle d'appel» qui définit les tâches de chaque membre du personnel employé à bord est donc préparé par le capitaine et ses adjoints au cas où.

Chaque membre du personnel est formé en fonction de ses responsabilités dans le plan de secours et s'entraîne régulièrement.

Pour les passagers, on leur demande seulement de **suivre les consignes** qu'elles soient permanentes ou communiquées par le capitaine au fur et à mesure de l'évolution de la situation d'urgence. C'est tout.

L'appel des passagers au départ n'est finalement qu'un pseudo-exercice. On ne leur explique que peu de choses, ce que les vidéos qui passent en continu sur les écrans du bord expliquent beaucoup mieux en général.

En conclusion partielle

Il semble que tout a été fait pour gérer la situation en cas d'urgence et ainsi nous permettre d'atteindre notre objectif de zéro décès quelle que soit la situation d'urgence.

Cependant le **retour d'expérience** acquis après des accidents maritimes reste inquiétant: le facteur humain et ses limitations humaines ont conduit à des résultats autres que ceux escomptés. Alors que, même si on n'est plus au temps du Titanic, tout résultat autre que zéro décès est aujourd'hui inacceptable.

Réaction aux accidents maritimes

La communauté internationale ne reste pas fataliste loin de là et donc à chaque fois nous rendons obligatoire des mesures d'amélioration sur la conception du navire en matière de sécurité des personnes embarquées. C'est le rôle de l'OMI agence spécialisée des Nations Unies. Les réglementations c'est-à-dire les obligations, partent toutes de là. Elles sont adoptées suivant un consensus pas toujours facile à obtenir de la part de certains Etats du pavillon qui en fait, représentent leurs industriels concernés c'est-à-dire les armateurs propriétaires des navires car c'est eux qui payent finalement.

Résultats.

Aujourd'hui on ne peut envisager qu'un consensus sur des navires standards comportant les nécessaires critères de conception et d'équipement. Ces navires «standard» sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de leur construction. Le chantier naval est en effet obligé de fournir ce navire conforme; Maintenant si l'armateur veut une Rolls Royce au lieu d'une Dacia, il paye le chantier en conséquence.

En ce qui concerne la sécurité

On peut donc toujours faire mieux que le minimum standard. Ainsi les paquebots de RCI sont pratiquement «safe return to the port» depuis très longtemps (1990)

Mais tout le monde ne peut pas être le meilleur et donc il nous appartient d'élaborer des normes de sécurité minimum qui évoluent suivant le retour d'expérience et la technique disponible et de s'assurer qu'elles sont appliquées.

C'est peut être ceci le plus difficile finalement.

On revient donc aussi sur la gestion des situations d'urgence

Les retours d'expérience des accidents de l'Explorer en Antarctique et du Costa Concordia chez lui en Italie, ajoutés aux précédents, confirment que le rassemblement des passagers reste la meilleure solution pour contrôler la foule et gérer les dérapages éventuels.

Par contre, quelle que soit la méthode de gestion des passagers, aucune ne donne encore entière satisfaction aujourd'hui.

A ce sujet, un système SIREVA est en projet et nous semble très attractif.

Solution du «tracking» des passagers Projet SIREVA ou «e-mustering system» (août 2016)

But : Solution technique pour le tracking des passagers: localisation, comptage et identification en continu. Contrôle du rassemblement et de la recherche dans les cabines par localisation individuelle.

Matériel : Micro-émetteur pour chaque passager - Bluetooth Low Energy (BLE) émetteurs/récepteurs, base de données et écrans individuels portables (tablettes) pour les responsables: situation instantanée assurée.

Avantages : Possibilité de repérer les manquants soit dans les cabines soit présents dans un lieu de rassemblement erroné - En cas de surcapacité ou impossibilité d'atteindre un «muster point», possibilité de rediriger les passagers etc. et **connaissance de la situation en instantané pour le capitaine :** nombre de passagers rassemblés, manquants, redirigés - Nombre de passagers (et même leur identité) évacués dans les embarcations de sauvetage ou les MES, cette connaissance est obligatoire pour le capitaine en cas d'évacuation.

Mais, car il y a des MAIS, quid de la protection de la vie privée en situation normale ?

Dispositions pratiques :

- Distribution d'un micro-tag programmé pour chaque passager à l'embarquement (on le fait bien pour la clé de cabine).
- Comme à la piscine: port obligatoire du tag (vérifications aléatoires peut-être tout au long de la croisière ?).
- Idée d'y lier l'ouverture de la cabine peut-être.

Mais, le coût et surtout le changement des habitudes et la protection de la vie privée freinent.

Avantages supplémentaires inavouables :

Le tracking du passager: où va-t-il, combien de fois au casino, dans les boutiques et lesquelles ? etc. c'est de la gestion commerciale ô combien précieuse, sans enregistrer ni analyser des heures de vidéo.

En un mot comme en deux : formidable pour nous, capitaines (sécurité), et fantastique pour le directeur commercial/cruise manager (business is business).

Autres projets en cours :

- Cheminement lumineux modifiable: en cas d'incendie par exemple. Une centrale pouvant rediriger les flèches lumineuses (DER - dynamic evacuation routing du LLL)
- Ascenseurs autoalimentés pour évacuer plus facilement les PMR en cas d'urgence et amélioration de l'acheminement des passagers vers les engins de sauvetage etc.

Mazette ! Tout cela va augmenter le prix du paquebot. Et il va falloir encore revoir (un peu) la formation des équipages : pitié pour les armateurs (je plaisante évidemment).

En conclusion :

Du point de vue technique, on arrive à des solutions viables mais du point de vue humain c'est beaucoup plus difficile.

Vu par le spécialiste de la formation des équipages de navires à passagers que je suis, les projets les plus difficiles restent l'amélioration des compétences des membres d'équipage et leur management, y compris et surtout, le facteur humain.

Pour avoir du personnel qualifié, c'est on ne peut plus simple :

- Il faut **bien le former** de manière initiale à son niveau de responsabilité: formation dans les écoles et centres spécialisés (le contenu des formations actuelles est bon, les résultats beaucoup moins surtout à cause de la qualité des

centres de formation). Nous devons, entre autres, forcer sur STCW V/2 et le Crew Resource Management (Bridge Resource Management + Engine Room Management + Team Work Management)

- Il faut **armer complètement le navire avec ce personnel formé**
- Ensuite il s'agit d'**entretenir cette compétence acquise à l'école**. On ne reviendra jamais assez sur les exercices réalistes et, si savoir vider un extincteur c'est certainement important, savoir gérer un passager hyper-stressé et au bord de la panique, c'est aussi très important.
- Comme compétence et formation appartiennent à l'individu, Il faut bien sûr autant que possible fidéliser ce personnel en le payant convenablement par exemple sinon c'est pour l'armateur de l'argent gaspillé.

Les armateurs ont-ils depuis pas mal de temps, mis de côté la fidélisation de leurs équipages. Pourquoi ? Pour des raisons financières certainement car les coûts de personnel a toujours été leur champ de bataille. *Et pourtant des membres d'équipage connaissant bien le navire, bien formés et bien entraînés, de plus bien motivés par une reconnaissance effective*

de la part de la compagnie, un salaire convenable et des temps de repos décents, de plus se connaissant bien les uns les autres et parlant la même langue cela semble toujours possible même aujourd'hui.

C'est ce qu'on faisait avant n'est-ce pas ?

Depuis quelque temps il semble que cette philosophie revienne peu à peu. C'est une bonne nouvelle bien sûr même s'il ne s'agit surtout pour le moment que de fidéliser parmi les moins chers mais c'est déjà ça.

En gros, pas facile et plus cher certainement, mais il n'y a pas d'autre possibilité.

NB. Cette étude ne tient pas compte des études récentes faites sur la stabilité après avarie et des modifications dans le compartimentage qui en résulteront pour les futurs navires construits après 2020 (amendements raisonnables récemment cooptés devant être approuvés en juin prochain, plus de 5 ans après l'accident).

Cdt Bertrand APPERRY, AFCAN/AFEXMAR
Ancien capitaine de navires à passagers

TROISIÈMES RENCONTRES PARLEMENTAIRES CYBERSÉCURITÉ ET MILIEU MARITIME

*CETTE RENCONTRE S'EST TENUE À PARIS, MAISON DE LA CHIMIE, LE 21 FÉVRIER 2017,
SOUS LA PRÉSIDENTIE DE M. LE DÉPUTÉ PHILIPPE VITEL (VAR).*



Participants :

Frédéric MONTCANY de SAINT-AIGNAN, président du Cluster maritime.

Hugues d'ARGENTRE, délégué général du GICAN.

Vincent GREGOIRE, capitaine de vaisseau, chargé de la lutte informatique, cyberdéfense de la Marine nationale.

Vincent DENAMUR, sous-directeur de la sécurité maritime (Direction des Affaires maritimes).

Fabien CAPARROS, ANSSI.

Eric BANDEL, délégué général d'Armateurs de France.

Dr Patrick HEBRARD, coordinateur cyber navale, DCNS, titulaire de la chaire cyberdéfense de l'Ecole navale.

Me Garance MATHIAS, avocate, spécialisée dans le numérique et la sécurité numérique.

David EUDELIN, DGA, chef du département ingénierie de la sécurité des systèmes : Security by design et navire.

Stéphane MEYNET, COT ANSSI, cybersécurité des systèmes industriels.

Christophe MADEC, directeur de clientèle Cabinet Besse, assurance, cybersécurité et milieu maritime.

Eléments essentiels de ces troisièmes rencontres parlementaires cybersécurité :

- La directive européenne NIS (Network and Information Security) et le RDPG (Règlement général à la protection des données), créé à l'initiative de la France.
- Le RGPD, qui sera mis en vigueur le 26 mai 2018, ne sera pas prescriptif, mais nécessitera l'évaluation des risques.
- La création d'un groupe d'intervention rapide en cyberdéfense, pour la Marine nationale, et la marine marchande.
- Diffusion par la direction des Affaires maritimes de trois manuels de cyberdéfense.
- Le code ISPS inclut les risques cyber depuis le mois de janvier 2017.
- Le Dr Ph. Vitel, député du Var, a souligné le consensus général à l'Assemblée sur la cybersécurité, soulignant que les structures mises en place actuellement seront sans aucun doute regroupées, à l'instar de ce qui s'est fait en Israël, qui dispose actuellement d'une 4e force armée, la cybersécurité, intervenant aussi bien dans le domaine civil que militaire.
- On notera enfin l'action remarquable de la Réserve Citoyenne Cyberdéfense dans l'évaluation de la protection et le conseil des PME et TPE.

Cdt F.X. PIZON

VISITE DE L'AFCAN À LA PRÉFECTURE MARITIME DE CHERBOURG.

9 FÉVRIER 2017

Suite à l'invitation du Préfet maritime Manche mer du Nord, Monsieur le vice-amiral d'escadre Ausseur, une représentation de l'AFCAN s'est rendue à Cherbourg.

Les commandants DERENNES, président AFCAN, HARDY, président de la région Normandie de l'AFCAN, et ARDILLON, vice-président de l'AFCAN et président de CESMA ont pu tout d'abord parler avec le VAE Ausseur sur le sujet qui avait conduit à l'invitation, à savoir les propos maladroitement rapportés par un journaliste de la Voix du Nord sur la tenue des capitaines de navires de commerce. Nous nous sommes expliqués, nous avons bien compris que les propos de l'amiral, qui ne citait pas le nom d'un cas particulier, avaient été repris un peu comme une généralité, ce qui avait déclenché l'ire du bureau de l'AFCAN.



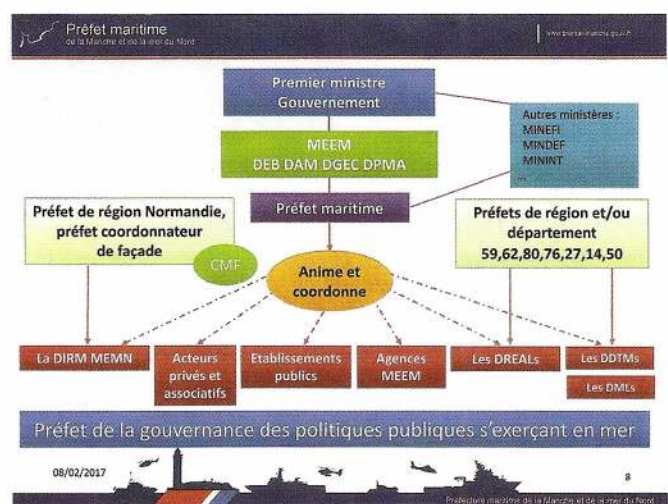
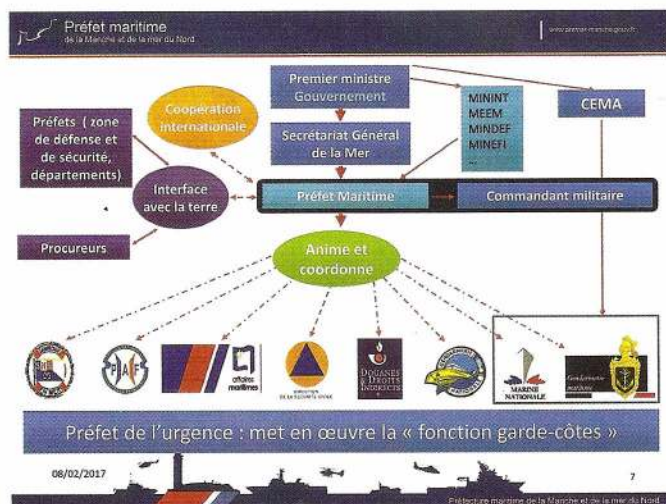
Cette explication nous a permis de mieux nous comprendre, le préfet maritime ne cherchant nullement à mettre tous les capitaines dans le même panier.

Suite à cela, le préfet maritime, nous a fait un exposé sur ses fonctions, et surtout sur toutes les tâches qui incombent à ses différents services.

Exposé qui fut repris dans l'après-midi, après un fort bon déjeuner sur l'Abeille Liberté en compagnie de son commandant, et de l'état major de l'Abeille.

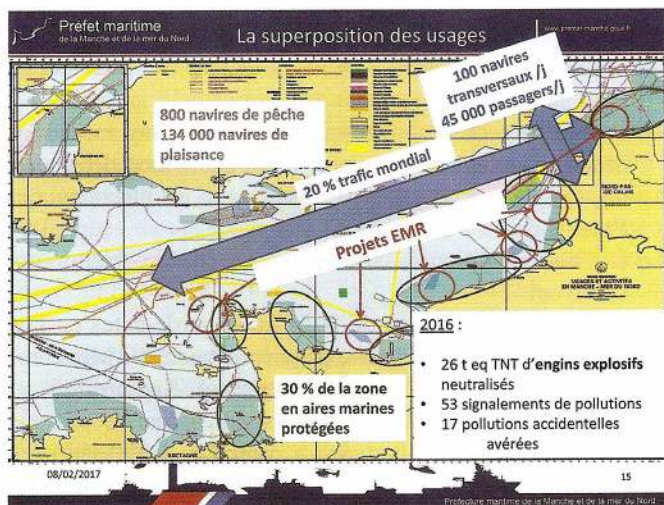
Suite donc au déjeuner, nous avons pu échanger avec quelques collaborateurs proches du préfet maritime, entre autres l'administrateur en chef de 1^{ère} Classe des Affaires maritimes Chevalier. Tout d'abord un rappel sur les textes régissant les compétences du préfet maritime (décret 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'action de l'État en mer), et des 45 missions y afférant. Missions ayant pour sujets la souveraineté et la protection des intérêts nationaux, la sauvegarde des personnes et des biens en mer, la sécurité maritime, la protection de l'environnement, la sûreté maritime, la lutte contre les activités maritimes illicites.

Premier point, et non des moindres, le préfet maritime exerce son autorité à partir de la limite des eaux sur le rivage de la mer, donc ni dans les limites administratives des ports, ni en amont des limites des estuaires. De plus il n'est pas le seul préfet concerné par un évènement. Sont également concernés ses «collègues préfets» de région et de département, ce qui oblige à un dialogue et parfois à une certaine souplesse, les intérêts n'étant parfois pas les mêmes vus de terre ou de mer.



Cette zone particulière, Manche et mer du Nord étant aussi sous le regard de nos voisins Britanniques, et en même temps particulièrement dangereuse du fait du trafic élevé, des conditions météo et des courants rencontrés, des projets d'installation d'énergie maritime renouvelable, des sites Seveso existant, exige une concentration de surveillance à chaque instant.

L'ACAAM Chevalier, avec ses collaborateurs, est davantage revenu sur les problèmes de sûreté, un nouveau défi pour le préfet maritime en ces jours troublés. Le préfet maritime nous ayant promis un article pour la revue dans lequel il devrait détailler ces «nouveaux risques», nous n'en rapporterons ici que les grandes lignes, à savoir l'intrusion de migrants sur les ports



de la façade Manche mer du Nord, action terroriste envers le transport maritime, action terroriste à partir de la mer vers un site classé Seveso, trafics illicites.

Il a aussi été évoqué les problèmes environnementaux, pollution et EMR. Et nous avons bien entendu parlé de la sécurité de la navigation, la préfecture maritime étant toujours en demande de renseignements sur ce qui se passe dans d'autres zones de navigation resserrée et d'idées qui pourraient convenir à l'amélioration de la sécurité en mer.

A l'issue de cet entretien, nous avons visité les installations de la vigie du Homet, vigie relativement récente qui mérite le détour malgré les quelques 160 marches à gravir pour parvenir dans la salle d'observation.

Cdts DERENNES, HARDY, ARDILLON

LES 12^E ASSISES DE L'ÉCONOMIE DE LA MER



Les 12^e Assises de l'économie de la mer se sont déroulées à La Rochelle les 8 et 9 novembre.

Quelque 1 500 acteurs du monde maritime ont suivi les 25 conférences et ateliers réalisés par une soixantaine d'intervenants traitant divers sujets maritimes d'actualité tels que les problématiques portuaires, les enjeux maritimes du Brexit, le shipping européen, les nouveaux moyens de la marine nationale, l'essor de la croisière, le développement du gaz naturel, la plaisance, la pêche, la place de la mer dans l'Education nationale...

Mais l'évènement phare des Assises a été la venue de François Hollande, car c'est la première fois qu'elles ont accueilli un président de la République.

L'allocution du président de la République

Poursuivant un tour de France aux allures de pré-campagne électorale, le Président a commencé par défendre l'action de son gouvernement qui, selon lui, aurait fait «progresser le maritime dans toutes ses dimensions : la pêche, les ports, l'environnement, l'aquaculture, les énergies marines, la plaisance, l'industrie et la recherche».

Proclamant son soutien aux professionnels du monde maritime, il a multiplié des annonces que le milieu maritime eût préféré entendre au début de son quinquennat.

Pour autant, pas de grandes annonces, si ce n'est de recon-

quérir le transport de conteneurs pour «faire de la France, à l'horizon 2030, le premier port de l'Europe», ou, évoquant pour la première fois les marins, «sans lesquels notre flotte ne pourra être compétitive et performante», il a souhaité organiser une conférence européenne pour les «protéger du dumping social».

Au sujet du financement de la SNSM, il a déclaré que «cette société doit disposer des moyens financiers indispensables à son action». «Les financements seront trouvés» a-t-il ajouté, annonce qui n'a toutefois pas masqué l'inquiétude du président de la SNSM, très prudent devant les engagements présidentiels⁽¹⁾.

Le Président a terminé sa longue allocution en annonçant la création d'une filière maritime, comme il existe une filière énergétique ou de l'espace. «Il faut avoir la même ambition, c'est-à-dire créer un ensemble cohérent qui contribue à l'avenir de la France».



Les déclarations de quelques acteurs du «maritime»

Alain VIDALIES

Le secrétaire d'Etat aux transports, à la mer et à la pêche a rappelé les mesures prises lors du précédent Cimer à Marseille le 4 novembre, en présence de huit ministres.

Parmi celles-ci figurait le dragage d'entretien des ports, dont l'Etat n'assurait plus que 59 % des dépenses, alors que légalement il devrait en assurer la totalité. 56 millions d'euros de crédits supplémentaires leur seront donc attribués, décision très attendue.

Concernant la feuille de route de l'application de la loi Leroy sur l'économie bleue, à propos de laquelle le président de la République avait indiqué que

«80 % des décrets» seraient pris d'ici la fin de l'année, Alain Vidalies en a précisé le détail : « je me donne jusqu'à la fin de l'année pour avancer sur le décret concernant la flotte stratégique. Ce n'est pas une question théorique, c'est une question de souveraineté».

Il n'a pas écarté, par ailleurs, les problèmes de financement pour le renouvellement de la flotte française. «On se heurte à la difficulté de trouver une réponse dans le secteur financier traditionnel.

Il y a eu une perte d'engineering par le secteur bancaire sur le financement du maritime car il n'y avait pas de demande», a-t-il souligné tout en précisant que les choses avançaient. «Il y a des dispositions dans la loi sur l'économie bleue qui assouplissent les règles pour la pêche notamment». Un secteur pour lequel Alain Vidalies ne juge pas inquiétant l'arrivée de capitaux étrangers dans les armements français.

«Ce qui m'intéresse, c'est l'emploi des marins français, le développement économique de la filière. La nationalité des capitaux n'est pas, en soi, un risque majeur pour la pêche».

A la question du phénomène de saturation et d'empilement des textes pour la protection du milieu marin, le secrétaire d'Etat a souligné que beaucoup de ces documents n'avaient pas de «caractère normatif». Il a admis toutefois que toutes ces procédures prenaient du temps. «Il faut avoir des procédures regroupées. Le gouvernement y travaille au travers du permis unique. Il faut aussi des procédures de simplification».

Vincent BOUVIER

Le Secrétaire général de la mer (SG Mer), entré en fonction depuis quelques mois, a souligné les principaux axes qui orientent son action. Investi d'une fonction régaliennne qui consiste à la fois à animer l'action de l'Etat en mer et à assurer la gestion de la fonction garde-côtes, le Secrétariat général de la mer a également une vocation de coordination des politiques maritimes de la France.

Soulignant le rôle d'interface que le SG Mer entend jouer avec le secteur privé, il souhaite créer une coordination avec les professionnels. Celle-ci doit se décliner en trois étapes : «la connaissance, les propositions et la décision politique». Une dernière étape, selon lui «une courroie de transmission», qui



consiste à défendre les propositions auprès des pouvoirs publics. Il doit également ouvrir des dossiers d'importance :

- o l'extension du plateau continental autour des possessions ultramarines de la France,
- o l'application de la convention de Montego Bay sur la biodiversité en haute mer (liberté de la haute mer, débats sur la protection ou non-enjeu capital avec les élections aux Etats-Unis),
- o la Chine méridionale, secteur où des conflits territoriaux survivent.

Interrogé sur l'évolution de la fonction garde-côtes en Europe avec la montée en puissance du terrorisme, le SG Mer commente : «Il faut savoir s'adapter aux menaces. Aujourd'hui, on coordonne nos moyens maritimes et terrestres, mais nous nous situons dans un contexte budgétaire contraint. 1 500 hommes seront demandés demain. L'agence européenne va devoir affréter. Il y a donc des bateaux à construire».

Il ajoute que le programme BATSIMAR dont l'échéance est fixée à 2024 doit être accéléré.

Gildas MAIRE

Le président d'Armateurs de France faisait partie, en compagnie d'Arnaud Leroy, d'une table ronde concernant le shipping européen. S'exprimant au sujet de la constitution d'une flotte stratégique «qui aille au-delà de la flotte pétrolière», il a déclaré : «Ce que nous voulons, c'est qu'elle contribue au maintien des filières. Si CGG, dont le premier actionnaire, BPI France, est public, venait à réarmer des navires, on ne comprendrait pas qu'ils ne soient pas sous pavillon français». Il a insisté sur le savoir-faire maritime français, assurant que «le métier d'officier de marine marchande est stratégique. Il essaime ensuite partout : au siège des compagnies maritimes, chez les assureurs, les banquiers, les courtiers. L'ENSM est au cœur des savoir-faire, mais nous avons besoin d'un Erasmus maritime. Les jeunes navigateurs doivent pouvoir être formés sous n'importe quel pavillon sans perdre leur statut ENIM».

D'autres acteurs du «maritime» et non des moindres, ont pris part à différentes tables rondes. Parmi ceux-ci : **Jean-Marc ROUE**, président de Brittany Ferries, à propos des enjeux maritimes du Brexit, craint que la chute de la livre sterling n'entraîne une augmentation des coûts et une baisse des revenus. «Sur 2,5 millions de passagers que la compagnie transporte, deux millions sont Britanniques. Notre chiffre d'affaires est constitué à 80 % de livres sterling, alors que les coûts de la compagnie sont, eux, payés à 80 % en euros».

Jean-Emmanuel SAUVÉE, président du Ponant, et **Patrick BOISSIER**, président du GICAN, ont participé à une table ronde sur «l'essor de la croisière, moteur des industries navales».

Les prochaines Assises de l'économie de la mer auront lieu les 21 et 22 novembre 2017 au Havre.

(1) : Le budget national de la SNSM se monte à 27 M€ financés à 82 % par des ressources privées (dons) et à 18 % par des ressources publiques. Aussi se pose la question de la pérennité des financements alloués à la SNSM, pour lesquels l'association n'a aucune visibilité «puisque on ne sait pas combien cela peut nous rapporter et sous quel délai» a déclaré le président de la SNSM.

René Tyl
Membre de l'AFCAN

Sources : Le Marin - Newsletter du marin - L'Antenne - Marine et Océans - Armateurs de France - Photos du Marin et des Assises de l'économie de la mer de La Rochelle

TABLEAU DE BORD DES INDICES DE PERFORMANCE D'UN SMS

OU TENTATIVE DE SIMPLIFICATION DANS LES VÉRIFICATIONS INTERNES DE CONFORMITÉ ET DE FONCTIONNEMENT D'UN SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ CONFORME AU CODE ISM

PAGE DU CODE ISM N° 38

INTRODUCTION

Le processus de certification ISM n'est pas chose facile et nous savons tous très bien que les audits externes sont souvent sujet à contestations parfois virulentes et pour tout dire désagréables. La cause en est souvent très simple, les auditeurs externes se retournent vers des «écarts» entre ce qui est écrit dans les documents et ce qui est effectivement réalisé, ce que les marins appellent «le syndrome de la virgule mal placée», tandis que la compagnie et ses capitaines recherchent seulement une approbation de l'efficacité du système dans l'amélioration de la sécurité des personnes et des biens. Ce sont leurs objectifs, requis d'ailleurs par le code ISM. En un mot la compagnie et ses capitaines **recherchent, souvent avec peu de moyens, un minimum de conformité acceptable et tentent de s'améliorer. C'est ce que la communauté internationale demande.**

En face, ce n'est pas toujours ce que l'on cherche apparemment. Il semble donc que parfois, on ne soit pas du tout sur la même longueur d'onde entre l'armateur et le certificateur. Pourtant les directives (Résolution 1071) qui accompagnent le code expliquent clairement aux administrations comment s'y prendre et surtout tentent de les empêcher de mettre en place à leur bon vouloir des critères supplémentaires et qui peuvent fausser le but du code.

Les termes employés par la directive sont significatifs :

3.1.2 *Les administrations devraient vérifier que les prescriptions du Code ISM sont observées en déterminant : .1 que le système de gestion de la sécurité de la compagnie est conforme aux prescriptions du Code ISM; et .2 «que le système de gestion de la sécurité permet d'atteindre les objectifs définis au paragraphe 1.2.3 du Code ISM.»*

... et que l'on ne peut pas déterminer si le système de gestion de la sécurité permet de réaliser ces objectifs autrement qu'en vérifiant qu'il satisfait aux prescriptions du Code ISM.

C'est quand même assez limpide et les méthodes utilisées par nos certificateurs vont finalement contre les principes du code lui-même, ce qui n'était certainement pas le but de l'OMI.

Tout cela est évidemment très dommage et les «marins» que nous sommes ne s'y retrouvent guère. Il n'est pas sûr non plus que la sécurité maritime s'y retrouve : **aurait-on fait tout ça pour ça ?** est la réflexion courante de nos collègues.

Afin de tenter de résoudre ce problème, la méthode d'évaluation de fonctionnement d'un SMS via des critères de performance pourrait être une solution partielle en **simplifiant** les résultats des processus de vérification en place et ainsi montrer au directeur de la compagnie où il en est et au certificateur de voir le niveau de progression d'un seul coup d'œil.

1. L'AUTO-ÉVALUATION

En août 2015, dans un article inspiré par le TMSA (tanker management self assessment) de l'OCIMF sur les indicateurs de performances et la culture sécurité dans l'industrie maritime,



j'avais suggéré, pour simplifier les évaluations, de créer des critères de performance pour un SMS et je proposais une grille élémentaire qui a intéressé pas mal de monde y compris en dehors de notre hexagone.

Vu ce succès, j'ai pensé que tous les éléments des évaluations que nous devons assurer en interne pourraient être ainsi listés sous forme de grilles/tableaux qui nous permettraient de rapidement et simplement évaluer d'une manière chiffrée, l'état de la partie du SMS concernée.

Une telle initiative n'a d'autre but que de simplifier et de nous permettre de juger de l'évolution «chiffres en main» d'un côté et de l'autre d'aider le «marin normal» à comprendre les résultats d'audit.

In fine, un tableau de bord montrerait au premier coup d'œil la situation du système, gain de temps assuré, analyse subjective évitée.

Synthétiser les résultats d'un audit ISM est une opération délicate sinon difficile, tant les critères sont subjectifs. Mais avec la présente méthode, vous pourrez démontrer rapidement à l'auditeur de certification que votre SMS fonctionne correctement dans l'esprit du code ISM et qu'il est contre-productif de s'acharner sur «la virgule mal placée», faute de pouvoir déterminer le fonctionnement effectif.

Donc, en complément d'une évaluation de la conformité au code ISM, à effectuer au moins une fois à la mise en place lors de la certification provisoire, on utilise ensuite les moyens de vérification de fonctionnement obligatoires qui sont :

- o Les revues de capitaine
- o La revue de direction
- o L'audit interne de chaque navire
- o L'audit interne de la compagnie

Une fois les critères déterminés nous leur donnerons un indice (des notes) qui nous permettra de réaliser une analyse globale et de montrer ainsi le niveau de culture sécurité de la compagnie selon les critères OMI.

2. MÉTHODES PROPOSÉES

Dans le code ISM lui-même nous trouvons facilement les éléments de conformité d'une part et les éléments de fonctionnement d'autre part, à vérifier lors des audits ou revues. En effet, il suffit de prendre les exigences du code les unes après les autres et de les traduire en termes d'éléments de preuves de fonctionnement effectif (procédures et enregistrements). Vous obtenez d'abord une conformité ou une non-conformité à l'exigence et à son application et ensuite, vous mesurez les performances de chacune de ces activités pour leur capacité à atteindre les objectifs de la compagnie. C'est simple.

Pour vous aider, je vous propose une technique connue d'indices de performance quantifiés selon une «vieille» méthode d'origine anglo-saxonne sur 12 critères (notes de 0 à 5 sans décimale, c'est à dire qu'il n'y a pas de note moyenne. Il faut se décider au dessous ou au dessus)

Les critères sont ceux que j'estime les plus adaptés aux objectifs du SMS de la compagnie. Vous pourrez en fonction de votre système qualité, s'il existe, modifier ces critères.

NB Vous remarquerez que nulle part je ne parle de «virgule mal placée».

3. L'ÉVALUATION INTERNE DE LA CONFORMITÉ

En tout premier lieu, le SMS doit prouver sa conformité avec les exigences du code. Le code a été créé en termes généraux, il sera donc aisé de vérifier que toutes les exigences ont été couvertes dans le SMS qui vient de naître, et qu'elles peuvent survivre à une mise en place et à un fonctionnement que les certificateurs viendront annuellement vérifier succinctement. En effet leur responsabilité s'arrête là.

En cas d'amendements au code ISM (rares) une revue de conformité en interne sera également faite selon cette grille.

NB : pas d'indice ici, vous êtes conforme ou pas et donc réponse par oui ou par non.

VERIFICATION DE CONFORMITE DU SMS AU CODE ISM		
N°	CRITERE	O/N
1	Une politique sécurité et des objectifs compagnie ont été exprimés par la direction	
2	Une analyse permanente des risques concernant les activités de la compagnie et de ses navires existe et des mesures de réduction sont prises lorsque nécessaire	
3	Le respect des règles et règlements obligatoires est assuré. Les recommandations de la profession sont prises en compte lorsqu'elles sont idoines	
4	Les responsabilités sont définies de haut en bas tant dans la compagnie à terre que sur les navires	
5	Une structure de surveillance et de liaison DPA avec la direction existe et assure le soutien de la terre aux capitaines de navires dont l'autorité est confirmée	
6	Une gestion du personnel est assurée comprenant le maintien des qualifications adéquates par une formation continue et notamment la formation ISM	
7	La compagnie a élaboré ou validé les procédures opérationnelles des navires	
8	Une préparation de la compagnie à terre comme à bord à répondre aux situations d'urgence existe et est entretenue par des exercices	
9	Une communication et une analyse des notifications, accidents ou presque accidents existe et un retour d'expérience en est extrait quand c'est possible	

10	Une maintenance des navires est planifiée et est exacerbée sur les éléments sensibles	
11	Une documentation suffisante sur son système de management de la sécurité existe, est entretenue et expliquée au personnel	
12	Des procédures d'autocontrôle existent et les résultats analysés dans un objectif de progression continue	

4. EVALUATIONS INTERNES DE FONCTIONNEMENT : 5 NIVEAUX DE CRITÈRES DE FONCTIONNEMENT

Les résultats ou niveau de fonctionnement de chaque opération de vérification et d'analyse ci-dessous devraient avoir les bases suivantes:

niveau 1 : fonctionnement minimum 12 pts

niveau 2 : 12 à 24pts fonctionnement émergeant

niveau 3 : 24 à 36 pts bon fonctionnement à perfectionner

niveau 4 : 36 à 48 pts fonctionnement performant

niveau 5 : 48 à 60 pts fonctionnement haut de gamme

5. EVALUATION DE FONCTIONNEMENT DANS LA «REVUE DE CAPITAINÉ»

Effectuée en théorie sur une année calendaire par le capitaine en charge du navire, cette révision de l'application du SMS de la compagnie à bord du navire est un des éléments les plus significatifs pour évaluer un état et son évolution dans le temps. Un état ponctuel par les indices de performance est réalisé et son évolution mesurée par comparaison avec la précédente revue.

Accompagnant une revue de capitaine, une évaluation quantitative devra donc tenir compte des éléments contrôlés par le capitaine et qu'il évaluera lui-même (Self-assessment). Les critères de fonctionnement sont déterminés en prenant ceux qui sont les plus significatifs du fonctionnement du SMS qu'on tente d'évaluer.

L'exemple ci-contre tient compte de performances spécifiques qui selon notre expérience caractérisent le mieux l'application du code ISM.

REVUE DU CAPITAINÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DU SMS A BORD		
N°	CRITERES DE PERFORMANCE A BORD	Pts/5
1	Etat de réalisation des objectifs de la compagnie à bord du navire	
2	Evaluation de la préparation de son équipage à répondre aux SITUR	
3	Etat des équipements de sécurité et de sûreté de son navire	
4	Etat des certificats navire et certificats / brevets membres d'équipage	
5	Etat des prescriptions du pavillon et / ou classe pour son navire	
6	Etat du «reporting» bord vers la compagnie : fonctionnement et suivi	
7	Etat du retour d'expérience à bord : fonctionnement et suivi	
8	Organisation et qualité de la maintenance (enregistrement et suivi)	
9	Etat de l'évaluation des éléments critiques et étude du fonctionnement du navire en mode dégradé	
10	Etat de la communication avec la DPA et la direction de la compagnie	
11	Etat documentation du bord et veille réglementaire reçue à bord	
12	Avis sur culture sécurité de l'équipage du navire	
TOT	Total des indices	/60
	Résultat : niveau W	

Il est aisé pour un capitaine de faire ce bilan. Lors de l'enregistrement de cette revue on utilisera toujours la forme adéquate fournie par le SMS dans laquelle la grille de performance ci-dessus a été à présent intégrée sous le titre «évaluation quantitative du fonctionnement du SMS à bord du M/V...» qui servira de référence pour la prochaine revue et surtout va nous permettre de faire ressortir «à première vue» les points faibles. L'amélioration de ces items devenant ainsi les nouveaux objectifs du capitaine pour la période à venir. Voilà un instrument très simple et pratique entre nos mains.

6. EVALUATION DE FONCTIONNEMENT VIA LA «REVUE DE DIRECTION»

Officiellement la personne désignée (DPA), au titre de sa responsabilité de l'application du SMS, effectue une **évaluation** et une **revue de l'efficacité** du système de la compagnie (MSC-MEPC.7/Circ 8 § 4.2.2).

Rappel du code §12.3 : la compagnie devrait évaluer périodiquement l'efficacité du système conformément aux procédures qu'elle a établies.

Quelle méthode la DPA va-t-elle employer pour cette évaluation afin de pouvoir détecter les lacunes et/ou les points faibles et ainsi suggérer des actions correctives à la direction ?

Ici encore, en se munissant d'une grille d'indices de performance, elle pourra présenter à la direction dans le chapitre «efficacité du système» de la revue, le niveau d'efficacité avec en surbrillance peut être, les points faibles et donc les possibilités d'actions de correction ou de progression. La grille pourrait donc l'aider à préparer cette évaluation quantitative avec facilité et ainsi avoir une base solide lorsqu'il s'agira de présenter la demande de ressources supplémentaires par exemple.

REVUE DE DIRECTION SUR LE FONCTIONNEMENT DU SMS A BORD		
N°	CRITERES DE PERFORMANCE DANS LA COMPAGNIE	Pts/5
1	Gestion des risques à tous les niveaux de la compagnie	
2	Culture et gestion amélioration continue des connaissances (formations)	
3	Aptitude à atteindre les objectifs de la compagnie	
4	Gestion des audits internes / traitement et suivi des NC	
5	Gestion des revues de capitaine	
6	Traitement et suivi des REX, NC et incidents : organisation et célérité des actions	
7	Existence et prise en compte des suggestions du personnel	
8	Prise en compte des plaintes ou remarques des passagers ou clients	
9	Fréquence et qualité des exercices compagnie (cellule de crise ou exercices avec autorités)	
10	Fonctionnement effectif du pouvoir discrétionnaire du capitaine	
11	Qualité et gestion du reporting général des bords vers compagnie et direction	
12	Efficacité générale de la maintenance des navires et de la veille réglementaire	
TOT	Total des indices	/60
	Résultat : niveau X	

Les items choisis rappellent bien sûr les principes d'un SMS conforme au code ISM : politique et culture, évaluation et gestion des risques, amélioration continue, traitement du «reporting», opérations, préparation de la compagnie à répondre aux situations d'urgence, maintenance et veille réglementaire, etc.

Les rapports d'audit internes auront la possibilité de développer certains items de manière plus précise.

En revue de direction, la DPA a l'habitude de faire une synthèse des résultats des audits externes. Cette synthèse viendra en complément de la présente évaluation car ici, nous n'avons parlé que de «qualité des audits internes». Cette grille pourra être également accompagnée, en guise de conclusion, de l'évaluation de la culture sécurité de la compagnie (voir plus loin), certainement un niveau de performance que la direction pourra évoquer assez facilement en conseil d'administration avec les actionnaires.

7. EVALUATION DE FONCTIONNEMENT VIA LES AUDITS INTERNES NAVIRES

L'audit interne : un exercice sportif s'il en est pour la personne désignée et ses auditeurs internes. Réglementairement, la DPA est en charge de l'organisation des audits internes des navires, en respectant la périodicité et l'indépendance des auditeurs. Les résultats sont groupés dans un plan d'actions correctives dont elle va assurer le suivi avec l'aide de la Personne Responsable (à ce sujet voir MSC-MEPC.7/Circ.8 § 6).

On va pouvoir à nouveau ici proposer une grille d'indices de performance pour faciliter la présentation de notre vérification.

Dans le cadre de ses responsabilités, la DPA pourra demander aux auditeurs de remplir la grille ou alors elle la remplira elle-même (j'estime que c'est possible).

Pour «un audit interne destiné à déterminer si les activités du Système de Management de Sécurité sont conformes aux dispositions prévues et si ces dispositions sont effectivement appliquées» c'est relativement simple: vérification de conformité des activités du navire avec les procédures qui le concernent telles que présentées dans le MMB (Manuel Management Bord) et leur application effective (c'est à dire contrôle in situ).

Avec de tels éléments concernant uniquement le navire et ses activités, on peut avoir au premier coup d'œil ce que l'on recherchait : le niveau de conformité du navire avec le SMS de la compagnie.

NB : Ce tableau s'explique par lui-même.

AUDIT INTERNE DE FONCTIONNEMENT DU SMS A BORD DU NAVIRE		
N°	CRITERES DE PERFORMANCE A BORD	Pts/5
1	Propreté, rangement, port de l'EPI/ambiance générale du navire	
2	Lisibilité affichage sécurité sûreté : passage planning, rôles sécurité et sûreté, cheminement PAX et équipage	
3	Application des procédures ou autres plans et consignes de la compagnie (MBB)	
4	Enregistrement des opérations : tenue journal de bord et maintenance	
5	Familiarisation au navire pour équipage et passagers : réalisation et enregistrements	
6	Communication équipage-capitaine / équipage-compagnie, communications SECURITE avec les passagers ou le stevedore	
7	Exercices réglementaires de sécurité : test et essais - organisation des exercices ou entraînements (rôles/CL réponse), préparation, déroulement, débriefing et rapport	
8	Enregistrement des heures de travail et prévention fatigue de tout le personnel	
9	Ordres permanents ou particuliers du capitaine, inspections et suites entre capitaines et ou membres d'équipage	

10	Existence suggestions de la part des membres d'équipage (opérationnel ou appui)	
11	Exercices gestion de crise à bord et opération du navire en mode dégradé	
12	Réunions/instructions ISM du capitaine aux membres d'équipage	
TOT	Total des indices	
	Résultat : niveau X	

Les non-conformités qui ont été détectées et/ou les remarques faites essentiellement pour la progression du système sont ensuite listées avec les actions correctives correspondantes proposées.

8. EVALUATION DE FONCTIONNEMENT VIA L'AUDIT INTERNE

COMPAGNIE

L'audit «compagnie» c'est à dire l'audit des services à terre est également obligatoire de manière annuelle.

Il s'agit, tout autant que l'audit du ou des navires, d'une vérification importante concernant l'adéquation des procédures initiées par la compagnie, plus que leur application (c'est déjà fait via l'audit interne navire). En effet toutes les exigences spécifiées dans les chapitres successifs du code ISM commencent par «la compagnie devrait...». Cela est significatif de la responsabilité énorme de la compagnie et justifie que cet audit soit de la plus haute importance. Les exigences du code ISM vont donc apparaître plus précisément.

AUDIT INTERNE ISM COMPAGNIE : FONCTIONNEMENT DU SMS		
N°	CRITERE DE PERFORMANCE	Pts/5
1	Conformité du SMS (ISM §1.4 et son évolution)	
2	Application d'une politique santé et sécurité au travail	
3	Application du retour d'expérience au niveau de la compagnie	
4	Qualité du DUP y compris prise en compte continue des nouveaux risques	
5	Exercice cellule de crise compagnie	
6	Existence et qualité des réunions internes cie/formations consacrées à l'ISM	
7	Existence et qualité des instructions compagnie pour chaque membre du personnel/job description	
8	Existence et qualité des instructions compagnie pour les opérations des navires, dont la maintenance	
9	Fonctionnement du système DPA (lien navires/direction et monitoring) et soutien à la personne désignée	
10	Management de la documentation SECURITE : type/tendue	
11	Management des audits internes : organisation/choix et formation auditeurs internes/gestion des résultats et suivi des actions correctives	
12	Intégration de la gestion de la sûreté dans le SMS	
TOT		/60
	Résultat : niveau Z	

9. RESULTATS VISUELS

Tableau de bord : en intégrant tous ces critères, on a une vue rapide de la culture sécurité de la compagnie

Sauf pour les compagnies pétrolières et leurs capitaines qui appliquent le TMSA, la présente méthode des indices de performance peut sembler compliquée. Il n'en est rien, évidemment, surtout quand cette méthode utilise les principes fondamentaux de l'évaluation chiffrée via des check-lists.

Largement utilisée dans l'industrie en général et dans la nôtre en particulier, cette méthode est l'avenir des résultats d'audits et des revues. Je dis bien des résultats, car la revue ou l'audit en lui-même ne peut se contenter d'une check-list oui/non, parfois utilisée.

Tableau de bord des Vérifications

revues de capitaines				30	
revues de direction				40	
audits internes navires				32	
audits internes compagnie				38	

Les résultats présentés sous forme de tableau de bord ou de «grille OMI de culture sécurité» seront aussi un élément visuel séduisant.

Résultats sur la grille de culture sécurité OMI par addition des 4 niveaux OMI trouvés plus haut pour les 4 grilles de fonctionnement.

Note W&Z	Niveau culture	Résultat
4-6	Emergence	Emergence d'une culture sécurité
7-8	Gestion	OK , La sécurité est gérée- tous les indicateurs sont au vert
9-11	Engagement	Bon , engagement de la direction
12-14	Coopération	Très bon , valorisation du personnel
15-16	Amélioration continue	Haut de gamme , amélioration continue dans la compagnie et dans la vie du personnel
17-20	Excellence	Rare et superbe, à citer comme modèle

10. CONCLUSION

Afin d'éviter que l'idée du siècle pour l'amélioration de la sécurité maritime - le code ISM - ne se transforme en **arnaque du siècle**, après 25 ans d'application, il est vital que nous puissions proposer une évolution des méthodes d'évaluation. Ceci dans un esprit d'amélioration et de disparition des analyses actuelles beaucoup trop subjectives. A une époque où la délégation de certaines parties d'un SMS devient de plus en plus courante, la méthode proposée va être de plus en plus utilisée et va devenir à terme indispensable.

Nos amis de l'OCIMF l'ont compris depuis longtemps avec leur TMSA. Seuls quelques certificateurs rétrogrades (heureusement en voie de disparition) osent encore trouver cela exagéré. Ils n'ont vraiment rien compris aux buts du code ISM.

Si vous avez un avis sur la méthode présentée, je serais heureux de l'entendre.

Septembre 2016
Cdt Bertrand APPERRY
IIMS/AFEXMAR/AFCAN
conseil.ism-isps@afcan.org

TANIO - THISSEAS, DES SITUATIONS PARALLÈLES :

POLLUTION, DÉCÈS DU CAPITAINE, JUSTICE, LA VEUVE EST IMPLIQUÉE

Le TANIO

Le navire s'est cassé en deux dans la tempête force 11 au large de ROSCOFF - ILE de BATZ le 7 mars 1980. Vieux pétrolier âgé de 22 ans, 196 m de long, pavillon malgache, équipage franco-malgache. Il était cloisonné de 30 citernes et transportait de WILHEMHAVEN à CIVITA VECCHIA 26 100T de FO N°2 et 900T de F.O. pour la propulsion .

L'enquête ne concluait qu'en donnant les causes principales de l'accident :

- Tempête
- Affaiblissement de la coque par vieillissement, travaux de réparation insuffisants
- Mauvaise répartition de la cargaison - dépassement du moment fléchissant (on a mis en cause la formation du commandant. (C.M.M.). Il n'y avait pas encore de loading master (mais... cela a fait progresser leur installation obligatoire.)



La partie avant contenant 10 000T a coulé par 87 m emportant 8 hommes dont notre collègue le commandant MORVAN. Son corps a été retrouvé et a été enterré à Camaret.

La pollution était importante, et il y avait déjà eu le TORREY CANYON et l'AMOCO CADIZ...

La partie arrière qui contenait 12 000T a dérivé avec ses 31 hommes d'équipage restant. Ils ont été hélitreuillés en une fournée par vent de 90 km/h !

L'ABEILLE LANGUEDOC arrivée sur zone, 2 hommes du remorqueur ont réussi à monter à bord, relayés par une équipe de 12 hommes hélitreuillée. Le Cdt. BULOT a réussi la prouesse de crocher l'épave et à la ramener le 11 mars au Havre (LOP). 8 500T ont été récupérées.

La partie avant laissait échapper 7 T/J d'hydrocarbure et il a été décidé de colmater les brèches avec de l'époxy (Sté. INTERSUB) puis une des solutions proposées a été choisie (Comex) pour vider l'épave, pétrolier récupérateur PORT JOINVILLE, une colonne oscillante de 120 m est construite pour les canalisation, un remorqueur et un navire à positionnement dynamique base des plongeurs... L'opération a pris du retard et 6 500T ont été récupérées... fin 18.08.1981 soit plus de 17 mois après le naufrage.

La facture est passée de 47 à plus de 250 MF. 200 km de côtes ont été pollués. De GUISSENY à SAINT BRIEUC, la marine nationale a déversé du dispersant et 2 500 personnes (militaires et bénévoles) ont participé au nettoyage. Total des frais réclamés : 525 MF.

Le pavillon malgache n'est signataire d'aucune convention d'indemnisation mais le navire est couvert par les plans TOVA-

LOP et CRISTAL. IOPC a trouvé que 350 MF était le juste prix et a remboursé 245 MF (limite prévue).

L'Etat français et le fonds international de compensation a engagé des actions civiles contre les responsables de la catastrophe sans mettre en cause le commandant Jean MORVAN. (Une demande d'indemnisation ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire (Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommage dus à la pollution.)

La plainte par les parties civiles victimes de la pollution émane du Conseil général des Côtes-du-Nord, de 28 communes de ce département et de l'association des victimes (hôteliers et commerçants...) Ils ont mandaté Maître HUGLO et Corinne LEPAGE qui ont assigné 16 responsables présumés en procédure de demande de réparation (Locafrance int, Petromad,..Socatra, SFTP, Elf, BV, Worms, P&I, chantiers de réparation etc.) dont une, privée, Madame MORVAN et ses 2 enfants.

...Madame MORVAN complètement traumatisée est défendue par un avocat proposé par les armateurs et notre collègue le Cdt. Paul MELENEC, son voisin, se charge d'aider à traiter le dossier. Notre association AFCAN par ses présidents BROCHEC puis CARON (puis l'ACOMM) ne pouvait rester inactive et notre conseil Maître HILLION- BARBANCON (qui faisait une étude sur le statut du capitaine) nous a conseillé de joindre Maître HUGLO. Nous sommes intervenus auprès des maires des communes pour qu'ils retirent leur plainte concernant Madame Morvan et ses héritiers, auprès du président du Conseil de la mer et bien sûr auprès de la presse qui n'hésitait pas, déjà, à considérer les capitaines comme des pollueurs (juin 1983).

Me Corinne LEPAGE a voulu nous expliquer que l'assignation de Madame MORVAN et ses enfants était indispensable, ce que personne ne comprenait pas plus que tous les maires contactés. Un procès au civil a eu lieu en 1990 (donc 10 ans après l'évènement) à Brest. Madame MORVAN et ses enfants (qui avaient à l'époque 30 et 34 ans) se sont rendus à l'audience. Il y avait un tel monde, un tel bruit que le déroulement de l'audience était inaudible. Finalement le juge leur a demandé qui ils étaient et leur a déclaré qu'ils pouvaient quitter le tribunal car non concernés !

Le THISSEAS

Vraquier de 75 000 tonnes, construit en 2005 et immatriculé au Libéria, avait été dérouté vers Brest par les autorités françaises le 24 février 2016. Une décision qui avait fait suite à la détection à environ 185 milles au sud-ouest de la pointe de Penmarch, par un avion de surveillance maritime Falcon 50 de la Marine nationale, d'une pollution de 40 kilomètres de long pour une cinquantaine de mètres de large.



Le *Thisseas* lors de son survol par le Falcon 50 en février 2016
(© MARINE NATIONALE)



Onze mois après les faits, le 17 janvier 2017 le tribunal correctionnel de Brest a condamné l'armateur grec LASKARDIS du vraquier THISSEAS à une amende d'un million d'euros pour pollution maritime volontaire. Ce jugement fait suite à l'audience qui s'était tenue le 3 novembre 2016. La peine infligée à l'armateur est conforme aux réquisitions du parquet et ce, malgré les 3 arguments de la défense (irrecevabilité selon MONTEGO BAY - la société assignée n'est que la société de management et non l'armateur décès du capitaine).

« On notera que l'officier, qui n'était pas présent, serait selon certaines sources décédé !!! ». L'avocat des parties civiles a même persifflé « que le capitaine avait organisé sa disparition !! » au milieu du golfe de Gascogne ????

Le LIBERIA avait à 2 reprises (6 avril et 9 sept.) demandé la suspension des poursuites contre le capitaine disparu. La veuve du capitaine avait fait établir une requête auprès d'un tribunal ukrainien pour juger qu'il était décédé.

En revanche lors du procès, le capitaine reconnu comme personne physique représentant l'armateur personne morale, a été condamné à 30.000 euros d'amende, au lieu des 200.000 requis.

L'armateur a fait escaler le navire à LAS PALMAS pour embarquer un nouveau commandant, subir l'enquête des autorités espagnoles et vérifier par des plongeurs la coque du navire, l'arbre porte-hélice et les diverses sorties de tuyautage car l'armateur persistait à croire qu'il n'y avait pas eu pollution volontaire et que si pollution il y avait, c'était dû à une cause externe.

Le commandant Yuriy MEDVEDYEV Ukrainien né le 3 juin 1954, habitant ODESSA, marié, avec 4 enfants. On lui avait bien expliqué les risques d'amende... généralement 10% de l'amende infligée à l'armateur.

Nous avons lu ou entendu quelque part que l'équipage avait déclaré aux autorités espagnoles avoir découvert du sang sur une échelle extérieure et que vraisemblablement en allant fumer après dîner, le capitaine était tombé à la mer; Des demandes d'informations supplémentaires auprès de l'armateur, puis auprès de la famille par IFSMA, CESMA et l'association ukrainienne de capitaines à ODESSA, ainsi qu'auprès d'ITF ukrainienne sont restées sans réponse. La défense n'a pu produire de certificat de décès !

L'obtention d'un certificat de décès en l'absence du corps du marin peut durer 3 ans.

On remarquera que lors de l'enquête pour pollution à Brest, la gendarmerie maritime, comme d'habitude en France, s'est satisfaite de l'interrogatoire du capitaine, du lieutenant de quart passerelle, du chef mécanicien Boris KOSTROBA (Russe) mais pas du second-mécanicien ni des autres membres de l'équipe machine qui vraisemblablement devraient savoir quelque chose. Car on ne déverse pas 60 tonnes (d'après les autorités) ni même 600 litres d'hydrocarbure sans raison et sans savoir d'où cela peut provenir et alors que les sludges avaient été régulièrement vidés à St. Petersburg 8 jours plus tôt.

Le tribunal et les parties civiles se sont arrêtés à une surface polluée de 1 750 000 m² ce qui est plus parlant que 1.75 km². L'expert douanier a parlé de rejet épais et très forte densité... Donc, si ce n'était que du code 1, reflet, on aurait de 70 à 525 litres, avec du code 2, arc en ciel, on aurait de 0.5 à 8.75 T, et code 3, couleur métallique, on aurait un rejet de 8.75 à 87.5 T. Ce qui laisse une certaine marge de discussion !

Les parties civiles défendues par Maître GUIEC (LPO, Surfrider, France nature environnement, TOS (Truite, Ombre et Saumon), Bretagne vivante, SEPANSO (sud-ouest)...) VIGIPOL et Robin des bois ont obtenu de 1 000 à 5 000 € de dommages et intérêts.

L'armateur a fait appel de ce jugement.

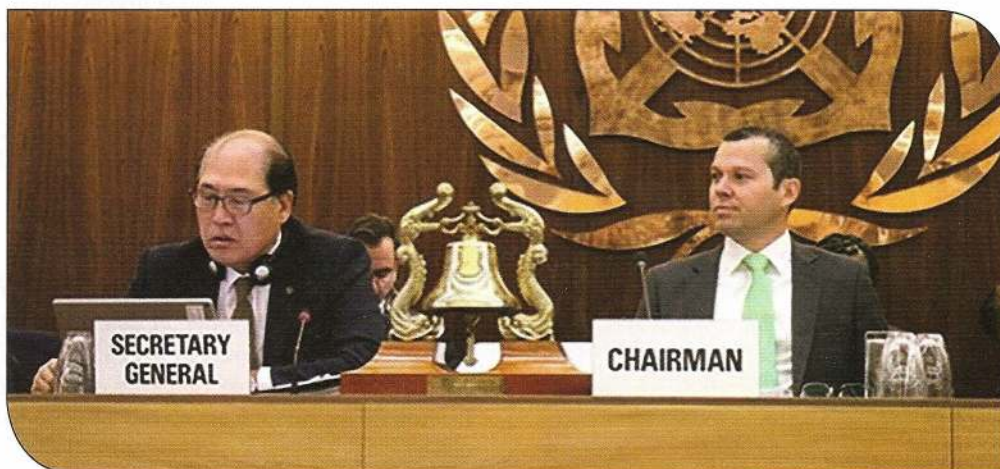
Les deux affaires ont des points communs :

TANIO, accident, pollution, capitaine décédé, procès au pénal puis au civil. La veuve du capitaine et ses héritiers seront traumatisés et tracassés par la justice pendant 10 ans et plus.

THISSEAS, pollution, capitaine disparu en mer, il n'y a pas d'acte de décès. Procès au pénal. Amendes pour l'armateur et le capitaine. L'amende sera-t-elle réclamée à la veuve et aux orphelins ?

*Cdt Jacques LOISEAU
Février 2017*

O.M.I. : COMPTE-RENDU du COMITÉ MEPC 70



Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) a tenu sa soixante-dixième session au siège de l'OMI du 24 au 28 octobre 2016 sous la présidence de M. A. Dominguez (Panama). Était également présent le Vice-président du Comité, M. H. Saito (Japon). Une série de décisions majeures ont été prises à l'occasion du MEPC 70. L'ordre du jour comportait notamment des questions liées à l'efficacité énergétique des navires, les émissions de gaz à effet de serre, les zones spéciales, les eaux de ballast ou le taux de soufre dans les combustibles marins...

Les participants au MEPC 70

L'assistance à la 70^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin était particulièrement très nombreuse, étant donné l'enjeu de cette réunion à l'échelle mondiale. On a dénombré près de 1 000 participants dont 685 membres des 96 délégations des gouvernements membres de l'OMI, et 265 représentants de sept organisations intergouvernementales et de 48 ONG.

Comme d'habitude, la délégation japonaise, évaluée à 52 délégués, était la plus nombreuse, suivie par la Corée (35), les États-Unis (30), le Danemark (26), le Brésil (25) et le Royaume-Uni (22). La délégation française comprenait 21 participants, soit quatre de plus qu'au MEPC 69, et bien plus qu'au dernier MSC, 14 délégués. En dehors des huit représentants de l'État, dont S.E. Mme Nicole Taillefer, ambassadeur, et deux représentants permanents à Londres, la délégation française comprenait 11 conseillers mandatés respectivement par Armateurs de France (dont le délégué général), le Bureau Veritas, LNG-ENGIE, Bio-UV, Total et l'AFCAN, et deux observateurs dont un représentant du ministère des Affaires étrangères.

L'ordre du jour

Le programme de travail du Comité était très chargé, examen de 167 documents et de 18 points à l'ordre du jour, dont les principaux avaient pour objet :

- o l'examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires,
- o les organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast,
- o la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique,
- o les autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique,

- o la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires,
- o l'identification et la protection des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables.

A cet effet, les groupes de travail suivants ont été constitués :

1. Groupe de travail sur amendements aux instruments obligatoires ;
2. Groupe d'étude sur les technologies de traitement des eaux de ballast ;
3. Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère, le rendement énergétique et les autres mesures sur les autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique ;
4. Groupe de travail sur la réduction des gaz à effet de serre provenant des navires ;
5. Groupe technique sur les zones maritimes particulièrement vulnérables.

Le MEPC 69 avait constitué des groupes de travail par correspondance qui feront rapport à la présente session :

1. Groupe de travail par correspondance sur la révision des Directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast ;
2. Groupe de travail par correspondance sur l'examen de l'EEDI ;
3. Groupe de travail par correspondance sur le système de collecte des données concernant la consommation de combustible.

Principaux points à l'ordre du jour

ADOPTION DES AMENDEMENTS A LA CONVENTION MARPOL

Le MEPC a adopté les amendements suivants, lesquels doivent entrer en vigueur le 1er mars 2018 :

- o Les amendements à l'Annexe I de MARPOL relatifs aux citernes à ballast séparé, visant à actualiser le Modèle B du supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures ;
- o Les amendements à l'Annexe V de MARPOL relatifs aux produits nuisibles pour le milieu marin et au Modèle de

registre des ordures. Les amendements fournissent des critères applicables à la classification des cargaisons solides en vrac en tant que substances nuisibles pour le milieu marin et visent à s'assurer que de telles substances sont déclarées par l'expéditeur et ne sont pas rejetées en mer.

APPLICATION DE LA CONVENTION BWM - ADOPTION DES DIRECTIVES REVISEES POUR L'APPROBATION DES SYSTEMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST (G8)

Avec la récente adhésion de la Finlande le 8 septembre 2016 à la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), les critères d'entrée en vigueur sont dorénavant remplis (53 gouvernements contractants représentant 53,28 % de la flotte de commerce mondiale). Par conséquent, le traité entrera en vigueur le 8 septembre 2017.



Le MEPC a adopté les Directives révisées pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8), lesquelles actualisent les Directives révisées en 2008.

La révision des

Directives actualise les procédures d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWMS), comprenant notamment des spécifications plus strictes en matière de mise à l'essai et de fonctionnement, ainsi que des prescriptions plus détaillées relatives, entre autres, au matériel de notification, et de contrôle et de surveillance pour l'approbation par type.

Le processus d'approbation par type a été étendu, avec notamment des prescriptions détaillées relatives aux essais à terre et à bord du navire, lesquelles ont été définies dans une annexe. Un BWMS, qui satisfait en tous points aux prescriptions des présentes Directives, peut être approuvé par l'Administration aux fins d'installation à bord des navires. L'approbation devrait prendre la forme d'un certificat d'approbation par type spécifiant les principales caractéristiques du BWMS et les conditions d'exploitation limites qui lui sont applicables.

Le MEPC a recommandé d'appliquer les Directives révisées (G8) au plus vite et décidé que tous les systèmes de gestion des eaux de ballast installés à bord des navires le 28 octobre 2020 ou après cette date devraient être approuvés compte tenu de la résolution MEPC.174 (58) ou, de préférence des Directives révisées.

Le Comité a également décidé de rendre obligatoires les Directives révisées, et chargé le Secrétariat de l'OMI de préparer le « Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast » et d'élaborer un projet d'amendements à la Convention BWM afin de tenir compte du statut obligatoire du Code, aux fins de diffusion à la date d'entrée en vigueur de la Convention BWM.

Le Comité, qui a aussi discuté plus avant de la feuille de route pour l'application de la Convention BWM, a constitué un groupe de travail par correspondance sur les eaux de ballast et

l'a chargé d'élaborer un plan structuré pour la collecte et l'analyse de données pendant la phase d'acquisition d'expérience associée à l'application de la Convention BWM.

En outre, le Comité a demandé que soient soumis au MEPC 71 des documents contenant, d'une part, des projets de recommandations sur les mesures d'urgence au titre de la Convention BWM et, d'autre part, des propositions d'amendements aux Directives sur l'évaluation des risques dans le cadre de la règle A-4 de la Convention BWM (G7) afin d'y ajouter le concept de « même zone à risque ». A ce sujet, le Comité a considéré que les exemptions prévues par la Convention BWM pouvaient d'ores et déjà être appliquées.

Des travaux supplémentaires relatifs à l'application de la Convention seront menés au cours de la prochaine session du Sous-comité de la pollution et de l'intervention (PPR 4) en janvier 2017, avec notamment un examen des Recommandations sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast et la finalisation du manuel « Gestion des eaux de ballast-Comment procéder ».

Concernant les dates d'application de la Convention BWM, le Comité a rappelé que le MEPC 69 avait approuvé le projet d'amendements à la règle B-3 de la Convention BWM relatif au calendrier d'application des prescriptions, aux fins de leur diffusion à la date d'entrée en vigueur de la Convention et de leur adoption ultérieure. En vertu de ce projet d'amendements, les navires seraient tenus de satisfaire aux dispositions de la règle D-2 de la Convention BWM (Norme de qualité des eaux de ballast) à partir de leur première visite de renouvellement après l'entrée en vigueur de la Convention.

Un autre projet d'amendements propose que les navires soient tenus de satisfaire à ces mêmes dispositions à partir de leur deuxième visite de renouvellement, dans certaines circonstances, après l'entrée en vigueur de la Convention. Il a été convenu que cette proposition serait débattue au cours du MEPC 71.

Le Comité a accordé, d'une part, son approbation définitive à un BWMS qui utilise des substances actives et, d'autre part, son approbation initiale à un système de gestion des eaux de ballast. Le Comité a noté que le nombre total de systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés par type était désormais de 69.

POLLUTION DE L'ATMOSPHERE ET RENDEMENT ENERGETIQUE

Les décisions majeures prises par le Comité ont été l'adoption du système de collecte des données, la diminution du taux de soufre des combustibles marins et la désignation des zones mer du Nord et mer Baltique comme zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA).

Le Comité a examiné au titre de l'ordre du jour, en plus des 53 documents qui avaient été présentés, concernant le rendement énergétique des navires et la pollution de l'atmosphère provenant des navires, quatre documents concernant les travaux du PPR 3 et un document concernant les travaux de l'III 3.

Résultats des travaux du PPR 3

Note de livraison de soutes visant à permettre la fourniture de fuel-oil non conforme à la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL.

Le MEPC a approuvé en vue de son adoption par le MEPC 71, le projet d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL relatif

à l'offre de fuel-oil pour moteurs marins aux navires qui ont fait installer d'autres mécanismes visant à réduire leurs émissions de soufre.

Ce projet d'amendements vise à couvrir les situations dans lesquelles le fuel-oil ne satisfait pas aux prescriptions relatives à la faible teneur en soufre, mais où celui-ci a été fourni à un navire qui utilise des « moyens équivalents » (par exemple, des techniques de réduction des émissions comme les épurateurs) afin de réduire ses émissions d'oxyde de soufre et satisfaire aux prescriptions de MARPOL.

Directives relatives à l'échantillonnage à bord aux fins de la vérification de la teneur en soufre des fuel-oils utilisés à bord des navires.

Après avoir examiné les documents soumis par IMarEST et l'IACS, le Comité a approuvé ces Directives. Elles prévoient une méthode d'échantillonnage agréée pour permettre de contrôler et de faire respecter la conformité des fuel-oils liquides utilisés à bord des navires en application de l'Annexe VI de MARPOL.

Interprétations relatives aux RCS en vertu du Code sur les NOx, 2008.

Le MEPC a approuvé les interprétations uniformes du Code technique sur le contrôle des émissions d'oxyde d'azote provenant des moteurs diesel marins (Code sur les NOx, 2008) relatif à l'approbation des dispositifs de réduction catalytique sélective (RCS) afin de satisfaire aux relatives aux NOx.

Rendement énergétique des navires

En 2011, l'OMI est devenue la première organisation à adopter des mesures en matière de rendement énergétique qui soient juridiquement contraignantes pour l'ensemble du secteur à l'échelle internationale. Les normes nominales de rendement énergétique pour les navires neufs et les mesures opérationnelles relatives au rendement énergétique des navires existants sont devenues obligatoires en 2013, avec l'entrée en vigueur des amendements pertinents à l'annexe VI de MARPOL.

Rapport du groupe de travail par correspondance sur l'examen de l'EEDI.

Le Comité a examiné le rapport du groupe de travail par correspondance sur l'état des innovations technologiques se rapportant à la mise en œuvre de la phase 2 (1er janvier 2020-31 décembre 2024) des règles sur l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI). En vertu des règles relatives au rendement énergétique, l'OMI a pour obligation d'examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avère nécessaire, de modifier les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction.

À l'issue des discussions du groupe de travail ayant examiné l'état des innovations technologiques se rapportant à la mise en œuvre des prescriptions de la phase 2 relatives à l'EEDI à partir de 2020, le Comité a convenu de conserver les prescriptions de la phase 2 (applicables aux navires de type autres que les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers) et a décidé qu'il serait nécessaire de commencer un examen approfondi des prescriptions de la phase 3 de l'EEDI (1er janvier 2025 et au-delà) et de leur application anticipée, ainsi que de la possibilité de mettre en place une phase 4. Pour l'heure, les prescriptions de la phase 3 prévoient que tous les navires neufs construits d'ici à 2025 seront 30 % plus économes en énergie que ceux construits en 2014.

Les travaux concernant l'examen de la mise en œuvre progressive des prescriptions relatives à l'EEDI se poursuivront à la prochaine session du Comité.

Directives sur la méthode de calcul de l'EEDI obtenu applicable aux navires neufs.

Le Comité a adopté la résolution MEPC sur les amendements aux Directives de 2014 sur la méthode de calcul de l'EEDI obtenu applicable aux navires neufs (résolution MEPC.245 (66)).

Les données reçues par le secrétariat de l'OMI montrent que pour l'instant, plus de 1 900 navires ont été certifiés comme conformes aux nouvelles normes nominales de rendement énergétique.

Pollution de l'atmosphère provenant des navires

Examen de la disponibilité en fuel-oil

L'année 2020

pour la mise en œuvre d'une réduction significative de la teneur en soufre du fuel-oil avait été approuvée dans le cadre d'amendements adoptés en 2008. Il avait été



également convenu de procéder à un réexamen, d'ici à 2018, pour déterminer si suffisamment de fuel-oil conforme serait disponible pour une entrée en vigueur du nouveau plafond mondial en 2020. Selon les résultats de ce réexamen, le Comité pouvait repousser cette date à 2025.

Le réexamen réalisé par un consortium international dirigé par CE Delft, achevé en 2016 et soumis au MEPC 70, a conclu que le secteur des raffineries avait la capacité de fournir des combustibles marine ayant une teneur en soufre égale ou inférieure à 0,50 % m/m et une teneur en soufre égale ou inférieure à 0,10 % en quantités suffisantes pour répondre à la demande de ces produits, tout en satisfaisant également à la demande de combustibles non marine. Pour autant plusieurs Etats membres et ONG ont manifesté leurs réserves à ce sujet. BIMCO et IPIECA ont communiqué des résultats différents de l'évaluation réalisée par CE Delft, à savoir notamment que le secteur mondial du raffinage n'aurait pas la capacité suffisante en 2020 concernant des installations de soufre pour satisfaire pleinement au plafond mondial fixé pour la teneur en soufre. IBIA exposait les problèmes qui pourraient survenir si l'on tentait de passer du jour au lendemain du plafond actuel de 3,50 % pour la teneur en soufre à 0,50 % et proposait des moyens de faciliter une transition plus souple tout en conservant les avantages fixés par la règle.

Examen et décision concernant la date effective de mise en œuvre du plafond mondial de la teneur en soufre

Après de très longs débats en plénière, le Comité a approuvé :

- o L'évaluation de la disponibilité de fuel-oils telle qu'elle figurait dans le rapport réalisé par CE Delft ;
- o La date du « 1er janvier 2020 » comme étant la date effective à laquelle les navires devront respecter la teneur en soufre de 0,50 % m/m du fuel-oil, conformément à la prescription de la règle 14.1.3 de l'annexe VI de MARPOL, décision historique à la fois pour l'environnement et la santé de l'homme.

Malgré l'adhésion de nombreux Etats membres, plusieurs auraient préféré la date de 2025. C'est le cas du Brésil, de la Russie, de la Thaïlande, de l'Inde, de l'Indonésie, du Chili, de l'Iran, des Philippines et du Mexique.

Ce nouveau plafond ne modifiera pas le plafond de la teneur en soufre applicable aux fuel-oils utilisés à bord des navires exploités dans les zones de contrôle des émissions de SO² (SECA), qui, depuis le 1er janvier 2015, a été fixé à 0,10 % m/m par l'OMI (la zone de la mer Baltique, de la mer du Nord, de l'Amérique du Nord et la zone maritime des Caraïbes).

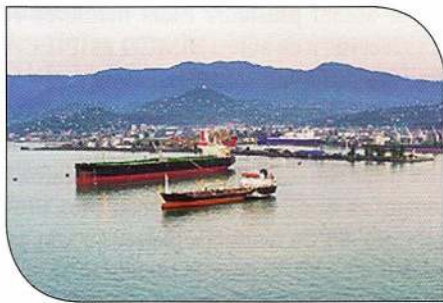
Désignation de zones de contrôle des émissions d'oxyde d'azote (NOx)

Après de nombreux échanges de points de vue, le Comité a approuvé la désignation de la mer du Nord et de la mer Baltique en tant que zones de contrôle des émissions de NOx du niveau III (NECA), en vertu de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL. Le projet d'amendement sera soumis au MEPC 71, en vue de son adoption, et permettra aux deux NECA de prendre effet le 1er janvier 2021.

La désignation de ces zones en tant que NECA obligerait les navires, construits après le 1er janvier 2021 ou après cette date et exploités en mer du Nord et mer Baltique, qui utilisent des moteurs diesel marins, à respecter la limite d'émission de NOx du niveau III. De plus, le Comité a approuvé des dispositions pour permettre aux navires équipés de moteurs à combustible mixte ou seulement de moteurs de niveau II de subir des opérations de construction, de transformation, de réparation et/ou d'entretien dans des chantiers navals situés dans des zones de contrôle des émissions de NOx du niveau III. Les deux zones en question sont d'ores et déjà des zones SECA.

AUTRES MESURES TECHNIQUES ET OPERATIONNELLES POUR AMELIORER LE RENDEMENT ENERGETIQUE DES NAVIRES

Adoption d'un système de collecte des données obligatoire sur la consommation de fuel



Le MEPC a adopté des prescriptions obligatoires de l'Annexe VI de MARPOL en vertu desquelles les navires doivent consigner et fournir des données sur leur consommation de fuel.

Ces mêmes navires produisent environ 85 % des émissions de CO² provenant des transports maritimes internationaux. Les données recueillies constitueront une base de données solide à partir de laquelle les décisions relatives aux mesures supplémentaires, c'est-à-dire celles qui compléteront ou s'ajouteront aux mesures d'ores et déjà adoptées par l'OMI, pourront être prises à l'avenir.

En vertu de ces amendements, *les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 tonneaux de jauge brute seront tenus de recueillir les données relatives à la consommation de chaque type de fuel-oil utilisé à bord, ainsi que d'autres données spécifiées comme, par exemple, les indicateurs indirects pour les activités de transport.* Les données agrégées seront ensuite communiquées à l'Etat du pavillon après la fin de chaque année civile. Après avoir déterminé que les données ont été communiquées dans le respect des prescriptions, l'Etat du pavillon délivrera une déclaration de conformité au navire.

Les Etats du pavillon seront ensuite tenus de transférer ces données dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel des navires. L'OMI devra présenter un rapport annuel au MEPC rendant compte des données recueillies.

La collecte des données représente la première étape d'une démarche en trois temps dont la deuxième était l'analyse des données et la troisième, la prise de décisions sur les éventuelles mesures supplémentaires qui s'imposaient.

Adoption des prescriptions obligatoires en tant qu'amendements au chap.4 de l'Annexe VI de MARPOL

Le comité a examiné le texte définitif du projet d'amendement à l'Annexe VI de MARPOL portant sur le système de collecte de données concernant la consommation de combustible.

Celles-ci doivent entrer en vigueur le 1er mars 2018, conformément à la procédure d'acceptation tacite. Elles ajoutent une nouvelle règle 22A, « *Collecte et notification des données relatives à la consommation de fuel-oil du navire* », et deux appendices portant sur les « *Renseignements à communiquer pour la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires* » ((comme définition d'année civile, compagnie ou distance parcourue...) et sur la « *déclaration de conformité* », laquelle devra être délivrée au navire une fois que les données pertinentes auront été communiquées. D'autres règles sont également modifiées afin de satisfaire à la nouvelle prescription. Cela concerne notamment les règles liées aux certificats, aux visites et au contrôle par l'Etat du port.

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

Les travaux menés par le MEPC afin de réduire les GES provenant des transports maritimes internationaux sont une contribution de l'OMI à la réalisation de l'Objectif 13 de développement durable des Nations Unies : « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ». De même, l'Objectif 14 revêt un intérêt tout particulier pour les travaux du Comité ; « Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ».

Le comité a examiné en plénière les documents traitant de la manière de procéder pour réduire les émissions de GES provenant des navires soumis respectivement par le Japon, l'Afrique du Sud, les Etats-Unis et la Norvège, l'Allemagne, la Turquie, BIMCO, l'IAPH, l'ICHCA, la CSC, la CLIA et le Canada.



Lors des débats qui ont suivi l'examen des documents, la France en particulier a déclaré qu'il fallait mettre en place un plan de travail ambitieux pour permettre à l'Organisation de rendre compte de ses travaux lors du bilan des efforts collectifs des Parties à l'Accord de Paris qui aura lieu en 2018, et qu'il était nécessaire de définir la « juste part » du secteur des transports maritimes.

Après avoir entendu les idées et les opinions des participants, le Comité a noté qu'il y avait beaucoup de points communs entre les documents soumis et les idées exprimées et a confié au Groupe de travail la mission d'étudier les moyens de faire avancer les travaux sur la question de la réduction des émissions

de GES provenant des navires, compte tenu des observations formulées et des décisions prises en plénière.

Après de très longs débats qui ont retenu les membres du groupe de travail la veille jusqu'à près de deux heures du matin, le Comité a approuvé le rapport du Groupe et pris les mesures suivantes.

Approbation d'une feuille de route pour la réduction des émissions de GES

Le Comité a approuvé la feuille de route pour l'élaboration d'une stratégie globale de l'OMI concernant la réduction des GES provenant des navires, qui anticipe une stratégie initiale de réduction des émissions de GES devant être adoptée en 2018.

La feuille de route contient une liste d'activités, dont des études supplémentaires de l'OMI sur les GES et d'importants travaux intersessions, et leurs échéances respectives, et prévoit d'aligner ces nouvelles activités sur les travaux menés actuellement par le MEPC dans le cadre du processus en trois étapes mentionné précédemment et visant à améliorer le rendement énergétique des navires. Cet alignement ouvre la voie vers l'adoption d'une stratégie révisée, en 2023, comprenant les autres mesures à court, moyen et long terme, selon que de besoin, et les calendriers de mise en œuvre.

En vertu de cette feuille de route, et afin que le secteur des transports maritimes internationaux bénéficie d'une vision à long terme, le MEPC doit se pencher sur un certain nombre de questions essentielles comme, par exemple, celle de définir le rôle que le secteur devrait jouer pour soutenir les Accords de Paris.

Le Comité a également convenu de convoquer plusieurs réunions du Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires. Il est prévu que la première réunion intersessions (devant être approuvée par le Conseil de l'OMI) soit organisée juste avant le MEPC 71, lequel doit se réunir en juillet 2017.

IDENTIFICATION ET PROTECTION DES ZONES SPECIALES ET DES ZONES MARITIMES PARTICULIEREMENT VULNERABLES (PSSA)

Désignation du passage de Jomard en tant que PSSA

Le comité a examiné le document soumis par la Papouasie-

Nouvelle-Guinée dans lequel cet Etat proposait de désigner la région du passage de Jomard, qui fait partie de l'archipel des Louisiades situé à l'extrémité sud-est de la province Baie Milne, comme zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA). La proposition comprenait des systèmes d'organisation du trafic nouvellement établi (quatre routes à double sens de circulation et une zone de prudence) adoptés en 2014 et entrés en vigueur le 1^{er} juin 2015.

Après examen du rapport du Groupe technique, le Comité a adopté la résolution MEPC sur la désignation du passage de Jomard en tant que PSSA.

Evaluation de l'efficacité des zones spéciales et des zones particulièrement vulnérables (PSSA)

Après un échange de points de vue, le Comité a pris note des propositions formulées par la Fédération de Russie, à savoir adopter des prescriptions pour évaluer régulièrement l'efficacité du statut des zones et spéciales et des PSSA, et a invité les gouvernements membres qui souhaitaient modifier les Directives de 2013 pour la désignation de PSSA en vertu de MARPOL, qui, ne contenaient pas d'évaluation de l'efficacité des zones spéciales, à soumettre des propositions de nouveau résultat à une session future.

Le MEPC 71 devrait se tenir du lundi 3 au vendredi 7 juillet 2017.

Les principaux points à l'ordre du jour concerneront en particulier :

- o Les organismes nuisibles dans les eaux de ballast ;
- o La pollution de l'atmosphère et rendement énergétique ;
- o Les autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique des transports maritimes internationaux ;
- o La réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

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

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 4^E TRIMESTRE 2016

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

Arrêté du 3 octobre 2016 relatif à l'approbation du cahier des charges modifié de l'appel à projets «Navire du futur – édition 2015».

Texte NOR : PRMI1627544A, publié au JORF N° 0241 du 15 octobre 2016.

Ordonnance N° 2016-1314 du 6 octobre 2016 portant adaptation à la convention du travail maritime (2006) de l'Organisation internationale du travail et à la convention N° 188 sur le travail dans la pêche (2007) du droit applicable aux gens de mer à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Texte NOR : DEVT1609592R, publié au JORF N° 0234 du 7 octobre 2016.

Ordonnance N° 2016-1315 du 6 octobre 2016 modifiant la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime.

Texte NOR : DEVT1622293R, publié au JORF N° 0234 du 7 octobre 2016.

Arrêté du 21 octobre 2016 relatif à l'immatriculation des navires et autres bâtiments en mer.

Texte NOR : DEVT1630494A, publié au JORF N° 0255 du 1^{er} novembre 2016.

Décret N° 2016-1475 du 2 novembre 2016 portant création de la capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires.

Texte NOR : INTE1631715D, publié au JORF N° 0256 du 3 novembre 2016.

Décret N° 2016-1526 du 14 novembre 2016 portant publication des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW), adoptés le 25 juin 2010. (1)

Texte NOR : MAEJ1631702D, publié au JORF N° 0266 du 16 novembre 2016.

Arrêté du 18 novembre 2016 modifiant l'arrêté du 5 juillet 2004 portant les informations à fournir au port par les capitaines de navires sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires.

Texte NOR : DEVT1625662A, publié au JORF N° 0273 du 24 novembre 2016.

Arrêté du 29 novembre 2016 portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes.

Texte NOR : DEVP1631571A, publié au JORF N° 0283 du 6 décembre 2016.

Arrêté du 2 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 411 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1631590A, publié au JORF N° 0284 du 7 décembre 2016.

Arrêté du 2 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 423 du règlement annexé).

Texte NOR : DEVP1631592A, publié au JORF N° 0284 du 7 décembre 2016.

Décret N° 2016-1660 du 5 décembre 2016 relatif à des dispositions du livre Ier de la cinquième partie réglementaire du code des transports.

Texte NOR : DEVK1525393D, publié au JORF N° 0283 du 6 décembre 2016.

Décision N° DAM/2016/004 du 5 décembre 2016 portant agrément de la société IFS2I Consulting France pour délivrer les formations professionnelles aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection de navires.

Texte NOR : DEVT1635863S, non publié au JORF mais au BO MEEM – MLHD N° 2016/23 du 25 décembre 2016.

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

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance N° 2016-1686 du 8 décembre 2016 relative à l'aptitude médicale à la navigation des gens de mer et à la lutte contre l'alcoolisme en mer.

Texte NOR : DEVT1605896P, publié au JORF N° 0286 du 9 décembre 2016.



Ordonnance N° 2016-1686 du 8 décembre 2016 relative à l'aptitude médicale à la navigation des gens de mer et à la lutte contre l'alcoolisme en mer.

Texte NOR : DEVT1605896R, publié au JORF N° 0286 du 9 décembre 2016.

Décret N° 2016-1693 du 9 décembre 2016 portant modification du décret N° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Texte NOR : DEVT1525646D, publié au JOR N° 0287 du 10 décembre 2016.

Arrêté du 19 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 218).

Texte NOR : DEVT1625382A, publié au JORF N° 0296 du 21 décembre 2016.

Arrêté du 19 décembre 2016 relatif à la délivrance des titres requis pour le service à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

Texte NOR : DEVT1630696A, publié au JORF N° 0298 du 23 décembre 2016.

Arrêté du 20 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 120, 130, 140, 211, 213, 214, 221, 222, 226, 228, 236, 333, 401 et 431).

Texte NOR : DEVT1636878A, publié au JORF N° 0005 du 6 janvier 2017.

Arrêté du 21 décembre 2016 relatif aux modalités d'admission dans le cursus de formation des ingénieurs de l'École nationale supérieure maritime au titre de l'année 2017.

Texte NOR : DEVT1634254A, publié au JORF N° 0299 du 24 décembre 2016.

Arrêté du 23 décembre 2016 relatif à la délivrance du brevet d'officier électronicien et systèmes de la marine marchande.

Texte NOR : DEVT1632723A, publié au JORF N° 0004 du 5 janvier 2017.

Décret N° 2016-1893 du 28 décembre 2016 relatif aux dispositions du livre Ier, du livre IV, à l'exception de son titre IV, ainsi que des chapitres Ier et IV des titres Ier à IX du livre VII de la cinquième partie réglementaire du code des transports, et portant diverses mesures d'adaptation relatives à l'outre-mer.

Texte NOR : DEVK1525391D, publié au JORF N° 0302 du 29 décembre 2016.

Décret N° 2016-1927 du 28 décembre 2016 fixant les conditions dans lesquelles est acquittée l'obligation de capacité de transport établie par l'article L. 631-1 du code de l'énergie.

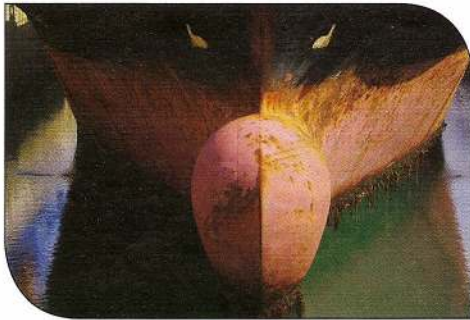
Texte NOR : DEVT1632716D, publié au JORF N° 0303 du 30 décembre 2016.

Arrêté du 30 décembre 2016 modifiant l'arrêté du 28 avril 2016 relatif à la communication du chargeur à l'armateur sur le document d'expédition de la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime.

Texte NOR : DEVT1637058A, publié au JORF N° 0040 du 16 février 2017.

RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

APRÈS LES RÈGLES SUR LES EAUX DE BALLAST, LA CALIFORNIE S'INQUIÈTE DES SALISSURES DE COQUE.



Captain Tsarev à Brest

Le California's Marine Invasive Species Act, une règle provisoire, demande aux exploitants de nettoyer le « biofouling » (tout organisme sur les parties immergées de la coque) au moins tous les cinq ans. mais, fin novembre, le CSLC (California State Lands Commission) déclare cela insuffisant, ne tenant pas compte de risques particuliers, par exemple les navires restant longtemps dans des zones limitées ou avec des revêtements non convenables, et demande donc de nouvelles règles. Le biofouling est considéré comme un facteur majeur (60%) d'introduction de NIS (non indigenous species). Le CSLC considère les règles fédérales (USCG) insuffisantes : nettoyage «régulier» des coques, ballasts et tuyauteries sans tenue de journal ni délai réellement fixé, aucune règle pour un navire resté longtemps dans une région limitée, un simple rinçage de la chaîne de mouillage à la remontée.

Entre autres, les règles proposées prévoient la tenue d'un journal de ces opérations des précautions supplémentaires pour les navires ayant séjourné plus de 45 jours dans une

même zone avant une escale en Californie, une expertise précise des revêtements lors des passages au bassin. Une alternative pourrait être un nettoyage à flot (estimé entre 10 000 et 40 000 USD), mais cela ne fait que répandre le biofouling dans la zone et est interdit ou limité dans de nombreux ports (et de toute façon en Californie).



COMPARAISON DES SERVICES DES P&I.

Le courtier asiatique Latitude annonce avoir mis en ligne un « outil » de comparaison des P&I clubs. Brooker (Latitude) indique que les contrats (env. 90 pages) des différents Clubs ne sont souvent pas lus attentivement et donc, les comparaisons ne sont pas rigoureuses. Avec le système proposé, chaque secteur d'assurance peut être comparé rapidement et sûrement. Le courtier garantit les mises à jour et prévoit une extension vers les spécificités des assurances en affrètement.



LE CYBER RISQUE À L'OMI.

Au cours de l'année, le MSC a approuvé un texte « interim guidelines » sur le management du risque cyber. Lors du 97^e MSC (novembre) il y a eu des propositions d'établissement d'un texte obligatoire pour des procédures à bord et à terre, mais l'OMI souhaite une évaluation très détaillée et ne pas ajouter de tâches administratives. Le cyberrisque doit être considéré dans le cadre des codes/conventions existants : ISPS, ISM et aussi FAL. Des commentaires d'experts font état d'une approche « précautionneuse » de l'OMI sur le sujet, dont l'importance et l'urgence doivent être considérées. Les attaques contre le shipping sont évidentes. Un audit conduit par IHS Fairplay et BIMCO a montré qu'un correspondant sur cinq avait subi une attaque dommageable, et dont 40% avaient pourtant pris auparavant des mesures de protection. Il a été rappelé que des assurances complémentaires spéciales seront à envisager.



AMENDE POUR POLLUTION À LA COMPAGNIE PRINCESS CRUISE.

Après plus de trois ans d'enquête, la compagnie a accepté une amende de 40 millions USD, pour pollution. Le commentaire du jugement indique que ce n'est pas seulement l'infraction à bord, mais aussi une très mauvaise application et vérification dans la politique de la compagnie. Il s'agit d'utilisations fréquentes de by-pass du séparateur, principalement sur le Caribbean Princess, mais aussi sur le Star Princess, Grand Princess, Coral Princess et Golden Princess. Par ailleurs, l'enquête a montré que la compagnie à Los Angeles avait manqué de rigueur dans la surveillance et contrôles des ordres donnés par la direction. Cette direction a annoncé corriger/améliorer ses procédures depuis trois ans.



EAUX DE BALLAST, PREMIÈRES APPROBATIONS USCG DE SYSTÈMES DE TRAITEMENT.

Le 2 décembre, pour la première fois, les USCG ont agréé un « ballast water management system ». Il s'agit du système Optimarin AS (norvégien) conforme à la norme 46 CFR 162.060, basé sur la filtration combinée au traitement UV, disponible pour des débits de 167 à 3 000 m³/h. Les USCG indiquent continuer à évaluer d'autres systèmes (Oceansaver et Alfa Laval). La convention OMI entre en vigueur le 8 septembre 2017, la règle US est en vigueur depuis juin 2012. Le communiqué du 2 décembre précise que les demandes d'armateurs d'extensions pour non-conformité (pouvant aller jusqu'à 5 ans) lors d'escales aux USA, devront être accompagnées d'explications sur un non-équipement d'un système maintenant disponible, et seront strictement vérifiées au cas par cas. Optimarin indique pouvoir fournir environ 1 000 appareils par an.

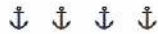
Le 28 décembre, on annonce l'agrément du système Alfa Laval (suédois), basé sur un traitement UV. Le système standard approuvé est disponible pour des débits de 150 à 3 000 m³/h. Fin décembre, on annonce l'agrément du système Ocean Saver (norvégien), équipement utilisant une électro-chlorination ou électrodialyse, pour des débits de 200 à 7 200 m³/h.

Cependant, la règle de l'EPA autorisant les États à avoir une règle plus restrictive que la règle fédérale reste en vigueur, malgré l'opposition de membres du Congrès.



MARINS US PENDANT LA DERNIÈRE GUERRE MONDIALE.

Le 30 novembre, les longs efforts pour reconnaître la situation et honorer les marins US civils (environ 200 000), qui, pendant la deuxième guerre mondiale, ont joué un rôle essentiel et dangereux pour la victoire dans des transports militaires dans des zones de combat en Atlantique ou Pacifique, ont abouti à l'attribution de la médaille d'or du Congrès (plus haute distinction civile avec la médaille d'honneur de la Présidence). Les survivants (env. 5 000) ont fait connaître leur satisfaction et manifesté un certain optimisme pour l'obtention de compensation financière comme celle des soldats ou marins militaires avec lesquels ils ont servi. J. Hahn, membre du Congrès, a déclaré « Ces hommes ont risqué leur vie pour la défense de leur pays..., et pendant des décennies, leur service n'a pas été reconnu ».



CONTENEURS, SURCAPACITÉ.

Vers la fin du 3^e trimestre, il y avait 238 porte-conteneurs inactifs (environ 900 000 evp), nombre qui est monté à 435 pour 1,7 million evp en novembre. La progression rapide est due pour 36% à la flotte Hanjin, avec env. 200 000 evp pour des PC de plus de 10 000 evp. Tout cela, alors que, cette année, des PC pour une capacité de près de 700 000 evp ont été démolis, des commandes pour 200 000 evp ont été passées (à comparer avec les 2,3 millions commandés et 187 500 evp à la démolition, en 2015). Un analyste ajoute que 65% des navires inactifs sont propriété d'armateurs non exploitants, sur le marché de l'affrètement, avec une bonne proportion (60%) de navires de moins de 10 ans. Les PC Panamax (3 à 5 000 evp) sont maintenant dépréciés.

Par exemple : des navires Hanjin sont en vente ; un courtier indique que quatre PC de 4 300 evp de 2008 ont été vendus 5,6 millions USD chacun (considéré comme juste au-dessus de la scrap value). Trois PC de 13 100 evp ont été vendus pour un total d'env. 130 millions USD. D'autres compagnies en faillite ou en difficulté ont vendu des PC Panamax de 2006 ou 2009 à la démolition.



EXEMPLES : PORTS DE REFUGE.

Le vraquier V Due (Pavillon Malte) a subi, le 1^{er} décembre, un incendie dans une cale alors qu'il était au mouillage au large de l'île d'Anglesey (mer d'Irlande). Après quelques temps, il apparaît que les seuls dommages concernent la cale, que le navire est stable et que l'équipage est en sécurité à bord. La compagnie SMIT a soumis un projet de sauvetage incluant le déchargement. Un accord pour un port de refuge est encore à trouver le 5 décembre.

Le 4 décembre, le vraquier Antaois (27 700 tpl, pavillon grec) a subi un incendie et un envahissement de la machine à environ 870 milles dans l'ouest du cap de Bonne Espérance, l'équipage a abandonné le navire et a été recueilli par un autre navire. L'Antaois a été pris en remorque par le Smit Amandla, mais la SAMSA (South African Maritime Authority) refuse l'approche à moins de 30 milles de la côte si les combustibles ne sont pas débarqués, un projet de sauvetage ne pourra être approuvé qu'après cette opération.



RECRUTEMENT D'OFFICIERS SUR LES TANKERS/LPG/LNG/CHIMIQUIER.

Un récent rapport commandé par BIMCO et ICS, couvrant deux années, 45 pays et près de 2 millions de marins donne des indications sur l'équilibre entre la disponibilité de marins compétents et qualifiés et le besoin de la profession. Il apparaît surtout un manque sur les tankers ; la moitié des compagnies de tankers LPG signalent des problèmes importants ou majeurs, un peu moins pour le LNG ou les chimiquiers. La plus forte demande est pour les officiers, à cause des niveaux techniques de ces navires, mais on insiste sur le besoin de compréhension, de qualification par les officiers et en particulier « Commercial and legislative requirements are extremely high ... Senior officers need special skills to cope with that ». Le rapport indique que, peut-être à cause d'une activité cyclique, l'implication actuelle du shipping dans le recrutement et la formation est insuffisante, les réponses à l'enquête font allusion à des formations plus ciblées, augmentation des conditions de contrat pour retenir les marins, et aussi la recherche de diverses nationalités. Le rapport s'inquiète aussi du coût des formations (et qui paye ?), on s'aperçoit que ce coût, auparavant supporté par l'État ou les compagnies, passe de plus en plus aux individus qui font une évaluation coût/bénéfice pas forcément favorable aux tankers spéciaux (il existe des exceptions). Les attentes des marins sont des salaires payés régulièrement, opportunités d'avancement, bonne formation et bons navires « heureux », pas d'embarquements à rallonge, l'accès internet venant bien après. Un défaut est que, sur ces navires, les salaires des seniors officers sont très nettement plus élevés que ceux des lieutenants ou 3^e et 4^e mécaniciens, qui, sans perspective avérée d'avancement, ne restent pas. Par ailleurs, l'importante formation des seniors officers va pousser certains à aller à terre. Les chiffres réels du manque d'officiers sont très controversés et il est difficile de les donner.



USA, PEINES DE PRISON POUR FALSIFICATION, SUBORNATION DE TÉMOINS ET POLLUTION.

Début décembre, on annonce le deuxième jugement d'un tribunal fédéral US condamnant à des peines de prison des mécaniciens pour plusieurs pollutions par rejet de quantités importantes d'eaux mazouteuses et boues, aggravées par obstruction à la justice, par des ordres donnés aux témoins de mentir, et présentation de documents falsifiés (registre des hydrocarbures). Il s'agit des chefs mécaniciens (9 mois) et second mécanicien (12 mois), de l'Ocean Hope. Auparavant, un chef mécanicien avait été condamné à 8 mois, pour les mêmes raisons (y compris falsification de documents). La justice poursuit également les armateurs, jugement à venir.

RISQUE D'INCENDIE AGGRAVÉ PAR LA TAILLE DES NAVIRES.

Début décembre, l'IUMI (International Union of Maritime Insurance) constate, dans une publication, que l'équipement anti-incendie n'a pas été développé en fonction de l'agrandissement des navires (PC en particulier). L'IUMI souhaite informer l'OMI, la Classe, les chantiers et les armateurs sur des procédés d'amélioration de la sécurité des équipages et des navires, de la cargaison et de l'environnement. Les incendies sur les PC sont parmi les plus graves dangers dans le shipping, à la mer ou au port. Le cas du MSC Flaminia (6 700 evp, en 2012) est typique : trois morts et un incendie de plus de cinq semaines pendant lesquelles 10 à 20 t d'eau par minute ont été pompées pour la lutte contre l'incendie par deux remorqueurs. On peut citer, en 2016, le cas du Maersk Karachi (6 700 evp,) à quai à Bremerhaven où 100 pompiers sont intervenus pour finir par noyer une cale, ou le cas du CCNI Aramco (9 000 evp) à quai à Hambourg, où 300 pompiers sont intervenus. Le CO2 en cale conteneurs a été inefficace, le noyage de la cale a dû être interrompu pour la sauvegarde du navire et le volume a été complété avec de la mousse. Les assureurs s'inquiètent de la non-adaptation des moyens à la taille du navire et spécialement pour les PC (CO2 inadapté aux cales), et de la tendance actuelle aux économies même si les équipements peuvent sembler coûteux. A titre d'exemple, ils indiquent que dans 10% des cas de détention aux USA (en 2016), les équipements anti-incendie sont cités comme défectueux.



EL FARO, COMPLÉMENTS.

L'El Faro (pavillon US, 240 m) avait coulé le 1^{er} octobre 2015, près de Crooked Island, Bahamas, avec 33 morts (28 hommes d'équipage et 5 ouvriers), lors de l'ouragan Joaquin. Le naufrage, après les premiers contacts (aux USCG, à la personne désignée) avait été rapide. Le navire a été retrouvé à 4 600 m de fond, le bloc passerelle séparé, et le bloc mâture passerelle absent, avec le VDR. Des recherches supplémentaires avec de gros moyens ont permis de le retrouver, avec un enregistrement de 26 heures. Le 13 décembre 2016, le NTSB a publié une transcription des différents paramètres enregistrés. L'enregistrement des voix à la passerelle a pu être exploité (six micros), malgré le bruit ambiant. En plus des éléments déjà connus (avarie machine, gîte importante, envahissement d'une cale), il apparaît que des bulletins météo contradictoires ont été reçus, certains avec retard (6 hrs), alors que l'ouragan a fait pratiquement demi-tour. Le message de détresse est à 07h13, alarme générale 07h27 et rapidement ordre d'abandon. L'enregistrement s'arrête à 07h40 avec le capitaine présent à la passerelle s'occupant d'un marin effrayé et peut-être blessé. En dehors du rapport, des commentaires soulignent le calme et la maîtrise du capitaine, et également un courage physique certain (il est ajouté que s'il avait été dans l'armée et s'il avait survécu, il aurait mérité une distinction). Il y a eu diverses controverses, entre autres au sujet des combinaisons de survie.



LISTE U.E. DES CHANTIERS DE DÉMOLITION.

Le 21 décembre, la Commission européenne a publié sa première liste de sites acceptables de démolition, elle ne comprend aucun site non-Européen. L'EU Ship recycling regulation adoptée en 2013 prévoit que les navires pavillon U.E. doivent être traités dans des sites approuvés. La liste comprend 18 sites (3 en Lituanie, 3 en Grande-Bretagne, 3 en France, 2 aux Pays-Bas, 2 au Danemark et un en Lettonie, Belgique, Espagne, Portugal et Pologne). La Commission prévoit d'indiquer des sites non-Européens en 2017. Une partie du shipping souhaite une approbation de certains sites « à la plage » ; Maersk a alimenté la controverse en indiquant son intention de continuer à envoyer des navires sur des sites d'Alang qu'ils considèrent comme acceptables.



USA, UN INSTRUCTEUR DE DP TRAINING CORROMPU POURSUIVI.

Fin décembre, un ancien instructeur (en Louisiane) a été convaincu d'infractions fédérales ayant accepté des paiements pour la délivrance de certificats de formation et de pratique sur des « critical maritime infrastructure equipment » qui n'avaient jamais été effectuées. Les charges retenues sont : détournement de sommes au dépens de son employeur, versements de la part d'étudiants pour des certificats de formation ou des visas de log books, plusieurs falsifications de signatures. Il s'agissait essentiellement de formation sur des DPS (Dynamic positioning systems). L'instructeur risque 20 ans de prison et 250 000 USD d'amende.



CODE POLAIRE.

Le Code polaire (avec les amendements à SOLAS) a été adopté au MSC 94 (Nov. 2014) et est maintenant en vigueur (janvier 2017). Il est divisé en mesures de sécurité et mesures antipollution obligatoires et une partie additionnelle de recommandations pour les mesures précédentes. Les mesures de sécurité sont obligatoires pour les navires construits après le 1^{er} janvier 2017, et devront être appliquées sur les navires anciens dès la visite intermédiaire ou de renouvellement après le 1^{er} janvier 2018. Les mesures environnementales sont applicables immédiatement à tous les navires. Le Code prévoit un Polar ship certificate, après une évaluation, selon des catégories A, B ou C selon la définition régionale des glaces pouvant être rencontrées. Un Polar Water Operational Manual est obligatoire à bord, précisant les possibilités et limites du navire. Le Code prévoit de nombreuses spécifications détaillées sur la construction, stabilité, intégrité, machine, systèmes incendie et sauvetage, communications, équipements spéciaux divers (habillement, passerelle, visibilité...), plan de voyage, armement et qualifications, prévention de la pollution pour de multiples causes... Les qualifications requises pour les capitaines et les officiers de quart ont été adoptées au MSC OMI de 2016 et seront obligatoires (incluses au STCW) à partir de juillet 2018. Il y a des commentaires très généralement positifs d'assureurs ou du Lloyd's.



GAZ COMBUSTIBLE DE PROPULSION.

Un nouveau code obligatoire entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017, pour les navires utilisant le gaz ou des fuels avec un flash-point très bas, incluant de nouvelles formations pour les marins embarqués sur ces navires. Les amendements correspondants dans SOLAS (Ch.

II-I partie F et G) rendent l'IGF Code obligatoire, code qui contient de multiples mesures sur les agencements machine, le stockage et la distribution, mesures destinées surtout à l'origine au LNG.



TENSIONS OMI-UE SUR LES ÉMISSIONS CO₂.

Il y a des commentaires très négatifs (« manifestations d'exaspération »), au cours du mois de décembre, de l'ECSA (Armateurs européens) ou de l'ICS (International Chamber of Shipping), au sujet du projet adopté par le comité d'environnement du Parlement européen, incluant le shipping, projet règlementant les émissions de gaz à effet de serre à partir de 2021 et non en suivant le calendrier établi mondialement à l'OMI. Le projet serait cependant à soumettre en session plénière du Parlement. Le 9 janvier, on annonce une protestation écrite de l'OMI (Kitack Lim, Secrétaire général) auprès de l'Union européenne se plaignant que la décision de l'UE n'est pas seulement très prématurée, mais va sérieusement et négativement impacter le travail de l'OMI pour le shipping international, dans la réduction des émissions. Le MEPC 70 (28 oct. 2016) a adopté un calendrier 2017-2023 sur le plan international.



NAUFRAGE DE DEUX SUPPLIES EN ROUTE POUR LA DÉMOLITION.

Deux supplies Maersk Searcher et Maersk Shipper partis du Danemark, le 12 décembre, remorqués (à couple !) par le Maersk Battler pour un chantier de démolition en Turquie ont coulé, le 22. Ces deux supplies étaient désarmés et Maersk indique avoir vidé tout combustible et huile avant le départ. Le premier a coulé à 60 milles de l'île de Sein et le deuxième rapidement à suivre à 70 milles de la côte. Les deux coques sont indiquées comme ayant relâché des polluants et ont été localisées par 140/150 m de fond. Le ministère de l'Environnement a demandé au Danemark une enquête et les autorités ont donné jusqu'à la fin du mois (janvier) à Maersk pour soumettre un plan de traitement.



SINGAPOUR, PROJET D'AUTOMATISATION ENTRE TERMINAUX.

MOT et PSA (Ministry of Transport et Port of Singapore) ont signé un contrat avec Scania et Toyota pour l'élaboration d'un transport amélioré de conteneurs entre les terminaux, en passant sur le domaine public. Le projet consiste en un premier véhicule pilote conduit en tête d'un convoi de plusieurs véhicules autonomes, avec automatisation du chargement et déchargement. Le convoi devant passer dans le domaine public, les essais prévus incluront une autonomie assez poussée des véhicules suiveurs avec même, la possibilité de croisement du trafic «normal».



PROJET DE TRANSPORT D'HYDROGÈNE EN VRAC.

Mi-janvier, on annonce que les gouvernements australiens et japonais ont signé un accord en vue de transport maritime d'hydrogène liquide en vrac, devant commencer en 2020. L'AMSA (Australian Maritime Safety Authority), en contact avec l'OMI, doit définir des règles dans le cadre des transports de gaz liquéfiés (à comparer avec l'industrie spatiale où l'hydrogène est utilisé depuis 1954). Un premier navire de 110 m (2 500 m³) est en construction par Kawasaki, qui servira de test. En effet, la température de transport est de près de 100°C inférieure à celle du LNG (-259° au lieu de -160°); Les navires suivants devraient être plus importants, le projet d'importation d'hydrogène au Japon est de 660 000 t vers 2030. L'hydrogène australien sera produit à partir d'un charbon de mauvaise qualité abondant dans l'État de Victoria. Le gouvernement japonais indique que ces importations seront non seulement pour des véhicules (travaux actuels de Toyota motors), mais comme source significative d'énergie.



SOUTAGES À SINGAPOUR.

Depuis un certain temps, à Singapour, il y avait de nombreux contentieux avec les soutages, surtout sur les quantités, en particulier à cause d'un effet connu, le «cappucino effect». Des fournisseurs ont même été poursuivis pour des pratiques d'injection de gaz pendant les livraisons, certains ont été interdits. Une concurrence forte amenait des baisses de prix, et il y avait aussi des contentieux sur la qualité. Après des interdictions, cela a amené la « Maritime and Port authority of Singapore » à légiférer, recommandant d'abord des compteurs fiables « Mass Flow meters » agréés et finalement obligatoires pour tous à partir du 1^{er} janvier 2017. Les contentieux ont pratiquement disparu, mais une conséquence a été l'augmentation du prix, pratiquement le double par rapport à celui de début 2016. Toutefois, il reste compétitif par rapport à d'autres ports en Asie. Singapour a délivré 48,6 millions de tonnes de marine fuel en 2016 (plus de 133 000 t de moyenne quotidienne).



CMA CGM OUVRE UN CENTRE OPÉRATIONS À SINGAPOUR.

Après l'achat de NOL/APL, la CMA CGM annonce, mi-janvier, l'installation d'un centre opérations dans les locaux APL Singapour, avec en même temps, la surveillance de la navigation dans la zone asiatique (« accurate guidance and alerts »). Ce centre est le troisième après celui du siège à Marseille, et celui de Miami. A Singapour la compagnie a conclu un joint-venture (49/51%) avec Temasek (ex-actionnaire de NOL) lui confiant l'exploitation de quatre postes à quai (prévision de 3 millions evp par an).



USA, BILAN ANNUEL DES POURSUITES POUR POLLUTION.

Le DoJ (Department of Justice) US indique un record des peines en 2016 : 363 millions USD et 32 années de peine de prison. Il n'y a, en général, pas de pollution physiquement constatée, mais des preuves d'installation/utilisation de magic-pipe sur le séparateur d'eaux mazouteuses, infraction souvent très aggravée pour obstruction à la justice et présentation de documents falsifiés (Oil record book), et/ou conspiration (ce qui a entraîné des peines de prison). En décembre, il y a eu une amende record (40 millions USD) à Princess Cruise Lines pour de multiples cas avérés et couverts (plaidé coupable).



LIAISON FERROVIAIRE.

Il y a de plus en plus de trafic par le train, et de destinations directes, entre la Chine et l'Europe. Un train bloc est arrivé à Londres le 18 janvier (après être parti au début du mois). La plupart des trains prennent 80 evp, pour un voyage d'environ 15 jours, le fret étant à peu près le double du maritime mais bien inférieur au fret avion. La capacité actuelle est annoncée à 540 000 evp par an (en augmentation). Par exemple, Hewlett-Packard (installé à 1 000 kms de la mer) fait 30/40 % de ses expéditions par le train, et Alibaba se montre très intéressé.



PROTECTION DES MARINS.

L'OIT annonce (extraits) :

Les premiers amendements à la Convention du travail maritime 2006 (MLC 2006) qui garantissent une meilleure protection aux gens de mer et à leurs familles en cas d'abandon, de décès et d'invalidité de longue durée sont entrés en vigueur le 18 janvier 2017. Les amendements avaient été approuvés par la Conférence internationale du Travail en 2014. Les amendements de 2014 exigent qu'un système de sécurité financière soit mis en place pour garantir que les armateurs accordent une indemnisation aux marins et à leurs familles en cas d'abandon, de décès ou d'invalidité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie ou d'un risque professionnel. La présence à bord des certificats obligatoires et autres éléments de preuve sera exigée afin d'établir que le système de sécurité financière est en place pour protéger les marins travaillant à bord.



Les navires étrangers entrant dans les ports des Etats pour lesquels la MLC 2006 est en vigueur seront inspectés par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port pour vérifier leur conformité et des mesures seront prises si la documentation est incomplète ou absente. Parmi les 81 Etats ayant ratifié la convention, seuls deux ont formellement exprimé leur désaccord avec les amendements de 2014. Deux autres ont demandé de reporter leur entrée en vigueur jusqu'au 18 janvier 2018, tandis que plusieurs autres doivent encore soumettre leur déclaration formelle d'acceptation.



RISQUE CYBER.

La crainte d'une attaque malveillante sur des systèmes informatiques de ports et une évaluation des dommages induits inquiète les exploitants et surtout les assureurs, dommages financiers ou d'interruption/perturbations de trafics, qui seraient éventuellement en liaison avec le terrorisme. Les assureurs annoncent des évaluations importantes et très variables. Les USA craignant ces menaces sur les ports, mi-janvier, les USCG ont confirmé et amplifié leur guide de 2015 pour le signalement de cyber attaques. Les navires opérant aux USA (et les terminaux portuaires) sont maintenant tenus de signaler, sans délai, tous les soupçons de cyber attaques au NRC (National response center) des USCG.



INTERVENTION DE NAUTILUS SUR L'AUTOMATISATION.

Lors d'un colloque à Londres sur les risques maritimes (24 janvier), M. Dickinson (secrétaire général de Nautilus) est intervenu en disant que l'augmentation de l'automatisation est inévitable mais doit libérer et non contraindre. Les marins doivent être considérés comme une valeur d'investissement et non comme un coût à diminuer. Il est faux de considérer les syndicats comme des Luddites, ils ont accompagné les changements au cours de l'histoire maritime. Avec une automatisation importante les gains ne sont pas flagrants. Des assureurs estiment pour un navire moyen le gain à 7 millions USD en 25 ans, soit 280 000 USD par an, ce qui est assez faible compte tenu de l'augmentation du risque. L'automatisation est une opportunité de développement de la formation et du niveau de connaissance des marins en prenant garde de ne pas perdre le savoir-faire « manuel ». La technologie doit être utilisée pour diminuer les tâches routinières (souvent administratives), pour améliorer la sécurité et les conditions de travail et non pour déresponsabiliser les marins. Les fabricants doivent penser au facteur humain dans l'utilisation de leurs systèmes.



LE SHIPPING DEVRAIT LUTTER CONTRE LA CORRUPTION.

Lors du colloque du 24 janvier à Londres, il a été abordé le sujet de la corruption courante en navigation. L'arrivée à bord d'un inspecteur PSC, ou de santé, « désagréable », accompagné d'assistants menaçants est une expérience courante. L'ambiance est de suite toxique, ils vont trouver, par ex., des choses juste périmées aisément explicables. Ce sont alors intimidations, extorsions, corruption, pour des choses bien loin du matériel de sécurité ou de navigation. La corruption atteint maintenant un niveau épidémique. Un capitaine a expliqué avoir refusé une demande : un PSC a exigé (!) un exercice incendie, le capitaine a alors, selon la procédure du safety management system, arrêté toute manutention, renvoyé les stevedores à terre et hissé la coupée. La demande a été annulée après quelques coups de

téléphone à l'inspecteur, mais ce capitaine avait 25 ans de commandement et était sûr de la position de son armateur. Les plus jeunes, n'ayant pas vraiment l'appui de leur compagnie, sont plus mal placés, et si des refus de remettre des bouteilles ou des cartouches de cigarettes entraînent des retards ou attentes (on a vu des reports de passage dans des canaux), et/ou des « amendes », ils savent qu'ils seront rapidement bons pour le « plane ticket ». Lorsque des malfaisants montent à bord, volent ou menacent, c'est de la piraterie, il n'y a parfois pas de différence avec des équipes d'inspecteurs voyous, menaçants demandant des « cadeaux », dans ce cas ce n'est pas nommé/qualifié. Tout cela est une charge supplémentaire pour le capitaine (worry and stress) et une violation des droits humains. De nombreux délégués en appellent aux gouvernements.



ROTORS FLETTNER.

La technologie des rotors Flettner est déjà utilisée en service commercial sur l'Estraden (ro-ro, 9 700tp) qui annonce une diminution de 6% de sa consommation. Fin janvier, la Norsepower Oy (Finlande) a annoncé un projet ferme d'installation d'un rotor sur le ferry Viking Grace (57 565 jb) naviguant entre Turku (Finlande) et Stockholm, ce navire est déjà multicom bustible (Fuel oil, diesel, LNG). Le Norsepower rotor est une version modernisée du rotor Flettner, utilisant l'effet Magnus, entièrement automatisé. L'installation du rotor (24 m de haut et 4 m de diamètre) est prévue en 2018.



USA, DÉSACCORD ENTRE AGENCES SUR LA RÉGLEMENTATION (TÉLÉPHONE).

Fin janvier, une enquête sur un accident a révélé une différence de point de vue entre les USCG et le NTSB (National Transportation Safety Board) sur la règle à adopter. En fait, des conversations privées au téléphone échangées au cours d'une manœuvre ou croisement en rivière ont été plusieurs fois mises en cause dans des accidents. Un exemple, un des capitaines était en conversation privée simultanément avec un convoi remorqué pour un croisement en rivière, il n'y a pas eu de blessé mais plus de 60 millions USD de dommages (abordages multiples de barges et navires à quai). En 2013, le NTSB avait demandé aux USCG de réglementer l'usage de téléphones ou autres accessoires électroniques par des hommes de quart dans des situations critiques. La réponse avait alors été, qu'après enquête, des règles formelles n'étaient pas nécessaires, tout en publiant des mises en garde, et signalant en tenir compte lors d'enquêtes éventuelles, position récemment confirmée. Le NTSB indique cette réponse comme inacceptable.



USA, LES MARINS ET LE DÉCRET ANTI-IMMIGRATION.

Le décret US d'interdiction d'entrée aux USA pour les nationaux de sept pays d'Afrique et du Moyen-Orient est évidemment valable pour les marins. L'interprétation serait : aucune sortie à terre, aucune relève possible, même avec un visa « D » ou « C1 ». Une garde devra être assurée à quai en cas de présence d'un marin de ces nationalités à bord d'un navire en escale. Le Seamen's Church Institute (New York) indique n'avoir aucun renseignement en cas d'urgence médicale, mais quelques cas anciens peuvent laisser espérer qu'une hospitalisation sera possible, appréciée au cas par cas. (On sait que ce décret est contesté/annulé par des tribunaux).



PUBLICATION DU RAPPORT MARTHA.

Fin janvier, il a été publié le rapport final du projet Martha, présenté par le professeur M. Barnett (Southampton Solent University) et le commandant K. Szymanski. Quatre compagnies ont pris part au projet (2014-2015), deux principalement de porte-conteneurs et deux de petits tankers. Il est abordé divers aspects, la fatigue long temps « cachée sous le tapis » doit être prise en compte sérieusement. Il apparaît que 61% des marins sont de plus en plus fatigués au cours de l'embarquement. Les AB s'en sortent le mieux. En général, les capitaines apparaissent les plus fatigués à la fin d'un voyage, le cas des lieutenants (2nd and 3rd officers) présente des différences. Le travail en escale est particulièrement une cause de fatigue, il apparaît même des cas où aucun membre d'équipage n'a un temps de repos convenable (et le navire appareille ensuite). Le rapport critique les longs embarquements, indiquant, après environ 6 mois, une nette dégradation de la motivation et des rapports humains à cause de la fatigue et le besoin de revoir la famille. Le rapport cite des exemples d'accidents où la fatigue est manifestement une cause majeure.



DES ARMATEURS DEMANDENT UNE PROTECTION ACCRUE CONTRE LES RISQUES POLITIQUES.

Début février, J. Marcey-Dare, leader international dans le courtage d'assurance contre les risques politiques et de crédit, indique une augmentation des demandes d'armateurs pour une couverture plus précise et étendue de ces risques. Les risques de protectionnisme et d'instabilité politique aux USA et en Europe (Brexit, élections imprévisibles majeures dans plusieurs pays), et une instabilité sur des marchés émergents inquiètent certains. Les contrats de longue durée (souvent 20 ans sur des marchés d'énergie), avec de brusques changements de trafic, sont désormais beaucoup plus risqués. La clause « dépossesion forcée » incluse dans ce type d'assurance, que Marcey-Dare dit avoir vu activer peut-être deux fois en tout, doit être révisée en fonction des nouvelles demandes des clients (retards, dépenses dues à des causes hors exploitation et hors de contrôle).



EXEMPLES DE DEUX ABORDAGES EN RIVIÈRE.

Un abordage, dans la rivière Humber, survenu le 19 mai 2016 à 04h50 par très mauvaise visibilité, a donné lieu à des sanctions aux deux capitaines. Sur le Peggotty (petit navire de 15m) en route de Grimsby à Hull, le capitaine D. Carlin (titulaire du brevet de pilote de la rivière) a été reconnu coupable de plusieurs infractions : radar non opérationnel, pas de signal sonore, pas de vérification des feux, pas de passage plan, naviguant avec le GPS de son smartphone. Sur le Petunia Seaway (ferry de 200 m, pavillon danois) le capitaine T. Nielsen descendait la rivière à 14 nds, sans signal sonore et n'utilisant pas vraiment le radar. Le Peggotty a coulé, équipage rescapé. Le surveyor de la MCA (Maritime and Coast guard Agency) a indiqué avoir été surpris et déçu de la conduite de ces capitaines. Ils ont été condamnés à 3 000 GBP d'amende, plus pour Carlin 6 568 pour dommages et 170 supplémentaires, et pour Nielsen 9318 et 170 supplémentaires. Le maiB a publié récemment son rapport sur un abordage survenu le 3 décembre 2015, en rivière Humber, entre le ro-ro City of Rotterdam (pavillon Panama) et le ferry passagers Primula Seaways (pavillon danois). Avaries aux deux navires qui ont pu regagner un quai, pas de pollution ni de blessures graves. L'enquête a montré que le ro-ro ne tenait pas le bon côté du chenal, erreur du pilote, erreur d'appréciation de la direction réelle suivie par le navire due à une passerelle sur le côté (chose mal appréciée). L'enquête montre aussi une réaction tardive du capitaine du ro-ro, un ralentissement tardif et insuffisant du ferry et une réaction insuffisante du VTS Humber.



L'EMSA VA INSPECTER LES ÉCOLES PHILIPPINES (DE NOUVEAU).

Pour la cinquième fois, l'EMSA va inspecter des écoles philippines (en mars 2017). La dernière visite avait eu lieu en 2014, et alors que des améliorations avaient été reconnues, certains aspects importants n'étaient pas réglés. Les conclusions sont prévues être prises en compte par la Commission (U.E.) au comité COSS (Committee on safe seas) qui avait donné du temps aux Philippines pour se mettre totalement en conformité avec STCW, des avis de mises à jour et de corrections ont été communiqués et seront vérifiés. La Commission a, jusqu'à présent, reconnu les brevets venant des Philippines tout en indiquant une menace réelle d'interdiction de certains brevets sur les navires U.E.. La presse indique que les réserves sont principalement dues à un défaut de contrôle du gouvernement sur les nombreuses écoles.



UN CAPITAINE SANCTIONNÉ APRÈS ABORDAGES.

Le 23 février, le Jag Laadki, (pétrolier 150 000 tpl, pavillon indien) a abordé deux navires au mouillage de Fujairah. La trace AIS montre que le navire a (pratiquement) directement abordé le côté Td du tanker LNG Al Khattiya au mouillage (avaries à deux ballasts), puis a continué et abordé env. 1/2 heure plus tard le Iglc Anka également tanker LNG au mouillage. Selon le port de Fujairah, l'enquête montre que le capitaine avait peu de connaissances sur la manœuvre et ignorait les règles de route, les conditions de temps et de visibilité étant bonnes. Le port a déclaré que le capitaine ne pourrait plus commander de navires dans la zone, et a décrété une amende de 80 000 AED (21 800 USD).



UN P&I ALERTE LES ARMATEURS SUR LEURS RECRUTEMENTS.

Le North P&I Club, un des plus importants, préoccupé par la qualité des équipages sur les navires de ses membres va jusqu'à publier un guide de recommandations. La crainte est, alors que le recrutement devient difficile, que les armateurs s'autorisent à prendre des risques (« to gamble ») avec des équipages peu compétents, particulièrement les officiers. C. Gillespie (North P&I) veut absolument une plus grande attention pour le recrutement d'officiers, et pour le contrôle/conformité/exécution des mesures de sécurité et, en général, des comportements professionnels. Il demande aussi une meilleure politique destinée à retenir les bons marins, et donc faciliter un bon recrutement. Il est temps pour la profession de réfléchir sur la question des usages/habitudes à bord des navires.



MANQUES DANS LE CONTRÔLE DU POIDS DES CONTENEURS.

La vérification/certification du poids brut des conteneurs est obligatoire depuis l'an dernier, mais, début février, J. de Haas de BMT Surveys signale que la règle n'est, en général, pas appliquée. Après de nombreux contrôles, on constate qu'un excès moyen de 1,85% (mesuré compte tenu d'une « constante » normale) a à peine diminué à 1,77%. Cela peut sembler faible mais sur un chargement de 100 000 t, c'est la valeur de 60 conteneurs de 30 t, et on a vu des excès de plus de 4 000 t. La question n'est pas la règle mais sa non-application par les chargeurs qui ne l'ont pas vraiment prise en compte et qui ne sont pas contrôlés. Les USCG ont déjà mis en garde sur le sujet. Des contrôles ciblés à Tilbury ont montré que très peu de conteneurs étaient correctement renseignés et/ou contrôlés. Cependant, BMT Surveys signale que des armateurs ont commencé à peser eux-mêmes les conteneurs, pour constater que les poids déclarés sont systématiquement inférieurs au réel, surtout pour les poids proches du maximum permis, surtout dans les lots importants homogènes (par ex. des lots de conteneurs limités à 29 t sont en fait tous au-dessus, jusqu'à 33 t). J. de Haas indique qu'il y a eu une série d'écroulements de piles, les deux derniers mois. Le sujet doit être pris au sérieux pour la sécurité des navires et des équipages.



LA TECHNOLOGIE DANS LE CONTRÔLE D'UNE FLOTTE.

Il est fait état de déceptions d'exploitants de navires utilisant sans précaution un système de FPM (fleet performance management) vendu tout prêt. Par exemple, dès le lancement de la collecte de données du dernier système Veracity de DNV GL, le résultat est une énorme quantité de données. Le système a été élaboré avec Microsoft Azure. DNV GL indique que les données collectées, propriété de la compagnie utilisatrice, peuvent ainsi être disponibles pour toute entité intéressée. Mais, des utilisateurs ont été déçus pensant voir des économies dès la mise en route, DNV GL leur indique qu'ils devront embaucher des experts pour extraire les données utiles, une collaboration de long terme avec l'installateur sera nécessaire. DNV GL signale qu'un essai sur un ou deux navires n'est pas concevable.

Après une évaluation des besoins et de choix de mise en place de détecteurs, l'application sur toute la flotte exploitée permettra, au bout de six mois peut-être, de comprendre ce qui se passe sur les navires.



LE PREMIER VRAI NAVIRE D'APPROVISIONNEMENT LNG A ÉTÉ LIVRÉ.

Mi-février, on annonce que Gas4Sea (Engie, Fluxys, Mitsubishi et NYK) a pris livraison du Engie Zeebrugge construit en Corée. Le navire, pavillon belge, 107,6 x 18,4 m, 7 403 jb, capacité LNG 5 000 m³, exploitant NYK Energy transport, ship management NYK LNG (UK) est prévu être basé à Zeebrugge où un poste de chargement de LNG vient d'être mis en service. Il pourra approvisionner les navires dans le Nord Europe. Les deux navires de United European Car Carriers seront les premiers clients, un contrat Engie/CMA-CGM a été signé. Le combustible LNG pour le premier voyage Corée-Zeebrugge a été livré par camions, opération de plusieurs jours.



LE PARLEMENT EUROPÉEN INCLUT LE SHIPPING DANS LES RÈGLES D'ÉMISSIONS.

Après le vote du 15 février au Parlement européen (EP), le shipping constate que ses intenses efforts de lobbying n'ont pu empêcher son introduction dans l'European union emissions Trading Scheme (ETS), qui prévoit un calendrier 2021-2030. On sait que le projet était critiqué par l'OMI, il a été d'autant plus critiqué après le vote par toute la profession et par M. Kitack Lim (secrétaire général OMI). Après le vote, on a appris qu'il n'y avait pas pleine approbation du comité d'environnement, que le rapporteur I. Duncan ne voulait pas vraiment inclure le shipping dans l'ETS et souhaitait un amendement se rapprochant de la position de l'OMI. Le texte ne vient pas de la Commission mais du comité environnement du Parlement. Des ratifications sont encore nécessaires. Le secrétaire ECSA P. Verhoeven a déclaré qu'une pression irréaliste sur l'OMI avec des mesures régionales était gravement préjudiciable au secteur, ne faisait pas grand-chose pour le climat et n'était pas une manière de faire. Le président de l'ECSA N. Smedegaard s'est plaint que le Parlement européen essayait « d'exiger » de l'OMI et a demandé une nouvelle coopération plutôt que des règles strictement régionales.



NOUVEAUX AVERTISSEMENTS DE P&I SUR LES EAUX DE BALLAST.

En février, le P&I Standard Club a rappelé les risques d'amendes pour infraction aux règles de rejet d'eaux de ballast aux USA. Les rejets doivent être conformes à la règle en vigueur depuis 2012, ou le navire doit être en conformité avec des dérogations permises par les USCG. Des demandes de dérogations ne sont plus possibles en invoquant l'absence de système disponible (trois systèmes de traitement sont maintenant approuvés), mais possibles, seulement avec une documentation prouvant de réelles impossibilités. Diverses possibilités sont indiquées, la fourniture d'eau par la terre, rejet dans des installations terrestres, ou ne pas rejeter de ballast non échangé selon la règle. Toutes les inspections PSC incluent maintenant ces contrôles. La compagnie Vega Reederei risque une amende de près de 40 000 USD pour un rejet de ballast non traité du Vega Mars (en janvier), parmi trois défauts de WBM.



USCG, PROJETS DE RÉDUCTION.

Le 8 mars, on annonce que la nouvelle administration US veut diminuer fortement le budget des USCG (14%) au profit de l'US Department of Homeland Security qui les supervise (avec la Transportation Security Administration et la Federal Emergency Management Agency). Plusieurs réactions indiquent la diminution induite de la sécurité des eaux territoriales et des ports.



VAGUES SCÉLÉRATES.

Une longue étude de l'université de Miami (Rosenstiel School of Marine and Atmospheric Science) et du Norwegian Meteorological Institute montre que les vagues anormales (scélérites) sont bien plus fréquentes que ce que l'on a pu penser jusqu'à présent. Elles sont connues pour avoir provoqué des avaries à des navires ou d'autres installations. L'étude avait débuté après le passage d'une de ces vagues sur une plateforme Ekofisk (Nov. 2007). L'étude montre que ces vagues apparaissent en moyenne deux fois par jour dans une tempête, la fréquence des plus hautes et « raides » est inverse à leur récurrence qui peut être d'environ trois semaines en un endroit donné. Des vagues particulières observées montrent (avec une période identique aux voisines) une hauteur de 1,7 fois la hauteur de référence (qui est la moyenne des plus hautes – un tiers des vagues), ce qui fait un « mur » d'eau se déplaçant à environ 40 nds. Les auteurs de la publication sont M. Donelan et A-K.Magnusson.



NORVÈGE, CONFIRMATION DU PROJET DE TUNNEL PÉNINSULE DE STAD.

Le gouvernement norvégien a donné son accord à la construction du tunnel de la péninsule de Stad, projet ancien. Le tunnel est prévu, dans la partie la plus étroite de la presqu'île, pour les navires jusqu'à 16 000 jb ; dimensions prévues 1700 m de long, 26,5 m de large, 12 m de profondeur d'eau et 37 m de tirant d'air, ce qui permettrait le passage des plus grands navires actuels de Hurtigruten. La construction devrait prendre trois à quatre ans. Cet ouvrage permettrait d'éviter le passage en mer autour de la presqu'île, où les conditions sont souvent mauvaises et difficilement prévisibles à cause de la présence de courants combinés avec des tempêtes laissant de grandes houles au milieu de nombreuses îles. Il permettrait un passage sûr des ferries, et aussi du trafic habituel, en particulier le transport rapide de poisson entre Bergen et Aalesund qui n'a jamais pu garantir un service régulier. Mais les accès seront relativement étroits et délicats, et des simulations ont montré que l'organisation de convois jusqu'à cinq navires est souhaitable.

PIRATERIE - ATTAQUES

FORCES NAVALES EN OCÉAN INDIEN.

Fin novembre, l'OTAN a annoncé cesser ses patrouilles navales au large de la Somalie (redéploiement en dissuasion en mer Noire et en Méditerranée contre les trafics humains). L'Union européenne annonce prolonger l'EUNAVFOR jusqu'à fin 2018, avec la présence de 4 à 6 navires et 2 ou 3 avions de patrouille des armées de pays de l'UE.



UNE ATTAQUE AU YÉMEN.

Le 23 décembre, des renseignements indiquent qu'un navire iranien (MV Jouya-8, 699 tpl) en route d'Égypte à Dubaï a été détruit par un tir de missile (le 21), au large du Yémen. Sur l'équipage de 8 Pakistanais, il y aurait eu un survivant.



RAPPORT 2016 IMB.

L'IMB (International Maritime Bureau) Piracy reporting center est le seul organisme indépendant actif 24/7 centralisant les avis du monde entier. Le rapport indique que 2016 est l'année où le plus de marins ont été kidnappés à la mer depuis les dix dernières années, et cela malgré la diminution du nombre d'attaques, nombre le plus bas depuis 1998. Plusieurs zones restent dangereuses (en particulier, certains secteurs des Philippines et Nigéria/golfe de Guinée). Par ex., on signale dernièrement (janvier) environ 25 marins (Européens ou Asiatiques) otages du groupe Abu Sayyaf (groupe en liaison avec l'État islamique). Ce groupe effectue des attaques violentes avec chaque fois des morts.



LES PHILIPPINES DEMANDENT À LA CHINE DES PATROUILLES CONTRE LES PIRATES.

Le 31 janvier, le président Philippin R. Duterte a indiqué avoir demandé à la Chine de l'aide en envoyant des navires de patrouille dans les eaux infestées par les pirates en action contre les navires marchands dans le but d'obtenir des rançons. Les attaques du groupe Abu Sayyaf, lié à l'État Islamique ont déjà entraîné des détours pour certains trafics. Le président précise que des navires de patrouille ne sont pas forcément des « bateaux gris ». Le détroit de Malacca et la mer de Sulu restent des lieux dangereux. Il n'a pas indiqué si la Chine avait répondu. Les Philippines, la Malaisie et l'Indonésie ont des accords pour patrouiller et lutter contre Abu Sayyaf dans la mer de Sulu et des Célèbes, en recherche d'accord avec Brunei et Singapour.



CÔTE D'AFRIQUE, LIBÉRATION D'OTAGES RUSSES.

Le 6 mars, l'ambassade de Russie indique que les huit membres d'équipage du BBC Caribbean (pavillon Antigua and Barbuda, exploitant allemand) ont été kidnappés le mois dernier au large du Nigéria. Ces hommes (7 Russes et un Ukrainien) avaient été pris lors d'une attaque le 5 février dans la région au large du delta du Niger, trois membres d'équipage avaient pu se cacher, éviter l'enlèvement et ramener le navire dans un port. L'ambassade russe annonce des contacts avec l'armateur et avec plusieurs intervenants tout au long du processus. On ignore si une rançon a été payée.



UN NAVIRE PIRATÉ AU LARGE DE LA SOMALIE.

La réussite d'une attaque contre un navire s'est produite pour la première fois depuis un certain temps, l'Aris 13, a été piraté sur la côte de Somalie et ses huit membres d'équipage retenus (Sri Lankais). Le navire avait quitté Djibouti et faisait route assez près de la côte vers l'Est. Le 13 mars, il a signalé être attaqué puis aucune communication et AIS éteint. Un avion de la Navfor a constaté que le navire a été mené au mouillage près d'Alula. Un pirate a contacté Reuters pour indiquer que des renforts de pirates se rendaient à bord. Le lendemain, une rançon a été demandée. L'Aris 13, petit pétrolier, 1 188 jb, 1 800 tpl, pavillon Comores, armateur Armi Shipping (Panama d'après Equasis, Iles Marshall d'après d'autres sources), exploitant Aurora Ship Management (UAE). Le 17 mars, on confirme la libération du navire et de l'équipage (sauf), des renseignements indiquent que le navire a rapidement été entouré de forces locales du Puntland empêchant l'embarquement de renforts de pirates et obtenant la libération du navire, les pirates n'ont pas été arrêtés. Les USCG ont publié un communiqué rappelant l'utilité des gardes armés à bord. Cela a permis de repousser plusieurs attaques ces derniers mois.

In memoriam

Nous avons une pensée pour les commandants de l'AFCAN
qui nous ont quittés au cours de l'année 2016 :

Jean-Marie PLADYS
Pierre FENOUIL
Philippe BOR



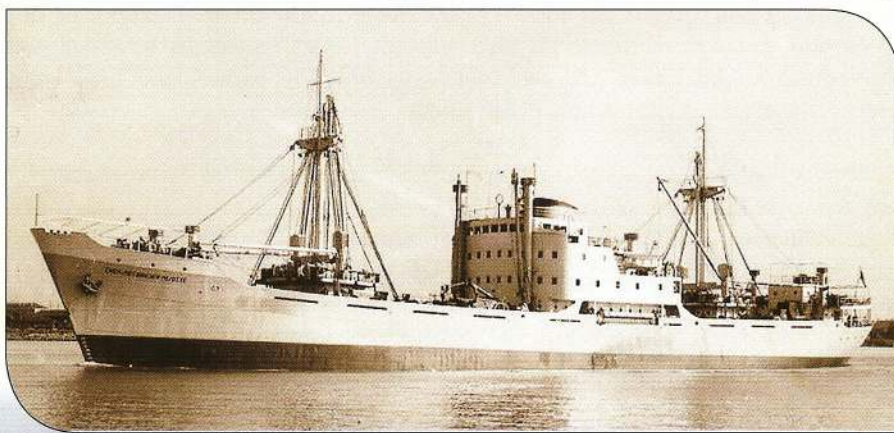
EN PASSANT PAR LES PASSERELLES - LE COMMANDEMENT, 1957, CHARGEMENT EN FORÊT (DEUXIÈME PARTIE).

Autre anecdote, celle qui pourrait être intitulée «chasse à l'éléphant avec une 22 long rifle». Le directeur de la scierie locale avait d'abord envisagé d'organiser à notre intention une partie de chasse mais faute de pisteur disponible ce projet fut abandonné et finalement remplacé par une simple promenade en vedette vers l'amont de la rivière. Au cas, que l'on nous avait dit probable, où nous apercevions du petit gibier on m'avait prêté une carabine 22LR et nous voici donc partis, le chef mécanicien et moi, pour un après-midi découverte et pourquoi pas safari.

Je décidais de la route à suivre et, me projetant sans doute quelques années en arrière dans mes souvenirs indochinois, je choisissais de pénétrer dans un cours d'eau plus étroit que j'avais peut-être inconsciemment baptisé «rach». Au bout de quelques centaines de mètres nous avisions un coin de rive où le sol ne semblait pas trop boueux et qui était propice à un débarquement. Nous mîmes donc pieds à terre et, comme aucun gibier digne de nous n'avait encore été aperçu, je pris la carabine à tout hasard. C'est après nous être enfoncés quelque peu à l'intérieur que nous tombâmes sur des traces de pas assez larges, plus ou moins circulaires et ne pouvant pas être celles d'antilopes que j'aurais alors pu baptiser «volcelest». Il y avait aussi çà et là quelques «fumées» fraîches. Je ne sais pourquoi, sans doute compte tenu de la proximité de l'eau, nous pensâmes qu'il devait s'agir d'un passage d'hippopotames, de toute façon trop gros gibier pour l'arme dont je disposais. Raisonnablement nous retournâmes à la vedette puis, après avoir continué quelque temps notre navigation en rivière redescendîmes vers Coco-Beach, sans avoir d'ailleurs vu la moindre cible sur laquelle je puisse tester mon adresse au tir, et accostâmes à la résidence afin que je rende l'arme à son propriétaire à qui nous fîmes le récit de notre promenade en y incluant une description des traces que nous avions vues. Celle-ci devait avoir été assez précise pour qu'il puisse nous détromper au sujet des hippos. C'était en effet d'après lui d'éléphants qu'il s'agissait et qui plus est devant avoir été à l'endroit peu de temps avant nous compte tenu de la texture des bouses, telle que je lui avais décrite. Quoiqu'il en soit, éléphants ou hippos, le déséquilibre entre gibier et arme restait le même et nous pûmes nous féliciter de ne pas nous être attardés sur place. Qui sait les animaux auraient pu revenir et ne pas apprécier notre présence !

Mais il ne faut pas croire que l'armateur nous avait embarqués pour une croisière agrémentée de loisirs divers. Nous étions bien là pour effectuer une navigation commerciale, c'est à dire embarquer du fret dans différents ports et rades et ceci au mieux et au plus vite. C'est là que se place la troisième et dernière anecdote qui, il fallait bien y arriver, est enfin d'ordre nautique.

Ce fut donc un soir que finîmes d'embarquer les lots de bois à prendre à Coco-Beach, l'escale suivante étant Owendo. Le problème est que s'il y avait bien quelques bouées pour baliser le chenal en Muny celles-ci n'étaient pas éclairées et de plus pratiquement invisibles au radar (je ne me souviens d'ailleurs pas si le «Mijotte» en était pourvu à l'époque). On ne sortait donc



pas de nuit d'où l'étonnement de l'agent de Libreville lorsque je lui annonçais à la vacation phonie qu'il pourrait m'envoyer des radeaux de bois le lendemain matin au petit jour à Owendo, étonnement partagé par un camarade un peu plus ancien qui ayant entendu la conversation et pensant que je n'étais pas au courant me prévint,

charitablement, qu'on ne sortait pas de Muny de nuit. Je le remerciais mais l'assurais que toutes les dispositions étaient prises pour que le transit puisse se faire en toute sécurité. L'explication était la suivante :

Au cours des relations sociales que j'avais nouées sur les deux rives j'avais évoqué la question de la difficulté, sinon de l'impossibilité, de la sortie nocturne. Or certains de mes nouveaux amis qui possédaient des vedettes trouvèrent une solution. Ils me proposèrent d'amarrer sur chaque bouée une vedette avec un fanal allumé ce qui me permettrait de naviguer sans risques. Qui fut dit fut fait et je mouillais bien le lendemain matin à l'aube sur rade d'Owendo !

Quand je pensais «sans risques» peut-être m'avançais-je un peu si j'en crois mon camarade J. Co. à qui je racontais l'histoire il y a peu. Il me dit qu'ayant procédé comme moi quelques mois plus tard il avait plus ou moins tangenté un haut-fond car étant sorti du chenal. Il s'était en effet bien fié aux fanaux des vedettes mais le patron africain de l'une d'elle (était-ce un Guinéo-espagnol ou un Gabonais ?) trouvant qu'il y avait trop de houle à hauteur de la bouée avait préféré mouiller sur le banc où il avait, lui, assez d'eau.

Cdt Jean Chennevière
Membre fondateur de l'AFCAN