

# AFCAN

*Informations*



photo Cdt De Villars

N°114

Juin 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.....	Page 3
AFCAN : Assemblée générale 2017.....	Page 4
OMI : Compte rendu Sous-comité HTW 4.....	Page 6
CESMA : Conseil et assemblée générale 2017.....	Page 9
CESMA : Naissance du CESMA.....	Page 12
Traitement des eaux de ballast.....	Page 14
La sûreté des navires marchands près des zones sensibles.....	Page 16
Sécurité : Comment éviter que les erreurs du Costa Concordia se reproduisent.....	Page 18
Sécurité : Communication de crise de type « Tour de Babel ».....	Page 23
MLC : More Labour for Captain.....	Page 26
Nouvelles, lettres et extraits, avril - juin 2017.....	Page 27
Textes parus au Journal Officiel au 1 <sup>er</sup> trimestre 2017.....	Page 35
En passant par les passerelles. Le «Phénix», une escale au Japon.....	Page 36



### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2017

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 celles dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les questions 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 2018	Fin de mandat en 2019	Fin de mandat en 2020
J.P. Côte	H. Ardillon	B. Apperry
B. Derennes	L. Barbançon	P. Blanchard
N. Desbois	M. Bougeard	O. Court
A. Jegu	J.F. Gicquiaud	M. Guillemot
J. Portail	F.X. Pizon	F. Hardy
S. Zamora	J.R. Varailon-Laborie	Ph. Pieragggi

## Bureau de l'Afcan

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

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

**Secrétaire général** : A. Jégou

**Secrétaire général adjoint** : O. Court

**Trésorier** : J. Portail, [tresorier@afcan.org](mailto:tresorier@afcan.org)

**Conseil assurance** : P. Le Vigouroux,  
[juridique@afcan.org](mailto:juridique@afcan.org)

**Conseil ISM-ISPS** : B. Apperry,  
[conseil.ism-isps@afcan.org](mailto:conseil.ism-isps@afcan.org)

## Présidences de Régions

Nord & Normandie :

F. Hardy - [normandie@afcan.org](mailto:normandie@afcan.org)

Bretagne :

Ch. Loudes - [finistere@afcan.org](mailto:finistere@afcan.org)

J.D. Troyat - [ille-et-vilaine@afcan.org](mailto:ille-et-vilaine@afcan.org)

B. Derennes - [morbihan@afcan.org](mailto:morbihan@afcan.org)

Ouest & Centre :

G. Guillevic - [loire@afcan.org](mailto:loire@afcan.org)

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - [marseille@afcan.org](mailto:marseille@afcan.org)

Sud-Ouest & outremer :

[sud-ouest@afcan.org](mailto:sud-ouest@afcan.org)

Est & Île-de-France :

H. Dupont - [est-paris@afcan.org](mailto:est-paris@afcan.org)

## Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

## Participation de l'Afcan dans des associations

H. Ardillon : CESMA

M. Bougeard : IFSMA

Ph. Sussac : Observatoire des droits des marins

## QR code Afcan



# Editorial



## Nouveau barreur, quels changements?

Le navire France a changé de timonier.

On ne peut pas vraiment dire que la mer et les marins ont souvent été cités pendant la campagne électorale. Alors qu'attendre de ce changement à l'Elysée ?

Suite à la visite en Bretagne du Président de la République M. Macron peu de temps après son élection, la presse a rapporté les dires du co-animateur du programme mer du nouveau Président qui, je cite, «fera preuve d'audace et de pragmatisme».

L'article fait la liste de plusieurs mesures envisagées par la nouvelle équipe dirigeante. Toutes vont dans le même sens, celui du changement, et ont quelques mots de vocabulaire en commun : refonte, réforme règlementaire, vraie stratégie, simplification des tâches administratives, guichet unique, moyens d'innovation, droit à l'erreur.

Le droit à l'erreur :

L'idée est que l'administration ne soit pas seulement un gendarme qui sanctionne en cas de déviation par rapport aux règles mais également un accompagnant pour aider une entreprise, un porteur de projet à rester dans les rails.

Pour faire maritime on va dire « rester dans le chenal ». Louable intention, surtout pour les porteurs de projets. Encore faudrait-il que ces projets aboutissent, qu'ils voient le jour, qu'ils émergent toujours à marée haute. Depuis de trop nombreuses années, on ne compte plus les projets d'installation d'éoliennes en mer.

Des projets, seulement des projets.

Chez nos voisins de la mer du Nord et de la mer Baltique, ce stade est dépassé depuis longtemps. Les «offshore windfarms» bordent les routes maritimes sans que cela pose des problèmes de sécurité de la navigation. Je les ai souvent vues défilier le long des ailerons de ma passerelle, je peux donc confirmer ce point.

Le long des côtes françaises, les projets bourgeonnent mais ne fleurissent pas. Il faut dire que les obstacles, naturels ou pas, sont nombreux. Entre les tracasseries administratives, les intérêts personnels et les oppositions locales, le moulin à vent n'a que le choix de l'adversaire. «Super idée les éoliennes, c'est écolo !» Mais c'est comme pour les ports refuges : «pas sous mes fenêtres, pas dans ma zone de pêche».

Comme le dit un membre de votre équipe, il faut aller de l'avant M. Macron !

Il faut établir une stratégie portuaire pour améliorer la compétitivité des ports français, valoriser le domaine maritime, exploiter raisonnablement la ressource (même si ça fâche quelques-uns dont le courroux n'est parfois motivé que par un inconfort personnel), soutenir le pavillon français, écouter les élèves de l'ENSM. D'ailleurs, si vous passez à côté de celle du Havre inaugurée par votre prédécesseur, vous pourrez constater qu'elle est loin d'être chargée aux marques. Il y a de nombreuses cales vides.

Bon vent.

Cdt Bertrand DERENNES, Président

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2017 DE L'AFCAN

## L'Assemblée générale 2017 de l'AFCAN s'est tenue au Havre les 29 et 30 mars.

Présents : 22 (6 actifs) - Pouvoirs : 70 (13 actifs)

Le quorum n'est pas atteint (95 présents ou représentés, article 11 du Règlement intérieur).

L'Assemblée générale ordinaire ne pouvant valablement délibérer s'est constituée en Assemblée Générale Extraordinaire, qui peut délibérer sur les points prévus à l'ordre du jour avec les membres présents et représentés.

## L'allocution du Président Bertrand DERENNES

Bonjour à tous.

Mes pensées vont bien sûr vers François-Xavier PIZON qui vient de perdre son épouse.

22 présents dont 6 actifs (ce qui est un bon score) 70 pouvoirs «seulement» pour plus de 300 adhérents. Il est désolant de voir qu'il est toujours aussi difficile d'en obtenir. Les effectifs sont à peu près stables. C'est bien car sauf erreur, le nombre de navigants sous pavillon français n'a sûrement pas augmenté. J'ai lu quelque part que CMA CGM compte doubler le nombre de navires sous RIF. Excellente nouvelle pour les jeunes que nous allons rencontrer un peu plus tard.

Je tiens à remercier les quelques-uns qui font vivre AFCAN : Alain, François-Xavier, Jacques, Hubert, Patrice... je ne vais pas nommer tout le monde mais en gros, tout ceux qui sont au bureau et participent aux réunions régionales et du lundi, qui se déplacent à Londres et ailleurs pour représenter AFCAN. Merci également à Hubert et Frédéric qui ont organisé cette AG.

Je rappelle à tous que si des adhérents veulent s'investir dans le fonctionnement d'AFCAN des postes sont à pourvoir :

Secrétaire général et webmaster par exemple, postes efficacement tenus depuis de nombreuses années par Alain et François-Xavier mais qu'il faudra bien remplacer un jour.

Autant le poste de Président peut être tenu par un actif, autant les SG et webmaster doivent être retraités. Ph. SUSSAC et ses news souhaite également passer la main.

Pas d'évènement nautique ces derniers temps. AFCAN a été récemment contacté par le Journal de la Marine Marchande pour donner son avis sur les temps de repos des officiers (impact de la paperasse) et par France 5 pour une émission débat pour l'anniversaire du Havre et le gigantisme des navires à laquelle nous devons être invités mais France 5 n'a pas donné suite.

Depuis le début de l'année, AFCAN a été contacté par deux collègues. L'un a eu un problème en Ecosse à cause de la vitesse de chenalage un peu élevée, l'autre est en délicatesse avec son armement (français). Cette deuxième affaire est très intéressante pour AFCAN car la fonction de capitaine est attaquée par la hiérarchie au siège. Ce n'est pas la première fois qu'AFCAN est contacté pour un pareil cas.

Plusieurs Hydros ont contacté AFCAN pour avis/informations pour l'élaboration du mémoire de fin d'année. J'ai même été contacté pour savoir si un daltonien « léger » pouvait faire l'Hydro. Suite à l'affaire de l'article dans la Voix du Nord, nous avons rencontré le Préfet maritime Manche Mer du Nord à Cherbourg. Rencontre fructueuse et intéressante.



## Les activités de l'AFCAN

### COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFCAN POUR L'ANNEE 2016-2017

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFCAN
AFCAN	30-31/03/2016	AG + CA	Hyères	
Commission Centrale de Sécurité	06/04/2016		Paris	JEGU
Cybersécurité a bord des navires	07/04/2016		Paris	PIZON
MétéoFrance	13/04/2016	Commission Marine	Paris	FAUDET
OMI	18-22/04/2016	MEPC 69	Londres	TYL
Bien être des gens de mer	10/05/2016	Assemblée plénière	Le Havre	ARDILLON
CESMA	12-14/05/2016	AG + CA	Cork	ARDILLON
OMI	11-20/05/2016	MSC 96	Londres	PIZON
Commission Centrale de Sécurité	02/06/2016		Paris	JEGU
Entretien téléphone DREAL DK	/06/2016	Eoliennes		ARDILLON
Commission Centrale de Sécurité	07/09/2016		Paris	JEGU
OMI	12-16/09/2016	CCC 3	Londres	FAUDET
Humansea-Marisk	03-04/10/2016		Nantes	APPERRY-ARDILLON-SUSSAC
Commission Centrale de Sécurité	05/10/2016		Paris	JEGU
ENSM	19/10/2016	Passerelle innovante	Le Havre	ARDILLON
OMI	24-28/10/2016	MEPC 70	Londres	TYL
Cedre	10/11/2016	Conférence pétrolier-chimiquier	Brest	ANDRIEUX
Entretien téléphone Marine nationale	21/11/2016	Séparateur 15 ppm		ARDILLON

EMSA	22/11/2016	Visite (CESMA)	Lisbonne	ARDILLON
OMI	21-25/11/2016	MSC 97	Londres	PIZON
Commission Centrale de Sécurité	04/01/2017		Paris	JEGU
Rencontre SG Mer	09/01/2017		Paris	ARDILLON-DE VILLARS-PIZON
Commission Centrale de Sécurité	01/02/2017		Paris	COTE
Prémar Cherbourg	09/02/2017	Entretien et visite	Cherbourg	ARDILLON-DERENNES-HARDY
European shipping week	28/02/2017	(CESMA)	Bruxelles	ARDILLON
OMI	30/01-03/02/2017	Sous-comité HTW 4	Londres	FAUDUET
OMI	13-17/02/2017	Sous-comité SDC 4	Londres	NETTERSHEIM
Cybersécurité a bord des navires	21/02/2107		Paris	PIZON
OMI	27/02-03/03/2017	Sous-comité NCSR 4	Londres	TYL
Commission Centrale de Sécurité	01/03/2017		Paris	COTE
CAMM	21/03/2017	AG + CA	Paris	JEGU
OMI	20-24/03/2017	Sous-comité SSE 4	Londres	PORTAIL
AFCAN	29-30/03/2017	AG + CA	Le Havre	
Commission Centrale de Sécurité	05/04/2017		Paris	COTE
OMI	05-16/06/2017	MSC 98	Londres	FAUDUET
OMI	11-15/09/2017	CCC 4	Londres	FAUDUET

L'effectif de l'association est resté stable en 2016, les nouveaux adhérents compensant les démissions et radiations. En 2017 la situation s'annonce plutôt bien. L'Afcan est toujours autant sollicitée par l'administration et les médias. A noter que Côte a remplacé Jégu au sein de la Commission centrale de sécurité.

## Informatique

### Fréquentation du site internet :

Mars 2016 : 1178 / j  
 Juin 2016 : 329 / j (révision des critères de statistiques)  
 Novembre 2016 : 412 / j  
 Décembre 2016 : 370 / j  
 Janvier 2017 : 430 / j  
 Février 2017 : 443 / j

### Observations :

Maintien des chiffres, avec augmentation à la parution d'AF-CAN INFOS, et tassement le mois précédent.

### Boîtes courriel AFCAN :

Plusieurs usurpations d'adresses @afcan.org se sont produites à partir de la capture du carnet d'adresses @club-internet.fr d'un adhérent actif. Le serveur, alerté, a mis en place un filtre qualifiant SPAM tout courriel expédié par une adresse @afcan.org camouflant une adresse réelle non @afcan.org. Il semble que ce problème ait disparu.

Soyez prudents, et appliquez les règles d'hygiène informatique. N'ouvrez jamais les pièces jointes d'une adresse que vous ne connaissez pas, évitez les sites douteux, et n'utilisez pas les clés USB cadeaux ou abandonnées. L'antivirus du serveur semble très efficace, mais ne vous dispense pas d'un antivirus sur vos appareils.

### Remplacement du webmaster :

N'attendez pas son décès ! Il est nécessaire qu'un autre membre de l'AFCAN détienne les différents codes d'accès, et si possible les méthodes de conception du site internet et de la revue AFCAN. Un remplaçant du webmaster, même partiel, est souhaitable.

## JURIDIQUE

Un seul cas est en cours actuellement : un collègue est, depuis un an, empêché de naviguer suite à une décision du médecin des gens de mer, confirmée en recours par le collège maritime médical. Il a contesté par référé la décision du Service de Santé des Gens de Mer et a obtenu l'annulation de cette décision devant le tribunal administratif pour vice de forme. La balle est

donc dans le camp du SSGM. Il est pris en charge par notre assurance, mais les délais de remboursement sont longs et bien qu'ils soient conformes aux barèmes annexés au contrat, ils ne sont pas au niveau des frais réels engagés.

## RENOUVELLEMENT DU TIERS SORTANT DU CA

Le tiers sortant est composé de : B. Apperry, O. Court, G. Guillevic, F. Hardy, R. Le Doaré, Ph. Pieraggi. Guillevic et Le Doaré ont exprimé leur intention de ne pas briguer un nouveau mandat. Deux places sont donc à pourvoir. Marc Guillemot et Pierre Blanchard présentent leurs candidatures et sont élus à l'unanimité.

Le nouveau tiers, dont le mandat viendra à expiration au cours de l'AG 2020 se compose donc de : B. Apperry, P. Blanchard, O. Court, M. Guillemot, F. Hardy, Ph. Pieraggi.

A cette occasion, le secrétaire général signale que son mandat au CA se terminera à l'AG de 2018 et qu'il ne compte pas se représenter, et donc qu'il arrêtera son activité de secrétaire général à cette date après 10 ans de « bons et loyaux services ».

## QUESTIONS DIVERSES

### • Projet Préa :

Il consiste, pour les retraités et membres associés, à inclure le prix de l'abonnement à la revue Afcan- Informations et augmenter la cotisation de 25 € pour bénéficier d'une déduction fiscale plus importante que dans la situation actuelle.

Fiscalement seule la cotisation bénéficie d'un dégrèvement fiscal et le projet est valable. Mais la publication de la revue est soumise à l'agrément de la CPPAP qui nous fait bénéficier en outre de tarifs postaux sans lesquels cette publication ne serait pas viable. Cet agrément nécessite de séparer la cotisation et le prix de l'abonnement à la revue. Ce projet n'est donc pas réalisable.

### • Réunions du lundi :

Certains font remarquer que tout le monde n'est pas forcément libre ce jour-là et que les sujets abordés ne sont pas connus à l'avance. C'est vrai mais il est difficile de prévoir les thèmes de discussion, sauf sujet majeur dû à un incident nautique par exemple. L'idée d'un forum est avancée sur un réseau social type linkedin par exemple.

### • Afcan-Informations :

Pizon assure l'essentiel de la production d'Afcan Informations aidé de Portail et d'autres. Tout ceci prend du temps et on ne voit pas pour l'instant de relève à l'horizon. Hardy émet l'idée d'étudier, peut-être, un rapprochement avec Jeune Marine.

#### • Prochaine AG :

Plusieurs propositions sont émises et se tournent essentiellement vers la Bretagne. La prochaine AG devrait avoir lieu vers Lorient en mars-avril. Plus de détails dans les mois à venir.

#### • Réunion du Conseil d'administration :

Le CA s'est réuni à la fin de l'assemblée générale extraordinaire. Il a reconduit le bureau dans son ensemble. Il a acté la radiation de 7 membres pour défaut de paiement de cotisations pendant deux ans conformément aux statuts et règlement intérieur.

#### • Rencontre avec les élèves

##### Sujets abordés :

- o Inspections diverses, vettings
- o « Confort du pavillon français »
- o Revalidation des brevets
- o Difficultés d'embarquement en France ou à l'étranger
- o Validation de la navigation sur les bateaux étrangers
- o Affiliation à l'ENIM
- o Désignation des ports refuges

##### Commentaires de B. Apperry :

###### a. Mémoire et discussions sur les visites externes

Au cours de la rencontre avec les élèves de 5<sup>e</sup> année, nous avons répondu à quelques questions et notamment sur les visites et inspections de navires.

Au fil des questions et réponses diverses j'estime que les anciens comme les jeunes subissent le syndrome des inspections qu'elles soient du pavillon ou du port, de l'affréteur, de la classe ou de l'assureur.

Ma réponse est : ce syndrome hérité de la belle époque où les inspecteurs et auditeurs étaient compétents a bien du



mal à guérir. Et pourtant un outil important a été créé pour l'éviter, je veux dire le code ISM.

Créé à l'origine comme un instrument volontaire pour une compagnie maritime et ses officiers pour se *mettre en conformité avec les règles et règlements obligatoires et pour application selon qu'il convient de tous les codes ou directives provenant de notre industrie* (code ISM : § Objectifs 1.2.3)

En conséquence le meilleur moyen de se préparer à une visite citée ci-dessus est de faire fonctionner correctement votre Système de Management de la Sécurité :

- o S'il existe déjà avec son DOC, il est obligatoirement conforme au code ISM sinon c'est mettre en doute le certificateur.
- o S'il vient d'être créé, vous avez, vous-mêmes en interne, vérifié qu'il était conforme au code (NB c'est l'audit interne de conformité et vraiment le plus facile).
- o Si vous avez fait convenablement vos audits internes de fonctionnement vous savez que votre système est conforme.

Et donc vous pouvez recevoir auditeurs et inspecteurs sans stress. Connaissant bien votre système et le code lui-même vous pouvez répondre à toutes leurs remarques et surtout si elles sont farfelues ou exagérées comme c'est le cas notamment sous pavillon français.

Le « syndrome de la virgule mal placée » est une de leurs méthodes pour vous embarrasser... passez outre et répondez que ce sont d'abord les objectifs du code ISM qui sont « d'assurer la sécurité en mer » que vous suivez. Le reste n'est que « billevesées ».

En conclusion : plus vous serez au top pour votre management interne de la sécurité, moins vous serez stressés lors des visites externes. C'est meilleur pour votre santé.

###### b. Avis général

Je trouve hallucinant que des capitaines de navires parlent régulièrement du pavillon anglais ! Ce pavillon n'existe pas et nous serions quand mêmes meilleurs si nous parlions correctement du pavillon britannique.

*Le Secrétaire général, Cdt Alain JÉGU*

## O.M.I. : COMPTE-RENDU du SOUS-COMITÉ HTW 4

Le Sous-comité HTW (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping / Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille) a tenu sa quatrième session du 30 janvier au 3 février 2017, au siège de l'OMI, à Londres, sous la présidence de Madame Mayte Medina (États-Unis), élue présidente à la précédente session.

Le Secrétaire général de l'OMI, Monsieur Kitack Lim, a ouvert la session, le lundi 30 janvier. Durant son allocution, il a particulièrement insisté sur l'importance des « Cours Types de Formation » de l'OMI, sur leur réalisation et sur leur mise à jour.

En effet, les cours types sont devenus de plus en plus importants pour soutenir l'application des instruments de l'OMI. Ils proposent des recommandations pertinentes pouvant être utilisées dans le monde entier par les instructeurs ou au sein des instituts de formation approuvés par les administrations nationales.

La délégation française était composée de l'ensemble des membres de la représentation permanente, Madame Nicole Tail-

lefer, ambassadrice et représentante permanente auprès de l'OMI, Messieurs François-Xavier Rubens de Cervens et Amaury Meulenaere, représentants permanents adjoints, de

Monsieur Stéphane Garziano, chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes (GM3), de Mademoiselle Marie Eva Becquet, juriste à la Direction des Affaires Maritimes, de Monsieur Jean-Charles Cornillou (CREMA), de Madame Axelle Bodmer, Union des Armateurs à la Pêche, de Monsieur Hervé Baudu, professeur de l'Enseignement maritime (ENSM) et de moi-même, membre de l'AFCAN.



photo E. Guegueniat

La qualité et le nombre des membres de la délégation a permis de suivre l'ensemble des groupes de travail et des groupes de rédaction. Monsieur Baudu a d'ailleurs brillamment présidé le groupe de rédaction chargé de l'approbation des cours types relatifs à la navigation polaire. Tout comme l'an passé, la délégation comptait cinq inspecteurs de la navigation, élèves de l'École nationale de sécurité et d'administration de la Mer (ENSAM) et un de leurs enseignants, en tant qu'observateurs.

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

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Validation des cours types de formation
4. Rapports sur les pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude
5. Directives relatives à l'application des Amendements de Manille de 2010
6. Révision approfondie de la Convention STCW-F de 1995
7. Rôle de l'élément humain
8. Révision des Directives sur la fatigue
9. Projet de plan de modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer SMDSM
10. Amendements au Recueil IGF et élaboration de directives concernant les combustibles à faible point éclair
11. Révision des prescriptions de la Convention SOLAS et des instruments connexes relatives à la signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel
12. Révision de la règle II-1/3-8 de la Convention SOLAS et des Directives connexes (MSC.1/Circ.1175) et nouvelles directives relatives à la sécurité des opérations d'amarage applicables à tous les navires (5.2.1.1)
13. Compte rendu de l'état d'avancement des travaux du Sous-comité pour la période biennale et ordre du jour provisoire du HTW 5
14. Élection du Président et du Vice-président pour 2018
15. Divers
16. Rapport au Comité de la sécurité maritime

Deux groupes de rédaction (DG) et trois groupes de travail (WG) ont été établis pour traiter des points les plus importants.

Le premier groupe de rédaction (DG1) avait le mandat suivant :

1. Validation des cours type de formation :
  - Nouveaux cours types concernant la formation de base et la formation avancée relatives aux navires exploités dans les eaux polaires,
  - Projet de texte révisé du cours type 3.12 intitulé «Évaluation, examen et délivrance des brevets aux gens de mer»,
  - Projet de texte révisé du cours type 6.09 intitulé «Cours de formation pour instructeurs»,
  - Projet de texte révisé du cours type 1.30 intitulé «Évaluation à bord»
2. Projet de mandat des rédacteurs de cours et des groupes d'études :
  - Nouveau projet de cours type relatif à l'aptitude à l'exercice de l'autorité et à la gestion,
  - Projet de texte révisé du cours type existant 1.28 concernant la formation en matière d'encadrement des passagers, de sécurité des passagers et de sécurité à l'intention du personnel assurant directement un service aux passagers dans les locaux réservés aux passagers visant à établir deux nouveaux cours types distincts pour rendre compte des amendements à la Convention STCW relatifs aux navires à passagers qui avaient été adoptés au MSC 97.
3. Texte révisé du cours type existant 1.29 concernant la formation permettant de développer une aptitude en matière

de gestion des situations de crise et de comportement humain, y compris la formation en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque visant à établir deux nouveaux cours types distincts pour rendre compte des amendements à la Convention STCW relatifs aux navires à passagers qui avaient été adoptés au MSC 97 (MSC 97/22/Add.1, annexes 8 et 9).

4. Texte révisé du cours type existant 1.36 concernant le simulateur de manutention des cargaisons et de ballastage des transporteurs de gaz naturel liquéfié.

Le second groupe de rédaction (DG2) avait le mandat suivant :

1. Validation des cours types de formation :
  - Projet de nouveau cours type pour les marins qualifiés Machine dans une chambre des machines gardée ou chargés d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel,
  - Projet de nouveau cours type pour les matelots faisant partie d'une équipe de quart machine dans une chambre des machines gardée ou chargés d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel,
  - Projet de texte révisé du cours type 2.07 concernant l'utilisation d'un simulateur de la chambre des machines,
  - Projet de texte du nouveau cours type intitulé «Marins qualifiés Pont» avec le contenu des projets de cours types susmentionnés, tels qu'ils ont été présentés, en vue de la validation des cours par le Sous-comité.
2. Élaboration des mandats des rédacteurs de cours et des groupes d'étude :
  - Projet de nouveau cours type intitulé «Matelot électrotechnicien»,
  - Texte révisé de l'actuel cours type 2.03, intitulé «Lutte contre l'incendie – Formation avancée»,
  - Texte révisé de l'actuel cours type 1.08, intitulé «Radar, APRA, travail d'équipe à la passerelle et recherche et sauvetage – Navigation au radar – Niveau de direction»,
  - Texte révisé de l'actuel cours type 1.34 sur le système d'identification automatique (AIS), Texte révisé de l'actuel cours type 1.19, intitulé «Techniques individuelles de survie».

Le premier groupe de travail (WG 1) était chargé des Questions relatives à l'élément humain et devait traiter de la Révision des Directives sur la Fatigue, Annexées à la circulaire MSC/Circ.1014.

Le deuxième groupe de travail (WG 2) était chargé des Questions de formation et devait traiter de la Révision approfondie de la Convention STCW-F de 1995.

Le troisième groupe de travail (WG 3), également chargé des Questions de formation devait traiter des Directives relatives à l'application des Amendements de Manille de 2010.

#### *Quelques lignes sur le bilan de cette session.*

##### **Les cours types**

Le Sous-comité a validé les nouveaux cours types listés suivants :

1. Formation de base relative aux navires exploités dans les eaux polaires,
2. Formation avancée relative aux navires exploités dans les eaux polaires,
3. Matelots faisant partie d'une équipe de quart machine dans une chambre des machines gardée ou chargés d'exécuter

des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel,

#### 4. Marins qualifiés Pont.

Le Sous-comité a validé les cours types révisés suivants :

1. Simulateur de la chambre des machines (2.07),
2. Évaluation, examen et délivrance des brevets aux gens de mer (3.12),
3. Cours de formation pour instructeurs (6.09),
4. Évaluation à bord (1.30).

Le Sous-comité a également approuvé le mandat pour l'examen et l'élaboration des projets de cours types suivants, qui seront examinés et validés lors de la 5<sup>ème</sup> session du Sous-comité HTW :

Nouveaux cours types devant être élaborés :

1. Aptitude à l'exercice de l'autorité et à la gestion,
2. Aptitude en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain,
3. Formation à l'encadrement des passagers,
4. Formation en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque,
5. Formation en matière de sécurité à l'intention du personnel assurant directement un service aux passagers dans les locaux réservés aux passagers,
6. Matelot électrotechnicien.

Cours types devant être révisés :

1. Simulateur de manutention des cargaisons et de ballastage des transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) (1.36),
2. Lutte contre l'incendie - Formation avancée (2.03),
3. Radar, APRA, travail d'équipe à la passerelle et recherche et sauvetage - Navigation au radar - Niveau de direction (1.08),
4. Système d'identification automatique (AIS) (1.34),
5. Techniques individuelles de survie (1.19).

### La révision des Directives de l'OMI sur la fatigue

Des progrès ont été réalisés concernant la révision approfondie des Directives de l'OMI sur la fatigue, qui sont annexées aux Conseils sur l'atténuation et la gestion de la fatigue (MSC/Circ.1014) de 2001.

Le groupe de travail qui s'est réuni lors de la session a examiné le projet d'introduction révisée, ainsi que plusieurs modules actualisés. Le Sous-comité a toutefois convenu du fait que davantage de temps était nécessaire pour mener cette tâche à bien. Les Directives révisées sur la fatigue seront examinées donc plus avant lors de la prochaine session du Sous-Comité.

Une proposition visant à supprimer le système de quart à deux bordées (Deux officiers pont, le capitaine et le second-capitaine) a été avancée et brièvement discutée. Le Sous-comité a toutefois déclaré que cette proposition ne relève pas de son domaine puisqu'elle se rapporte à la résolution A.104(27) « Principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité ».

### Révision approfondie de la Convention STCW-F de 1995

La révision approfondie de la Convention STCW-F de 1995, qui comprend des prescriptions relatives à la formation du personnel des navires de pêche a été poursuivie. Cette révision vise à actualiser et à réviser le traité en tenant compte du caractère unique de l'industrie de la pêche, des conditions de travail dans ce secteur et de la nécessité de prévenir les dommages au milieu marin.

Les discussions furent basées sur un document élaboré par

le Japon, document qui propose un alignement de la structure générale de la convention STCW-F avec celle de la STCW.

Parmi les sujets abordés :

1. L'introduction de la jauge brute comme paramètre visant à remplacer la longueur (L) du navire de pêche.
2. La mise en place d'un registre de formation à bord pour les officiers chargés du quart à bord de navires de pêche de plus de 24 mètres exploités en eaux illimitées.
3. L'introduction de nouvelles règles :
  - Etablissement d'un projet de formation, non contraignante, permettant la délivrance de certificats de matelot de pont à bord de navires de pêche.
  - Définir d'un projet de formation pour les officiers chargés du quart machine.
  - Nouvelle règle relative à l'aptitude médicale.

Un groupe de travail par correspondance a été mis en place afin de progresser sur ces questions jusqu'à la 5<sup>e</sup> session du Sous-comité HTW (HTW 5). Les travaux seront coordonnés par le Japon.

La révision mènera à l'actualisation de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F), entrée en vigueur en 2012. La Convention établit des prescriptions minimales concernant la formation et la délivrance de brevets aux équipages servant à bord des navires de pêche océaniques d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

La révision de la Convention STCW-F revêt un caractère essentiel car il s'agit du seul instrument de l'OMI applicable à l'industrie de la pêche qui soit actuellement en vigueur. On espère que la révision entrainera une large adhésion à cette Convention.

### Directives relatives à l'application des Amendements de Manille de 2010 : approbation de recommandations intérimaires pour l'application de la Convention STCW.

Le Sous-comité a approuvé une circulaire comprenant un certain nombre de recommandations concernant l'application des Amendements de Manille à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Elle permet de clarifier, d'une part, les prescriptions relatives à la présentation par les gens de mer de pièces justificatives requises en vertu de la Convention STCW aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port et autres régimes d'inspection par des tiers et, d'autre part, les prescriptions relatives à la formation requise en vertu de la Convention STCW pour exploiter les systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS).

Ces Recommandations seront publiées dans le cadre d'une circulaire STCW.7 sur les «recommandations intérimaires à l'intention des parties, des administrations, des autorités chargées du contrôle par l'État du port, des organismes reconnus et des autres acteurs pertinents concernant les prescriptions de la Convention STCW de 1978».

Actualisation des bonnes pratiques relatives aux ECDIS.

Par ailleurs, les révisions à apporter à la section E de la «Formation aux ECDIS» de la circulaire MSC.1/Circ.1503 (ECDIS – Guide de bonnes pratiques) ont été finalisées.

Madame Mayte Medina a été réélue présidente du Sous-comité pour 2018.

La cinquième session du Sous-comité (HTW 5) se tiendra, en principe, du 16 au 20 juillet 2018.

*Jean-François FAUDET*  
Membre de l'AFCAN

*Conseiller de la délégation française à l'OMI.*

# CESMA : 22<sup>E</sup> RÉUNION DU CONSEIL ET ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE



Le point de rendez-vous dans le centre de Riga  
(LaietšūStrēlniekulaukums)

Cette année l'Assemblée Générale Annuelle a été organisée à Riga, en Lettonie, les 11 et 12 mai 2017 à l'invitation de la LatvijasKuguKapteinuAsociācijas (LKKA).

Riga, port de Baltique a connu une forte expansion ces dernières années, les échanges ayant bondi de 13.5 millions de tonnes en 2000 à 36 millions de tonnes en 2012. Riga est aussi une ville dont le centre historique et ses rues pavées regorgent de bâtiments aux origines variées, tant la Lettonie a été soumise aux occupations diverses, polonaise, allemande, suédoise, russe et soviétique. Même notre Napoléon a été tenté par Riga mais a été stoppé à ses portes en 1812.

Le 11 mai, après un tour sur la rivière Daugawa qui traverse Riga, le Conseil de CESMA s'est réuni dans les locaux de la capitainerie, au pied de laquelle sont amarrés les deux navires brises glace du port qui, réchauffement climatique aidant, n'ont pas été utilisés depuis maintenant 3 hivers.

Le Conseil a réuni cette année les représentants de 14 associations membres représentant 10 pays de l'UE : Lettonie (pays hôte), et par ordre alphabétique : Allemagne, Belgique, Bulga-

rie, Croatie, France (2), Irlande, Italie (3 sur 4), Monténégro, Pays-Bas, et Slovénie, le représentant lituanien n'ayant pu assister qu'à l'AGA du lendemain, plus le Monténégro qui ne fait pas encore partie de l'Union européenne, même si sa monnaie est l'euro.

Le Conseil a tout d'abord été accueilli par le capitaine Jazeps SPRIDZANS, Président du LKKA. Puis le Président, le capitaine Hubert ARDILLON (AFCAN, France) a ouvert la réunion, mentionnant les sujets pour lesquels CESMA porte l'attention vers Bruxelles et Lisbonne, siège de l'EMSA : criminalisation des marins et plus particulièrement du capitaine, piraterie, fatigue, travail administratif, inspections, pour résumer sécurité des navires et des marins.

L'ordre du jour, concocté par le Secrétaire général, le capitaine Fredrick Van WIJNEN commence par l'adoption de modifications du Règlement Intérieur : la composition du bureau à savoir un président (Français), un vice-président (Slovène), un deputy président (Italien), un secrétaire général (Néerlandais) et



COUNCIL - L'ensemble des délégués avec le capitaine du port de Riga

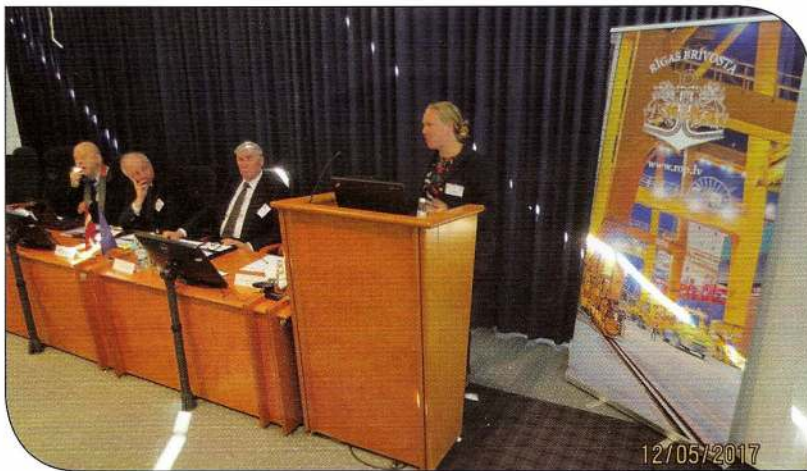
un secrétaire général-adjoint faisant aussi office de trésorier, ce dernier poste restant encore à pourvoir. Seul le RI a été modifié, pour des raisons économiques, car les statuts sont déposés auprès de l'administration néerlandaise et doivent donc être traduits officiellement après tout changement, ce qui entraîne des frais. Puis les comptes de la confédération nous ont été présentés. A noter le solde bénéficiaire en fin d'année 2016, et un budget 2017 en légère augmentation à 14 000 euros.

A la suite, le Secrétaire général nous a fait le compte-rendu des activités CESMA de l'année 2016, compte-rendu (logbook) que l'on peut retrouver sur la CESMA Newsletter.

Enfin nous avons évoqué les possibilités d'expansion de CESMA, et les contacts pris avec des associations de pays européens. A noter que le problème principal de la non-adhésion de certaines associations de capitaines est financier, le statut de membre associé pendant 3 ans permettant d'avoir un premier lien avec la confédération.

Le lendemain, 12 mai, se tenait l'Assemblée Générale Annuelle dans les locaux de l'administration portuaire. Une quinzaine de capitaines lettons ont rejoint les membres présents lors du Conseil de la veille. Dans la matinée, après quelques mots d'accueil, nous assistions à trois présentations :

- Criminal procedures and sanctions against seafarers after large-ship-source oil pollution : a human rights perspective par Aneta LOGINA, dont le sujet était aussi celui de la thèse de doctorant qu'elle a présentée à l'université maritime mondiale de Malmoe, étude faite à partir de cas réels.
- IMO Maritime Ambassador Scheme : a tool to return the attractiveness of the maritime profession par notre collègue actuel vice-président de l'association des capitaines bulgares Dimitar DIMITROV qui nous a fait part de son expérience d'ambassadeur maritime (nommé par l'IFSMA). Poste honorifique qui consiste à faire valoir les métiers de la mer auprès des jeunes générations. Les États pouvant nommer un ambassadeur maritime OMI, peut-être serait-il opportun qu'un capitaine adhérent de l'AFCAN le devienne ?
- Efficiense2 / STM validation projects par Cajsa Jersler FRANSSON, capitaine suédoise travaillant actuellement pour l'administration maritime suédoise au sein de projets maritimes européens. Efficiense2 : construction d'un ensemble maritime (cloud) pour l'identification, les services et la messagerie de et vers les navires. STM, pour Sea Traffic Management qui en arrive à sa phase de test avec des navires. Renseignements supplémentaires sur les sites : [www.ufficiense2.org](http://www.ufficiense2.org) et [www.stmvalidation.eu](http://www.stmvalidation.eu).



Présentation Efficiense2 / STM

Il n'a pas été possible de répondre aux nombreuses questions suscitées par les présentations mais la pause déjeuner permit de continuer les discussions sur ces sujets.

Par la suite, l'Assemblée générale reprit ses droits et jusque dans l'après-midi. De nombreuses discussions, parfois véhémentes mais toujours correctes, en fonction de l'ordre du jour qui déclinait les résolutions de l'année précédentes et les nouveaux sujets abordés ce jour.

La journée, et donc l'Assemblée, se termina de manière fort sympathique le soir lors d'un repas de gala au restaurant Ziemeļblazma.

## RESOLUTIONS FROM 22nd CESMA AGA ON 12TH MAY 2017 AT THE RIGA PORT AUTHORITY PREMISES IN RIGA, LATVIA.

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

The 22nd Annual General Assembly in Riga, again noted that the problem of criminalization of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. CESMA urgently requests ship owners and/or operators to always provide legal assistance for masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until, at least, a verdict has been pronounced. Moreover masters are urgently advised to consider taking a risk insurance.

### Resolution nr. 2 : Piracy

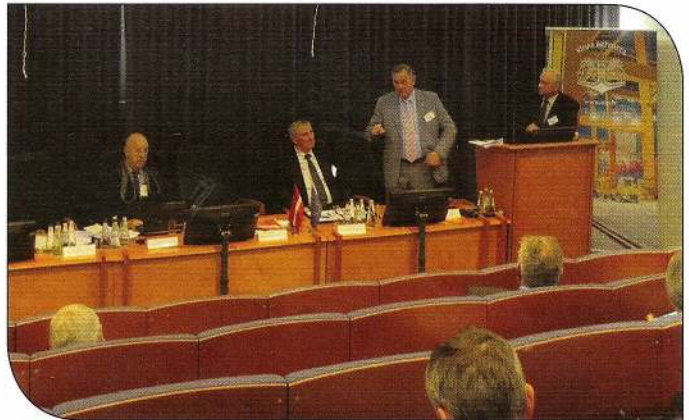
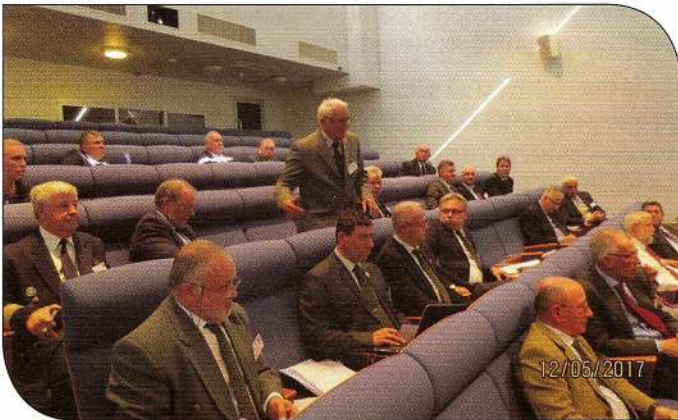
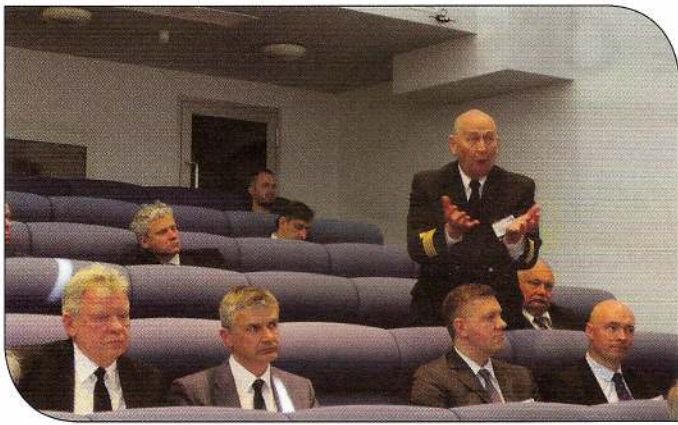
The Assembly again discussed the problem of piracy against ships in various parts of the world, with attacks on ships in the West Africa area still frequent and violent, while piracy in seas around Somalia seems to increase lately. CESMA no longer resists the use of armed security teams, either military or private but also advocates the use of non-violent measures which become more and more sophisticated as an alternative, in combination with BMP 4 practices. Under all circumstances the authority of the master should be efficaciously maintained, except when fire-arms have to be used. CESMA also insists on exact rules of engagements to be observed under all circumstances.

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

The Assembly again discussed the problem of fatigue in the maritime industry. The requirement of a minimum of three certified bridge watch keepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA, although we see improvement due to better controls by some flag states (Spain) and Port State Control officers. It continues to urge Port State Control officers to intensify verification of work and rest periods during shipboard inspections. CESMA supports the results of the Martha project.

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

The Assembly again discussed the safety of ro-ro and large passenger ships as well as car carriers. Disembarking a great number of passengers and crew in an emergency situation continues to be a great concern. Damage stability as a result of flooded decks and/or holds caused by an accident, is still not sufficiently observed, also with regard to new buildings. Recently ordered vessels seem to show improvements due to lessons learned from the "Costa Concordia" accident.



Assemblée générale

#### **Resolution nr. 5 : Mooring accidents**

The Assembly again expresses its concern about the increase of serious mooring accidents on board and ashore. Reasons discussed are the increase in sizes of vessels, lay-out of harbours, mooring equipments used and the ability and number of crew at the mooring stations. Another issue is disturbances in communication due to language problems.

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

Following the growing shortage of EU officers, employed on EU flag ships, also due to complicated procedures by some administrations regarding training and certification, the Assembly again urges EU administrations to support their respective seafarers by recognizing certificates issued by all EU administrations and enforcing simpler issue/renewal procedures for certificates of EU officers. CESMA again appeals to EU ship owners to create opportunities for young EU officers to complete their practical education and training and obtain their certificates. In this way maritime knowledge and experience within the EU maritime industry can be maintained. All efforts should be employed to interest young people in the EU to choose for a maritime career.

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

The Assembly again noted with concern the situation in the Mediterranean where illegal immigrants try to reach Europe by using unseaworthy craft which sometimes, due to overcrowding and bad condition, require assistance from merchant navy vessels nearby. According to the SOLAS Convention, ships are obliged to render assistance and take the immigrants on board. This could lead to dangerous situations whereby the crew is outnumbered by the quantity of immigrants. Moreover their intentions and medical condition are unknown, as most ships have no professional medical staff on board. As a consequence, vessel

and crew could be endangered. The Assembly again wants to convey its concern to the European Commission and Parliament, as well as the IMO, in this respect.

#### **Resolution nr. 8 : Future of simulator training in the EU maritime industry**

The Assembly again underlines the importance of simulator training in the maritime industry. However it urges EU administrations to standardize exchanging of practical education and training periods by simulator training as “sea time equivalent”.

#### **Resolution nr. 9 : Reduction of paperwork on board.**

The Assembly urgently requests governments and authorities to intervene in reducing the many documents to be completed by vessels before and between entering ports, as they severely increase the working load on board, particularly of the master, who is primarily responsible for the safe navigation of the vessel, especially in confined waters.

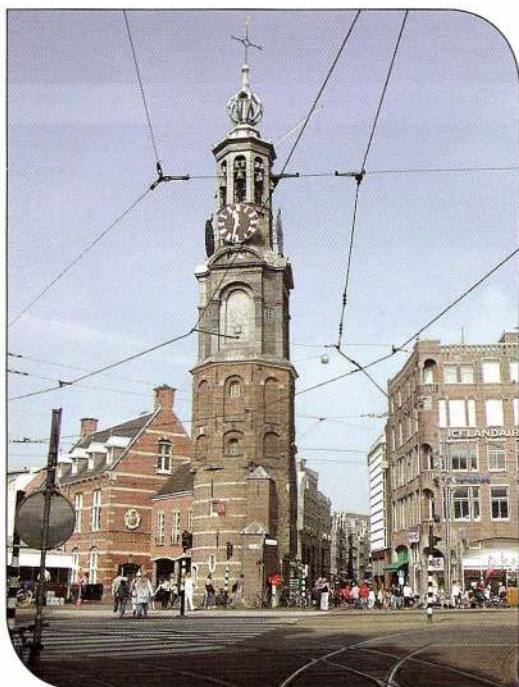
#### **Resolution nr. 10 : Safe construction of Very Large Ore Carriers (VLOC's)**

The Assembly, noting with concern the large number of seafarers missing at shipwrecks of VLOC's, asks international maritime authorities, including the European Union, to not close their eyes on a kind of fatality that could convict seafarers aboard this vessel type to death. It urgently requests the European Union and its member states to push the International Maritime Organization (IMO) to create clear legislation on VLOC's. This includes the prohibition of conversion of Very Large Crude Carriers (VLCC's) into VLOC's, as well as their current operation.

Riga 12th May 2017

# NAISSANCE DE CESMA

*EN PLUS D'AVOIR ÉTÉ L'UN DES PÈRES FONDATEUR DE L'AFCAN, LE COMMANDANT CHENNEVIÈRE A ÉTÉ L'UN DES FONDATEURS DE CESMA. L'AFCAN LUI A DEMANDÉ DE NOUS RACONTER CETTE ÉPOPÉE.*



**Siège de CESMA, Muntplein, Amsterdam**

Tout débuta au sein de l'IFSMA quand des membres de quelques associations européennes firent le constat que si les capitaines de navires avaient à leur disposition des entités à même d'établir des relations et donc d'obtenir des informations et pourquoi pas d'avoir une influence même limitée auprès de diverses autorités propres à édicter lois et règlements telles que l'OMI par le biais de l'IFSMA et les Etats par celui des associations nationales, ils n'avaient aucun contact possible avec la Commission Européenne dont certaines Directives les concernaient pourtant directement.

Ils envisagèrent donc de créer, au sein de l'IFSMA, un «European working group» qui étudierait les textes établis ou à établir par la DG en charge des affaires maritimes et si possible d'établir des liens avec elle.

Ce WG fut donc mis sur pied avec, sembla-t-il à ses promoteurs, l'aval du staff de l'IFSMA. Cependant une fois les buts fixés il fallait définir le comment et surtout les moyens, i.e le budget de fonctionnement incluant d'éventuels déplacements.

Ce fut donc à l'occasion d'une Assemblée générale de l'IFSMA tenue à Anvers en 1992 que des représentants d'associations de pays membres de l'UE se réunirent pour finaliser le projet. A noter cependant que certaines associations concernées n'avaient pas jugé bon de se joindre aux débats. Evidemment il n'y avait pas de Britanniques en tant que tels puisque ceux-ci n'ont pas d'associations de capitaines.

Pour éviter toute suspicion de tentative d'œuvrer en dehors de l'IFSMA le Secrétaire général adjoint de celle-ci fut convié à participer aux travaux.

Ceux-ci permirent de définir les buts du projet et les moyens financiers propres à sa mise en œuvre.

In fine, même si au début quelques réticences hostiles avaient pu être perçues de la part de certaines associations, surtout nordiques, l'existence de « l'European Working Group » paraissait devoir être acceptée par l'IFSMA puisque, l'avions-nous cru, son S.G. adjoint nous avait assuré de son soutien et qu'au moins la neutralité des personnes hostiles avait été acquise. Quels ne furent pas notre étonnement et notre consternation quand nous apprîmes peu après, que bien au contraire le S.G. Adj. n'avait pas soutenu le projet mais avait plutôt été dans le sens des tenants d'une prétendue impossibilité statutaire de créer une ligne budgétaire propre. Et ceux-ci eurent gain de cause.

Donc « pas d'argent pas de suisses » il fallut renoncer, non sans amertume pour les promoteurs les plus engagés du projet.

On pouvait donc alors penser que l'idée de donner un moyen représentatif propre aux capitaines de l'UE était morte et enterrée. C'était sans compter sur la pugnacité d'un capitaine Néerlandais, Harry Boer, qui, en digne compatriote de Guillaume d'Orange, entreprit sans désespérer du résultat et, pour cela, à l'occasion d'une A.G. de l'IFSMA tenue à Marseille en 1993, évoqua auprès de ses collègues des associations de l'U.E, l'éventualité de la création d'une confédération de celles-ci à part de l'IFSMA.

Les réactions allèrent de l'accord de principe au rejct, en passant par l'attentisme.

A noter que l'opposition, ou l'incompréhension, semblait venir de l'IFSMA qui ne comprenait pas, ou ne voulait pas comprendre, que les capitaines pouvaient avoir, tout comme les armateurs, les pilotes ou les commandants de port, une association européenne tout en étant toujours membres de leurs structures internationales.

Toujours est-il qu'après consultation de leurs dirigeants trois associations, le NVKK, néerlandais, le VDKS, allemand, et l'AFCAN, français, désignèrent certains de leurs membres avec mission de travailler sur la création d'une entité représentative des capitaines de navires européens.

Furent nommés pour ce faire les capitaines H. Boer pour le NVKK, G. Kiehne pour le VDKS, J.D. Troyat et J. Chennevière pour l'AFCAN.

Ceux-ci se mirent aussitôt au travail en établissant des contacts croisés, téléphone et courrier, chacun apportant suggestions et idées.

Il fallait avant tout rédiger statuts et règlement intérieur (By-Laws) qui définissent les buts et les moyens de la future structure.

Au fond, ceux-ci seraient, considérés sous une approche européenne, proches de ceux des associations nationales et de l'IFSMA, mais c'était sur la forme que la rédaction était plus compliquée.

Y avait-il un droit européen des associations ? Après enquête auprès de légistes la réponse fut négative.

Il convenait alors, compte tenu des origines diverses des futures associations membres, de rédiger un texte qui ne présente pas d'incompatibilités tant avec les droits de type coutumiers et ceux de type latin.

En conclusion de nombreux échanges, un canevas de statuts et règlement intérieur ayant été élaboré, les rédacteurs décidèrent de se réunir afin de mettre un texte au point avant de le proposer à leurs instances dirigeantes.

Pour des raisons autant pratiques que symboliques le lieu choisi pour cette réunion fut Bruxelles où les quatre rédacteurs, plus un collègue de G. Keihne prirent, à l'été 1995, passage pour deux jours à l'hôtel « Ibis Sainte-Catherine ». Cet établissement ayant aimablement mis à leur disposition une salle, ainsi que l'usage d'un ordinateur, ce brain trust de capitaines pu finaliser un texte. Pour éviter tout malentendu la volonté de collaborer avec l'IFSMA fut affirmée. Evidemment on établit un budget prévisionnel.

Le fond et la forme des textes fondateurs de l'association ayant été fixés, restait à donner un nom à celle-ci ce qui n'était pas simple car il fallait que son acronyme diffère de et ne puisse être confondu avec un de ceux des nombreux organismes et associations gravitant autour de la Commission européenne, auprès de laquelle d'ailleurs nous comptions être introduit ultérieurement<sup>2</sup>.

Finalement, et après mûres réflexions le nom de «Confederation of European ShipMasters Associations ou CESMA» fut retenu.

Mais toute association ne pouvant fonctionner sans une équipe dirigeante, il fallut en désigner, ou plutôt en coopter, une.

La présidence fut d'abord proposée successivement aux deux plus anciens, Boer et Chennevière, qui déclinèrent prétextant de leur âge, quant à Kiehne il argua de la charge de son travail professionnel pour refuser mais accepta la vice-présidence. Ce fut donc Troyat qui dut « céder à la pression de ses amis »



Première AG du CESMA - Lisbonne, mai 1996

pour devenir le premier président de l'association en devenant. Pour des raisons pratiques, Boer consentit cependant d'occuper provisoirement le poste de Secrétaire général. Par la suite le capitaine Van Hanja accepta de le remplacer.

Le travail semblant achevé, chaque délégation repartit avec une copie du texte sur floppy disk (d'une part le terme anglais est employé car c'était la langue de travail, et d'une autre il n'y avait pas encore d'USB key), pour soumission à ses instances dirigeantes. A noter qu'il fallut trouver, c'était un week-end, une boutique où acheter des floppy et une autre, plus facilement, pour faire l'emplette d'une boîte de chocolats à offrir aux aimables réceptionnistes de l'hôtel Ibis Sainte-Catherine.

Il convenait aussi de choisir le siège de l'association. On pensa de suite à la Belgique mais faute d'association belge parmi les membres fondateurs, ce n'était pas souhaitable. Ce furent donc les Pays-Bas qui furent retenus tant pour leur proximité géographique du siège des institutions européennes que pour la disponibilité du capitaine Harry Boer.

Après études par leurs équipes et modifications mineures, les délégués se réunirent pour un premier « board meeting » les 10 et 11 septembre 1995 dans les locaux du NVKK à Maassluis aux Pays-Bas où l'association fut enregistrée à la Chambre de Commerce de Rotterdam.

CESMA est donc une association de droit néerlandais.

Une association européenne des capitaines de navire était née et des communiqués de presse furent diffusés pour l'annoncer, chacune des associations se chargeant d'informer les autorités et personnes concernées de son pays.

Mais notre association était encore bien maigre et il allait falloir l'étoffer pour qu'elle soit perçue comme représentative.

Plus facile à dire qu'à faire.

Ce fut d'abord l'IFSMA qui fut informée dès le 11 septembre 1995 de la fondation de CESMA mais ne nous répondit qu'en février 1996 en nous disant que son « board » avait décidé « à une forte majorité » (il y avait donc encore des opposants) de nous faire part « du support de l'IFSMA et de son espoir que CESMA resterait sous le bouclier protecteur de celle-ci ». Cinq mois après ce n'était donc plus le rejet et, malgré ce qui semblait être une tentative de récupération tendant à faire de CESMA un simple membre de la fédération, cette décision permettait aux membres européens d'IFSMA de nous rejoindre sans s'attirer ses foudres.

On répondit en disant être heureux du support de l'IFSMA mais en affirmant vouloir garder notre indépendance en précisant que, comme indiqué dans les statuts, nous ne nous occuperions que des questions relevant de l'Europe, laissant les sujets internationaux au sens large, ainsi que les relations avec l'OMI, à la Fédération. Nous fîmes également part de notre désir de collaborer avec elle.

Concernant les associations, leurs réactions furent variées, elles allèrent de l'anathème à l'adhésion en passant par l'attentisme plus ou moins bienveillant.

Cependant dès la fin de l'année quatre associations (deux italiennes, une espagnole et une irlandaise) avaient rejoint CESMA qui était bien sur les rails et tint sa première A.G le 18 mai 1996 à la suite de celle de l'IFSMA. Ce fut l'occasion de constater

que les relations avec celle-ci avaient évolué et étaient devenues « amicales ».

A notre A.G, prirent part les membres du Bureau, les représentants des associations membres et, à titre d'observateurs<sup>3</sup>, ceux de KBZ (Belgique) et SICOMAR (Portugal).

Ainsi CESMA, conçue à Bruxelles, naquit à Maasluis. Vingt ans après elle réunit 18 associations représentant 14 pays.

Mais le soin de narrer cette croissance est laissé à son premier président le commandant J-D. Troyat et à son président actuel le commandant H. Ardillon.

## NOTES

### 1. Budget

Le budget prévisionnel pour le premier exercice fut établi sur la base des débours effectués et/ou prévus pour le défunt « European working group ». Il fut libellé en ECU (European Currency Unit). Toujours pour cet exercice le montant prévu fut divisé en parts égales entre les trois associations fondatrices.

Dès que d'autres associations viendraient intégrer la confédération les cotisations seraient réparties au prorata du nombre d'adhérents de chacune d'elles.

### 2. Droits de vote

Les possibilités suivantes pour la répartition des droits de vote furent envisagées :

- Pour chaque association membre, au prorata du nombre de ses adhérents. Il apparut que le déséquilibre entre les grands et les petits pays serait trop important.
- Un vote par association. Les pays à tradition régionaliste qui ont souvent une association par Région seraient avantagés par rapport à ceux à tradition jacobine.
- Un vote par pays, ce qui correspondrait à l'esprit de l'UE. C'est cette solution qui parut la plus équilibrée. Elle fut donc retenue.

### 3. Membre « observateur »

Le cas d'associations de pays ayant demandé à entrer dans l'U.E. mais pas encore admis se présenta. Il fut décidé de créer pour eux le statut de « membre observateur » avec cotisation réduite.

### Notes supplémentaires

- En juillet 1996 une note circulaire fut adressée aux associations membres avec copie pour info à trois autres. Deux de celles-ci adhèrent peu après, la troisième attendit une quinzaine d'années : Dès la fin de l'année nous étions conviés à participer à plusieurs conférences. Il fallait déjà penser au coût.
- KBZ adhéra fin novembre 1996.
- Première News Letter CESMA en février 1997

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

# LE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST

*TRADUCTION LIBRE PAR LE Cdt H. ARDILLON D'UN TEXTE PUBLIÉ  
PAR LA SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION DNV-GL*

Vue d'ensemble succincte des différentes technologies : il existe une grande variété d'options de traitement des eaux de ballast. En voici quelques-unes brièvement décrites.

## L'électrolyse

Toute ou partie de l'eau de ballast passe par des chambres d'électrolyse qui génèrent une substance active (désinfectant) décomposant la membrane cellulaire des organismes aquatiques. Deux possibilités : flux total ou flux partiel.

En flux total tout le ballast est passé au travers de chambres d'électrolyse. En flux partiel, on combine électrolyse et filtrage, seule une petite partie de l'eau de ballast est dirigée vers la chambre d'électrolyse, l'autre partie est seulement filtrée. Les deux parties sont dirigées ensuite ensemble dans le circuit principal de ballastage.

Les substances actives, hypochlorite (ClO) et hypobromite (BrO), sont produites par l'oxydation de l'eau de mer dans la chambre d'électrolyse. Mais en plus de l'hypochlorite et l'hypobromite, l'électrolyse peut produire du gaz d'hydrogène, qui doit être manipulé avec beaucoup de soins. La quantité de substance active produite dépend de la quantité d'eau et de son niveau de salinité. La réaction d'oxydation de l'eau de mer est aussi thermo-dépendante : en-dessous de 15°C, l'électrolyse ne crée pas de désinfectant efficace, l'eau doit alors être chauffée, ce qui augmente la consommation d'énergie.



Avec de l'eau à haute teneur en matières organiques, le système doit produire plus de désinfectants, créant alors plus de sous-produits toxiques.

La Convention OMI stipule une limite maximale de désinfectants lors du déballastage. Par conséquent, au cas où la limite OMI devait être dépassée, il peut être nécessaire de neutraliser ces sous-produits nocifs avant rejet.

L'électrolyse en flux partiel peut apporter une solution aux pro-

blèmes causés par l'eau douce ou de faible salinité en stockant de l'eau salée, par exemple dans le peak arrière, et en l'utilisant pour la production d'hypochlorite pendant le processus de traitement. En cas de température froide, il est aussi plus facile de chauffer l'eau avec une électrolyse en flux partiel.

Les substances actives et l'hydrogène générés pendant l'électrolyse obligent ces systèmes à l'emploi de procédures de sécurité très strictes, ainsi qu'une formation spécifique de l'équipage.

**En résumé :**

Les plus	Les moins
Traitement fait à bord Efficacité Traitement au ballastage uniquement Valable pour de grandes capacités	Dépend de la salinité de l'eau Dépend de la température de l'eau Installation et mise en œuvre complexe Maintenance complexe Production de gaz d'hydrogène

### Les rayons ultra-violet (UV)

Associée à un ou des filtres, la lampe UV tue ou inactive des organismes en perturbant leur ADN, les privant de leurs fonctions cellulaires vitales. L'efficacité de ces systèmes dépend des matières en suspension (MES) et l'opacité de l'eau. Des niveaux élevés de MES ou de la couleur provoquera une baisse du niveau de transmittance (fraction d'un flux lumineux qui traverse un matériau) des rayons UV. En conséquence, l'intensité du rayonnement UV devra être augmentée, donc une augmentation de la consommation d'énergie et une diminution considérable de la durée de vie de la lampe. Si l'eau empêche le passage du rayonnement UV, il n'y aura pas de désinfection efficace, les organismes restant à l'abri du rayonnement UV.

Pour des eaux présentant des niveaux élevés de particules et/ou de matière organique, un filtre présentera l'avantage d'en éliminer une grande partie avant traitement au rayonnement UV. Mais même un filtre à chasse automatique risque de sérieusement réduire le débit d'eau et d'augmenter ainsi la consommation d'énergie.

En revanche, les systèmes UV ne forment pas de sous-produits nocifs, et le processus est totalement indépendant de la température et la salinité de l'eau à traiter, même si la transmittance UV ne l'est pas complètement. Dans certains cas, le processus peut demander à disposer d'une ressource d'énergie relativement élevée.



**En résumé :**

Les plus	Les moins
Installation aisée Pas de problème spécifique de sécurité Indépendant de la salinité et de la température	Fortement dépendant de l'opacité de l'eau Forte consommation d'énergie Traitement à effectuer dans les deux sens

Système installé de préférence sur de faibles capacités de ballastage

### L'ozonisation

Un système d'ozonation produit de l'ozone (O3) à partir de l'air ambiant. L'ozone est injecté dans l'eau de ballast (au ballastage), ce qui oxyde et neutralise les espèces aquatiques. L'ozone réagit avec d'autres produits chimiques présents naturellement dans l'eau de mer et entraîne la formation d'acide hypobromeux (HBrO) et d'ions hypobromites. Ceux-ci sont des désinfectants efficaces. Lorsque les navires ballastent en eau douce (lacs ou rivières), ces composés bromés ne sont pas formés et l'ozone seul agit comme désinfectant.

Les eaux contenant beaucoup de matières particulaires et organiques nécessitent des doses plus élevées d'ozone pour assurer une désinfection suffisante. La salinité et la température de l'eau ne sont pas des facteurs affectant l'efficacité du traitement par ozone. Cependant, une plus longue durée de traitement peut s'avérer nécessaire, l'ozone ainsi que l'acide hypobromeux se désintégrant très rapidement. L'ozone se désintègre beaucoup plus lentement en eau douce. Les sous-produits résiduels du traitement sont dans les limites acceptables de l'OMI et peuvent être neutralisés. De plus l'ozone est connu pour favoriser la dégradation des revêtements des capacités de ballast et accélérer ainsi la corrosion, même si, sur ce point, il n'y a pas encore beaucoup de retour d'expérience. L'ozone est toxique, il est nécessaire de prévoir une formation spécifique pour l'équipage ainsi que des mesures de sécurité supplémentaires.

**En résumé :**

Les plus	Les moins
Pas de filtre A favoriser en cas d'opérations rapprochées	Fortement toxique Installation et mise en œuvre complexe Maintenance complexe

### L'injection des produits chimiques

Les systèmes d'injection de produits chimiques sont souvent utilisés en combinaison avec la filtration. Une solution chimique est injectée dans l'eau de ballast pour assurer une désinfection. Le désinfectant peut être liquide ou granulaire et est souvent similaire au désinfectant utilisé dans les usines de traitement de l'eau domestique. Ces produits chimiques peuvent traiter l'eau de ballast dans diverses conditions et ne sont pas affectés par la salinité de l'eau. Certains systèmes exigent que cette eau soit neutralisée avant déballastage.

Les produits chimiques sont des produits de marques dépo-

sées, et leur approvisionnement peut poser un problème dans certains ports. Ils sont hautement toxiques et doivent donc être stockés à bord dans des récipients fermés. Par conséquent, l'utilisation des produits chimiques nécessite l'élaboration de strictes consignes de sécurité ainsi qu'une formation spécifique des équipages.

En raison de l'approvisionnement en produits chimiques, les systèmes d'injection de produits chimiques peuvent avoir des coûts opérationnels plus élevés que les autres technologies.

Le temps de conservation et aussi d'efficacité peut être affecté par la température. L'efficacité des processus chimiques dépend de nombreux facteurs, y compris la température. Une réaction chimique peut avoir un taux de réaction plus lent dans de l'eau plus froide. Les limites d'utilisation peuvent être évaluées par l'examen des informations et des résultats fournis par le fabricant.

#### En résumé :

Les plus	Les moins
Utile pour ballastage peu fréquents	Fortement toxique
Utile pour désinfecter les capacités	Installation et mise en œuvre complexe
	Maintenance complexe

### La cavitation pour ultrasons

La cavitation par ultrasons est un système qui produit des ultrasons à haute énergie afin de tuer les cellules des organismes

vivant dans l'eau de ballast. Ces techniques de cavitation de l'eau de ballast sous haute pression sont généralement utilisées en combinaison avec d'autres technologies : filtration, UV, ozone ou désoxygénation.

### La désoxygénation

La désoxygénation peut être utilisée en combinaison avec d'autres technologies telles que la cavitation ou pasteurisation. Cette méthode de traitement implique de retirer de l'oxygène de l'eau de ballast afin d'étouffer les organismes. Cela se fait habituellement par injection d'azote ou d'un autre gaz inerte dans de l'eau de ballast. Le niveau d'oxygène faible tue alors la plupart des organismes qui ont besoin d'oxygène. Il faut généralement plusieurs jours pour qu'un gaz inerte désoxygène complètement l'eau. Par conséquent, cette méthode n'est généralement pas adaptée pour les navires ayant des temps de transits courts. En revanche, sur un navire où est déjà installé avec un système production de gaz inerte, le système de désoxygénation ne nécessitera pas un espace supplémentaire à bord du navire.

La désoxygénation en combinaison avec la pasteurisation signifie que l'eau de ballast doit être chauffée pour atteindre une température qui va tuer les organismes. Deux possibilités pour cela : un système de réchauffage (type serpentins de réchauffage) utilisé pour chauffer l'eau dans les capacités de ballast ; ou l'utilisation de l'eau de ballast comme eau de refroidissement du moteur de propulsion.

Mars 2017

Cdt Hubert ARDILLON

## LA SÛRETÉ DES NAVIRES MARCHANDS PRÈS DES ZONES SENSIBLES

RÉSUMÉ ET TRADUCTION libre par le Cdt H. Ardillon d'un article de Fiona Hamilton, paru dans LE TIMES du 10 Mars 2017

De nombreux navires éteignent leur AIS et empruntent des routes inappropriées.

À un mille au large d'une petite île des Hébrides, ce cargo n'a pas l'air d'être à sa place au milieu des bateaux de pêche, nettement plus petits, parsemés dans ce petit coin de l'Atlantique. Mais son aspect incongru n'est pas la seule chose remarquable à propos de ce reefer battant pavillon chypriote, transportant habituellement de grandes quantités de poissons, et qui effectue là l'avant-dernier stop d'un voyage suspect. Pendant trois ans, ce navire a été exploité principalement entre l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Ouest, mais à la mi-janvier, en dehors de son itinéraire normal, il escale en Ukraine avant d'entrer en Méditerranée. Ensuite, selon Windward, une compagnie israélienne d'analyses maritimes, alors qu'il était en route vers Gibraltar, on lui a comptabilisé 12 jours de manœuvres douteuses, ainsi que la désactivation de son AIS à plusieurs reprises.

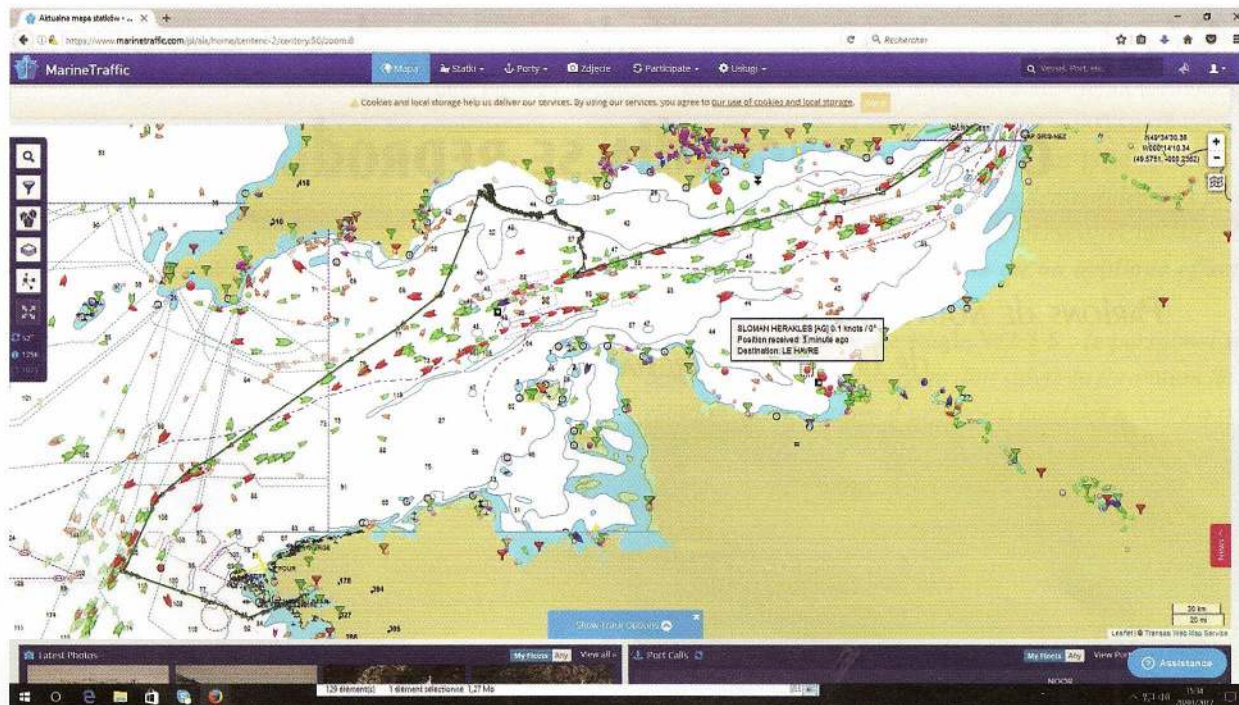
Aucune activité spécifique n'a pu être établie, mais Windward a noté que le navire avait « disparu » pendant 28 heures à l'intérieur de la zone du Port d'Oran en Algérie, une région connue pour le trafic d'armes, de migrants et de stupéfiants. Windward est également préoccupé par l'arrêt du navire au

large de l'île d'Islay, l'île la plus méridionale de l'archipel des Hébrides intérieures, pendant 11 heures. Aucun port capable de l'accueillir dans la région, et aucune raison pour se trouver à cet endroit, ce qui soulève la perspective que le navire ait pu effectuer des débarquements illicites tels que drogues ou armes.

Vers la même époque, à plus de 2 500 milles de là, un pétrolier quitte la Libye vers la Grèce, mais en effectuant deux arrêts inhabituels au cours desquels il a dérivé respectivement pendant sept et quinze heures. Là aussi, Windward soulève la possibilité que ce navire ait pu en rencontrer un autre pour un trafic illicite.

Un autre navire quittant le port libyen de Tobrouk en février s'est arrêté pendant deux jours au large d'une petite station balnéaire en Crète, montrant ainsi qu'il pourrait être impliquée dans un trafic de clandestins.

Ces mouvements douteux, notés pour des centaines des navires, illustrent les préoccupations des experts maritimes sur la vulnérabilité de la sûreté maritime, et prouvent ainsi que des navires opèrent en toute impunité. Des groupes criminels organisés ont pendant longtemps exploité les vulnérabilités en matière de sûreté maritime pour les trafics de drogues, d'armes et de personnes. Il y a maintenant des craintes que des groupes terroristes, y compris Etat Islamique et al-Qaïda, fassent la même chose.



Les renseignements de Windward montrent que pour janvier et février, des navires ont stoppé la transmission de leur AIS à 2850 reprises avant d'entrer dans les eaux européennes. Même si l'on considère que certains navires aient eu des difficultés techniques, pour la majorité, cette « disparition » est susceptible d'être délibérée. Toujours selon Windward, plus de 300 navires sont entrés en Europe avec un numéro OMI non valide, 60 pour cent de ces navires étant sous pavillon de complaisance.

Il y a des données troublantes sur les lieux liés au terrorisme dont la Libye et la Syrie. En janvier et février, sur les 160 navires venant de Libye et entrés en Europe, 40 ont effectué des manœuvres douteuses comme la mise hors tension de l'AIS. Plus de 230 ont sillonné les eaux syriennes ou libanaises avant de gagner l'Europe, et parmi eux, 20 se sont arrêtés hors des eaux territoriales pendant trois à six heures. Comportement que l'on peut définir comme anormal et donc indicateur d'activité illicite, toujours selon Windward. Certes, certaines activités peuvent être légitimes, et Windward a ainsi développé des profils à risques pour les navires selon le type et le nombre de manœuvres douteuses. L'autre tendance inquiétante est la capacité des équipages à falsifier les données transmises en route par l'AIS.

Il est impossible de dire combien de navires ont été interceptés et fouillés. Selon certaines sources, la capacité britannique de suivi des données de navigation s'est grandement améliorée avec la mise en place en 2014 du MCI (Maritime Intelligence Centre). Cependant, il est remarqué que : « la nature de la côte rend difficile ce suivi. Nous sommes une île et il est impossible de patrouiller partout. De plus tous les navires n'effectuent pas des activités illégales. Certains navires sont stoppés parfois en attente dans des lieux insolites, et ne lèvent l'ancre que lorsqu'ils ont une cargaison à prendre ».

Frank Francis, NCA (National Crime Agency), détaché au centre d'analyses et d'opérations à Lisbonne, sous partenariat européen, a utilisé l'analyse des données AIS pour capturer plus de 500 tonnes de drogue sur plus de 140 navires depuis 2007. Il souligne cependant : « ce n'est pas parce que l'activité d'un navire semble suspecte que cela signifie qu'il l'est nécessairement ».

Gerry Northwood, MAST (conseil en gestion du risque maritime), a déclaré que les autorités britanniques avaient élevé leurs

niveaux de renseignements dans la lutte contre le terrorisme et le trafic de drogues. Il ajoute : « Il y a toujours ce risque que quelque chose arrive. Les terroristes n'ont qu'à réussir une fois. Il faut se méfier : le Royaume-Uni a un littoral long et complexe qu'il est difficile de surveiller en permanence. Les terroristes audacieux et novateurs auront une bonne chance de passer. De plus, les cargaisons vers le Royaume-Uni sont loin d'être vérifiées à 100 %. Les ports du Royaume-Uni ont encore beaucoup de travail à faire en matière d'inspection des conteneurs et des marchandises ».

Le Times a parlé de d'anciens officiers supérieurs qui craignent que les moyens soient tout simplement trop faibles pour l'ampleur du travail. L'un d'eux se demande pourquoi on a envoyé des navires britanniques à la chasse aux pirates en Afrique alors qu'« il y a eu une réduction significative de la capacité de patrouille dans nos eaux ». Un autre marin dit n'avoir jamais vu de bateaux de patrouille : « Il n'y a pas mieux pour décourager la présence de ces navires ».

Dans un encadré, Fiona Hamilton, à la suite d'un rapport d'Europol, rapporte que le trafic de migrants s'est développé de telle façon qu'il est devenu aussi lucratif que le trafic de drogues.

Ce trafic génère un profit de plus d'un milliard de livres sterling. En 2015, à partir des zones est et centrale de la Méditerranée, il y a eu plus d'un million de migrants à entrer en Europe. Avec une menace grandissante en ce qui concerne le terrorisme, Europol pense que des combattants Etat Islamique sont entrés en tant que migrants, après un passage estimé à 13 500 livres par personne. Il y a les cas de 18 Albanais arrivés dans le port de Dymchurch, Kent, et de 5 clandestins qui ont atterri près de Winchelsea, East Sussex, l'année dernière. NCA a aussi remarqué que les petits ports manquaient de moyens de police, insistant sur le fait qu'il est impossible de patrouiller tout le long des côtes en permanence. Heureusement, il semble que les services de renseignements européens fonctionnent en harmonie, preuve en est la prise sur le navire tanzanien Hamal, équipage turc, d'une cargaison de cocaïne (500 millions de livres) effectuée sur la base de renseignements venant de France.

*Cdt H. ARDILLON,  
Vice-président de l'AFCAN*

# SÉCURITÉ : COMMENT ÉVITER QUE LES ERREURS DU COSTA CONCORDIA SE REPRODUISSENT

PARLONS DE NOUVEAU DE CE DÉSASTRE, CAR LA RESPONSABILITÉ DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE EST CONCERNÉE.



photo cargolaw

Dans le rapport de la commission d'enquête sur le COSTA CONCORDIA, la formation du personnel avait été stigmatisée, et même si CARNIVAL, la maison mère de COSTA, avait décidé de réagir, la CLIA (Cruise Liners international Association) a été bien molle sur les mesures à prendre : en effet, les formations coûtent toujours trop cher ! Pour maintenir le «low-cost», on embarque de plus en plus de passagers sur des paquebots de plus en plus grands avec évidemment un équipage de moins en moins cher. On est d'ailleurs bientôt à la limite de la taille, car si les gros paquebots ne peuvent plus rentrer dans les ports «célebres» actuels et qu'il faille embarquer sur rade, on va diminuer leur attractivité. A la limite de la taille du navire peut-être mais pas à la limite du bas coût de l'équipage. Ne rêvez pas, on trouvera toujours moins cher que les moins chers.

Pourtant, nous devons nous rappeler les conclusions de la commission d'enquête que vous avez certainement consultées avec grand intérêt comme moi. (disponible sur [imo.GISIS.com](http://imo.GISIS.com)) :

*«The procedures of familiarization and training on board highlighted some inconsistencies in the assignment of duties to some members of the crew. The procedures implemented for the familiarization and training of the crew required for their inclusion in the muster list were not fully responsive for the need. Some communication problems between the crewmembers and between them and the passengers somehow hindered the management of the general emergency-abandon ship phase and contributed to initiatives being taken by individuals. It is deemed that such flaws are attributable also to the different backgrounds and training of crews. It appears therefore that the recruitment of crewmembers, carried out by external agencies worldwide plays a fundamental role in the management of emergencies».* Et donc peut-être au nombre de morts et de blessés parmi les passagers et membres d'équipage qui n'ont pu être évacués à temps, terrible ! Le courage du personnel n'a pas été mis en doute, la commission d'enquête a d'ailleurs fait remarquer que les membres d'équipage ont continué à évacuer des passagers

par les embarcations dans des conditions dangereuses pour eux (gîte supérieure à 20°) avec une certaine «humanité». Mais visiblement, d'après les passagers, la plupart d'entre eux ne semblaient pas réaliser ces dangers par manque de connaissance, donc de formation.

Dur à avaler pour nous officiers de la marine marchande en charge entre autre de la sécurité desdits passagers au nom de notre armateur. Notre responsabilité à bord consiste en effet aussi à vérifier la formation initiale du personnel (certificats STCW de formation et de familiarisation) et ensuite à gérer la formation continue à bord : exercices, évaluation des personnes lors des exercices (SOLAS) et détection des besoins de formation (ISM).

**NB :** Il est étonnant que la commission d'enquête ait véritablement «glissé» sur l'application du code ISM dans cette compagnie. Jusqu'à quand faudra-t-il attendre pour que l'enquête commence par la vérification de l'application du SMS et non pas seulement voir le Système de Management de la compagnie comme une référence parmi d'autres ?

Depuis un moment déjà, notre réflexion d'expert a été que *«pour gérer une situation d'urgence à bord d'un navire à passagers, il peut être nécessaire de faire appel à tous les membres de l'équipage. Ce type de situation peut devenir chaotique et il est possible que les passagers s'adressent à «n'importe quel» membre de l'équipage pour obtenir de l'aide, quelles que soient ses tâches et ses responsabilités. Il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que, dans une situation d'urgence, les passagers soient capables d'identifier les membres du personnel du navire qui ont les responsabilités et la formation nécessaires pour les aider. Par conséquent, il est nécessaire de s'assurer que «tous» les membres de l'équipage reçoivent une formation aux situations d'urgence d'un niveau minimum, en fonction de leurs tâches et de leurs responsabilités, pour qu'ils puissent agir de manière efficace en cas d'urgence»* (texte de l'intervention des Etats Unis au HTW 1)

Chez nous, Mme Awa Sam-Lefebvre de ENSM NANTES avait aussi analysé l'approche timide de la gestion de crise dans notre profession et la nécessité de parfaire la formation des membres d'équipage.

*Notre réflexion de marin responsable sera donc naturellement dirigée sur le manque de formation du personnel et sur ce que l'avenir nous réserve avec en corollaire, quelle doit être aujourd'hui notre action auprès de notre compagnie pour assurer le niveau de formation conforme de notre personnel.*

## **ETUDE SUCCINCTE DES FORMATIONS EXISTANTES**

Une recommandation de l'OMI a beaucoup moins de chance d'être appliquée qu'une obligation via une convention internationale - M. de LAPALLICE en aurait dit autant - aussi c'est de l'OMI et son Comité HTW que sont venues, sous forme obligatoire, les modifications des formations minimum du personnel des paquebots ou autres navires à passagers. Adoptées sous forme d'amendement à la convention STCW en novembre dernier (2016) au cours du MSC, nous pouvons nous y concen-

trer tout de suite car elles sont applicables rapidement et restent assez limitées, donc aisées à suivre.

En effet, la première réflexion a été que la formation STCW exigée au jour de la catastrophe était à 90% suffisante. Encore fallait-il qu'elle soit effective et c'était là le problème. **Donc, seule une nouvelle formation complémentaire à la gestion des situations d'urgence pour tout le personnel embarqué fut jugée nécessaire... étant entendu qu'on applique effectivement ce qui existe déjà.**

Texte de la nouvelle Règle V/2 § 5 : *le personnel servant à bord des navires à passagers doit suivre la formation de familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers qui correspond à sa capacité, ses tâches et ses responsabilités telle que spécifiée au §1 de la section A-V/2 du code STCW.* Mais qu'est-ce à dire «tout le personnel embarqué» et «formé selon sa capacité, ses tâches et ses responsabilités» ? Si on veut être conforme devant un auditeur ISM ou un PSC, comment déterminer leur capacité tandis que tâches et responsabilités sont normalement inscrites dans le rôle d'appel ?

**NB :** «Capacité» semble être traduit de l'anglais «capacity» qui veut dire «ability (skill) or power to do something». Pour nous, cela va être simple : formation en fonction d'un rôle décidé sur le plan d'urgence, et une fois la formation faite, on est en «capacité» de faire.

Le plan de secours ou rôle d'appel sur un navire à passagers se compose d'abord :

1. Des **équipes de base** appelées à gérer l'urgence secteur par secteur : équipes passerelle et machine, équipe médicale, équipe sécurité incendie, équipe drome de sauvetage avec le personnel nécessaire pour le rescue-boat, les embarcations, les chutes ou toboggans,
2. Des **équipes Passagers** :
  - Cellule commissaire qui coordonne les activités «passagers»
  - Groupes des factionnaires en charge de diriger les passagers vers les points de rassemblements,
  - Groupes des rondiers en charge de vérifier l'évacuation des cabines, salons, cinéma, et toilettes correspondantes,
  - Groupes «ASSEMBLY POINTS» : cadres opérationnels et maîtres du service hôtelier avec leurs stewards et hôtes en poste gérant les rassemblements d'abord et le cheminement vers les moyens de sauvetage ensuite.

**NB :** Les personnels en charge des animations du navire : piscine, théâtre, cinéma, boutiques, salles de sport etc... sont en charge de leurs passagers présents et les encadrent vers leurs points de rassemblement désignés. Ils rapportent à la cellule commissaire.

En cas d'urgences, quelles qu'elles soient, les équipes de base sont en intervention ou en préparation à évacuer. Elles sont composées de marins expérimentés, certifiés et donc aptes physiquement à gérer, même si parfois les passagers non encadrés sont en situation de grand stress ou de panique (c'est ce qui s'est passé sur CONCORDIA).

En un mot, tout ce personnel des équipes doit donc à présent être formé au minimum à :

- Familiarisation au navire VI/1 § 1-
- Familiarisation aux situations d'urgence (nouvelle formation V/2 -1)
- Formation à l'encadrement des passagers (V/2-3)

**Important :**

## **POLÉMIQUE SUR LA FORMATION COMPLÉMENTAIRE «GESTION DE CRISE ET FACTEUR HUMAIN».**

A ce niveau, ces marins, même s'ils sont du niveau d'appui ainsi que les non-marins, sont au contact des passagers en crise. Mais vu le nombre d'embarcations ou de MES et les tâches importantes à accomplir, une formation considérée actuellement comme complémentaire est à présent jugée nécessaire pour eux. Il s'agit de la fameuse *Formation à la gestion de la crise et de comportement humain*.

Cette formation étant considérée par erreur comme n'étant applicable que pour le niveau de direction, les amendements à STCW ont rappelé qu'elle était également destinée à *toute personne ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers dans des situations d'urgence*. Soyons honnêtes, depuis 17 ans on reste dans le flou car le niveau de la formation faisait penser que le personnel du «niveau d'appui» ne pourrait la suivre (intellectuellement ?). Evidemment c'est faux, marin ou hôtelier, notre personnel mérite finalement de suivre cette formation très enrichissante qui arrive à compléter une formation existante «au service du client». Il est déplorable que cette qualification ait été refusée jusqu'à maintenant à nos garçons et hôtesses tandis que, de même, leur formation professionnelle en lycée hôtelier n'en parle guère non plus, malheureusement. Si pour les équipes de base il n'y a guère de doutes, lorsqu'on analyse précisément les responsabilités des membres des équipes passagers, on s'aperçoit que la «formation à gérer les passagers en crise» est vraiment indispensable à de nombreux niveaux.

En effet, dans les équipes passagers, on trouve tous les garçons et hôtesses normalement employés aux restaurants, bars,

boutiques, activités ludiques (DJ, cinéma, piscine, coiffeurs etc.) avec à présent des tâches importantes comme l'évacuation des locaux, la fermeture des points de vente, la préparation à accueillir les passagers aux points de rassemblement, distribution et démonstrations répétées du capelage de la brassière, comptage des passagers et transmission à la «cellule commissaire», apport de couvertures et eau minérale. Le tout dans une atmosphère peut-être «de fin du monde» (éclairage minimum ou inexistant, froid, gête excessive, passagers et sirènes hurlantes), tout autre atmosphère que celle de l'exercice du début de voyage.

Les factionnaires sont le personnel hôtelier désigné à un point précis (bifurcation de coursive, pieds d'escalier, portes incendie, halls, portes ascenseurs) en charge d'encadrer les passagers se dirigeant plus ou moins efficacement vers les points de rassemblement, comme les rondiers en charge de trouver les passagers perdus ou tétanisés. Il ne faut pas se voiler la face, ce sont des passagers stressés qu'ils vont devoir gérer et même si la formation encadrement (V/2-3) est destinée à cela, elle reste assez élémentaire et certainement insuffisante en cas de crise d'ampleur comme celle de CONCORDIA. Je ne vois donc que l'option de dispenser à tout ce personnel la formation V/2-4.

Possibilité (mais non suggestion) : si la formation décrite dans le tableau AV2-2 semble à notre administration trop difficile à appliquer à tout le monde, elle pourra peut-être procéder comme pour la «formation spéciale rouliers» en arrêtant une formation «allégée» pour le personnel d'appui (NB : je ne suis pas pour).

## **AUTRE PERSONNEL ?**

Effectivement, le personnel employé à des tâches subalternes de nettoyage à la cuisine, dans les cabines, dans les locaux communs ou dans les cambuses n'auront pas vraiment de responsabilité dans la gestion des passagers et seront de toute manière «couverts» par quelqu'un de «plus responsable» sur leur secteur. En cas d'atomisation et s'ils se retrouvent seuls devant des passagers paniqués, la nouvelle familiarisation citée plus haut les aura préparé à «répondre» un minimum convenable y compris par signes. On peut donc estimer que la formation de haut niveau n'est pas nécessaire pour eux.



## QUE POUVEZ-VOUS FAIRE DE PLUS, VOUS OFFICIERS DES NAVIRES À PASSAGERS ?

Toutes ces familiarisations ou formations sont logiques et raisonnables, il ne reste plus à vos chefs d'armement ou «crewing agents» de s'arranger pour que tout l'équipage soit formé et puisse présenter les attestations correspondantes lors du PSC.

Votre rôle de capitaine ou d'officier de sécurité est donc bien de vérifier et d'intervenir si nécessaire vers votre service armement, bon courage quand même !

Pour finaliser cette étude le tableau ci-dessous devrait vous aider à vérifier la conformité de votre équipage.

## EN CONCLUSION :

En plus de la responsabilité essentielle du capitaine qui, par sa manœuvre, a conduit le COSTA CONCORDIA au naufrage, tous responsables, mais pas coupables ?

La formation du personnel à bord du COSTA CONCORDIA n'était donc pas conforme au minimum requis malgré que la compagnie et son navire possédaient tous les certificats nécessaires. Ce manque de formation aurait contribué à la perte de 32 vies humaines. C'est terrible !

Les responsabilités de la compagnie COSTA (DPA, cellule de crise) sont énormes, mais elle les partage avec :

### FORMATIONS OBLIGATOIRES du PERSONNEL des NAVIRES à PASSAGERS en complément des brevets et certificats maritimes

GENS de MER (Seafarer)			NON GENS de MER			
MARINS		NON MARINS	Artistes-Animateurs Musiciens-DJ-cruise- Conférenciers- Moniteurs de Sport etc...	Personnel de cuisine, de cabines, de nettoyage, buanderie	Personnel <b>SPECIAL</b> : Scientifiques- chercheurs-invités- techniciens d'intervention	
OFFICIERS niveau direction ou opérationnel	Equipeage niveau appui		Commissaire, adjoints Hôtel et restaurant Managers, infirmier Barmen- chefs de rang- chefs d'étage Stewards-Hôtesse	Avec responsabilités de guidage de leurs pax vers les points de rassemblement ou d'évacuation ou autre (sûreté)	Pas de rôle dans la sécurité ni dans la sûreté sauf à obéir aux ordres et compléter les équipes	Aucune responsabilité dans le plan de secours
	Maitres	Matelots				
1	STCW VI/1-12,5 h (Fam)	STCW VI/1-1 2,5 h (Fam)	STCW VI/1-1 2,5 h (Fam)	STCW VI/1-1 2,5 h (Fam)	STCW VI/1-1 2,5 h (Fam)	STCW VI/1-1 2,5h (Fam)
2	STCW V/2-1 2,5 h	STCW V/2-1 2,5 h	STCW V/2-1 2,5 h	STCW V/2-1 2,5 h	STCW V/2-1 2,5 h	
3	.	.	STCW V/2-2 2,5 h	STCW V/2-2 2,5 h	STCW V/2-2 2,5 h	
4	STCW V/2-3 2,5 h	STCW V/2-3 2,5 h	STCW V/2-3 2,5 h	STCW V/2-3 2,5 h		
5	STCW V/2-4 7h	STCW V/2-4 7h	STCW V/2-4 7h	STCW V/2-4 7h si		
6	STCW V/2-5 (8h) si roulier à pax	STCW V/2-5 (4h) si roulier à pax		responsabilités de gestion des pax		
TOTAL : 2 ou 3 jours		2 ou 3 jours	2 ou 3 jours	2 jours	1 jour	1/2 jour à bord à l'embarquement

## EXTRAPOLATIONS

Lors de l'accident du CONCORDIA, le ratio était de 1 membre d'équipage pour 3 passagers.

Dans la pratique, en cas d'urgence, nous pensons que gérer 5 passagers par membre d'équipage compétent, c'est un gros travail. Et on a ajouté «compétent» ce qui veut dire «apte à gérer le facteur humain en situation de crise». Ce n'est pas rien et c'est sûrement très difficile à simuler ensuite. Mais si cela peut sauver ne serait-ce qu'une vie humaine, ça vaut le coup !

Cependant, même si le rapport des autorités italiennes ne s'éternise pas sur ce sujet, mettant plutôt la responsabilité sur les épaules du capitaine et du commissaire, on notera que, même si c'était le chaos, la confusion, le manque de communication en un mot une complète désorganisation, les officiers et des membres d'équipage se sont néanmoins bien comportés avec «humanité» pour embarquer les passagers dans les embarcations et les faire quitter le navire en continu.

C'est un point ô combien positif qu'il est important de signaler.

- L'administration du pavillon italien qui assure quelque part la conformité du navire et de son management même si c'est au travers du RINA (la société de classification italienne à qui était déléguée, entre autre, la certification ISM).
- Les différents Port State Control (en pays étranger, même en Europe) n'ont pas détecté d'anomalies. Ces PSC n'ont été inventés, comme vous le savez, que pour éviter les éventuelles défaillances du Flag State Control. En un mot, beau résultat, bravo !
- Tous les officiers pont/hôtel du navire sous les ordres de son management (capitaine, 1<sup>er</sup> officier et «Hotel director») dans une non-application du plan d'urgence du navire.
- Avec la CLIA qui a une allergie quasiment pathologique au facteur humain

Il aura donc fallu que ce navire fasse naufrage pour qu'on s'aperçoive qu'on aurait dû se préoccuper de ces formations bien avant. Ne croyez-vous pas, chers collègues, que nous aurions pu le pressentir et lancer quelques alertes ?

Mars 2017

Cdt Bertrand APPERRY  
ancien capitaine de navires à passagers

## Annexe 1 : Une traduction ambiguë qui incite au moins disant

Un peu d'histoire, même si les textes du code STCW concernant ces formations étaient clairs en anglais, certaines traductions laissaient à désirer. Notamment dans la règle dont nous parlons, les *formations spéciales pour le personnel des navires à passagers*, le paragraphe concernant la formation gestion de crise et de facteur humain qui est depuis 2000 : *Masters, chief-engineers, officers, chief mates, second engineer, officers and any person designated on the muster list of having responsibility for the safety of passengers in emergency situations on board passenger ships shall complete approved training in crisis management and human behaviour*. En français, cela devenait *capitaines, chefs mécaniciens, second capitaines, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel pour être responsable de la sécurité des passagers dans les situations d'urgence à bord des ...*, alors que la bonne traduction aurait dû être : «désignées sur le rôle d'appel comme **ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers** dans les situations d'urgence à bord» ... (traduction actuelle heureusement) qui est bien plus correcte.

La différence est énorme bien sûr et la mauvaise traduction pouvait induire en erreur beaucoup de gens y compris notre administration de tutelle (voir arrêté du 6.5.2014 toujours en vigueur et aussi le site de DIR NAMO à jour 3/2017).

### **Les conséquences :**

Sur ce navire et certainement dans le reste de la flotte de COSTA et des autres, seuls les officiers du niveau direction et un peu du niveau opérationnel ont été formés, alors que l'intention de l'OMI était, de par le contenu de la formation, de former les membres du personnel ayant quelque responsabilité dans le plan de secours pour aider au rassemblement des passagers perdus/stressés et ensuite les gérer pendant les phases de l'urgence. Formation donc pour calmer les peurs, expliquer la situation sans mentir (surtout si le navire a déjà 20° de gîte), utiliser la compétence des passagers pour éviter la panique ou aider à soigner des blessés, donner les consignes, répéter correctement les annonces, préparer une évacuation, vérifier le capelage des brassières, distribuer les couvertures etc. (et pas uniquement répéter «garder votre calme» comme cela a été le cas sur le CONCORDIA). Bref, une responsabilité difficile alors que l'on est soi-même stressé, inquiet, pas à l'aise non plus et plus ou moins bien informé de la situation.

La formation correspondante est donc une formation de haut niveau qui pouvait faire croire que les autres membres d'équipage ne pouvaient la suivre. C'était une insulte faite à nos «officiers opérationnels» et également à nos maîtres ou second-maîtres y compris du service hôtel, stewards, barmen ou hôtesse/animatrices etc. qui valent mieux que cela.

Je pense que certains armateurs y trouvaient leur bonheur et faisaient le choix de ne pas approfondir cette anomalie. Heureusement, certains ne se sont pas trompés et ont fait depuis longtemps le choix inverse et continuent à former TOUT le personnel en contact avec les passagers. Bravo pour eux.

Cette erreur de traduction également a été faite chez nos

amis Espagnols et Italiens aussi. Tout s'est passé comme s'ils avaient traduit directement la version en français, étrange non ?

### **Attitude de la profession**

L'attitude de la CLIA (Cruise Liners International Association) reste cependant ambiguë, car représentant les ¾ des gros paquebots aujourd'hui, elle conditionne beaucoup le futur de cette industrie. Lors des travaux à l'OMI, la CLIA semble faire une allergie caractérisée au facteur humain. Pensez-vous que les passagers se comporteront tous comme sur la vidéo de sécurité, présentée lors de la familiarisation avant le départ : des moutons disciplinés joués par des membres d'équipage philippins ? Alors que les passagers en réalité lors de la situation d'urgence ont peur de perdre leur vie.

Evidemment non, et que dirons-nous demain lorsqu'à nouveau, un magnifique «hôtel flottant» se payera un caillou malheureusement inconnu quelque part en Antarctique ou un banc de corail qui a grossi sans qu'on s'en inquiète, quelque part du côté de l'Indonésie ou ailleurs.

La formation est un des éléments clé de la culture sécurité, personne n'en doute. Avec cette modification des formations obligatoires, l'OMI a œuvré pour que tout le personnel soit capable à son niveau de prendre soin du passager. C'est ce qu'on demandait. A présent, même si cela ne va pas être simple, il faut le faire et tout de suite.

**NB :** D'autres mesures plus techniques concernant la stabilité et le compartimentage pour les navires construits après 2020 seront approuvées en juin 2017. On peut donc attendre 2022 pour aller en croisière.

**Annexe 2 :** Une habitude bien ancrée dans l'offshore pourrait vous aider à vous assurer que TOUS les membres de votre équipage sont prêts à répondre à toute situation d'urgence, je veux parler du carnet ou passeport individuel de formation continue, dont voici un exemple ci-dessous.

**Annexe 3 :** Autre anomalie : Beaucoup d'auteurs ont pris l'habitude de parler du CONCORDIA au lieu du COSTA CONCORDIA. Bizarre ? Non, c'est une technique bien connue de simplification peut-être, mais technique de «gestion d'image» sûrement. On focalise sur feu CONCORDIA et on oublie inconsciemment COSTA. Notre ami le grand expert de gestion de crise/compagnie John GUY n'était certainement pas loin de COSTA pour gérer cela (confirmé depuis).

<b>CARNET INDIVIDUEL de FORMATION CONTINUE en SECURITE MARITIME</b>	
<b>ENREGISTREMENT des ACTIVITES Exercices et entraînements pour la revalidation quinquennale des certificats STCW BST/ CAEERS/ CAECSR/TALI/ PAX (V/2 § 3, 4 et 5)</b>	
NOM :	<div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">Photo</div>
Prénom :	
Matricule :	
<small>-Ce document est personnel, il doit être avec vous à bord en même temps que les originaux de vos brevets et certificats STCW.</small>	
<small>-L' enregistrement est effectué uniquement par le Second Capitaine du navire ou le Responsable de la formation: dates, noms et cachet navire sont obligatoires</small>	

# NAUFRAGE DU COSTA CONCORDIA :

## ENCORE UNE COMMUNICATION DE CRISE DU TYPE «TOUR DE BABEL».



### INTRODUCTION

Bibliquement parlant, même si la tour de Babel ou la confusion des langages aurait été un épisode voulu par Dieu pour abaisser l'orgueil des hommes, la gestion de la situation d'urgence lors du naufrage du COSTA CONCORDIA nous a ramené brutalement «sur terre» si je puis m'exprimer ainsi pour un gros navire sur un rocher.

### LE PROBLÈME DES LANGUES DE L'ÉQUIPAGE

Même sur un cargo à équipage réduit et à plus forte raison sur un paquebot avec plus de 1000 personnes à l'équipage, on ne trouve plus que très rarement une langue maternelle commune parmi les membres d'équipage.

Pour y remédier, on a inventé «la langue de travail» et pris des mesures prétendument draconiennes pour que tous les membres d'équipage la parlent suffisamment pour communiquer entre eux et avec les opérateurs transversaux : autorités du pavillon et des ports, affréteurs et clients y compris les passagers et accessoirement en situation d'urgence.

**Quelle langue ?** Aujourd'hui même chez les Chinois et les Russes, on estime que dans ce métier ô combien international, la langue de travail doit être l'anglais. Nos amis Anglo-saxons ont gagné et c'est irréversible.

Mais où en est-on du niveau d'anglais des marins ? De gros efforts ont été faits pour l'anglais, maritime ou non, de nos équipages et la situation s'améliore doucement mais vraiment doucement. En effet à force de rechercher le moins cher de chez

moins cher on ne trouve pas le meilleur de chez meilleur y compris en langue de Shakespeare.

Lors de l'accident du COSTA CONCORDIA, nonobstant les défaillances professionnelles du commandant Francesco SCHETTINO et de ses officiers, le moins qu'on puisse dire est que la gestion des passagers dans la situation d'urgence était proche de la situation des ouvriers de la tour de Babel.

En situation d'urgence, c'est-à-dire en situation de stress, que ce soit pour les membres d'équipage eux-mêmes désignés ou non pour aider les passagers ou les passagers eux-mêmes occupés à sauver leur vie, c'est la langue maternelle qui vient la première, ensuite on traduit !

Aussi on voit le problème, lorsque sur un navire à passagers, il y a au moins 7 langues maternelles différentes parmi les personnes embarquées (c'est le nombre de langues parlées par les victimes du naufrage).

### NOS GROS EFFORTS : QUELS SONT-ILS ?

Cours en anglais dans les écoles marinemarchande ou hôtelières, exigences de TOEIC d'un niveau raisonnable, utilisation du SMCP (Standard Maritime Communication Phrases) de l'OMI sont à présent courants et c'est heureux. En effet cela arrive bien tard et nous sommes nombreux depuis bien longtemps à rappeler qu'à part le stage pratique d'anglais de l'autre côté de la Manche, les résultats restent moyens et même trop souvent très moyens à tous les niveaux d'un équipage. En stig-

## Contenu des formations spéciales navires à passagers 2017

STCW 2-1 3h Familiarisation aux SITUATIONS d'URGENCE	STCW 2-2 3h Formation sécurité pour personnel servant dans locaux passagers	STCW 2-3 3 h Formation à l'encadrement des passagers	STCW 2-4 7 h Gestion de crise et comportement humain
<b>1-Contribuer aux plans et procédures d'urgence</b>	<b>1 communication avec passagers</b>	<b>1 contribuer à l'application des procédures d'urgence</b>	<b>1 Mettre en Place procédures d'urgence</b>
Caractéristiques sécurité du navire	Communication avec passagers dans leur langue majoritaire	plans et consignes pour encadrement et évacuation	Conception et agencement navire
Emplacement du matériel	Vocabulaire anglais minimum de IMO/SMCP	Connaissance des techniques pour encadrement et matériel	Règles de sécurité
Importance du comportement personnel	Body language et emplacement des consignes à bord	Rôles d'appel et consignes en Cas d'urgence	Plans et procédures
Limitation utilisation des ascenseurs	Consignes de sécurité aux passagers dans leur langue : rappel, explications	<b>2 Aider les passagers se rendant aux postes de rassemblement et d'embarquement.</b>	Elaboration des procédures d'urgence : Planification en avance Connaissance et Application
<b>2-Contribuer à la communication avec les pax</b>	<b>Annonces en anglais et dans la langue des passagers (relayer)</b>	<b>Aptitude à donner des ordres clairs</b>	<b>2 Optimisation des ressources</b>
langue du navire: connaissance des termes de SITUR	<b>2-Sauvetage</b> : Démonstration de capelage brassière de sauvetage	Aptitude circulation libre : coursives, escaliers, points de passage	Ressources pas illimitées Utilisation du personnel et équipement
Body language	<b>3 Procédures</b> : Embarquement /débarq des passagers /PMR	Importance des échappées libres	Organiser des exercices réalistes avec exemples d'accidents (prestation aux pax)
Connaissance de la langue des diffusions dans une des langues utilisée		Moyens pour PMR	<b>3 Maîtrise des situations d'urgence</b>
		Méthodes de recherche	Evaluation initiale et réactions efficaces
		Débarq des passagers et PMR	Aptitude au commandement
		<b>3 Procédures de rassemblement efficaces</b>	Donner l'exemple
		<b>Maintien de l'ordre</b>	Focaliser la prise de décision
		<b>Procédures pour éviter panique</b>	Motiver, encourager et rassurer les pax
		Comptage des passagers	<b>Contrôle du stress</b> : son propres stress et celui des autres membres d'équipage
		Habillement des passagers	Modification du comportement des individus/non observations des consignes
		Capelage correct des brassières	<b>4 Encadrement des membres équipage et passagers/comportement humain</b>
			Réactions générales typiques et déni
			Début de panique et non perception des consignes
			Premières réactions à SITUR: recherche amis/enfants/ passeport-bijoux
			Autres réactions : autruche/cache/étages supérieurs si gîte/panique si familles séparées
			<b>5 Maintenir communications efficaces :</b>
			<b>Consignes claires et échange avec pax</b>
			<b>Donner renseignements au pax et crew</b>
			<b>Langue passagers et personnel (working)</b>
			Body language
			Langue des annonces en SITUR et exercices : renseignements et consignes
Tout personnel du navire autre que les passagers	Personnel servant dans locaux à passagers : commissaire, hôtesse, stewards hôtel et restaurant, barmen, femmes de chambres,	Officiers et matelots et autre personnel désigné sur muster list pour aider les passagers : Niveau direc. opér. appui-Maitres et autre personnel hôteliers excepté rating	Tout personnel ayant des responsabilités dans sécurité des passagers sur muster list : Officiers et maitres (Pont Mach Hôtel) Responsables secteurs : recherche, direction et rassemblement des pax

matissant à nouveau la communication avec les passagers durant la crise, la «tour de Babel» du vendredi 13 janvier 2012 du côté de l'île de Giglio a encore une fois amené l'OMI à s'inquiéter du niveau d'anglais du personnel des navires à passagers et pas uniquement pour servir ou vendre quelque chose à bord même si cela fait partie du jeu.

Dans le réagencement des formations de ce personnel, nous avons détecté des exigences qui pourraient, si elles étaient vraiment observées par la CLIA, améliorer grandement ce «service plus» aux passagers en cas de situation d'urgence.

### ANCIENNES ET NOUVELLES EXIGENCES SUBTILES DE STCW V/2

Ces formations spéciales sont comme vous le savez des compléments aux connaissances «sécurité et sûreté» classiques. Dans la connaissance des langues utilisées à bord (langue de travail et langue de la majorité des passagers) il y a quelques subtilités qui ne vont pas être très faciles à combler.

Vous avez ci-dessus le contenu des différentes formations minimum obligatoires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018. Certaines exi-

gences nouvelles et anciennes devraient vous interpeler dès à présent sur la communication en cas d'urgence à bord

## TEXTES NOUVEAUX ET ANCIENS

STCW 2-1 *Pour tous les membres du personnel (capitaines, officiers, matelots et autre personnel) servant à bord des navires à passagers : familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers.*

*Contribuer à l'efficacité de la communication avec les passagers dans une situation d'urgence :*

- o Communiquer dans la langue de travail du navire*
- o Comprendre l'une des langues dans lesquelles les annonces d'urgence peuvent être diffusées à bord du navire lors d'une situation d'urgence ou d'un exercice*

STCW V/2-2 *Personnel servant dans les locaux passagers (i.e. personnel hôtelier): Aptitude à communiquer avec les passagers dans une situation d'urgence compte tenu des considérations suivantes :*

- o 1.1- la ou les langues utilisées devraient être celles de la majorité des passagers transportés pour une traversée donnée*
- o 1.4- La mesure dans laquelle des consignes de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leur langue maternelle*
- o 1.5- Les langues dans lesquelles les annonces d'urgence peuvent être diffusées lors des situations d'urgence ou d'un exercice pour donner des directives essentielles aux passagers et faciliter l'assistance prêtée aux passagers par les membres d'équipage*

## BILAN ACTUEL DE CES MODIFICATIONS

Si tout cela est très sensé, la réalisation est finalement très difficile. En effet, pour un équipage entièrement bilingue sur une route anglais - «autre langue unique» cela devrait convenir. Pour les autres cela est beaucoup plus aléatoire.

Après les nombreux accidents de navires à passagers, les formations nouvelles ou anciennes (STCW 2010) se sont adaptées. Reste comme toujours à assurer les formations et surtout à s'assurer que les compétences requises sont acquises, et là, ce n'est pas évident surtout que la formation continue, spécificité des amendements de Manille de 2010, se rappelle à nous et particulièrement en ce moment. (Date limite d'application de ces amendements.)

## REVALIDATION DES FORMATIONS SPÉCIALES NAVIRES À PASSAGERS

Si on peut admettre que certaines formations et notamment celles de familiarisation restent valables pendant toute la vie du marin, pour certaines d'entre elles plus pointues cela n'est plus pareil.

Pour le marin «spécialisé navires à passagers», la revalidation quinquennale est nécessaire pour 3 des 5 formations dont nous parlons : encadrement de passagers, gestion de crise et facteur humain, formation rouliers à passagers.

Beaucoup plus facile à dire qu'à faire lorsque l'on sait que même les grands groupes de croisières ne s'en soucient guère en prétextant que la pratique est suffisante pour maintenir les compétences. Et pour le niveau d'anglais, même chez les officiers, je préfère ne pas en parler car on risquerait de se mettre à pleurer ensemble.

## VOUS AVEZ DEVINÉ : EXERCICES ET ANGLAIS EN SITUATION D'URGENCE SONT LE TALON D'ACHILLE DE LA FORMATION CONTINUE.

Tous les marins «navires à passagers» du monde connaissent les exercices hebdomadaires mais combien y apprennent quelque chose et surtout y entretiennent leurs connaissances ?

Depuis longtemps sous certains pavillons les «passeports de formation sécurité et sûreté» prouvent cette formation continue du marin sans pour autant garantir le niveau de connaissance. En effet il n'y a jamais d'évaluation individuelle et la vérification des connaissances de la langue de travail n'y figure jamais.

*Quelles solutions alors ?*

## PROPOSITIONS

- Ne recruter que du personnel complètement bilingue (tests obligatoires contrôlés par un natif de chaque langue) et oublier le personnel avec un TOEIC élémentaire. Cela est possible aujourd'hui, mais plus cher certainement.
- S'assurer que la majorité des passagers (51% ?) a, comme langue maternelle, une des langues utilisées. Pas si facile que cela à mettre en place, quoiqu'avec les réservations en ligne on peut le faire mais il faut une volonté de la part des compagnies.
- S'assurer que les informations délivrées aux passagers sous forme de leaflets ou de vidéos en boucle, sont correctes et concernent bien le navire sur lequel on est embarqué et qu'elles sont disponibles en plusieurs langues courantes du secteur géographique du voyage, peut-être le plus facile.
- Assurer la formation continue des officiers «annonceurs de situation d'urgence» dans les langues majoritaires (au moins 2 sinon 3). Cher et sélectif peut-être, mais il faut savoir ce que l'on veut.
- Organiser à bord des formations continues «communications en situation d'urgence» pour tout le personnel, une fois par mois serait bien, et assurer une évaluation continue des compétences acquises y compris en langue anglaise avec des indices de performance classiques, facile au sein du SMS.

## CONCLUSION

Si vous estimez que c'est trop et que finalement il n'y a pas de solution à la tour de Babel, je vous conseille d'en informer vos passagers potentiels en vous basant sur le syndrome des «Shadoks» : «S'il n'y a pas de solution, c'est qu'il n'y a pas de problème»...

Ensuite, si vous le pouvez, insistez sur des informations avec des petits dépliants simples que vous remettrez à chaque passager (attention pas trop de publicité, sinon le dépliant ira directement à la poubelle). Plus cher mais bien fait souvent.

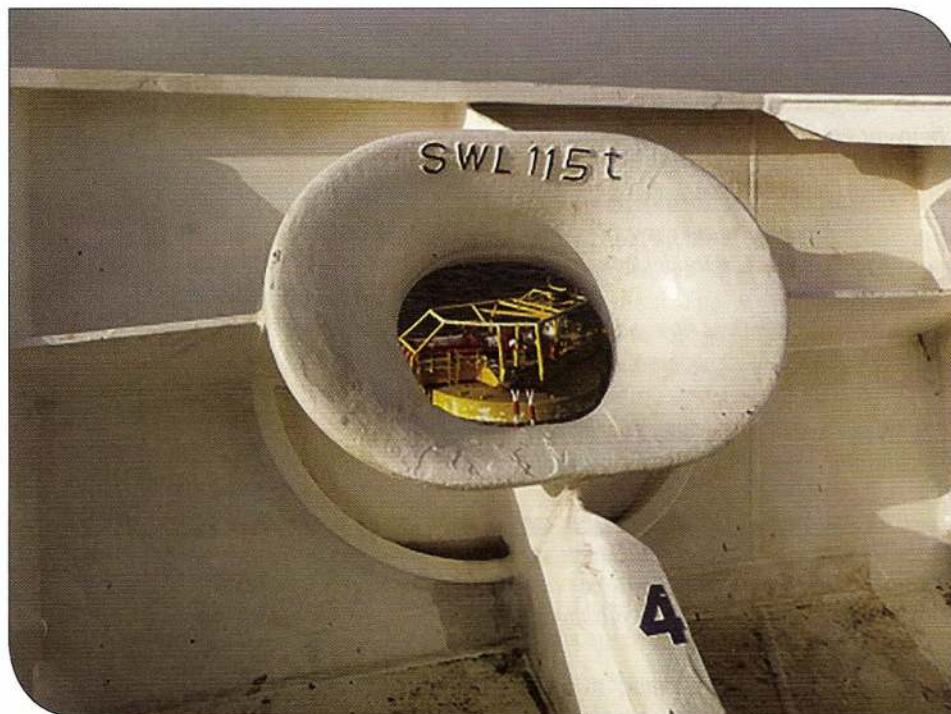
Utilisez au maximum internet lorsque vous confirmerez au passager son voyage pour lui transmettre aussi les consignes d'urgence et ne me dites pas que c'est anti-commercial, les 27 victimes du CONCORDIA se retourneront dans leur tombe.

*Mai 2017*

*Cdt Bertrand APPERRY  
AFEXMAR, AFCAN*

*Ancien capitaine de navires à passagers.*

# MARITIME LABOUR CONVENTION - MLC - MORE LABOUR FOR CAPTAIN



Crude Oil tanker en escale

Combien de jeunes entrant en première année à l'ENSM ont pour but de devenir commandant ? Que savent-ils à ce moment du métier de commandant et des tâches qui lui sont attribuées ?

S'ils cherchent le frisson engendré par la possibilité de rencontrer des pirates comme ils l'ont vu dans les films, qu'ils se rassurent. Cette vieille tradition maritime, peut être aussi ancienne que la marine elle-même, perdure. Même si la situation est calme en océan Indien, il existe encore quelques contrées où il est risqué de s'y aventurer par voie maritime.

S'ils cherchent l'évasion, les escales exotiques avec les rencontres associées, les virées dans les bars à marins, ça sera de plus en plus difficile. Certaines navigations, comme sur les pétroliers, ne sont guère propices aux sorties à terre. Nombreux sont les terminaux qui brandissent l'étendard de la sécurité pour justifier l'interdiction faite aux marins de fouler la terre ferme. Parfois, même les relèves sont interdites.

Reste à profiter des arrêts techniques. Sauf que... quand ça ne veut pas !

Ci-dessous, extrait du message envoyé par l'agent au commandant arrivant à Dubaï

(BB) Shore Pass – Crew members

B1. DDD Immigration has now implemented new regulation in place for shore leave pass for crew members.

B2. Shore pass is issued on daily basis which is charged at AED120/- (EURO 31) per shore pass per person valid for 24 hours. Agency processing fee applicable.

B3. Crew should surrender shore pass prior completion of 24hours to DDD Immigration; else will be penalized from DDD Immigration.

B4. Agency requires at least 12hours notice to prepare shore

pass and allocate boarding officer prepare documentation for processing shore pass.

S'ils cherchent la vie au grand air, l'aventure loin du métro/boulot/dodo, là aussi il risque d'y avoir des déçus.

Aujourd'hui, une part toujours plus importante du métier de commandant est la vérification de la conformité du navire et de l'équipage à tout un lot de codes, normes, règlements et autres conventions qui ont tous leur quantité de documents papier à remplir, signer, tamponner en plusieurs exemplaires.

La dernière convention en date, celle qui devrait empêcher les contraintes faites aux marins à Dubaï, la Maritime Labour Convention 2006, n'a pas oublié de coller à cette folie administrative.

Non seulement cette MLC ne peut empêcher des délires locaux en matière d'entrave faite aux marins désireux de se dégourdir les jambes à terre, de changer d'air pendant quelques heures, mais elle ne résout pas non plus le problème des visas exigés pour les relèves. Il arrive encore qu'un marin ne puisse pas débarquer au terme de son contrat à cause d'un problème administratif.

Bien qu'elle vise à l'amélioration du sort des marins, la MLC est un règlement de plus, un domaine d'inspection de plus, un classeur de plus, du travail en plus. D'où le titre de ce texte.

Allez les Jeunes, venez quand même !

Il reste des bons moments à passer en bout d'aileron à observer la mer calme ou en furie, les levers et couchers de soleil, les clairs de lune. 35 ans après mon premier embarquement, je ne m'en lasse toujours pas.

*Cdt Bertrand DERENNES  
Président de l'AFCAN*

## RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

### LES USCG DÉCIDÉS À POURSUIVRE LES FAUX APPELS VHF.

Les USCG indiquent constater une augmentation des appels «malveillants» sur canal 16, malheureusement souvent impunis par défaut de détection précise et par manque d'enquêteurs localement. Les USCG doivent s'équiper de plus de gonios et aussi de systèmes de reconnaissance de voix. Ces systèmes, élaborés avec une université et un centre d'analyse de données, sont réputés détecter plusieurs caractéristiques significatives à chaque analyse.

*On sait, par ailleurs, que les gonios VHF sont suffisamment précis et rapides pour désigner l'origine des diverses émissions malveillantes d'officiers de quart «inoccupés» sur des mouillages d'attente.*



### SOUTAGE À SINGAPOUR, NOUVELLES MISES EN GARDE.

Suite à de nombreux contentieux et malgré l'obligation récente de passer par un «Mass Flow Meter» agréé, le P&I Club North of England met ses membres de nouveau en garde le 21 mars contre des malversations et conseille de vérifier l'intégrité du système (MFM) et éventuellement recommande l'utilisation d'un expert réputé. Le problème est que, depuis l'obligation du MFM, des fournisseurs ne veulent plus participer aux mesures de sondage des capacités et les accepter. La dernière affaire, le 14 mars, est l'interdiction faite à Panoil Petroleum d'exercer pour cinq de ses tankers ravitailleurs sur lesquels des tuyautages rajoutés truquaient les indications du MFM. Les quantités délivrées aux navires dans ce port ne cessent d'augmenter, par exemple, 3,85 millions tonnes en février (moyenne quotidienne 137 500 tonnes).



### L'ÉPAVE DU SEWOL A ÉTÉ RELEVÉE.

Le ferry Sewol, naufragé le 16 avril 2014 (plus de 300 morts) a été remonté en surface le 23 mars 2017, puis mis sur un navire semi-submersible pour le transporter jusqu'au port de Mokpo. L'opération a été menée avec deux barges qui ont viré 66 câbles pour remonter l'épave. En même temps que la recherche de neuf corps de disparus, une enquête est prévue pour revoir les conditions du naufrage. L'enquête de 2014 avait conclu à des transformations non vraiment maîtrisées déplaçant ainsi le centre de gravité, à une surcharge (habituelle, en fait), à des incompétences graves de l'équipage. Les passagers avaient reçu l'ordre de rester dans les cabines, alors qu'une grande partie de l'équipage abandonnait rapidement le navire. Celui-ci a mis près de trois heures à être submergé. Le capitaine a été condamné à la prison à vie, et 14 membres d'équipage survivants à des peines allant de 2 à 12 ans.

Le Ministry of Oceans and Fisheries (MOF) est en discussion avec l'assureur pour recouvrer une partie des frais engagés. Le Sewol était assuré pour environ 110 milliards KRW (97,3 millions USD) par KSA Hull P&I Club (Korea Shipping Association P&I) assurant la plupart des ferries et caboteurs en Corée. L'opération de relevage a été traitée pour 85,1 milliards KRW. Le total des frais est estimé à 550 milliards KRW (486,7 millions USD dont 99 MUSD pour search and rescue et 97,3MUSD de compensation aux victimes). Le MOF demande à KSA 100 milliards KRW (88,5 millions USD).

Le 2 mai, une commission de 53 personnes a été nommée (membres de différents ministères) avec trois divisions. L'une chargée de reprendre l'enquête sur les causes du naufrage, une autre chargée des recherches des neuf disparus, une dernière chargée de déterminer le sort futur de l'épave.



### COMMENTAIRE, TRAITEMENT DES ÉPAVES.

Fin mars, lors d'un colloque d'assureurs à Londres, on a averti les armateurs et assureurs d'avoir à s'occuper davantage des frais induits par le traitement ou relevage des épaves. P. Mangrolis, architecte naval des LOC (London Offshore Consultants) indique que le coût augmente à cause du souhait des clients armateurs de se couvrir sur la base d'une somme prévue, et d'autre part, des demandes des autorités en présence d'une épave (il est devenu parfois difficile de les convaincre qu'il est préférable de laisser une épave là où elle est lorsqu'il y a une possibilité de l'enlever). P. Mangrolis (LOC) a pris part aux délibérations au sujet de l'épave du Costa Concordia. Bien qu'ayant participé au projet «Rigs to Reefs» qui avait démontré que laisser des plateformes endommagées par des cyclones avait été bénéfique pour le stock de poissons, il indique n'avoir pas pu convaincre de faire ainsi dans ce cas. Il ajoute qu'une possibilité serait d'inclure le cas dans le «sauvetage».



### RISQUES LÉGAUX DES «MOBILES» AUTONOMES.

Fin mars, lors d'un colloque au Lloyd's de l'Insurance Institute of London, R. Veal, chercheur et expert sur la loi maritime (Université de Southampton) a donné des éléments de recherche et d'adaptation en vue de la «navigation autonome». Soit ces mobiles sont des navires et tombent sous le coup de la loi ordinaire qui n'est pas à réinventer, soit ce n'en sont pas et alors, un régime juridique est à inventer en totalité (bien qu'ils soient supposés évoluer parmi des navires). R. Veal dit que l'article 94 de la loi ONU qui prévoit qu'un capitaine, parfaitement qualifié, soit responsable d'un navire, est le seul texte indiquant qu'il doit y avoir un équipage affecté à un navire. Sans doute qu'une télécommande permanente peut être conforme à cet article, qui ne peut en aucun cas convenir à un mobile préprogrammé et autonome. Le rôle des autorités maritimes internationales et/ou locales sera crucial pour la réglementation et les normes. Ces autorités devront être parfaitement convaincues de l'intérêt de ces réalisations compte tenu des réticences prévisibles des Etats fournisseurs de main-d'œuvre. Par ailleurs, il indique qu'aucune étude sérieuse n'a été faite sur le coût réel, le coût et l'étude de la résilience en cas de cyber attaque, le surcoût des opérations/soin à la marchandise et des manœuvres. Il conclut que lorsque ces questions complexes auront été réglées, on pourra dire que ce sera-là un remarquable potentiel. Le colloque était présidé par A. Bardot (P&I) qui parle d'un «progrès» à double tranchant auquel il faudra s'adapter.



### UN VRAQUIER DE POLARIS NAUFRAGÉ.

On annonce que le Stellar Daisy, vraquier de Polaris (pavillon Iles Marshall, 266 141 tpl), chargé de minerai de fer, en route du Brésil vers la Chine, a envoyé un appel de détresse le 31 mars, indiquant une entrée d'eau importante. Le 1er avril, deux survivants, présents dans un radeau, ont été sauvés. 22 membres d'équipage sont disparus, des embarcations ou radeaux ont été retrouvés vides. Le navire était à l'origine un pétrolier simple coque de 1993, transformé en vraquier. Il n'y avait pas vraiment de vent, mais une houle d'environ 4,50m. Un des survivants, officier pont, a déclaré qu'il y avait eu rapidement rassemblement de l'équipage avec leurs brassières, mais que le navire avait très vite gité sur bâbord, probablement coque gravement endommagée, que le navire avait coulé rapidement au moment de l'abandon. Les sauveteurs ont affirmé que les survivants leur avaient dit que le navire s'était cassé en deux. Après plusieurs jours, il n'y a pas eu d'autres survivants retrouvés.



### USA, OPPOSITION AU DURCISSEMENT DE L'APPLICATION DU JONES ACT.

Le nouveau gouvernement US veut appliquer plus sévèrement le Jones Act, règle qui demande qu'un transport entre deux points des USA soit effectué par un navire pavillon US, construit aux USA, équipage entier US. Le 5 avril, on annonce qu'une compagnie pétrolière US (Alaska) a accepté une amende de 10 millions USD pour avoir déplacé une plateforme du golfe du Mexique jusqu'en Alaska avec un remorqueur étranger. Le gouvernement veut exclure tous les navires étrangers travaillant dans le secteur pétrolier ou gazier offshore. Une étude demandée par l'American Petroleum Institute (API) montre que cela va empêcher/retarder des milliards de dollars d'investissement et va sévèrement affecter l'activité offshore. L'étude indique l'indisponibilité ou l'inexistence de navires US spécialisés dont certains peuvent coûter entre 0,2 et 1 milliard USD (hors de portée pour le seul marché local), cela va réduire considérablement l'exploitation et coûter un nombre incalculable de perte d'emplois on shore and offshore. Il y a cependant des commentaires favorables d'industriels à terre.



### OBSERVATIONS MÉTÉO À L'ÉPOQUE DES SATELLITES.

Début avril, la NOAA rappelle que les observations des navires sont toujours indispensables. Les satellites météo, géostationnaires (altitude 36000 kms) ou synchro-jour (env. 850 kms), donnent des images et des données dans de nombreux domaines. Les résultats ne sont pas mesurés directement mais déduits de calculs combinant plusieurs données permettant d'avoir la position des nuages et des précipitations, ou bien la température de l'eau et la vitesse du vent. Mais cela est souvent insuffisant pour des prévisions précises, par exemple de fortes pluies empêchent toute mesure du vent et des vagues. Plus important, il n'est jamais possible de mesurer la pression atmosphérique depuis l'espace, les observations des navires servent à calibrer et «régler» les calculs effectués à partir des données satellite et demeurent indispensables.



### CHARGEMENT DE GRAINES DE SOJA.

Les P&I Clubs demandent à leurs membres de prendre des précautions lors de ces chargements. En particulier le UK P&I, en collaboration avec CWA International, publie des recommandations. La graine de soja est une graine avec un taux d'huile important et donc est sensible à l'humidité et à la température, et peut être avariée par échauffement spontané lors de longues périodes de stockage. Il n'y a pas eu de plainte pour cette saison, mais les contentieux de la saison précédente sont encore en cours, les pluies importantes au Brésil ayant été un élément déterminant, avec de mauvais transports terrestres d'«approche». Normalement, les opérations doivent être arrêtées

en cas de pluie, et les cales ne travaillant pas doivent être fermées. De plus, le rôle du bord est essentiel lors du déchargement avec une surveillance continue (accompagnée éventuellement de photos). Si de la marchandise avariée est découverte, avertir le Club asap afin qu'il nomme un expert au fait des habitudes locales et/ou des rapports avec la douane afin de préserver les intérêts des bords.



#### ÉLÉMENTS DU RAPPORT 2016 USCG.

Mi-avril, le rapport sur les PSC aux USA a été publié. Bien que le nombre de détentions de navires étrangers ait diminué, avec une amélioration générale de l'entretien courant, le rapport note une forte augmentation des non-conformités des équipements anti-incendie (27% des cas de détention, comparé à 21 et 17% les années précédentes. Avec, en particulier, de très nombreux cas de vannes à fermeture à distance bloquées en position ouverte, des cas de non-fonctionnement de pompe principale incendie, des systèmes de pulvérisation isolés manuellement dans certains locaux. Le rapport conclut par un commentaire sur la menace de la nouvelle administration Trump de diminuer le budget USCG de 14%.



#### PDVSA (AVEC LE VENEZUELA) S'ENFONCE DANS LA CRISE.

Le 18 avril, l'agence Reuters publie un article indiquant que des plongeurs nettoient à la main la coque du Caspian Galaxy tellement sale qu'il ne peut prendre la mer après avoir chargé du pétrole brut. L'article indique que le cas n'est en fait, qu'un exemple parmi de nombreux navires chargeant dans deux ports majeurs du Venezuela, par la compagnie d'État PDVSA, où le plan d'eau est tellement pollué par les fuites des pipes sous-marines en mauvais état que la coque est salie sur une bonne hauteur empêchant un appareillage en l'état. Ce nettoyage à la main, par des plongeurs à partir d'un petit bateau, peut prendre jusqu'à 10 jours, et n'est, en fait, qu'une des causes des retards constants des voyages de pétrole brut au départ du Venezuela. Les autres causes sont le manque ou les retards de réparation aux installations par des entreprises que PDVSA ne paie plus. Les problèmes de PDVSA sont une des causes de la crise nationale ayant entraîné l'écroulement de l'économie socialiste et l'inflation dans le pays, qui inclut des pénuries de nourriture et de médicaments.



Le nettoyage a lieu en dehors du port de chargement, polluant ainsi des zones supplémentaires. Un accident mortel a déjà eu lieu. Des renseignements indiquent que 18 des 31 pétroliers PDVSA sont inexploitable pour diverses raisons. Pour continuer les exportations PDVSA, a affrété plus de 50 navires, dont une partie sont en suspension d'affrètement ou saisis pour défauts de paiement. On voit des clauses spéciales Venezuela dans les contrats d'affrètement qui sont au-dessus du prix du marché, et, de plus, on signale que PDVSA ne paie pas les surestaries. On indique que PDVSA ne peut même plus se procurer des pièces de rechange pour les installations de production à terre.



#### PISCINES SUR LES BATEAUX DE CROISIÈRE.

La pratique du «swim at your own risk» était courante sur les navires de croisières. Mais, suite à des accidents graves, plusieurs compagnies recrutent des lifeguards certifiés pour la surveillance des piscines. Disney Cruises a été la première, il y a plusieurs années, après qu'un enfant de 4 ans se soit presque noyé (avec des séquelles). Après plusieurs décès d'enfants par noyade sur différentes compagnies, Royal Caribbean a suivi au mois de février dernier, et Norwegian Cruise Line, après avoir commencé en 2015 sur les plus grands navires, annonce assurer ce service sur tous ses navires (tout en précisant que les parents restent en premier stade de surveillance).



#### FORTE AMENDE À PRINCESS CRUISE LINES, PRÉCISIONS.

Il a été signalé (précédent AIN° 112) la forte amende infligée à Princess Cruise pour multiples rejets à la mer sans utiliser normalement le séparateur d'eaux mazouteuses sur plusieurs navires depuis un certain temps, avec falsification de l'Oil record book. L'origine était une enquête des USCG qui étaient en fait renseignés par le MCA (Maritime and Coastguard Agency) britannique, lui-même informé par un officier mécanicien (Britannique) d'un de ces navires. Le juge du district de Miami a ordonné d'octroyer la rémunération de 1 million USD à cet officier mécanicien (somme record). Le montant de l'amende sera réparti à diverses administrations (dont 1 million au «Abandon Seafarer's Fund», fonds humanitaire pour les marins abandonnés aux USA). Les pratiques courantes consistaient à diluer les rejets en injectant de l'eau pour rester sous le seuil d'alarme, ou bien à laisser déborder les eaux grises (comprenant les rejets cuisine) pour pomper directement les puisards machine dès l'éloignement à plus de 4 milles de la terre. Dans les infractions reconnues, on peut citer un rassemblement dans le PC machine où le chef mécanicien prêchait la bonne parole en tenant un panneau «LA is listening» (il y a des micros, L.A. est le siège de la direction).



#### INTERVENTION MÉDICALE AU LARGE EN ATLANTIQUE.

Le 24 avril au matin, le capitaine du Tamar (vraquier, pavillon Îles Marshall, armateur slovène, 56 563 tpl, en route de Baltimore à Gibraltar) à 1 300 milles du cap Cod, a signalé une explosion dans la partie avant avec un mort et trois marins très gravement brûlés (avaries n'affectant pas la marche du navire). Le New York Air National Guard's Rescue Wing, en liaison avec les USCG, ont fait décoller un HC-130, avec six secouristes parachutistes devant sauter avec un petit bateau. Deux navires de guerre canadiens ont également été déroutés. Ces parachutistes sont parvenus à bord en fin d'après-midi, mais un des blessés était mort dans la journée. Des secours portugais ont prévu d'évacuer les blessés, le 25, pour les transporter à Ponta Delgada.

Des vérifications indiquent que des défauts ont été découverts sur ce navire par des PSC, en particulier sur des équipements anti-incendie et sur le groupe de secours.



#### ÉLÉMENTS DU RAPPORT 2016 DU TOKYO MoU.

Fin avril, le rapport du Tokyo MoU indique que les équipements anti-incendie, sécurité de la navigation et engins de sauvetage sont les principaux défauts découverts sur les navires, représentant environ la moitié des défauts. Les principaux défauts entraînant des détentions concernent les embarcations de sauvetage, les personnels, ou les diffuseurs anti-incendie. Par ailleurs, la black list du MoU a été réduite de 12 à 10 (dont le Belize), mais l'Égypte et la Papouasie-Nouvelle-Guinée ne sont pas comptés (moins de 30 inspections). En septembre, le registre du Cambodge a cessé son activité, après des critiques pour manque grave de surveillance des navires immatriculés. Selon le Tokyo MoU les navires qui y étaient inscrits ont changé pour les registres de Sierra Leone, Tanzanie et Micronésie, mais ce dernier est sur la black-list parce que dirigé par des intérêts illégaux comme indiqué officiellement par le gouvernement.



#### LA CLIA S'OPPOSE À DES PROJETS US DE RESPONSABILISATION POUR ACCIDENT.

Le 1er mai, on annonce que la Cruise Line International Association (CLIA) signale sa forte opposition à de nouveaux projets US qui augmenteraient la responsabilité automatique des compagnies en cas d'accident de passagers. McGarry (CLIA) indique qu'imposer un nouveau niveau de règles fédérales US est injustifié et inutile, alors que le taux de satisfaction est d'environ 90% et le taux de passagers revenants est de 70%. Il s'élève contre les déclarations de membres du congrès accusant les croisiéristes de retards dans des équipements de détection d'homme à la mer (MOB) (toujours indiqués comme peu fiables), faisant valoir que, pendant 2009-2016, la capacité a augmenté de 42% alors que les incidents MOB ont diminué de 23 à 12 (dont 8 morts en 2016). Les nouvelles règles comprendraient des obligations strictes de rapport d'infractions (le FBI prévenu dans les 4 heures), d'accidents, généralisation de vidéo surveillance dans les parties communes, forte augmentation de la disponibilité de personnel/matériel médical, formation médicale de base de l'équipage aux premiers secours, responsabilité de la compagnie en cas de décès à la mer avec indemnisation de la famille.



#### COSTA CONCORDIA, VERDICT EN CASSATION.

Le 12 mai, la peine de 16 ans de prison du Cpt. Schettino a été confirmée à la Cour de cassation. Le naufrage avait eu lieu le 13 janvier 2012 (32 morts) à la suite d'un choc au cours d'une manœuvre de salut à l'île de Giglio. Le capitaine avait été déclaré coupable en 2015 d'homicides involontaires, naufrage fautif, abandon du navire avant évacuation. Une peine de 16 ans de prison avait été jugée en appel en mai dernier, maintenant confirmée en cassation, avec emprisonnement immédiat. Il a été rappelé de graves négligences et d'évidentes fautes de procédure sans aucune circonstance atténuante. Les principales fautes, après le choc initial, ont été de ne pas avoir averti l'équipage (ou les autorités) de la situation réelle sinon avec beaucoup de retard ce qui a altéré les conditions d'abandon, d'avoir quitté le navire sans avoir gardé aucun contact radio avec ses officiers ou essayé de se tenir informé alors qu'il y avait encore plus de 2000 personnes à bord. Son avocat a indiqué des manques dans les droits de la défense arguant des fautes de la compagnie, d'erreurs de l'homme de barre et des Coastguards. Le capitaine Schettino est déclaré seul coupable, la justice ayant transigé avec la compagnie Costa avec une amende de 1 million d'euros pour clore les poursuites.



#### NOUVELLES ALERTES DES ASSUREURS SUR LE CYBERRISQUE.

En dehors des dégâts sur des systèmes informatiques qui sont déjà difficiles à évaluer pour les assureurs, des consultants (RMS, risk management solutions) ont publié de nouvelles études sur des risques « physiques » d'attaques cyber tels que des déclenchements d'incendie, d'explosions, ou d'accidents industriels majeurs. Les contrats couvrant ce genre de risque, n'excluent pas explicitement, en général, l'indemnisation pour une origine par cyberattaque, mais indemnise des conséquences de ce genre d'accident. C'est un gros problème d'évaluation pour les assureurs qui n'ont pas encore de références ou d'archives. RMS a publié quelques scénarios pouvant mener à des pertes considérables.



#### FAUX REGISTRES.

Un commentaire de IHS mentionne « les registres de pavillon frauduleux sont parmi les plus importantes préoccupations de l'OMI ». Des exemples de registres accessibles en ligne sont cités. Le Federated States of Micronesia (FSM) a autorisé MISR (Micronesia ship registry), une compagnie de juristes privés, à ouvrir un registre. Mais il y a ambiguïté sur le site d'accès. Un directeur a confirmé l'autorisation de 2015, en précisant qu'il n'a pas signé la participation à l'OMI pour « certaines » raisons. Bien que ce soit un « closed register » (pas de trafic international), un rapport de l'OMI a constaté 153 navires immatriculés illégalement, contre 49 officiels (dont 14 sans n° OMI). En quelques jours 80 de ces navires ont changé de registre et sont allés vers le Belize, Togo, Indonésie ou Sierra Leone. Aux Fidji, on indique que la police enquête sur le registre (closed) qui aurait immatriculé 90 navires dont 39 sans n° OMI. Les autorités de la République démocratique du Congo (DRC) ont reconnu que tous les navires immatriculés, sauf 11 strictement locaux, étaient illégaux (73 ont été rapidement changés). En fait, une enquête a montré que le site prétendant être le registre officiel DRC, avec une adresse à Londres et des n° de téléphone ne répondant pas, était tenu par un Guinéen basé au Qatar, site maintenant fermé. Le Sierra Leone avait deux compagnies prétendant être le registre officiel, une est maintenant fermée. L'OMI met en garde contre des sites qui ont une présentation proche des sites officiels d'immatriculation, et sur lesquels de faux documents ont été délivrés (Sur certains sites, la seule différence avec le vrai est une faute d'orthographe dans le nom du signataire).



#### ACCORD DU TOUQUET, COMMENTAIRE.

E. Macron, maintenant élu, avait promis lors d'une visite dans le Nord de renégocier l'Accord du Touquet, accord qui prévoit des contrôles « juxtaposés » d'immigration prenant place en France avant d'approcher les lieux d'embarquement. Un éventuel changement, surtout dans le cadre du Brexit, inquiète sérieusement les compagnies de ferries, qui pourraient être en charge de stopper les immigrants clandestins. G. Platten, UK Chamber of shipping, indique qu'en aucun cas, les exploitants de ferries ne pourraient être considérés comme auxiliaires des immigration officers. La loi prévoyant toujours 2000 GBP d'amende par clandestin découvert, il rappelle que les règles agréées par l'OMI sont que c'est le port et non les exploitants de ferries qui est en charge de s'assurer que seuls les passagers munis de billet peuvent approcher d'un navire. T. Waggot, port de Douvres, notamment à cause du Brexit, redoute un réel risque de graves encombrements du port en cas de retour aux formalités telles que celles avant le marché unique.



#### GUIDES D'AIDE CONTRE LE STRESS.

Début mai, « Humanrights at sea » annonce la parution d'une nouvelle publication destinée aux marins et à leurs proches, ou employeurs au sujet des marins souffrant de stress après des situations pouvant être traumatisantes. Sur le site de l'organisation, par ex. parmi les publications : « Remaining resilient after traumatic experience » ou « Managing traumatic stress ». Le dernier est du Pr. de santé mentale N. Greenberg (King's College), en liaison avec diverses organisations.



#### COMMENTAIRE SUR LES ÉMISSIONS.

Il apparaît que la conformité aux dernières limitations des NOx est assez complexe et un système de recirculation des gaz d'échappement (EGR) est insuffisant, en particulier lors d'une augmentation rapide du cran. Mi-mai, MAN Diesel & Turbo indique avoir trouvé une solution qui équiperait ses moteurs deux temps à la fin de l'année. V. Nielsen, Danish Technical University (DTU), a développé un logiciel qui réagit rapidement en ajustant le ratio fuel/oxygène (système nouveau, très différent de ceux développés pour des engins moins puissants). A terme, MAN prévoit un guide pour un ajustement manuel encore meilleur suivant les qualités de combustible.



#### JOLLY NERO, CONDAMNATIONS.

Le Jolly Nero, ro-ro conteneurs, le 7 mai 2013, un peu après 23h00, avait touché et abattu la tour de contrôle de la capitainerie du port de Gènes, causant 9 morts et 4 blessés. La tour était construite au ras du quai dans le bassin d'évitage de l'avant-port. Le 18 mai, le capitaine R. Paolini a été condamné à 10 ans et 4 mois de prison, L. Repetto Sd. capitaine à 8 ans et 6 mois, F. Giammoro chef mécanicien à 7 ans, A. Anfossi pilote du port à 4 ans et 2 mois (après des réquisitions plus importantes). Les condamnations sont pour multiples homicides, destruction/écroulement d'une construction, et défaut de précaution dans la sécurité du trafic. Une réquisition de 17 ans a été abandonnée pour G. Olmetti, cadre exécutif de l'armateur Linea Messina, et un autre cadre. Olmetti a déclaré que le tribunal avait statué que ses

navires naviguaient de façon parfaitement sûre, et que la faute revenait entièrement au bord. La compagnie est, par ailleurs, condamnée à une amende de 1,5 million Euros pour faute administrative et doit provisionner 6 millions pour compensation aux familles des victimes. *Note supplémentaire (renseignements divers)*. Il y avait deux remorqueurs. Le navire a touché en arrière à une vitesse estimée à 3 nds environ. En fait, on indique que, depuis un certain temps, aucune liaison passerelle/machine (télécommande ou indicateurs) ne fonctionnait, la liaison se faisait par talky-walky UHF. Alors que la situation devenait critique, l'enregistrement indique que le pilote, ne voyant pas de remous à l'arrière, demande si vraiment la machine tourne en avant, redemande par T/W, réponse affirmative mais trop tard. Un reproche au pilote a été la vitesse de manœuvre. Il semble que plusieurs navires Linea Messina avaient les mêmes défauts de liaison plus ou moins graves, la relaxe d'Olmetti lui a permis sa déclaration. Des commentaires sur l'emplacement dangereux de cette tour n'ont pas eu de suite.



#### **PSC, COMMENTAIRES.**

Mi-mai, lors d'un colloque international à Vancouver, il a été déclaré que les PSC étaient un progrès certain pour éliminer du trafic international les navires sous-standard mais que des progrès restaient encore à faire. En particulier, pour une harmonisation des interprétations, les questions environnementales, spécialement les émissions, la sûreté/sécurité des passagers et dans l'amélioration du recrutement des équipages. Les résultats sont globalement bons avec une forte réduction des détentions, malgré des défauts dans le management de la sécurité ou les équipements de sauvetage. Plusieurs pays ont insisté sur la sauvegarde des régions polaires, et signalé des exemples de réticences à utiliser des fuels non soufrés. Des pays ont demandé, avec l'harmonisation, un usage plus important de documentations numériques. Une remarque finale a été que les PSC sont une bonne occasion de contrôler les conditions à bord, bien être et/ou sorties à terre.



#### **UNE COMMISSION PARLEMENTAIRE ITALIENNE DEMANDE UN MEILLEUR CONTRÔLE DES ONG.**

Une commission parlementaire veut plus de contrôles sur les ONG qui ont un rôle de plus en plus important dans le sauvetage de migrants en Méditerranée. Elle recommande également que Malte et la Tunisie, pays souvent les plus proches des sauvetages mais n'acceptant pas de migrants, aident l'Italie à traiter ce gros problème. Cela fait suite à une controverse avec des ONG accusées de s'entendre avec les passeurs pour récupérer les migrants au plus près de la Libye. La commission n'accuse nommément personne, mais demande dorénavant un enregistrement de ces organisations et de leurs donateurs. En 2014, moins de 1% des arrivants venaient par des ONG, et c'est 35% depuis le début de l'année. Des ententes sont cependant soupçonnées. Des migrants, au départ, sont équipés de téléphone satellite avec des numéros d'ONG, ces appareils sont récupérés en cas de sauvetage par une ONG mais jetés à la mer à l'approche d'un navire militaire. On signale quelques incidents avec des vedettes de patrouille libyennes.



#### **QUELQUES SUITES AU NAUFRAGE DU STELLAR DAISY.**

Le Stellar Daisy (vraquier 266 141 tpl, pavillon Iles Marshall) avait fait naufrage le 31 mars avec 22 morts et 2 rescapés qui ont indiqué que le navire avait gité et s'était rapidement cassé en deux. Le navire avait été construit comme pétrolier en 1993, transformé en 2009. On a reproché à l'armateur Polaris (Corée du Sud) un délai de 12 heures avant de prévenir les autorités. Des contrôles ont amené à dérouter le Stellar Unicorn pour réparation, des fissures ont été détectées sur d'autres navires de la compagnie. A la suite de cette situation, les autorités sud coréennes ont perquisitionné, le 25 mai, dans les bureaux de l'armateur où de nombreux documents ont été saisis. Le 26 mai, on annonce un accord de Polaris avec les familles de 17 marins disparus (sur 22) pour une compensation, des négociations sont en cours pour les 5 autres. On signale que quatre des huit familles de marins Coréens reçoivent entre 800 millions KRW et 1,1 milliard KRW (980 000 USD) (chacune). Les deux survivants, Philippins, restent dans les listes de Polaris.

Le navire était classé par Korean Register of Shiping. Les causes exactes du naufrage ne sont pas connues avec certitude et les preuves sont perdues. M. Fujiwara, ClassNK, cite l'exemple du MOL Comfort où la conclusion d'une simulation postérieure a permis de modifier des règles. Il ajoute qu'une procédure similaire devrait être mise en place pour les grands vraquiers ex-pétroliers. Pour le moment, l'OMI attend le résultat de l'enquête en cours (il y a très peu d'informations sur l'accident).



#### **RENCONTRES NOR-SHIPING 2017, QUELQUES NOTES.**

Lors de ces rencontres, il y a eu de nombreuses interventions sur des sujets divers. On peut remarquer une intervention de Viking-Life Saving equipment qui indique avoir fait beaucoup de progrès pour une brassière confortable et ergonomique. Par ailleurs, de façon générale, les compagnies de « nouvelles technologies » proposant des services d'exploitation de données ont été très critiques et directes. Il y a eu plusieurs interventions dont le but était d'augmenter le nombre de mesures et de données de marche des navires pour une meilleure performance. H Bjornsson a présenté un système Marorka où toutes les données recueillies rassemblées dans un serveur (donnant des « easy-to-digest reports ») qui donnera un accès en ligne à la performance globale d'un navire ou d'une flotte aideront les armateurs, ceux-ci n'ayant pas la capacité/possibilité d'analyser, par eux-mêmes, les très nombreuses données générées par un navire. Par ailleurs, DNV GL se prépare à lancer (2018) un service de données basé sur le système ECO insight, pour analyser les performances d'un navire (en marche, en opération...) jointes à une comparaison avec d'autres navires de la flotte. Le système de base ECO insight est déjà utilisé sur plus de 1 000 navires, les résultats ont servi jusqu'à présent à des changements de fréquence de nettoyage de la coque, de changements mineurs de la vitesse et de l'assiette en mer, une conduite plus précise du MP et des GEs, avec une économie sensible.

Un autre aspect détecté est l'importance de l'effet négatif des vases collées à la coque. Les compagnies de « nouvelles technologies » ont indiqué que les armateurs sont en train de rater la révolution en cours s'ils n'embauchent pas de spécialistes et ne collaborent pas avec eux, indiquant qu'en général, les armateurs font des réunions pour y parler du big data sans savoir de quoi il s'agit : « La plupart des gens dans la profession n'ont aucune idée de ce dont il parlent, sans consulter des spécialistes avant des décisions », « Personne n'a voulu me parler... on me répond: Nous pouvons tout faire nous-mêmes, pourquoi travailler avec une start-up et partager des données... Cette mentalité est très mauvaise ».



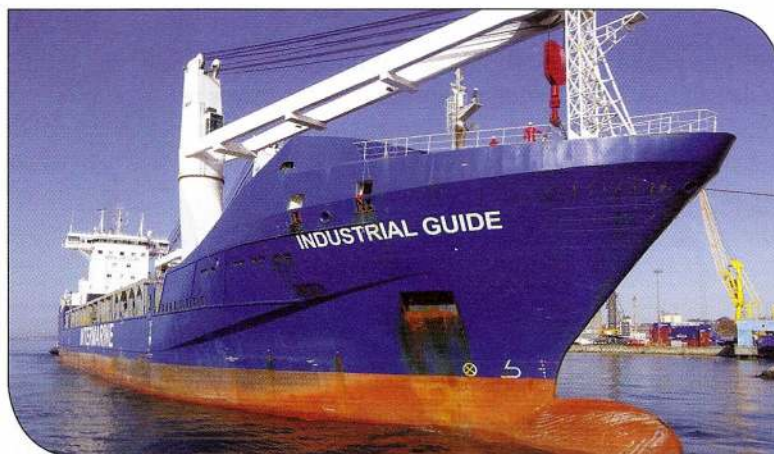
#### AUSTRALIE, INTERDICTION APRÈS SANCTIONS.

Début juin, l'AMSA (Australian Maritime Safety Authority) annonce avoir banni de toute escale dans un port australien le Kunga Chief (pavillon Papouasie-Nouvelle-Guinée) pour trois mois, après la troisième détention en moins d'un an et demi. Le navire a été exclu de Brisbane, suite à une inspection, au mouillage, par la société de classification avant autorisation de départ. Il avait été signalé 79 défauts entre août 2015 et mai 2017 : Défauts d'entretien du MP, des équipements incendie, provisions impropres à la consommation, personnel incompetent, insalubrité des aménagements, dépassements du temps de travail et retards de salaires. Malgré de nombreux avertissements et opportunités d'amélioration, l'exploitant n'a jamais réalisé le standard minimum.



#### ANATOMIE D'UN ACCIDENT, UN ASSUREUR PUBLIE UNE ÉTUDE SUR UN SCÉNARIO.

L'assureur, The Swedish Club, a publié un guide donnant un aperçu de la coordination à prévoir lors d'un accident grave, montrant la facilité avec laquelle la gravité augmente, recherche les différents intervenants et les difficultés de coordination/liaisons entre les différents professionnels en charge pour parvenir à une solution. Lars A. Malm, commente en disant que l'on n'est pas forcément sûr du bon fonctionnement d'un plan sécurité, la réalité pouvant être différente. Une simulation plus stricte d'un scénario a été faite en collaboration avec DNV GL, HRS Sor-Norge, Navigate response, Norwegian coastal administration, Norwegian Maritime Authority, T&T Salvage. L'étude portait sur le cas d'un chimiquier désemparé, chargement de soude, une partie de l'équipage blessé, dérivant par vent fort et venant s'échouer avec dommage à la coque. Cela a été un travail important et des différences sont apparues avec des pratiques admises dans la sauvegarde de la vie humaine, la protection de l'environnement et la maîtrise des coûts.



#### DES INTERROGATIONS APRÈS LE RETRAIT ANNONCÉ PAR LES USA DE L'ACCORD DE PARIS.

L'Accord de Paris, ratifié par 148 pays (197 ont assisté à la convention) a été établi en vue de limiter le réchauffement général par limitation des gaz à effet de serre, les USA ont annoncé s'en retirer. Bien que le shipping ne soit pas formellement inclus dans l'Accord, la décision de l'OMI était de tenter de s'y conformer. L'ECSA (Armateurs Européens) et l'ICS ont indiqué que la décision des USA n'empêchait pas leur politique générale de réduction d'émission de CO2. L'ICS, avec BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO ont soumis une proposition pour le 71<sup>e</sup> MEPC (juillet prochain) pour maintenir les émissions CO2 au-dessous du niveau 2008, puis tenter des progrès jusqu'en 2020. Le programme actuel de l'OMI est d'établir un programme en 2018, à finaliser en 2023 après des collectes significatives de données. Des déclarations officielles US indiquent que le sujet du changement climatique demeure important, mais n'ont aucun commentaire à faire sur le shipping. Après le vote séparé sur la question du parlement UE, ICS a confirmé que des règles régionales obligatoires seraient contre-productives.



#### L'AUSTRALIE SIGNE LA CONVENTION SUR LES EAUX DE BALLAST.

L'Australie (le 8 juin) a signé la convention « International convention for the control of ship's ballast water and sediment », après environ 50 nations, convention OMI qui doit entrer en vigueur dans 3 mois. Le gouvernement (fédéral) a indiqué avoir collaboré avec les États et la profession. Les sanctions prévues pour les exploitants pourront aller jusqu'à 360 000 AUD (270 000 USD). Le coût d'équipement est estimé entre 500 000 et 5 millions USD par navire. Un progrès important est attendu dans le cabotage pour éviter la prolifération d'espèces invasives déjà présentes dans certains ports.

# PIRATERIE - ATTAQUES

## SOMALIE, OCÉAN INDIEN.

On constate une reprise/augmentation de l'activité des pirates dans la région, malgré la présence de forces navales.

Par exemple, le 24 mars, on annonce qu'un bateau de pêche a été attaqué et pris par des pirates qui ont déposé à terre 10 membres d'équipage Yéménites et ont repris le large avec le capitaine, le chef mécanicien, le cuisinier et des provisions. Leur projet est probablement de s'en servir comme bateau-mère. Le 9 avril, un vraquier a été attaqué, l'équipage s'étant retiré dans la citadelle a été signalé sauf, mais les renseignements sont confus. Le 24 avril, un pétrolier a été attaqué pendant deux heures (à 10 milles de la terre), attaque stoppée par l'intervention d'un hélicoptère. D'autres renseignements indiquent des prises d'otages avec demande de libération de pirates détenus en Inde. Bien que 10 pirates aient été capturés, plusieurs opérations ont repoussé des attaques sans retenue/arrestation des pirates.



## AFRIQUE DE L'OUEST.

Exemples. Fin avril, un remorqueur a été attaqué à 11 milles de la côte du Nigeria (un blessé, huit membres d'équipage enlevés). Un pétrolier a pu repousser une attaque, malgré des tirs des pirates.



## CONDAMNATIONS AUX USA.

Fin avril, les pirates ayant attaqué l'USS Ashland (avril 2010) ont été condamnés à des peines de prison de 15 ans et à des peines à perpétuité, par un tribunal fédéral. Le navire avait été attaqué à 220 milles de terre, dans le golfe d'Aden, l'embarcation des pirates coulée par une riposte immédiate, puis les six pirates capturés. Le tribunal a fait valoir qu'une attaque, même repoussée sans autre dommage est bien constitutive de piraterie (« plain and simple »).



## QUELQUES CHIFFRES.

L'ONG Ocean Beyond Piracy (OBP) a publié un rapport faisant état d'un coût total évalué à 1,7 milliard USD en 2016, en augmentation par rapport à l'année précédente (1,3). L'évaluation comprend les coûts payés par les exploitants pour supplément d'assurance, temps passé, gardes armés et autres mesures de protection, ainsi que le prix des rançons et une évaluation pour le déploiement de forces navales. Ce chiffre a bien baissé depuis 2010 (7 milliards), mais il y a de nombreuses mises en garde contre une moindre vigilance.



## DIVERS COMMUNIQUÉS.

A titre d'exemple, on peut citer des communiqués de forces navales.

A la suite d'une intervention d'un navire de l'armée chinoise ayant libéré un navire piraté (le 9 avril - golfe d'Aden), la Chine communique que les pirates ont été remis à la Somalie. Par ailleurs, elle rappelle qu'elle continue, depuis 2009, à déployer des forces en océan Indien, ayant escorté plus de 6 000 navires (la moitié étrangers) et est intervenue plus de 60 fois pour contrer des attaques.

Un navire indien est intervenu avec succès (le 17 mai -- golfe d'Aden) pour repousser une attaque contre un vraquier libérien, attaque menée avec plusieurs embarcations venant de deux bateaux-mère. Armes et matériel saisis.

Le 1<sup>er</sup> juin, le pétrolier MT Navig8 Providence (74 000 tpl, pavillon Iles Marshall) a été attaqué dans le golfe d'Oman, attaque repoussée après échange de tirs (gardes armés à bord).

La NAVFOR UE indique que la guerre et l'instabilité au Yémen sont un facteur d'aggravation de la piraterie, en particulier à cause de la grande disponibilité d'armes à des prix toujours plus faibles et, d'autre part, à une moindre présence de forces navales. Par exemple, un pétrolier (indiqué comme le MT Muskie, pavillon Iles Marshall), le 31 mai, a été attaqué avec des lances grenades dans le détroit de Bab el Mandeb (sans tentative d'aborder).

La Corée du Sud a communiqué que ses forces ont plusieurs fois évité la prise de bateaux de pêche attaqués en vue, probablement, de servir de bateaux-mère.



## LE KENYA SIGNE LE CODE DE DJIBOUTI.

Les mesures prévues par le code de Djibouti ont été étendues à de multiples activités illicites avec l'amendement « Djeddah 2017 » décidé le 12 janvier dernier. En le communiquant à l'OMI, le Kenya est le 13<sup>e</sup> pays à signer ce « code of conduct » avec l'amendement (après l'Arabie Saoudite, les Comores, Djibouti, Emirats Arabes Unis, Ethiopie, Jordanie, Madagascar, Maldives, Mozambique, Seychelles, Tanzanie, Yémen).

# TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2017

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

**Décision du 16 janvier 2017** relative à la liste des États dont les brevets conformes à la convention STCW sont reconnus par la France. Texte NOR : DEVT1700725S, non publié au JORF mais au BO MEEM – MLHD N° 2017/2 du 10 février 2017



[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

**Décret N° 2017-72 du 25 janvier 2017** portant publication du protocole visant à modifier la convention du 3 mai 1967 relative à l'Organisation hydrographique internationale, adopté à Monaco le 14 avril 2005 (1).

Texte NOR : MAEJ1637507D, publié au JORF N° 0023 du 27 janvier 2017.

**Arrêté du 27 janvier 2017** relatif aux échanges d'information sur la navigation maritime.

Texte NOR : DEVT1637895A, publié au JORF N° 0032 du 7 février 2017.

**Arrêté du 30 janvier 2017** relatif à la délivrance ou à la modification d'une habilitation en qualité d'organisme de sûreté.

Texte NOR : DEVT1629458A, publié au JORF N° 0032 du 7 février 2017.

**Arrêté du 30 janvier 2017** modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 242).

Texte NOR : DEVT1701705A, publié au JORF N° 0032 du 7 février 2017.

**Décret N° 2017-158 du 9 février 2017** relatif à l'application des articles 34, 35 et 42 de la loi N° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue et relatif à la composition de la Commission nationale de la négociation collective maritime.

Texte NOR : DEVT1618005D, publié au JORF N° 0036 du 11 février 2017.

**Décret N° 2017-187 du 14 février 2017** précisant les conventions internationales applicables au titre de l'article L. 5522-2 du code des transports.

Texte NOR : DEVT1624738D, publié au JORF N° 0040 du 16 février 2017.

**Décret N° 2017-200 du 17 février 2017** relatif au régime de travail des personnels navigants des entreprises de navigation intérieure.

Texte NOR : DEVT1630556D, publié au JORF N° 0043 du 19 février 2017.

**Arrêté du 17 février 2017** portant application du 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 : DEVT1632724A, publié au JORF N° 0047 du 24 février 2017.

**Arrêté du 21 février 2017** portant agrément de l'Institut national de l'environnement et des risques (INERIS) comme organisme agréé pour réaliser certaines prestations pour le compte de l'administration dans le cadre du transport maritime des cargaisons solides en vrac.

Texte NOR : DEVP1705210A, publié au JORF N° 0049 du 26 février 2017.

**Arrêté du 27 février 2017** modifiant l'arrêté du 26 novembre 2015 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif à la constitution d'un référentiel des navires professionnels dénommé «NAVPRO»

Texte NOR : DEVT1705427A, publié au JORF N° 0056 du 7 mars 2017.

**Décret N° 2017-300 du 8 mars 2017** relatif aux dispositifs de partage des positions visant à éviter les collisions des navires avec les cétacés dans les aires protégées Pelagos (Méditerranée) et Agoa (Antilles).

Texte NOR : DEVL1631049D, publié au JORF N° 0059 du 10 mars 2017.

**Décret N° 2017-307 du 9 mars 2017** relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Etablissement national des invalides de la marine.

Texte NOR : DEVT1616899D, publié au JORF N° 0060 du 11 mars 2017.

**Note technique du 21 mars 2017** relative à la détection par les aéronefs de possibles infractions à l'annexe VI MARPOL et aux mesures d'information et de contrôle par les CROSS et les CSN. Texte NOR : DEVT1700247N, non publié au JORF mais au BO MEEM – MLHD N° 2017/6 du 10 avril 2017.

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

**Arrêté du 22 mars 2017** portant désignation et commissionnement d'enquêteurs techniques non permanents au bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer). Texte NOR : DEVT1709192A, non publié au JORF mais au BO MEEM – MLHD N° 2017/6 du 10 avril 2017.

**Arrêté du 27 mars 2017** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 120, 130, 140, 210, 213, 221, 223, 341, 351).

Texte NOR : DEVT1708571A, publié au JORF N° 0082 du 6 avril 2017.

**Arrêté du 28 mars 2017** fixant les modalités de mise en œuvre du recouvrement des cotisations et contributions dues par les marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, non soumis à la législation de la sécurité sociale d'un Etat étranger en application des règlements de l'Union européenne ou d'accords internationaux de sécurité sociale.

Texte NOR : DEVT1616902A, publié au JORF N° 0080 du 4 avril 2017.

**Décret 2017-422 du 28 mars 2017** portant notamment modification du décret N° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

Texte NOR : DEVT1624177D, publié au JORF N° 0076 du 30 mars 2017.

**Décret N° 2017-423 du 28 mars 2017** portant application de la loi pour l'économie bleue et modifiant le code des transports.

Texte NOR : DEVT1630120D, publié au JORF N° 0076 du 30 mars 2017.

**Décret N° 2017-438 du 29 mars 2017** relatif aux enquêtes administratives en matière de sécurité portuaire.

Texte NOR : DEVT1638047D, publié au JORF N° 0077 du 31 mars 2017.

**Décret N° 2017-441 du 30 mars 2017** relatif à l'aptitude médicale à la navigation et au rapatriement des gens de mer.

Texte NOR : DEVT1625873D, publié au JORF N° 0077 du 31 mars 2017.

# EN PASSANT PAR LES PASSERELLES

## LE «PHÉNIX» : UNE ESCALE AU JAPON (1960)

Je commandais alors le pétrolier «Phénix» qui venait d'être affrété par une «majeure» (B.P ou Shell, je ne m'en souviens plus) pour des voyages «world wide» ce qui nous changeait des trajets habituels Moyen ou Proche-Orient et Europe. C'est ainsi que nous fûmes amenés à effectuer un transport entre le golfe Persique et Okinawa.

Notre séjour au Japon fut court mais toutefois suffisant pour engranger quelques souvenirs marquants. Il y en eut d'abord ce qui présentait de l'intérêt pour tous comme l'emplette de jouets robotisés, encore peu répandus en Europe, et dont l'utilisation comparée dans les coursives permit d'agrémenter jusqu'au golfe Persique un voyage de retour qui n'offrait plus l'attrait du «jamais vu».

Egalement l'achat de postes radio à transistors, inconnus à notre départ de France mais qui, comme nous pûmes le constater, y étaient déjà en vente six mois après à notre retour.

Puis ceux liés à ma visite au consulat de France à Yokohama pour y faire viser le rôle d'équipage. Pour y aller je dûs, ou plutôt nous dûmes car le second capitaine et le chef mécanicien m'accompagnaient, prendre un taxi.

Or à l'époque la construction automobile n'avait pas encore démarré au Japon et c'étaient des 4 CV Renault, assemblées sur place, qui constituaient une part importante du parc roulant et en particulier de celui des taxis. Nous voici donc embarqués dans l'un d'entre eux, le chef mécanicien et moi-même derrière où nous étions à l'aise car assez minces tous deux, à l'époque en ce qui me concerne, et le second capitaine devant, lui pas mince du tout, coincé entre les sièges arrière qui avaient été avancés au maximum pour le confort des clients y prenant place et le tableau de bord et lui-même repoussant vers la droite l'automédon. Pourquoi vers la droite ? Et bien parce que le volant était à droite ce qui de prime abord nous sembla curieux. En effet il ne nous était pas venu à l'idée qu'on pouvait circuler à gauche ailleurs que dans l'empire britannique, d'autant plus qu'apparemment les voitures avaient tendance à rouler plutôt au milieu de la chaussée. Mais il nous fallut bien nous rendre assez rapidement à l'évidence : les Japonais «roulaient du mauvais côté».

Au consulat nous fûmes fort bien accueillis, sans doute était-il rare qu'un pétrolier français se montre dans les parages, et le consul nous invita, pour le soir même ou le lendemain, à une réception qu'il donnait. Ce fut une soirée fort agréable dont il me reste en mémoire deux souvenirs.

Le premier est lié à ma rencontre avec le vice-consul à Tokyo qui s'y trouvait et qui, après que nous nous fûmes présentés mutuellement me dit que mon patronyme ne lui était pas inconnu. Ancien officier de la 13<sup>ème</sup> demi-brigade de la Légion Etrangère il y avait eu comme camarade de combat un aspirant Chennevière et je l'informais qu'il s'agissait de mon cousin germain, ce qui ne fit que renforcer la sympathie que nous avions d'emblée éprouvée l'un pour l'autre.

Ce garçon parlait fort bien le japonais et il m'expliqua d'ail-

leurs que cette langue était d'accès phonétique plus aisé pour les Français que pour les Anglo-Saxons et qu'il en était de même pour les Japonais vis à vis du français. Affirmation dont la véracité me fut bientôt confirmée par l'anecdote suivante :

A la réception, avaient été conviés des représentants de la colonie internationale et quelques personnalités japonaises. Parmi ces dernières un professeur de musique et de chant accompagné d'une de ses élèves,

jeune femme charmante et même séduisante, qui nous fit une démonstration de son talent en interprétant dans un français parfait quelques chansons dont «Les feuilles mortes» grand tube à l'époque au Japon. Ce récital terminé le consul invita ses hôtes à danser et, jeune que j'étais à l'époque, je me lançai sur la piste, invitant peut-être en premier l'épouse du consul puis peu après la cantatrice qui, je m'en rendis vite compte, ne parlait pas un mot de français même si elle le prononçait presque sans accent. La danse terminée je rejoignis le chef mécanicien et lui racontai que la jeune fille parlait remarquablement notre langue et qu'il pourrait aisément lui faire du charme en dansant. Ce qu'il ne manqua sans doute pas de faire, sans succès car se heurtant évidemment à un mur d'incompréhension. Bien que dépité il ne me tint cependant pas rigueur de ma «désinformation».

*Cdt Jean Chennevière  
Membre fondateur de l'AFCAN*

