

AFCAN

Informations

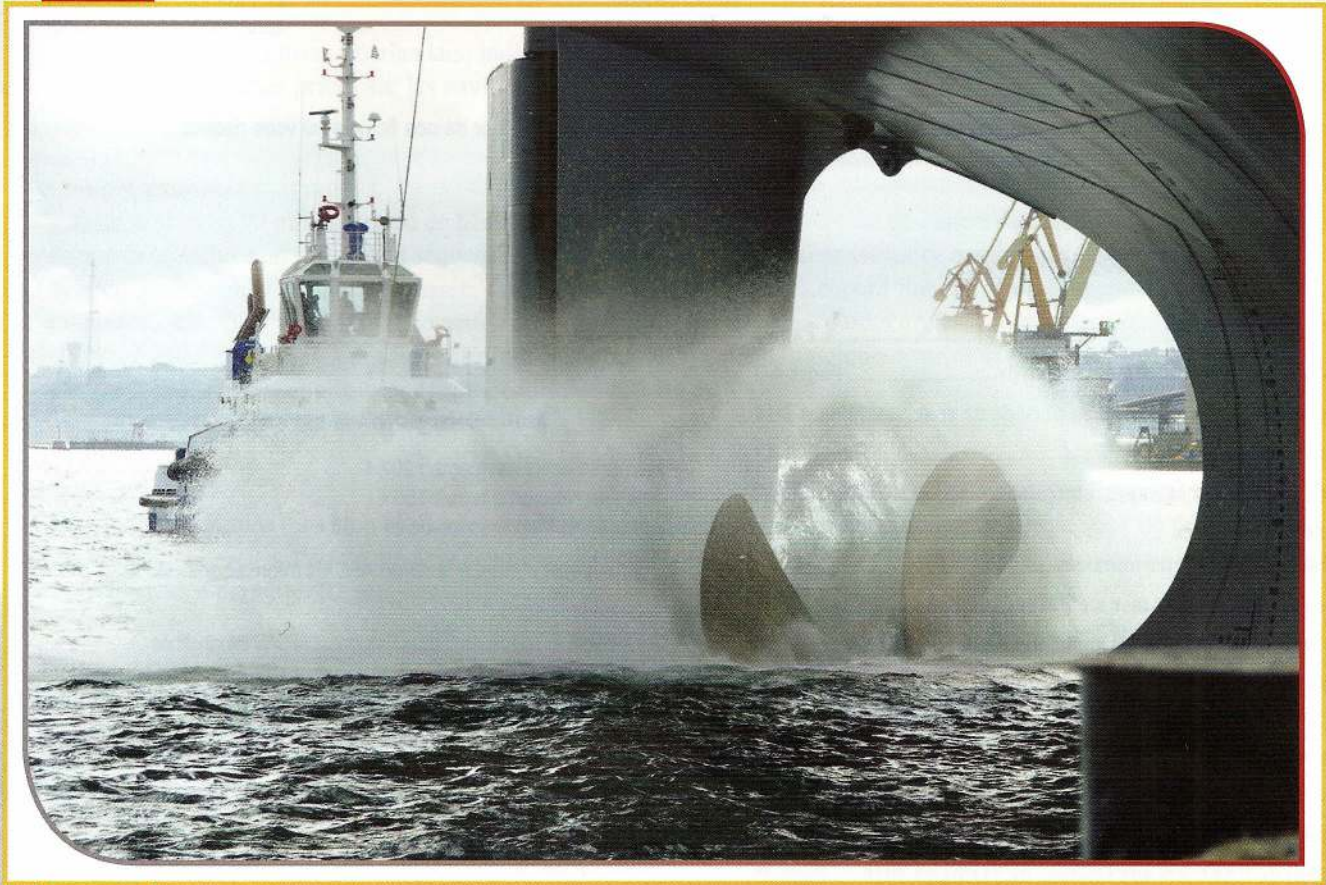


photo E. Guegueniat

N°117
Mars 2018



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 Pierre Blanchard

- Site internet : <http://www.afcan.org>

L'AFCAN participe aux travaux de l'O.M.I.* , du CEDRE, du SHOM, de l'Université de Bretagne ouest, et de Météo France.

*avec le soutien du ministère de la transition écologique et solidaire.



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
Le monde maritime confronté aux bobards	Pages 4-7
Un regard sur la communication en période de crise.....	Pages 7-10
Plastic Odyssey	Pages 11-13
Incident de sûreté : Un exemple intéressant.....	Pages 14-17
Les clauses «grand père» sont-elles sur le point d'être annulées	Pages 18-19
Assises de l'économie de la mer au Havre	Pages 20-24
Textes parus au Journal Officiel au 4 ^{ème} trimestre 2017	Pages 24-25
Amendements Marpol entrés en vigueur le 1 ^{er} mars 2018	Pages 26-27
Les petits mots de la réglementation	Page 27
Nouvelles, lettres et extraits, janvier-mars 2018	Page 28-35
In memoriam	Page 35
Participation de l'AFCAN aux sessions de l'OMI en 2018	Page 35
En passant par les passerelles, la patache.....	Page 36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2018

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 B. Derennes, Secrétaire général
33 rue des Ajoncs
56950 CRACH

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 2019	Fin de mandat en 2020	Fin de mandat en 2021
H. Ardillon	B. Apperry	J.P. Côte
L. Barbançon	P. Blanchard	B. Derennes
J.F. Gicquiaud	O. Court	N. Desbois
FX. Pizon	M. Guillemot	T. Coubes
J.R. Varailon-Laborie	F. Hardy	J. Portail
Y. de Villars	Ph. Pieraggi	S. Zamora

Bureau de l'Afcan

Président :

Cdt Pierre BLANCHARD. president@afcan.org

Vice Président :

Cdt Hubert ARDILLON. hubert.ardillon@afcan.org

Vice Président :

Cdt François Xavier PIZON. fx.pizon@afcan.org

Secrétaire Général :

Cdt Bertrand DERENNES. courrier@afcan.org

Secrétaire Général adjoint :

Cdt Olivier COURT

Trésorier :

Cdt Jacques PORTAIL. tresorier@afcan.org

Conseil juridique:

Cdt Patrice LE VIGOUROUX. juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS :

Cdt Bertrand APPERRY. conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Nord & Normandie :

F. Hardy - normandie@afcan.org

Bretagne :

Ch. Loudes - finistere@afcan.org

Centre & Outremer :

B. Derennes - loire@afcan.org

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - marseille@afcan.org

Sud-est & outremer :

aquitaine@afcan.org

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - 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

Cdt H. Ardillon : CESMA

Cdt M. Bougeard : IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Quelques marées noires très médiatisées ont jeté le doute sur l'état des navires pétroliers et la volonté de leurs armateurs à les entretenir convenablement.

Petit à petit, les pétroliers dont certains étaient qualifiés de «navires poubelle» ont soit quitté la scène internationale soit terminé leur existence dans une zone commerciale où les autorités sont moins regardantes.

Après quelques naufrages, moins polluants mais coûteux en vies humaines, les minéraliers sont également plus scrutés qu'auparavant.

Le remorquage de haute mer sera-t-il la prochaine cible ?

L'évènement a été peu médiatisé mais en février dernier, un convoi composé d'un remorqueur (le Nas Pathfinder) et d'une coque remorquée s'est trouvé en difficulté dans le golfe de Gascogne suite à une avarie du système de barre sur le remorqueur.

De gros moyens ont été mobilisés côté français (deux navires et un avion).

C'est finalement un remorqueur espagnol qui a récupéré les deux parties du convoi et les a ramenées à La Corogne.

Cela pourrait être considéré comme un simple évènement, une fortune de mer, mais le passé récent du remorqueur amène à se poser des questions.

Le Nas Pathfinder a été plusieurs fois détenu après un PSC.

Juste avant ce remorquage, il a dû faire escale à Douvres pour réparer son système de barre et a encore été détenu par les autorités britanniques.

On peut dès lors s'étonner que ce vieux navire (1974) ait pu entreprendre en hiver un pareil voyage au départ de Rotterdam.

On se souvient du remorquage à couple de deux coques de supplies Maersk désarmés qui, au lieu du chantier de démolition turc, ont terminé leur carrière au fond de la mer d'Iroise en décembre 2016. Là encore, l'enquête a révélé de nombreuses irrégularités dans la préparation du remorquage. Les autorités du port de départ n'avaient pas non plus trouvé à redire.

Doit-on interdire ce genre de convoi en hiver ?

En l'absence flagrante de coopération entre les pays Européens dans ce domaine, la France peut-elle interdire un tel transit dans ses eaux ?

Bon vent.

Cdt Bertrand DERENNES,
Président

LE MONDE MARITIME CONFRONTÉ AUX bobards («FAKE NEWS»)

CAS DE L'Olympic BRAVERY ET DE L'Amoco Cadiz.

Depuis bien des décennies le monde maritime moderne est continuellement la cible de bobards, ces nouvelles infectes qui traînent dans la boue bon nombre de capitaines pris pour des boucs émissaires idéaux.

Tordons le cou à ces informations mensongères les plus diffamantes. Et plus particulièrement celles concernant les échouements de l'*Olympic Bravery* et de l'*Amoco Cadiz*. Ces fausses informations ont la vie dure et perdurent encore, plus de quarante années après !

Alors remontons le temps et rappelons tout d'abord l'odyssée du supertanker grec, l'*Olympic Bravery* au début de l'année 1976.

Flambant neuf, le pétrolier quitte les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire qui l'ont construit et escale à Brest. Hélas pas d'affrètement en vue. Aristote Onassis, son armateur retarde au maximum la livraison puis décide de le désarmer dans un fjord norvégien, en attente de jours meilleurs, plus rentables.

L'*Olympic Bravery* appareille du port du Ponant en soirée du 23 janvier 1976 après relève d'équipage complète. Gros temps en mer d'Iroise, vent mauvais de noroît force 7 à 8 Beaufort, mer très forte à grosse. Le géant de 330 mètres de long est léger, vide de toute cargaison, mises à part 1 200 tonnes de fuel lourd nécessaires à sa propulsion. Cette dernière a des ratés en cours de route. Suite à des alarmes de niveaux bas dans les chaudières Foster-Wheeler, de nombreux black-outs se produisent. La progression du supertanker est ralentie.

Puis c'est la panne totale en s'engageant de nuit dans le dispositif de séparation du trafic tracé à seulement cinq milles nautiques de l'île d'Ouessant.



Vents et courants dressent rapidement l'*Olympic Bravery* à la côte. Et au lever du jour, quelle ne fut la stupeur du gardien du sémaphore du Créac'h, en ouvrant ses volets, de découvrir ce grand bateau blanc, comme accosté, sans gîte, au pied du grand phare ouessantin !

Un mot terrible circula aussitôt dans les médias : **baraterie** ! L'insinuation, l'infamie suprême pour un marin, selon lesquelles le commandant Stirios aurait, de son plein gré, sur ordre de son armateur, dirigé son navire sur les roches pour escroquer l'assurance ! Cette nouvelle infecte perdure encore, quarante-deux ans après le naufrage !...

La leçon ne fut pas retenue et le pire allait venir... Le rail d'Ouessant, si proche de la côte, ne fut pas reculé, alors que cette même année les Sud-Africains, confrontés eux aussi à de nombreuses marées noires, écartaient leur rail à douze milles du cap des



Aiguilles. De plus les autorités sud-africaines mettaient en alerte permanente au Cap et à Durban, deux puissants remorqueurs de 18 000 chevaux : le *John Ross* et le *Wolraad-Woltemade*.

Rien ne bougeait pour autant au large de la Bretagne, si bien que deux années plus tard, un remake de «*L'Odyssée de l'Olympic Bravery*» était en tournage dans la même zone, au large d'Ouessant. A pleine charge cette fois-ci, pour corser le scénario...

Il fait un temps de chien en mer d'Iroise le 16 mars 1978 : vent de noroît 8/9 Beaufort, rafales à 10, creux de 8 à 10 mètres. Coefficients de marée : 45/38, mortes-eaux. Le superpétrolier libérien, équipage italien, Amoco Cadiz aborde en matinée le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, en route de Kharg-Island (Iran) à destination de Rotterdam via Lyme bay (GB) pour allègement.

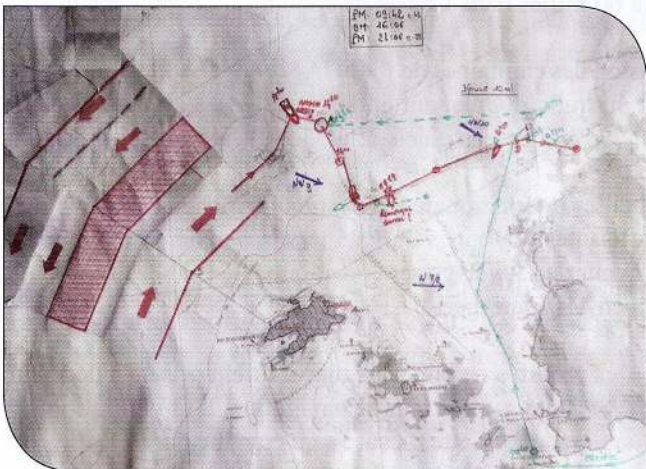
Le tanker tombe en panne de gouverne à la sortie du rail à 12h25. Il dérivera pendant une dizaine d'heures et, à la nuit

tombée, s'éventrera sur les roches de Portsall, vomissant 227 000 tonnes de crude arabo-persique échappées de ses cuves, créant la marée noire du siècle.



Il fallait bien sûr un responsable pour masquer l'extrême passivité des autorités maritimes françaises ce jour-là. Le bouc émissaire de choix était tout désigné : ce fut Hartmut Weinert, capitaine courageux du remorqueur de haute mer allemand Pacific qui tenta toute la journée de passer la remorque au pétrolier en avarie dans des conditions de mer dantesques, une fois par l'avant, elle cassa à 17h29, puis par l'arrière du navire. En vain. Le *Simpson* de 16 000 chevaux, du même armement, appelé de Cherbourg à la rescousse, arrivera trois heures trop tard sur les lieux du naufrage.

Une rumeur sournoise se répandit alors, lourde de conséquence : le commandant du remorqueur *Pacific* aurait volontairement retardé la prise de remorque à l'approche des roches ! Il aurait de plus réduit volontairement sa force de traction dans le but de faire monter les enchères et obtenir un meilleur contrat d'assistance. Bobard, l'infecte information !





Quelle infamie pour ce capitaine qui avait tout fait, avec les moyens dont il disposait, sans perdre de temps, pour éviter la catastrophe. Tous les rapports le confirment. Dans cette situation de détresse, en pleine tempête, le contrat standard de sauvetage «Lloyd Open Form» allait de soi en la matière. Il s'imposait sans discussion d'aucune sorte : «No cure, no pay», pas de résultat, pas de paiement.

Il faudra quand même attendre quinze années pour voir Hartmut Weinert innocenté définitivement de ces accusations mensongères, scandaleuses. Mais le mal était fait : les bobards se diffusèrent, s'ancrant profondément et hélas définitivement dans l'opinion. On peut encore le vérifier, quarante ans après.

Le commandant Weinert vivra d'une manière très douloureuse non seulement l'échec des tentatives de remorquage de l'*Amoco Cadiz* mais sera tout autant accablé par l'odieux traitement médiatique dont il fut victime.

Il n'en tint pas rancœur aux Bretons qu'il avait tant appréciés lors de nombreuses et longues stations passées dans le port de Brest, à la barre soit du *Héros* ou du *Pacific* de la renommée compagnie de remorquage de sauvetage Bugsier-Reederei und Bergungs A. G. de Hambourg.

Hartmut Weinert décéda en novembre 2013. Ses dernières volontés révélèrent une demande pour le moins surprenante : il souhaitait que ses cendres soient dispersées dans le Chenal du Four ! Et plus précisément à une encablure de la balise de la Grande Vinotière, face au Conquet. Ce qui fut fait par sa fille Christina, le 1^{er} avril 2014, embarquée pour l'occasion à bord du canot de la SNSM «Notre Dame de Rocamadour».

Respect, capitaine ! Vous méritiez que l'on vous rende cet hommage. Puissent ces lignes rétablir la vérité, définitivement, et laver votre honneur bafoué par cette accusation ignoble de marchandage entre le remorqueur et le remorqué. Notons que le *Pacific* s'était distingué le 14 octobre 1976, portant secours aux membres d'équipage du pétrolier Est-allemand *Boehlen* chargé de 9 000 tonnes de boscan, en perdition après avoir talonné sur la chaussée, mal pavée, de l'île de Sein puis coulé en mer d'Iroise. Il n'y eut que 7 survivants sur les 32 membres d'équipage.

Fort heureusement toutes ces catastrophes serviront enfin d'électrochocs à terre. Les bonnes mesures furent prises au large des côtes de Bretagne :

- Construction de la tour du Stiff, surmontée à 136 mètres au-dessus du niveau de la mer (72 mètres du sol), d'un radar à longue portée permettant la surveillance du rail d'Ouessant dans sa globalité par le Cross Corsen.
- Premier recul du rail dans la précipitation fin 78 : large de 6 milles, la voie montante du dispositif dédiée aux navires transportant des marchandises dangereuses est éloignée à 27 milles. Cette mesure paraît de bon sens mais un problème surgit : on s'aperçoit très vite que la route des superpétroliers, gaziers, chimiquiers, remontant en Manche vers le Pas-de-Calais vont couper la voie descendante de tous les navires à 60 milles dans l'ouest de Jobourg ! Ce qui constitue un risque d'abordage considérable.
- Il faudra attendre 2003 et les conseils avisés et efforts de persuasion des capitaines de l'AFCAN pour aboutir à une bonne synchronisation, cohérente, des deux dispositifs de séparation du trafic d'Ouessant et des Casquets. La voie montante d'Ouessant, tous navires confondus cette fois-ci, sera reculée à 24 milles des côtes. C'est le schéma actuel. Définitif, semble-t-il.
- Affrètement par l'Etat français d'un puissant remorqueur des Abeilles Internationales, en station permanente à Brest, avec 205 tonnes de traction au lieu des modestes et ô combien insuffisantes 60 tonnes du *Pacific*. Un deuxième remorqueur occupera la station de Cherbourg. Plus tard un troisième remorqueur de sauvetage sera positionné dans le Pas-de-Calais, partagé avec les Britanniques. Un quatrième remorqueur suivra en Méditerranée, basé à Toulon.

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) ne sera pas en reste. Des mesures de bon sens marin furent prises la décennie suivante après l'échouement du supertanker *Exxon Valdez* en Alaska en 1989 suite à une erreur de navigation. L'Oil Pollution Act 90 obligera les pétroliers fréquentant les eaux et ports US à avoir une double-coque. Cette mesure sera étendue par l'OMI à tous les tankers sillonnant la planète bleue.

Adoption aussi du dispositif de remorquage d'urgence sur les tankers de plus de 20 000 tonnes de port en lourd. Un bémol quand même : aucune obligation d'installation de ces *smit-brackets* sur les plages avant et arrière des porte-conteneurs géants ou de ces paquebots-barres d'immeuble de quinze étages ! Notons quand même que certains armements sérieux et prudents les installent à bord de leurs grands navires.

Après ce résumé non exhaustif des mesures prises on ne peut que regretter qu'il faille attendre de grandes catastrophes maritimes pour réagir efficacement. Et toujours pas de Garde-côtes européenne... Dommage !

P.S : N'oublions pas non plus de rappeler que notre association fut créée en 1979. Les capitaines français s'unirent pour la sécurité en mer.

*Cdt Michel BOUGEARD
Membre de l'AFCAN*

UN REGARD SUR LES COMMUNICATIONS EN PÉRIODE DE CRISE



Dans un contexte où la multiplicité des nationalités du personnel embarqué sur un même navire, l'augmentation et la densité du trafic, la taille des navires, les risques de pollution accrus, la surmédiasation des accidents, le cadre réglementaire complexe et d'autres facteurs encore sont le lot quotidien des capitaines et équipages des navires marchands, il est facile d'imaginer la place prépondérante que prend la communication en corrélation avec toutes ces exigences.

A bord, d'une manière générale et peut-être plus qu'ailleurs, pour des raisons évidentes liées à l'isolement des navires, il faut toujours s'assurer d'avoir été bien compris par l'autre.

C'est une question de survie et la nature même des activités engendrées par l'expédition maritime implique une communication claire, brève et concise, ne laissant que peu de place au doute souvent levé par la pratique de la répétition des ordres et instructions au moyen de l'accusé de réception si possible à haute et intelligible voix.

Ces pratiques anciennes restent plus que jamais d'actualité compte tenu de toute cette agitation fébrile sur nos

océans et mers intérieures due à l'accélération croissante des échanges commerciaux internationaux.

L'émergence quasi permanente de nouvelles technologies au service de la communication en mer oblige les personnels en charge à une activité intense d'entraînement et de mise à jour des connaissances afin d'assurer la sécurité des personnes et marchandises transportées sans parler de la gestion du volume des communications commerciales.

Oublions le côté commercial, même s'il est le plus lourd en terme de nombre d'échanges quotidiens. Je laisserai également de côté la sûreté qui peut prendre beaucoup de place dans certains cas mais dont les règles de communication sont assez clairement établies, réduites au minimum utile et la plupart du temps codées.

L'objectif ici est de mettre en évidence les différents obstacles et pièges tendus au cours de la gestion des périodes de crise et ce dans le but d'identifier des solutions possibles et des améliorations.

Cette démarche, entre autres, est le résultat d'un retour d'expérience après le violent incendie à la machine que j'ai eu à affronter à bord du CARIBBEAN FANTASY le 17 août 2016 au matin en arrivant au pilote à San Juan de Puerto-Rico ainsi que l'abandon que j'ai dû gérer afin de sauver mes 511 passagers et membres d'équipage sans dommages autres que quelques blessures superficielles et une jambe cassée (équipage) avec malheureusement la perte de deux chiens qui auraient pu être saufs s'ils avaient été placés au chenil par leur maître. Le navire a été ramené fluteur et emménagements sauvés mais malheureusement avec trop de dégâts pour être réparé. Une case que tout bon capitaine rêve de ne pas cocher !

Afin d'éviter toute polémique, je confirme que tous les signaux d'appels d'urgence et autres procédures ont été respectés tant au niveau des équipes à bord et terre (SOLAS, rôle d'incendie, d'abandon) et que tous les moyens ont été mis en œuvre (installations fixes, MES etc,) de même concernant les moyens et procédures GMDSS ainsi que le «Non-Tank Vessel Response Plan»,-plan d'urgence compagnie. Cela a d'ailleurs été confirmé par les enquêtes et investigations officielles qui ont suivi l'accident.

Je rassure aussi ceux qui me connaissent : en pensant à eux (clin d'œil), j'ai quitté le navire en dernier et sur la demande pressante et plusieurs fois réitérée des autorités locales. Ceci n'est pas un rapport d'évènement mais une réflexion ouverte sur l'importance de la qualité des communications en période de crise.

C'est la réponse que j'ai donnée après que les investigations conjointes du NTSB* et des USCG* ont été conduites et qu'ils m'ont demandé quelle était la première idée qui émergeait après coup concernant la gestion de cette période de crise.

Ma réponse est venue presque naturellement : c'est la difficulté de communication au cours des multiples échanges tant en externe (navire/terre/plan d'eau) qu'en interne (passerelle, machine, sites de rassemblement et d'intervention).

A la lumière de cet évènement je crois pouvoir mettre en perspective les éléments suivants (sans préjudice de leur ordre d'apparition pour la clarté du développement) :

- La situation
- Les moyens de communication
- Les règles
- Les hommes

1. La situation

Dans un cas comme celui-ci, tout va bien la *situation est dite de routine* jusqu'au moment où l'appel de la machine signale une anomalie grave (avant le déclenchement des alarmes incendie) ce qui me conduit à modifier ma route afin de ne pas encombrer le chenal d'entrée au port en dégageant vers le NNE. Les mesures prises, *les ordres et instructions restent sur le mode «routine attentive»*.

Après un 2^e appel (chef mec) et toujours avant détection, le départ de feu est confirmé. Je stoppe les machines. Déclenchement procédures GMDSS et plan d'urgence compagnie.

Moment de stupeur : *une dizaine de secondes et on passe en situation d'urgence*. Mais l'urgence est connue, incendie

à la machine, c'est un thème d'exercice encore récemment et souvent abordé, les appels, alarmes et ordres s'enchaînent presque mécaniquement en même temps que la centrale de détection déclenche l'alarme correspondant au sinistre.

Nous avons quelques minutes d'avance sur ce déclenchement et les communications restent claires précises et ordonnées malgré le stress qui commence à monter. Les actions diverses sur la ventilation, les volets d'air, les moyens d'attaque et d'extinction fixes et mobiles s'enchaînent et les différentes équipes sont en place.

Ma décision est construite depuis l'annonce du départ de feu : l'équation incendie machine important + 511 passagers = abandon plus que probable, il faut s'y préparer au plus tôt. Je déclenche la préparation à l'abandon auprès des équipes concernées à bord.



Les communications deviennent multiples et le stress transpire, les officiers et équipages en charge commencent à s'exprimer dans leur langue maternelle, le plan d'eau autour de nous s'emplit de nombreuses embarcations qui interviennent également, ça y est : *nous sommes en mode crise*. Ajoutons à ça le ballet des hélicoptères (autorités, sauveteurs, police, TV) *la situation de crise est à son comble*.

Lorsque je donne l'ordre d'abandon, après avoir constaté que l'extinction fixe CO2 malgré percussion de toutes les bouteilles (constat fait à posteriori) ne donne pas de résultat satisfaisant, le nombre de communications internes croisées augmente et il ne m'est pas possible d'en endiguer complètement le flot sauf à envoyer l'élève pont (resté à mes côtés pour m'assister à la passerelle) en estafette pour relayer mes instructions en urgence et réclamer un retour au calme et au respect de la procédure de communication en urgence. Cela va m'aider mais restera insuffisant à calmer le brouhaha ambiant.

2. Les moyens de communications

Dressons-en la liste : (en plus de l'élève cité ci-dessus.. !)

VHF portables du bord, téléphone interne du bord, interphone machine, «Public Adress» (PA), sifflet, VHF fixes, vive voix (à ne pas négliger), signaux sonores et lumineux d'alerte, téléphone GSM (appel DPA), internet (non utilisé), téléphone satellite (non utilisé).

Ce sont les moyens utiles et qui ont parfaitement fonctionné dans certaines limites toutefois : zones «blanche» dans

les locaux fermés et éloignés pour les VHF qui pourraient être remplacées par des UHF avec une meilleure couverture.

Ne pas abuser du PA afin de ne pas surcharger les passagers avec des infos dont ils ne saisissent pas toujours le sens : la langue de travail à bord est l'anglais, la majorité des passagers est hispanophone.

Les moyens parasites : ce sont tous les appels GSM passés par des passagers et certains membres d'équipage indisciplinés et qui ont provoqué une belle partie de la cacophonie et de l'embouteillage sur le plan d'eau et dans les airs pendant les opérations d'évacuation en les rendant de facto plus délicates. Ce phénomène a déjà été identifié par de nombreux collègues à bord des car-ferries. Le choix des canaux VHF utilisés à bord se limite en général aux fréquences navire/navire comme 6,69,72, 74 ou d'autres en fonction des ports fréquentés, ce qui peut être pratique mais reste accessible à toute embarcation équipée en VHF et de fait les cris et interventions intempestives des « spectateurs » n'ont pas facilité notre tâche pendant l'évacuation.

De trop nombreux intervenants extérieurs non identifiés ont contribué largement à la pollution des ondes pendant les opérations d'évacuation et cela aurait pu nous être fatal, heureusement l'absence presque totale de panique parmi les passagers et leur encadrement parfait par l'équipage a rattrapé cet inconvénient majeur qui m'a valu un surcroît de stress et une extinction de voix dans les heures suivantes.

Autre moyen et pas des moindres : le VDR ou celui qui parlera quand la poussière retombera. C'est un élément à ne pas négliger car c'est un soutien important au capitaine à condition d'avoir respecté les règles et usages.

3. Les règles

Le respect des règles, et notamment celles qui définissent l'obligation la nature et la fréquence des exercices de sécurité demeure un support capital qui impactera de manière significative le résultat final : **Safety Of Life At Sea** et qui a largement contribué à une meilleure fluidité de la communication.

Les règles qui encadrent ce genre d'évènement sont clairement établies (SOLAS, GMDSS) et les rôles définis sont adaptés au plus près, même si en cours de route l'ordre des procédures peut être bousculé (ce qui fût le cas sans porter préjudice au résultat escompté...ce qu'il ne faut jamais perdre de vue !!!) car le scénario du jour n'est pas exactement écrit et prévu tel qu'il se joue lors de l'accident.

Un exemple d'écart : sitôt contacté le MRCC local (USCG* SJ/PR) les informations ont été échangées mais il a été très difficile pour moi d'identifier rapidement le bon interlocuteur à savoir l'OSC (On Scene Commander). En effet à chaque appel celui-ci me répondait en me donnant le nom de son navire, et ce nom étant très long il nous a fallu plus de 20 minutes avant de pouvoir nous reconnaître. C'est une anomalie dont personne n'est réellement responsable mais qui aurait pu avoir des conséquences dommageables. Ceci peut être corrigé par la pratique d'exercices réguliers.

Les procédures GMDSS sont connues mais pas forcément appliquées, ce qui peut se comprendre en situation de stress élevé comme c'était le cas ce jour-là. Il suffit pour s'en convaincre d'écouter une partie de l'enregistrement de l'échange lunaire de l'officier de port de l'île du Giglio avec

le capitaine du Costa Concordia échoué : une incroyable bordée d'injures et d'invectives stériles et parasites qui n'a en rien aidé au sauvetage en lui-même.

J'ai moi-même observé, et je l'observe encore régulièrement en tant qu'intervenant dans un centre de formation maritime qu'au cours du cursus marin de commerce il n'y avait pas d'atelier particulier dédié à l'apprentissage et à la pratique des communications spécifiques au métier. Il y a une espèce de mini présentation et une formation sur le tas qui fonctionne à peu près convenablement mais qui montre vite ses limites en situation de crise. Les formations types du GMDSS sont axées sur les procédures d'urgence communes et internationales mais peu sur la méthode de communication qui est supposée déjà connue. Cela pourrait changer en instaurant quelques heures d'atelier bien encadrées. Le SBNP, qui malgré tout apporte un plus sur le sujet, me paraît encore insuffisant.

Remarque : mon propos aujourd'hui est de mettre en évidence les difficultés de communication ressenties au cours de cet évènement et d'essayer d'initier une réflexion sur les façons possibles d'améliorer le système. Je tiens cependant à faire une petite digression et rappeler ici l'importance du respect strict du calendrier de formation et d'instruction à la sécurité de l'équipage. Je n'ai eu qu'à me féliciter de l'avoir fait, tant au plan du comportement de l'équipage lors de l'évènement que du PSC et autres investigations qui ont suivi.

4. Les hommes

La liste d'équipage du CF ce jour-là est digne d'une réunion de l'ONU..... ! Français, Grecs, Polonais, Ukrainiens, Philippins, Panama, Nicaragua, Honduras, Mexique, Croatie, République Dominicaine, Pérou et j'en oublie...

Le pavillon est Panama et la langue officielle de travail est l'anglais. Sur 120 membres d'équipage plus de 80% sont hispanophones et parmi eux nombreux sont ceux qui ont des difficultés en anglais. Soit dit en passant, c'est le lot de la plupart des navires à passagers (croisières et autres) dans de nombreux endroits du monde.

Cette diversité pose un problème de communication au quotidien et lors de l'apprentissage des règles et exercices de sécurité : c'est un obstacle majeur qui sera gommé lorsque l'anglais sera définitivement reconnu et pratiqué comme langue véhiculaire, ce qui semble nettement être la tendance mais nous avons encore du chemin avant un résultat vraiment satisfaisant.

Une action musclée s'impose au niveau des sociétés de Crewing/Manning et autres marchands d'hommes peu scrupuleux auxquels les armateurs ont parfois recours. Pour ce qui concerne le cas présent le Crewing était assuré par une entreprise sérieuse et responsable qui, malgré ses efforts (constatés) avait tout de même du mal dans ce domaine, surtout avec le personnel d'exécution.

Autre problème et pas des moindres, souvent observé par les spécialistes en comportement humain et gestion de crise : dès que le stress monte en surdose, le cerveau reptilien prend le pas avec pour conséquence, entre autres, le retour à la langue maternelle...

Dans le cas du CF, l'espagnol est devenu pendant un moment la langue d'échange à la VHF et il ne sert à rien de lutter, il faut juste interrompre et demander un compte rendu régulier en anglais, ce qui permet au commandant de recevoir l'information tout en permettant aux échanges d'avoir lieu. C'est ce que j'avais retenu d'une précédente expérience et qui avec un peu de compréhension de l'espagnol m'a permis de coller en permanence aux équipes d'intervention incendie et abandon.

C'est une situation inconfortable mais inévitable et dans le contexte actuel je suis persuadé que tous les collègues qui naviguent avec des équipages internationaux se retrouveront dans mon propos. On peut le déplorer mais, à quelque rares exceptions pour la navigation locale, il est loin le temps des équipages et des navires franco-français et rien ne semble annoncer d'un revirement prochain.

Il faut donc s'y habituer et tâcher, au mieux d'imposer une pratique stricte de la langue de travail autant que possible et de fidéliser les équipages, ce qui compense un peu les difficultés de communication par une meilleure connaissance des locaux, des rôles et des procédures d'urgence. Le paradoxe de cette affaire de langue parlée, c'est que la plupart des membres d'équipage du personnel hôtelier, dont beaucoup de femmes, en parlant espagnol ont été parfaitement compris par l'ensemble des passagers, ce qui, à mon avis, a largement contribué à l'absence de mouvements de panique pendant les opérations. Sans doute grâce aux explications permanentes dispensées par des voix féminines bienveillantes. C'est le constat qui s'est imposé et ce fut une chance dans cette crise.

L'équipage dans son ensemble s'est montré très solidaire et surtout m'a accordé sa confiance ce qui nous a sans doute permis d'avoir un «aussi bon résultat», le tacite est aussi un élément de communication à ne pas négliger.

A titre personnel, et concernant le facteur humain, je me dois d'ajouter que mon activité régulière en tant que formateur Nav/Sécu/Stab depuis une quinzaine d'années dans un centre de formation maritime m'a été d'un grand secours en me permettant de décliner et scander la plupart des étapes et en prenant aussi souvent que possible le recul qui m'a permis d'analyser un peu plus sereinement la situation. Cela m'a donné un souffle, un fil conducteur et un point d'appui pour affronter l'épreuve imposée avec du recul et une vision plus claire.

Pour conclure je ne dois pas me plaindre du résultat compte tenu de l'ampleur et de brutalité avec lesquelles cet incendie a ravagé la machine du CF en si peu de temps. Je ne donnerai pas plus de détails sur l'accident en lui-même car l'affaire étant toujours en cours devant certaines instances civiles et administratives, je suis astreint à une certaine réserve. Ce que je livre ici est connu et déjà sur la place publique.

L'approche ici se limite pour moi, je le répète, au constat



de faiblesse de l'ensemble des communications au cours de l'évènement.

Passer de la VHF à l'UHF (ou à des appareils faisant les deux) avec des antennes relais à bord pour les zones d'ombre me paraît être un axe de réflexion intéressant (je crois que cela existe déjà à bord des navires de croisière), la neutralisation des GSM «parasites» par un système de brouillage localisé ? Pourquoi pas ? Le renforcement de l'anglais parlé dans toutes les institutions de formation, une meilleure connaissance des procédures GMDSS (je dis ça pour nos amis Etasuniens (USCG*) même si je les remercie encore et encore d'avoir mis tous les moyens possibles pour réussir cette assistance), la création d'un module spécialement dédié aux méthodes pour une meilleure pratique des communications adaptée aux technologies en cours sur les navires modernes, la prise de conscience par les armateurs que les équipages multinationaux sont peut-être meilleur marché mais que parfois la facture peut brutalement s'alourdir au cours d'un évènement de mer grave comme celui auquel j'ai été confronté.

Je ne ferai qu'évoquer, cerise sur le gâteau, le bruit de fond infernal provoqué par la ronde des hélicoptères et qui rendait parfois les échanges complètement inaudibles, un autre revers de médaille aux secourables hélicos et à leurs formidables équipages...grâce auxquels je peux être ici aujourd'hui pour conter ma mésaventure.

Bien sûr cet évènement offre d'autres enseignements et d'autres angles d'analyse sont possibles, mais son examen à travers le prisme de la communication m'est apparu comme celui susceptible d'ouvrir un débat neutre et constructif sur le sujet.

J'espère ne pas avoir été trop long et suffisamment clair sur l'objet de mon récit et j'aimerais inviter mes collègues officiers et capitaines à explorer toutes les pistes possibles et faire partager leurs retours afin d'apporter une utile contribution à la diminution des risques encourus au cours de ce genre d'évènement.

* : NTSB = National Transportation Safety Board, notre BEAmer

USCG = United States Coast Guard, pas d'équivalent chez nous malheureusement.

*Cdt Jacques CASABIANCA,
membre de l'AFCAN*

PLASTIC ODYSSEY

L'AMBITION D'UN JEUNE OFFICIER DE LA MARINE MARCHANDE : À 26 ANS,
IL VEUT LANCER UNE EXPÉDITION MARITIME DE TROIS ANS À L'ASSAUT DE L'OcéAN DE PLASTIQUES.

«Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait» Mark Twain



Le Propeller Club de Paris organise chaque mois sur les Vedettes de Paris, port de Suffren, une conférence sur un sujet maritime. L'intitulé énigmatique de la conférence du lundi 22 mai : «Rendez-

vous vers le futur à bord de la première DeLorean⁽¹⁾ des mers Plastic Odyssey», et la qualité du présentateur, Simon BERNARD, officier de la Marine marchande, diplômé de l'ENSM, m'avaient décidé à m'y rendre, d'autant plus qu'Alain Connan⁽²⁾, intéressé par la réalisation du catamaran de l'expédition m'avait vivement incité à l'y accompagner. Ni l'un ni l'autre n'avons été déçus, subjugués à la fois par la personnalité du jeune conférencier et par l'ambition de son projet

Aussi avant d'entrer dans le vif du sujet, l'expédition *Plastic Odyssey*, nous allons tenter de découvrir les motivations et les réalisations de ce jeune et brillant élève de l'école de la marine marchande.

Simon Bernard, un étudiant passionné, inventeur et aventurier

Après une année en classe préparatoire PCSI (Physique, Chimie, Sciences industrielles) et une année d'études à Londres (3) où il prépare les concours de pilote de ligne et de la marine marchande, Simon Bernard est admis à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) en 2011. A Marseille puis au Havre il suit le double cursus d'ingénieur navigant et obtient le diplôme d'études supérieures de la marine marchande (DESMM) le 27 janvier 2017.

Simon Bernard n'a pas regretté ce choix. Découvrant la mer grâce à son père, il prend goût à la voile et à la pêche sous-marine et manifeste un vif intérêt pour le monde maritime. Etudiant en deuxième année à l'ENSM de Marseille, il montrera son désir de naviguer lors d'un entretien télévisé avec un commandant de la Méridionale. Il l'interroge notamment sur son «ressenti la première fois où il a pris le quart», le problème d'éloignement de la famille lors des embarquements au long cours, l'avenir du métier.

Ses divers embarquements au long cours sur des porte-conteneurs et sur des ferries pendant sa scolarité, tant au pont qu'à la machine, lui donneront l'occasion d'apprécier la qualité du métier d'officier de la marine marchande où «il faut savoir prendre ses responsabilités et faire preuve de sang-froid». Officier polyvalent sur le Bretagne de Brittany Ferries de mai à octobre 2015, il remplira respectivement les fonctions de lieutenant navigation et d'officier mécanicien.

Esprit curieux, Simon Bernard est aussi un inventeur et un aventurier qui cherche des solutions innovantes aux nombreux problèmes qui nous entourent. Les causes qui lui importent le plus sont l'environnement et la lutte contre la pauvreté, et il choisit de mettre ses connaissances techniques et scientifiques à leur service.

Après avoir obtenu son baccalauréat en 2009, il multiplie les aventures et les engagements humanitaires mais aussi écologiques. Pendant toutes ses années d'études, il participe à de nombreux projets et concours, tels le concours Deloitte-4L, le challenge Hydro Contest, le projet Nomade des mers, le projet Scan eat, le POC Challenge, l'expédition Plastic Odyssey.

Qualifié par son entourage de modeste, simple et très ouvert, il est aussi lauréat de nombreux prix :

Avenir de l'IFM (Institut français de la mer) pour ses engagements et les valeurs qu'il incarne, Green Tech Verte Ecoles pour son projet Scan eat, POC Challenge pour son mémoire sur les micro-algues, Fondation de la Mer pour son projet Plastic Odyssey.

Concours Deloitte-4L Eco-Challenge : projet de recyclage de savons pour le Maroc

Pendant sa deuxième année à l'Ecole de Marseille, Simon Bernard a participé du 15 au 25 février 2013 au raid étudiant *4L Trophy*, célèbre rallye-raid à vocation humanitaire réservé aux étudiants. Ce challenge se base sur trois grands axes : parcourir les étapes parsemées d'épreuves de franchissement, aider les enfants marocains et respecter l'environnement, tout cela à bord d'une 4 L.

L'entreprise Deloitte, partenaire du 4L Trophy, offrait dans le cadre du concours Deloitte-4 L Eco-Challenge une bourse de 1 000 € à 10 équipages sélectionnés sur un projet écologique. Simon Bernard et son camarade de l'ENSM Arthur Claye, participants sélectionnés, se sont lancés dans l'aventure avec le projet «Prévention hygiène avec des savons recyclés». Celui-ci consistait à récolter les savons usagés dans des hôtels, les reconstituer puis en fabriquer de nouveaux, propres à la consommation et les distribuer aux enfants du Maroc.



Hydro Contest 2014 : étude d'un nouveau concept de navire de charge, le 3 S

Président et fondateur d'*Hydro Tech-2014*, asso-

ciation pour la recherche et le développement de navires propres, Simon Bernard participe au challenge international *Hydro Contest-2014*, concours visant à concevoir les navires économes en énergie, en imaginant de nouvelles formes de carènes. Avec l'équipe Hydro Tech de Marseille, il crée le concept de navire *Semi-Submersible à Sustentation (3S)*, et remporte le prix de l'innovation technologique. «L'idée du concept était de s'affranchir au maximum de la résistance de vague du navire en transportant la cargaison sous la surface de l'eau, dans une torpille, et l'équipage au-dessus de l'eau dans une nacelle», écrira-t-il dans la revue *Jeune Marine*.



Projet Nomade des mers (2015-2016) : conception d'un dessalinisateur «low-tech»

Il participe au défi Nomade des mers, un catamaran de 13 mètres transformé en laboratoire

expérimental pour une expédition de trois ans autour du monde, dont l'objectif est de découvrir les innovations durables autour du monde.

L'eau potable n'étant pas encore produite à bord, il réfléchit à un prototype de dessalinisateur low-tech. Après un an de recherche, il parvient à mettre au point un prototype de dessalinisateur à la fois rudimentaire et efficace, permettant d'obtenir un litre d'eau potable à l'heure. Fin mars 2016, il rejoindra le bateau en Afrique pour 15 jours d'essais en conditions réelles. Reste maintenant à l'optimiser, l'idéal étant de le coupler à un concentrateur solaire.



Projet Scan eat : analyseur individuel de la qualité de l'eau et des aliments

En 2016, à 25 ans, élève de 5^{ème} année, il est lauréat du projet Green Tech Verte Ecoles, lancé par la ministre de l'Ecologie et visant à sélectionner les innovateurs parmi les élèves du ministère, pour son projet Scan eat, un e-contrôleur individuel de la qualité de l'eau et de l'air et des aliments bruts (fruits, légumes). Cet e-contrôleur qui se présente sous la forme d'un petit boîtier de poche, permet de détecter et mesurer les pesticides contenus dans les aliments ainsi que les différents polluants contenus dans l'eau et dans l'air.

L'objet existe, mais pour qu'il fonctionne, il faut développer un algorithme. Lorsqu'il aura fini ses études, il bénéficiera d'un CDD de 12 mois pour développer son projet, épaulé par des experts, et d'un financement de 150 000 euros.

Mémoire sur les micro-algues pour capter le CO2 des navires

Dans le prolongement de la COP 21 fin 2015 à Paris, le groupe de travail «Shipping» de la *Plateforme Océan et Climat (POC)*, coordonné par Armateurs de France et *Surfrider Foundation Europe*, a décidé de lancer le *POC Challenge*, en mobilisant la jeunesse autour de la thématique «Transport maritime et transition énergétique».

Ce concours donne l'opportunité à des étudiants de «plancher» sur la question de la transition énergétique dans

le transport maritime qui représente près de 2,3 % des émissions de CO2 a rappelé l'OMI lors la session MEPC 70. En attendant que des navires zéro émission voient le jour, il faut trouver des solutions pour réduire les émissions de CO2 des navires déjà existants. Dans ce but, Simon Bernard a rédigé un mémoire sur la réduction des émissions de CO2 du transport maritime par l'installation de cultures de micro-algues sur les navires de commerce. Les micro-algues sont un moyen efficace de capter le CO2 tout en étant une source potentielle de biodiesel qui peut se substituer aux fuels lourds très polluants.

Il a présenté son projet dans le cadre d'une conférence au LH Positive Economy Forum du Havre en septembre 2016 dont le thème était : «Quelles urgences pour la COP 22 ?».

Il est désigné en octobre 2016 lauréat de la première édition du POC Challenge pour son mémoire sur les micro-algues, leur potentiel en matière de captage du CO2 et de production de vecteurs énergétiques. A ce titre il a pu présenter son mémoire le 11 novembre 2016 à la COP 22, à Marrakech.

L'expédition Plastic Odyssey : comment transformer le déchet en ressource et libérer nos océans

L'enjeu

Une étude réalisée en 2016 par la fondation Ellen McArthur et soutenue par le Forum économique mondial nous révèle que 150 millions de tonnes de déchets plastiques polluent nos océans. La masse de ces déchets pourrait doubler d'ici 2050, au point d'affirmer qu'il y aura plus de déchets que de poissons. L'amoncellement de débris flottants – sacs, bouteilles, filets et autres emballages – transforment progressivement les milieux océaniques en véritables décharges à ciel ouvert.

Bouteilles et sacs jonchent les fonds marins et les plastiques les plus résistants, notamment le polyéthylène, mettent plusieurs siècles à se dégrader. Ils risquent à terme de détruire des écosystèmes marins, faisant des poissons leurs premières victimes.

Face à ce constat alarmant, il existe une quantité de projets de récupération du plastique à la surface de l'eau. Mais l'enjeu est ailleurs, seulement 1 % du plastique flottant en mer est récupérable, nous révèlent les scientifiques. «Il faut traiter le problème à la source», affirme Simon Bernard, c'est-à-dire nettoyer les côtes et arrêter la «fuite» des matières plastiques, estimées à 80 % d'origine terrestre.

Sensibiliser et revoir nos manières de consommer demandent du temps. Plusieurs décennies vont être nécessaires pour que nos façons de consommer évoluent et que progressivement des emballages biodégradables soient utilisés. C'est pourquoi des solutions de transition sont indispensables.

Lors d'une escale à Dakar de l'expédition *Nomade des mers*, Simon Bernard nous raconte avoir été frappé par la découverte de tonnes de déchets plastiques et surtout par ces gens qui tentaient de survivre au milieu de cet environnement. A partir de ce moment-là, il s'est dit que le seul moyen d'aider ces populations et d'agir pour la protection de l'environnement, c'était de transformer le problème -le plastique- en solution.

L'expédition

Pour transformer le problème du plastique en ressource, Simon Bernard et trois de ses camarades ont décidé de planifier une expédition autour du monde à bord d'un navire-atelier de recyclage. L'objectif de cette expédition, dénommée *Plastic Odyssey* est non-seulement de réduire la quantité de plastique dans les océans mais aussi de sensibiliser à la ressource que peut constituer le plastique et de faire naître des initiatives qui créeront des emplois tout en réduisant la pollution.

De nombreuses technologies existent déjà pour transformer le plastique, par exemple en mobilier, briques de construction, isolant, tissus... Ces technologies sont sous-exploitées et très peu connues du grand public. On les utilise peu dans les pays en voie de développement et là se pose le plus gros du problème : ce sont les pays du Sud qui voient leur paysage défiguré et leurs conditions de vie dégradées à cause des déchets plastiques. Pour Simon Bernard, il est nécessaire de concevoir une technologie low-cost de recyclage du plastique, accessible à tous, et de sensibiliser les populations locales à cette technologie.

L'expédition est prévue pour durer trois ans. Elle partira début 2020 pour sillonner les côtes d'Afrique, d'Asie et d'Amérique du Sud, continents producteurs de 98 % des déchets. A chaque escale, *Plastic Odyssey* procédera à un nettoyage des côtes, et s'efforcera d'impliquer les acteurs de la société locale dans la collecte des déchets. Elle mènera des ateliers afin que ces populations participent à la réflexion sur la mise en place de systèmes de recyclage adaptés à leurs territoires.

Un navire propre pour un océan propre

Poussant le défi encore plus loin, Simon Bernard envisage de faire fonctionner le bateau grâce à un carburant constitué uniquement à partir des plastiques. Une partie des déchets ramassés, non recyclables par d'autres moyens, sera stockée à bord pour être ensuite reconvertie en carburant à l'aide d'une technologie émergente, la pyrolyse plastique. Le mélange de plastique est converti en un combustible qui produit 20 % de moins d'émissions de CO₂ que les carburants fossiles. Ce procédé est autosuffisant et permet de produire un litre de carburant par kilogramme de plastique traité : *1Kg de plastique = 1 l d'éco-carburant*.

L'énergie nécessaire à la transformation provient uniquement de la chaleur perdue des moteurs et des gaz produits par le procédé. Aucun apport en énergie supplémentaire n'est nécessaire. Le carburant alimente quatre moteurs de 75 CV qui propulsent le navire.

Seront également embarqués à bord :

- des filtres à particules et catalytiques permettant de purifier les gaz d'échappement avant d'alimenter les micro-algues,
- des micro-algues pour traiter les eaux usées de l'équipage tout en consommant une partie du CO₂ produit par les moteurs,
- des panneaux solaires produisant l'énergie nécessaire lorsque le navire est en escale.

Enfin un logiciel de routage météorologique très performant permettra de minimiser la consommation du navire en profitant du vent et des courants favorables.

La planification

Le navire de l'expédition serait construit sur le modèle d'un catamaran de 25 mètres par la société Ship-As-A-Service, partenaire de Plastic Odyssey. Le célèbre architecte naval Marc Van Peteghem a promis son concours.

Simon Bernard compte sur le mécénat et le soutien de personnalités pour accroître la légitimité de l'expédition. Il espère conclure des partenariats à la fin de cette année 2017 qui permettront de lever des financements nécessaires pour élaborer dès janvier 2018 le premier bateau prototype, réaliser des essais en juin 2019 et démarrer l'expédition en 2020.

Il prévoit de parcourir 40 000 milles en trois ans, entrecoupés de 32 escales.

Pour cela, il bénéficie d'un impact médiatique énorme et du soutien de personnalités du monde maritime et scientifique tels que Catherine Chabaud, Gérard Feldzer, Michel Desjoyaux, Jean-Louis Etienne, Claudie Haigneré...

Mais l'objectif principal de Plastic Odyssey ne s'arrête pas à cette expédition maritime. Sur le long terme, Simon Bernard espère installer à terre des systèmes de recyclage dans toutes les villes du monde et démocratiser des technologies low-tech de recyclage du plastique.

Conclusion

Simon Bernard s'est exprimé avec simplicité et conviction devant l'assemblée du Propeller Club vivement intéressée par l'originalité et l'ambition de son projet. Parmi celle-ci, on pouvait noter la présence de représentants du Cluster maritime, d'Armateurs de France, de l'association des capitaines au long cours et des capitaines de première classe (ACLCC1), de l'association des officiers de la marine marchande (HYDROS), de pensionnés de la marine marchande et aussi de l'AFCAN.

Il ne faut pas s'étonner que le jury de la Fondation de la Mer ait décerné en novembre 2016 le prix de l'innovation maritime au projet d'expédition Plastic Odyssey pour la jeunesse et l'audace de ses participants. Les clés de la réussite sont avant tout la passion et la persévérance.

«Arrêtez de croire qu'on ne peut accomplir ses rêves», tel est le message que Simon Bernard adresse à tous les jeunes qui veulent s'engager en montant leur propre projet.

René Tyl
membre de l'AFCAN

(1) L'automobile de «Retour vers le futur»

(2) Alain Connan participe avec le célèbre architecte naval Marc van Peteghem à une étude sur les transports maritimes à la voile en Polynésie française (projet de navire EMC 150).

(3) Elève au «Westminster Adult Education College», il est titulaire du «Cambridge Certificate of Proficiency in English»

Sources

Conférence de Simon Bernard au Propeller Club de Paris

Le Marin

Mer et Marine

Jeune Marine

Hydros

Interview Annabelle Baudin (Youth we can)

Marine Marchande Information

INCIDENT DE SÛRETÉ : UN EXEMPLE INTÉRESSANT.

ATTAQUE DE PIRATES CONTRE LE G/T MAFATE

PAGE du Code ISPS N° 9



Avant-propos

Au cours du deuxième semestre 2010, un petit transporteur de gaz de pétrole (LPG), pavillon français, registre international (RIF), est attaqué par des pirates sur sa route vers la Tanzanie après avoir ravitaillé l'île de la Réunion en bupro (mélange butane propane, pour la préparation des caris bien sûr). Ce tanker était conforme au code ISPS et le CSO pouvait parler suffisamment le français en cas de crise. Cette exigence du pavillon était grandement justifiée lorsqu'on imagine déjà les difficultés de communication en situation de crise avec des interventions externes même quand tout le monde parle la même langue.

Extraits du rapport du capitaine du navire

18h00 Chief engineer and captain were on bridge looking sunset. We see one white mast in the sun...then... keeping sharp bridge watch and radar on scale 5 miles.

18h05 OOW looking on portside see a fast ship-grey color -with 4 persons on board at 3 miles, quarter port side aft. Speed of fast ship more than 25 knots

18h10 Setting general alert for piracy: all crew shift to citadel except captain, chief mate and second mate stayed on the bridge.

18h10 SSAS alert send.

18h11 Call company CSO by SATCOM to confirm the alert.

When the pirates approach, "MAFATE" try to escape by "S" maneuver. The result was a decreasing of our speed. The wind was Easterly 4 and sea 3 with a little swell.

18h15 Pirates have one stabilized course on our star-

board side at 50 meters "MAFATE" still trying to escape. 18h16 Without any notice, pirates start firing by series of AK 47 (or similar) "MAFATE" still trying to escape.

18h17 Pirates send one rocket RPG 7 directly to the corner of the starboard wing. Due to rolling of their boat and sea effect they miss the bridge but the shoot reach the bottom of the wing at 5 meters from the watchman.

18h17 Decision was taken: officers to stop the ship (emergency stop) and join the citadel (ER). Master and chief mate close ER sliding door with a metal bar, engine room with bars & chain block. All emergency escape to main deck were already close and secured by chain block.

18h30 All diesel main engine or generators including the emergency generator were stopped and blocked in local control. Ship in complete black out at night time.

All crewmembers were lying in the engine control room.

On order of captain no speak no movements no noise, Pirates were walking on main deck and we heard the pirates speaking on main deck.

20h00 Crew always in silent position No more noise on deck.

21h00 Fresh water extracted directly from tanks in the engine room.

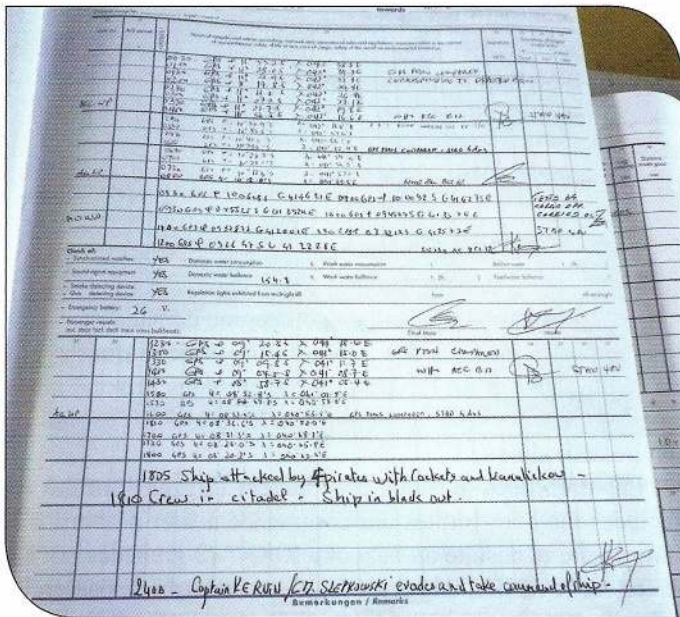
22h00 Chief mate climb in the dark to the top of the chimney. On ship's aft part there was no movement and no noise.

22h30 Captain decided to take a mobile phone of a crewmember and opens the engine room door.

Master, chief mate and chief engineer visit crew mess, provisions rooms and port side cabins. Through the window, no ropes seen attaching a pirate boat.

23h30 Chief mate and captain decided to escape by emergency exit of workshop.

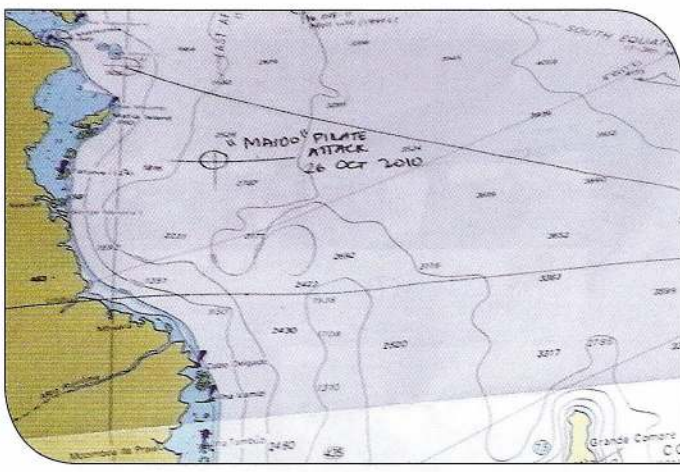
Hidden in aft we try to use mobile phone. No success. So captain decided to reach the bridge with chief mate.



23h45 no remaining pirates at all. Ship under control. Captain and chief mate practice a sharp look out. No sight of boats.
 23h50 Starting of diesel generators.
 24h00 Starting of main engine.

Notification :

27/10/10, 00h05 call company CSO.
 00h30 GPS 08 10.2 S 40 36.36 E full speed.
 08h30 End of sea passage.
 12h16 all fast at Dar Es Salaam.



Master's analysis :

The citadel saves our lives.
 Pirates were only 4 persons and not skillfully. Hijacking finish as a robbery fact.
 We were afraid that the citadel can be also one burial place if pirates before leaving should be able to destroy the ship.
 Alongside in Dar Es Salaam we had 2 security inspections: one by the port State with the deputy chief of Tanzania navy. Tanzania is very sad of these pirates' threats.
 And one by EU NAVFOR Somalia by one swedish navy ship alongside in Dar es Salaam. They apologize that they were not able to reach us in due time.
 With these professionals we know that we need, one es-

cort ship to reach next port. Armed guards on board are dangerous for the ship. They will never reach the fire power of pirates (AK 47 and RPG 7)

Suggestions of Master :

- Citadel to be improved by
- Fixed VHF
 - Fresh water and emergency food in a fridge in citadel
 - Access to satellite telephone (EU NAVFOR)
 - Outside video camera WITH RECORDING POSSIBILITIES
 - Microphones inside bridge and accommodations to listen from citadel
 - A batteries powered fan system as it was very hot in citadel
 - Chemical toilets are necessary in the ER.

French CSO analysis and suggestions

Attack :

Our pirates seemed more thieves than ransom seekers.
 The risks in this area were already analyzed and the attitude and the good organization of coastal countries of Tanzania / Kenya / Madagascar will avoid any refuge in case of hijacking. So a repetition of the same attack can happen more likely than a hijacking.

Citadel :

In our case the citadel is a good solution to protect the crew's lives.
 But we have to keep in mind that, when the purpose of the attack is hi-jacking and ransoming, the pirates will not hesitate to seek and extract the crew as they need them for conducting the ship to another area (protected territorial waters) and use their lives in addition of the ship and cargo value as elements to be taken into account for the ransom.
 Due to the arrangement of the engine room access on MAFATE, this place is the best for citadel. Securing the sliding door was good as far as the pirates do not try to demolish it by any means new type of RPG which can be used now in a confined area. Nobody knows when this particular RPG will be available on the black market but due to the expansion of the piracy this time can be close.
 Anyway the resistance of this door could be improved and a specific locking system installed.

Communications system :

Telephone set could be the "esat" or "Isat" Inmarsat hand phone but to ensure a correct performance in the engine room and a connection with a discrete outside antenna could be studied and installed. Above propositions approved: survival kit shall be organized in the engine room (king size fridge, fresh water bottles, some survival biscuits, king size medical emergency box with a defibrillator, chemical toilets).

Security escort :

Using armed guards is one solution but has some important risks: even with military trained guards, accident/unwanted fires can happen and be with dramatic consequences (explosion of the ship). Escort ship is of course the best solution we can imagine. War ships are placed all around the area but to ensure a permanent escort of our ship seems quite impossible there are private possibilities existing, but they are limited and the cost could be important. This escort system in the area can be prepared only at a regional level as it is in the gulf of Aden and must be a regional decision. Definitely it is not envisaged to arm the crew as the US are still recommending.

SSAS :

As far as we know the SSAS has not worked properly that time as the french CSO has not received anything from the system but hopefully Gris-Nez (the french MRCC) has received the alert. May be the master can check again the settings in the SSAS software. The position of the other alert button can also be discussed and another one could be installed in the "citadel" for example.

Post-trauma effects :

A possibility of leaving the ship has been offered to all crewmembers by the company. This is important as the post-trauma effects could be important and could be such as delayed effects. In case of doubt, the captain can decide to change a crew member (including himself).

SSA and SSP :

Some amendments can be studied in both SSA and SSP after propositions from CSOs and master. Once agreed, they will be proposed to the flag security authority.

Training :

The crew was already trained for survival in case of being taken as hostage. This training must be improved with the feedback of the present attack.

Behaviour of the crew and especially the master :

It is highlighted that the crew has been well trained and manage by the captain. I suggest that the master merits the official congratulation of the company and eventually a french State distinction.

Commentaire sur les réactions des autorités du pavillon

Du fait de l'extension continue de la piraterie vers le sud de la région et suivant l'analyse faite par le CSO sur les cas récents du «Magellan Star», du «York» et de «l'Ardmore Seafarer» où la mise à l'abri de l'équipage dans un sanctuaire

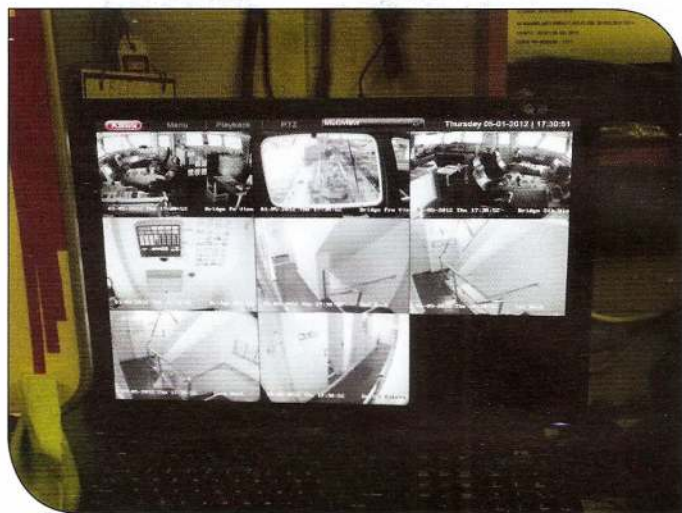
comme le compartiment machine avait été efficace pour faire échouer le détournement, l'armateur ordonna en urgence (le 25.10.2010) l'application de cette procédure «citadelle» en cas d'attaque et de montée à bord de pirates conformément au § 4.5.1.1 du plan de sûreté. Il s'agit du black-out total et de la retraite de l'équipage dans le compartiment machine considéré à bord de ce navire comme le meilleur sanctuaire. Un exercice a été effectué le même jour (rapport du 25/10 du capitaine) et les détails arrangés par le capitaine

Le lendemain vers 17h00 la compagnie demande au capitaine de se préparer à une attaque suivant des informations de «MaRisk» sur un navire pirate-mère dans la zone où se trouve le navire. Une heure après, à la tombée de la nuit, le navire était attaqué !

Les premières mesures d'évitement (zigzag) ont été effectuées mais les pirates ont commencé à tirer d'abord à la mitrailleuse et ensuite au bazooka RPG 7 (2 grenades ont été tirées sur le navire, une seule a atteint l'aileron de passerelle tribord).

Mesures prises

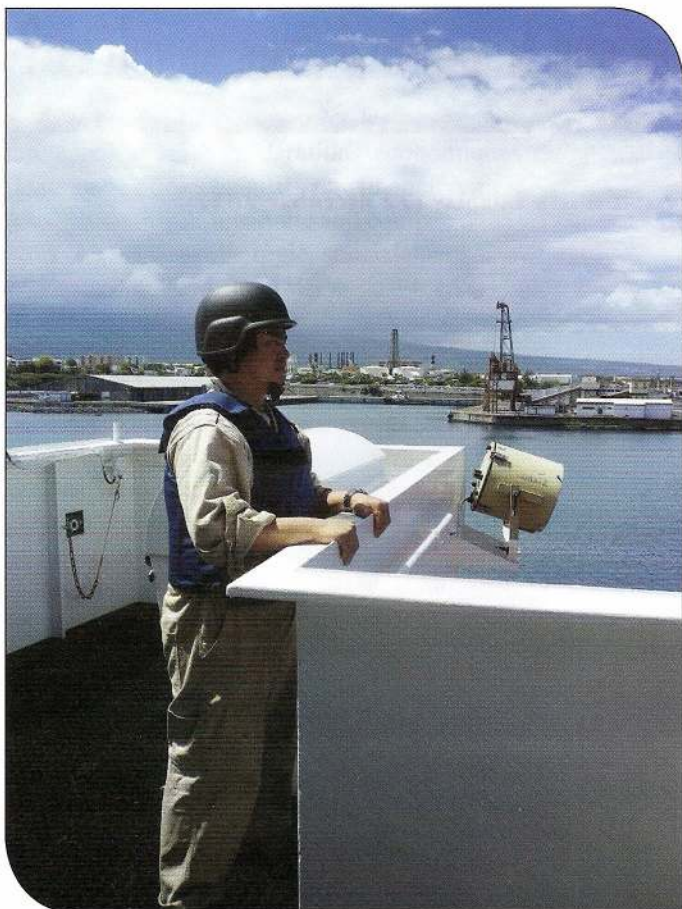
Le capitaine décida, après avoir lancé l'alerte SSAS et informé la compagnie par téléphone à 18h17, de mettre le navire complètement dans le noir (pas d'autres navires dans les environs et éloignement suffisant de la côte) et de rassembler tout l'équipage dans la cabine contrôle machine en verrouillant la porte coulissante descente pont principal et évidemment la porte entrée de la machine. Les échappées machine avaient auparavant été condamnées avec possibilité de les ouvrir de l'intérieur (voir photos)



Mesures immédiates prises

Suite à cette attaque et au supposé détournement manqué, le capitaine et l'armateur ont décidé de prendre des mesures de sûreté complémentaires qui ne figuraient pas dans le plan de sûreté. A savoir : navire-escorte d'abord puis rapidement des gardes armés à bord ensuite en conséquence de la non-efficacité avérée du navire d'escorte (tombé plusieurs fois en panne, incapable d'assurer la même vitesse que le navire etc.).

Les premiers gardes armés ont été ceux disponibles sur place à Dar Es Salaam (société britannique) et ils ont été de-



puis remplacés par des gardes armés d'une société française suite à un nouvel appel d'offre.

Les armes transportées sont à présent conformes au règlement français (armes de chasse et de tir de précision).

Il est à noter que l'armateur, le CSO et les capitaines du navire appliquent déjà ces mesures. **En effet l'armateur a clairement fait savoir à l'équipage que sa priorité était la vie des hommes.** D'autre part, étant donné les dangers du transport de GPL, la solution de l'escorte qui est la moins dangereuse pour le navire, sera utilisée dans la mesure où les moyens adéquats seront disponibles.

Enfin, la formation de l'équipage a été encore améliorée par une révision de la présentation «U.N. guidance to survive as hostage» en incluant notamment les directives incluses dans la MSC Circ 1390 de l'OMI. Conjointement, une présentation Power Point sur les mesures préconisées pour décourager la piraterie au large des côtes somaliennes et dans la région de la mer d'Arabie (BMP3) a été élaborée et incluse dans le programme de familiarisation et de formation du bord.

Conclusion (officielle) du CSO français

Le complément à la SSA n'appelle pas de commentaires supplémentaires.

Les amendements au SSP effectués avant l'attaque concernent la décision de créer la citadelle dans le compartiment machine et de prendre des mesures de survie au cas où.

La solution gardes armés est une solution d'urgence et l'armateur est même prêt à demander que ce soit des militaires français, cela figurera dans le SSP.

D'autre part la solution du navire d'escorte armé est considérée comme la plus adéquate et l'embarquement de

gardes armés ne peut être considéré que comme une mesure provisoire indispensable.

Il apparaît aussi que la dissuasion ne peut être vraiment efficace que si les escorteurs (privés ou militaires) sont armés au même niveau que les attaquants. Certains pavillons autorisent les armes de guerre à bord avec un stockage de sûreté en dehors des zones à risque. L'armateur étant fermement décidé à protéger ses équipages, le changement de pavillon n'est pas à exclure en cas de désaccord avec les autorités françaises.

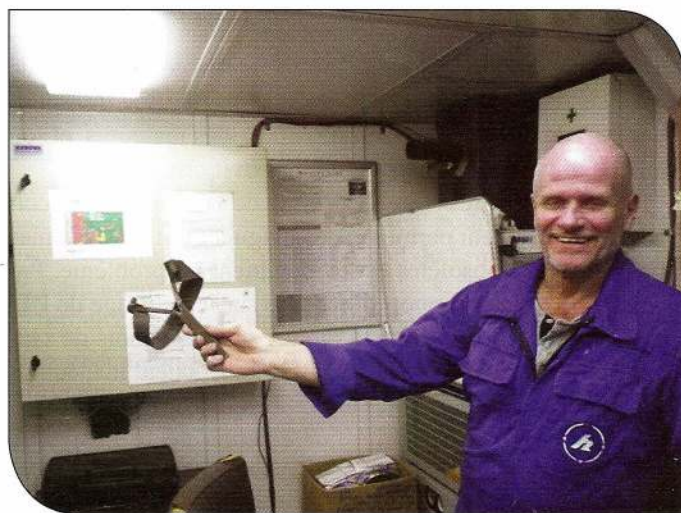
Enfin l'obligation pour le navire de rester au large de la Réunion lorsqu'il est en attente de poste à quai (navire rejeté au-delà des 12 milles) sur décision du préfet de la Réunion (arrêté N°3/AEM/2001) n'est plus justifiée si par malheur les pirates s'approchaient de 20° Sud.

Conclusion

Les mesures de protection de la vie humaine prises étant illégales sur un navire pavillon français, il n'y a donc pas eu de réponse de la part de nos autorités... ni de décoration non plus bien sûr.

Les autorités de sûreté du pavillon nous ont informés 6 mois après... qu'elles ne pouvaient approuver une mesure illégale (sic).

Le navire a donc continué à naviguer «illégalement» avec ses équipes de privés. Jusqu'au jour où il a changé de pavillon en 2015 ... sur la même ligne. Super !



Aujourd'hui (2017)

La loi sur l'embarquement des équipes de protection privées a été votée.

Le MAFATE est sous pavillon libérien et approvisionne donc toujours les mêmes lieux en gaz butane, sous affrètement français, à notre connaissance. Super !

NB : La nouvelle loi de M. LEROY sur la dépendance énergétique est passée en mai 2017. Verra-t-on le navire revenir sous pavillon français (on peut rêver !)

*Cdt Bertrand APPERRY
Août 2017*

LES CLAUSES «GRAND-PÈRE» SONT-ELLES SUR LE POINT D'ÊTRE ANNULÉES ?

TRADUCTION LIBRE PAR LE Cdt PH. SUSSAC D'UN COMMENTAIRE D'IHS Fairplay (22 DÉCEMBRE 2017).



Les bizarrement nommées clauses «Grand-père» ont été introduites dans SOLAS et MARPOL pour éviter que les navires existants aient à se conformer à de nouveaux amendements ou règles qui impliqueraient des modifications majeures de construction ou d'équipements. La justification est qu'il serait déraisonnable d'attendre d'un armateur qu'il finance des modifications coûteuses à sa flotte chaque fois que des règles sont ajoutées ou modifiées.

La démarche peut sembler honnête, mais de graves préoccupations ont été signifiées suite à une large utilisation de cette clause, qui couvre pratiquement tout depuis le transport, les engins de sauvetage ou des modifications majeures, et son application inappropriée par certains pavillons.

Les vieux navires sont à l'origine de la plupart des accidents à la mer, et leur permettre de naviguer avec des systèmes ou équipements obsolètes est évidemment un problème. Par exemple, le dernier rapport d'enquête sur le naufrage de l'El Faro (pavillon US) en 2015, a montré que les canots de sauvetage ouverts, conformes à SOLAS 1960, étaient inadéquats pour une évacuation dans les conditions d'ouragan.

La campagne de sécurité norvégienne de la Skagerrak Safety Foundation a montré combien la clause avait causé de fortes différences entre les nouveaux et les anciens navires de croisière concernant la conformité avec de nouveaux amendements ou règles de sécurité.

La clause Grand-père rend possible des modifications mineures sur les systèmes de sécurité, moins coûteuses que des remplacements par de nouveaux modèles plus sûrs. Dans certains cas, des armateurs ont pu conserver des navires de nombreuses années sans améliorations significatives. De plus, de nouvelles règles appliquées aux navires neufs sans amélioration des anciens peut ralentir la tendance à l'amélioration de la sécurité. Jan Harsem, co-fondateur de la Skagerrak Foundation, a déclaré au colloque Safety at Sea : «La politique du gouvernement norvégien est très conservatrice et les nouvelles lois sont toujours basées sur des standards minimums OMI, et il y a toujours un délai pour une appli-

cation sur les navires anciens. Nous désirons voir les navires anciens se mettre en conformité aux normes nouvelles plus rapidement. Le scénario idéal serait que la clause Grand-père ne soit pas là».

Du neuf pour du vieux

Il n'y a pas de règle générale obligeant les navires en service à se mettre en conformité avec les nouvelles prescriptions OMI, y compris les engins de sauvetage ou la lutte contre l'incendie. Au lieu de cela, quand des prescriptions sont ajoutées ou amendées dans SOLAS et MARPOL, il est explicitement indiqué si les nouveautés s'appliquent ou non aux navires existants.

Des règles s'appliquant aux navires neufs ou existants comprennent SOLAS II-2, qui couvre la construction pour les aspects de protection, détection et extinction d'incendie. A la suite des accidents de l'Herald of Free Enterprise (1987) et du Scandinavian Star (1990), des changements à SOLAS ont été ajoutés en 1994 pour améliorer la survie des ro-ro passagers, basés sur des standards de stabilité appliqués aux navires neufs.

D'autres amendements ont été adoptés en 1992 pour améliorer la sécurité incendie des navires à passagers existants, y compris les navires de croisière, pour des obligations de détection de fumées, d'alarme et de systèmes sprinkler.

Cependant, une grande partie des règles ne s'applique qu'aux navires neufs, dont la quille a été posée après que ces règles soient entrées en vigueur : c'est la clause «Grand-père».

Là où cette clause peut s'appliquer, les États membres de l'OMI doivent décider au cas par cas (règle par règle), si et comment ils s'y conformeront. Par exemple, un navire peut être exempté d'une règle pour toute sa vie, il peut y avoir un temps de grâce pour une mise en conformité, ou peut-être des systèmes d'amélioration alternatifs de sécurité ou de diminution de la pollution.

Considérations économiques

L'argument pour conserver les navires avec cette clause fait appel à des considérations économiques ou pratiques. Beaucoup pensent qu'il est financièrement inacceptable d'exiger que toute une flotte soit équipée de systèmes améliorés à chaque nouvelle règle, spécialement s'ils sont récents.

Retour en 2014, le problème est apparu quand l'ICS (International chamber of shipping) a demandé application de la clause en vue d'exempter les armateurs de l'obligation d'investir dans les premiers systèmes de traitement des eaux de ballast, selon la convention BWMC, du fait qu'ils pourraient se retrouver non conformes plus tard.

Des modifications importantes de structure, comme la création de cloisons supplémentaires en cale, peuvent être très coûteuses et arrêter un navire plusieurs mois.

De plus, de nombreuses règles correspondent à des progrès technologiques et, donc, ne s'appliquent qu'aux navires nouveaux. Adrian Mundin, directeur système à la UK Chamber of shipping a déclaré à Safety at sea «Il faut accepter le fait que certaines législations correspondent à de nouvelles technologies et ne peuvent s'appliquer qu'aux navires nouveaux. Un petit navire existant a pu naviguer en toute sécurité pendant des décennies. Le fait que le paysage réglementaire ait changé où que, du jour au lendemain, il y ait une nouvelle règle ne rend pas soudain une exploitation dangereuse».

Une partie du problème est, en considérant l'application de la clause, la balance entre les considérations de sécurité, commerciales et pratiques. Des États ont été critiqués pour avoir cédé à des pressions de la profession et avoir privilégié une approche minimum.

Allan Graveson, secrétaire national de Nautilus International, a déclaré à Safety at sea : «l'OMI est dominée par des États qui veulent attirer vers leur pavillon, ce qui veut dire avoir le moins de règles et de taxation sur les armateurs. Il y a presque concurrence pour ne pas avoir de règles, il n'est dans l'intérêt d'aucun pays de «sortir la tête» et de rendre la clause plus stricte ou de la supprimer avec pour résultat une perte de tonnage dans le registre».

Des États actifs essaient d'avoir de meilleurs objectifs et de dépasser les standards minimums. «La UK MCA surveille assez attentivement comment on peut arriver à des stades réglementaires plus élevés, avec des méthodes alternatives acceptables pour atteindre les mêmes buts de sécurité» déclare Mundin.

L'OMI recommande que les gouvernements nationaux consultent ses instructions pour appliquer la clause (MSC I – Circ 765, de 1996) pour essayer d'éviter des carences dans les standards de sécurité ou anti-pollution entre les navires nouveaux ou anciens. Ces instructions orientées vers la construction demandent que les États membres réévaluent le statut de la clause régulièrement - cinq ans en général - pour s'assurer que les navires existants sont amenés à un niveau acceptable en évitant des lacunes trop importantes. Citation : «Bien que les mesures puissent être différentes que celles des navires neufs, dans l'idéal cela devrait, à longue échéance, parvenir à un niveau équivalent pour les navires neufs ou existants».

Les instructions donnent une liste d'aspects à considérer pour équiper les navires existants :

- Le coût de la mesure, sa nécessité, et son efficacité.

- La disponibilité des équipements demandés.
- La possibilité de la mesure.
- La charge des procédures législatives ou administratives de l'État membre.
- L'inconvénient de modifier des conventions trop souvent ou trop tôt.
- Le temps de mise en place.
- La facilité de mise en place.
- Le sérieux de la mesure, ou
- S'il serait plus approprié d'appliquer des règles nécessaires pour une amélioration.

Certains sont en progrès

D'autres désirent amener la profession à une plus grande rigueur ou même à oublier la clause pour aller au-delà de SOLAS ou MARPOL, pour aligner les standards des navires existants sur les neufs.

Harsen veut que le gouvernement norvégien abandonne son approche actuelle conservatrice : «S'il n'est pas encore possible de se débarrasser de cette clause à l'international, nous devrions déclarer que si des navires veulent le registre norvégien ou celui d'un pays de la région scandinave, ils devront se conformer à des normes supérieures aux normes minima que constitue la SOLAS. Les plus hautes normes seront nécessaires, que votre navire ait été construit en 1960 ou en 2017, et encore, pour tous les pavillons, pas seulement ceux de Norvège, Danemark ou Suède», dit-il. Il veut voir la mise en place de dates limites strictes pour que les normes de sécurité soient obligatoires pour tous, y compris les navires existants, dans ces délais. «Les navires anciens devraient être améliorés plus rapidement qu'actuellement. Le système que nous avons n'est pas assez bon».

Là où des États autorisent des exemptions permanentes pour certaines règles, peut-être qu'une approche mieux évaluée du risque devrait être adoptée pour tenir compte du risque de pollution ou de sécurité et de l'impact économique de l'armateur.

«Il ne devrait pas y avoir application possible de la clause pour des équipements de sécurité peu onéreux» déclare Graveson. «Quand de nouvelles règles apparaissent, il faut acheter les nouveaux équipements et faire les changements. On peut leur donner un délai de grâce, peut-être que cinq ans serait raisonnable». Quand des modifications majeures sont nécessaires, Graveson croit que les armateurs devraient considérer le taux durée/retour économique de l'investissement avant de faire les modifications. «Par exemple, pour un navire construit il y a cinq ans et conforme aux normes à l'époque, nous pouvons lui permettre d'être exploité pendant encore dix ans avant qu'il soit sous le projecteur».

Les clauses «Grand-père» sont un caractère dominant de la réglementation, mais la compréhension et la manière de les appliquer restent opaques. Les instructions de l'OMI sur le sujet n'ont pas été mises à jour depuis plus de 20 ans, mais l'organisation a déclaré être ouverte à toute proposition pour une amélioration si des États membres veulent en suggérer.

*Cdt Ph. SUSSAC,
Membre de l'AFCAN.*

13^E ASSISES DE L'ÉCONOMIE DE LA MER AU HAVRE

Le Havre a accueilli les mardi 21 et mercredi 22 novembre les 1 900 participants aux Assises de l'économie de la mer. Ouvertes par le Premier ministre Edouard Philippe, maire du Havre jusqu'en mai dernier, les Assises ont été clôturées par Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire. De très nombreuses personnalités, tant politiques comme Hervé Morin, président de la région Normandie, Pascal Martin, président du Conseil départemental de Seine-Maritime, Vincent Bouvier, Secrétaire général de la mer, Annick Girardin, ministre des Outre-mer, que maritimes, comme Philippe Louis-Dreyfus, président de Louis-Dreyfus Armateurs, Rodolphe Saadé, directeur général de CMA CGM, l'Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président du Cluster Maritime Français, se sont exprimées sur toute l'actualité maritime en France et dans le monde. Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, était venue assister au discours du Premier ministre.

C'était, bien entendu, au maire du Havre, Luc Lemonnier, que revenait d'accueillir les très nombreux intervenants et participants. «Il y a cinq cents ans le Havre était un port avant d'être une ville, et l'école d'Hydrographie était la plus ancienne école supérieure après le collège de France» a-t-il déclaré entre autres.

Le Comité France Maritime, une «force de propositions»



M. Vincent Bouvier
Secrétaire général
de la mer



M. Frédéric Moncany
de Saint-Aignan

Frédéric Moncany de Saint-Aignan, s'adressant au Premier ministre, a évoqué le projet de la tenue des Assises au Havre formulé il y a deux ans par Edouard Philippe, alors maire du Havre : « personne à cette époque n'aurait pu imaginer les circonstances qui nous réunissent aujourd'hui », a-t-il ajouté.

Il a rappelé la création aux Assises de la Rochelle du Comité France Maritime, atout capital pour répondre à l'enjeu de faire de la France une grande puissance maritime. Ce Comité doit initier avec les régions un partenariat public-privé pour développer l'économie bleue.

Plus tard, dans l'après-midi, le président du Cluster maritime allait participer à une interview en duo avec le Secrétaire général de la mer, première illustration d'un partenariat public-privé.

«La mission du Comité France Maritime est de lever les blocages. C'est une courroie de transmission, il doit porter des projets», a expliqué Vincent Bouvier

La formation est un des axes prioritaires du Comité France Maritime : faire connaître l'attractivité du maritime, comment amener les jeunes au maritime. Ainsi, en matière de

formation, Frédéric Moncany a souligné que la semaine de l'emploi maritime, initiée en Bretagne en 2016, va s'étendre au plan national et outre-mer, sur le modèle « bottom up, bottom down (de bas en haut et de haut en bas).

Le président du CMF a rappelé l'action du Cluster maritime qui compte actuellement 430 membres. A ceux-ci la mission d'en amplifier l'action, de promouvoir les dossiers de l'économie maritime. Il a annoncé la création du Cluster de Saint-Pierre-et-Miquelon qui s'ajoute aux six autres de l'outre-mer.

L'année 2017 aura été très active pour le Cluster maritime sur le plan international. Le transport maritime français compte des champions mondiaux comme CMA CGM, Bourbon ou le groupe Louis-Dreyfus Armateurs et contribue largement à la balance commerciale du pays. Il faut savoir qu'il dégage un excédent de plus de 4 milliards d'euros par an, là où le transport routier affiche un déficit annuel de 12 milliards d'euros et le transport ferroviaire de 700 millions d'euros.

Pour soutenir ce développement, le Cluster maritime a contribué à la création de comités à Singapour et à Hong Kong, et bientôt à Shanghai, afin de renforcer la visibilité maritime française dans l'Asie de l'Est et du Nord.

L'engagement du Cluster maritime et de ses partenaires poursuit un objectif ambitieux : doubler le poids de la filière maritime française à l'échelle mondiale d'ici 2030.

Le discours rassurant du Premier Ministre

Le discours d'Edouard Philippe, Premier ministre, était très attendu, d'autant plus qu'il avait présidé la réunion du CIMER le vendredi 1er novembre à la préfecture maritime de Brest, annonçant de nombreuses décisions mais sans en dévoiler le fond. Nonobstant le côté rassurant de son discours, le Premier ministre a été avare d'annonces concrètes. A l'instar des discours prononcés par les différents ministres ou même le Président de la République lors des précédentes Assises de la mer, beaucoup de paroles, des intentions et des orientations certes, mais pas d'actes. Pas pour le moment, car si la volonté du Premier ministre est de redonner à la France sa vocation maritime, cette volonté est suspendue aux conclusions de rapports, d'études et de réflexions confiés à de hauts fonctionnaires.



Arguant qu'il y a eu beaucoup d'hésitations, de changements de cap et un certain décalage entre les intentions et les actes, il s'est voulu néanmoins optimiste : « Nous avons cinq ans devant nous, et en cinq ans, on peut rattraper beaucoup de retard, et pourquoi pas prendre de l'avance ».

Pour redynamiser la compétitivité maritime de la France le Premier ministre a évoqué trois défis, à savoir la stratégie portuaire, le changement climatique et les métiers de la mer. Son discours s'est terminé par un appel aux jeunes, les exhortant à « prendre la mer ».

La stratégie portuaire comprend trois axes : la complémentarité, la compétitivité et l'amélioration de la fluidité du passage portuaire. Sans vouloir entrer dans les détails de cette brillante démonstration, retenons les principales idées développées par le Premier ministre.

S'agissant de la complémentarité, tous les ports n'ont pas la même vocation. Trois systèmes portuaires ont un intérêt européen et international et doivent demeurer dans le giron de l'Etat : les ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris, le grand port de Marseille à vocation méditerranéenne, et le grand port de Dunkerque, grand port français de l'activité transmanche et de la mer du Nord.

Concernant l'axe Seine, le premier ministre ne voit qu'un seul port, qui commence à la digue Sud du port du Havre, et qui continue jusqu'au Pont-Neuf à Paris. Sans vouloir remettre en cause le succès d'HAROPA, il préconise un pilotage plus unifié qui inclut au même niveau les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris.

L'idée du développement de l'axe Seine n'est pas nouvelle. Déjà Nicolas Sarkozy avait, dans son discours au Havre du 16 juillet 2009, émis la volonté de faire du Grand Paris une véritable métropole maritime. Plus récemment, Jacques Attali, dans son dernier ouvrage remarquablement documenté « Histoires de la mer », insiste sur l'axe Seine, qui est absolument fondamental et très négligé.

Quant aux autres ports de la métropole, ils sont renvoyés vers la Région, au motif qu'ils ne se situent pas sur les grands axes des trafics mondiaux. Une mission de concertation doit être lancée très vite dans le but de clarifier leur façon d'être gérés dans la confiance et le respect de leurs particularités.

Le deuxième axe est celui de la compétitivité des places portuaires et la nécessité d'attirer des investisseurs. Cela suppose pour le Premier ministre de donner plus de visibilité sur les charges, notamment fiscales, des ports, et de simplifier les démarches, en revoyant les règles de la domanialité publique

pour sécuriser les investisseurs et optimiser l'utilisation du domaine portuaire. Ces revendications ne sont pas nouvelles, elles ont été maintes fois évoquées par la Cour des comptes, les directeurs des ports, les chambres de commerce... L'amélioration de la fluidité du passage portuaire, troisième et dernier axe, et surtout un dossier très sensible et très attendu par les milieux portuaires. Rappelons que le « pré et post acheminement » des marchandises et des conteneurs en particulier est devenu un élément capital pour la compétitivité de nos ports. Au Havre, 85% des conteneurs sont acheminés par la route, 10% par le fleuve et 5% par le fer. Un terminal multimodal destiné au transbordement des conteneurs sur barge ou sur train a bien été créé lors de la mise en route de Port 2000. Bien qu'il ait coûté 160 millions d'euros, le résultat est décevant : seuls 80 000 conteneurs peuvent être acheminés par le fleuve ou le rail. De même, la construction d'une écluse permettant l'accès fluvial à Port 2000 avait bien été envisagée dès 2006. Son coût, évalué à 200 millions d'euros, avait paru exorbitant, d'autant plus que ce projet avait été conçu sans étude de rentabilité. Il est maintenant question d'une chatière, une digue trapézoïdale de 2 km de long s'étendant devant Port 2000 : coût 100 millions d'euros.

Pour le Premier ministre, « l'Etat doit soutenir partout le transport combiné, ferroviaire et fluvial ». Au Havre, une concertation publique est en cours au sujet soit de l'extension du terminal multimodal, soit de la réalisation de la chatière ou de l'optimisation de l'organisation actuelle. Le Premier ministre a rappelé que « l'Etat prendra ses responsabilités et s'engagera financièrement ». Quant au rail, il annonce que l'Etat investit dans la modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors pour une amélioration de la desserte dès 2020.

Notons que dans la lignée de ce discours, des parlementaires ont récemment souligné, dans la présentation de leur rapport sur l'évaluation de la loi sur l'économie bleue, « qu'on ne peut plus faire l'économie sur le développement des réseaux de transport multimodaux ».

Dossier sensible aussi, celui du Canal Seine-Nord. Le Premier ministre a été très prudent en déclarant que « les collectivités du Nord avaient choisi le fleuve, avec le canal Seine-Nord », et que « l'important était d'en faire un succès pour nos ports ».



La construction du Canal Seine-Nord a été longtemps décrite par les ports du Havre et de Rouen, et bien entendu par Edouard Philippe, alors maire du Havre.

Nous avons pris du retard par rapport aux ports d'Europe du Nord. Le port de Rotterdam a un trafic supérieur à celui de tous les ports français et Anvers a aujourd'hui un trafic quatre fois supérieur à celui du Havre, alors qu'il y a trente ans il était deux fois supérieur à celui-ci. Rien n'a été fait pour empêcher que les conteneurs destinés à la France soient débarqués à Anvers ou Rotterdam, alors que Le Havre, premier port du Range Nord, devrait être la première et la dernière escale des grands porte-conteneurs en provenance ou à destination d'Extrême-Orient.

Deuxième défi, le défi écologique

Le transport maritime est à l'aube d'une transition concernant en particulier la propulsion au GNL. Brittany Ferries et CMA CGM montrent la voie, le premier en équipant son dernier ferry d'une propulsion au GNL, et le second en commandant 9 porte-conteneurs qui seront propulsés au GNL.



Plusieurs annonces à ce sujet : «l'Etat devra adapter la réglementation relative à ce carburant pour faciliter l'approvisionnement des navires dans le port et étudiera la révision des modalités d'amortissement concernant l'achat de nouveaux navires ou de modes de propulsion».

D'autres souhaits concernant les travaux de l'OMI: «demander le classement de la Méditerranée en zone à basse émission de polluants, et défendre l'adoption de plafonds d'émissions de gaz à effet de serre».



Autre sujet où la France a beaucoup de retard : les éoliennes en mer, alors qu'elle aurait pu être leader dans ce domaine. Le Premier ministre ne prévoit que de lancer des études préalables en vue de l'engagement des futurs appels d'offres sur l'éolien flottant en Bretagne et en Méditerranée, et des études environnementales sur le projet de parc éolien de l'île d'Oléron. D'autres pistes ont été évoquées comme la simplification radicale des procédures d'instruction ou l'anticipation des conflits d'usage.

Troisième défi, développer les métiers que nous offre la mer

La pêche va mieux aujourd'hui, mais il faut la défendre dans le cadre de la négociation sur le Brexit, la préserver en luttant contre la pêche illégale, l'aider à se structurer en filière de qualité en anticipant la hausse du prix du gas-oil, le renouvellement de la flotte et la gestion des risques.

«Nous avons besoin d'une flotte marchande qui batte notre pavillon» a déclaré le Premier ministre; vœu pieux auquel on ne peut que souscrire, sachant que notre flotte marchande de transport ne compte plus que 166 navires sous pavillon français. Espérons que le souhait qu'il a exprimé, à savoir maintenir les exonérations de charges pour les armateurs, portera ses fruits.

Le développement d'une flotte stratégique, que nous devons à l'obstination du député Arnaud Leroy, qui a porté la loi sur l'économie bleue, devrait permettre le maintien d'une flotte sous pavillon national armée par des marins français.

Philippe Louis-Dreyfus a d'ailleurs rappelé «la nécessité d'une flotte stratégique pour ses navires, mais surtout pour le maintien des savoir-faire maritimes».

La filière du nautisme comprend des milliers de PME et ETI, dont il faudrait évaluer le poids économique. Il faudrait aussi consolider la compétitivité de l'offre française, que le gouvernement soutient en adaptant le régime de protection sociale des marins résidant en France.

Cette filière, dit le Premier ministre, «c'est l'économie maritime de demain».

L'appel aux jeunes de France

qui terminait le discours du Premier ministre aurait dû être relayé par la presse, peu coutumière d'exalter la vocation maritime de la France.

Relever tous ces défis, c'est aussi l'affaire des jeunes, a-t-il déclaré en s'adressant un peu plus tard aux officiers polyvalents récemment diplômés de l'ENSM.

Cet appel tient en quelques mots : «Prenez le large, embarquez-vous, prenez la mer». Mais avant de prendre la mer, «Prenez le chemin de l'école, celui de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime. Celui de l'apprentissage sur un chalutier. Prenez le chemin de la formation professionnelle, des lycées maritimes, des universités et des laboratoires de recherche».

A propos de l'ENSM, sujet d'actualité et d'inquiétude pour l'avenir de notre marine marchande, le Premier ministre veut lui donner un nouvel élan à l'occasion de son nouveau contrat d'objectifs. Il ne veut pas d'une guerre des sites et prône un rapprochement des services sur les sites existants,

de même qu'une synergie avec l'Ecole navale, l'ENSAM et les lycées maritimes. Et pourquoi pas la création d'une véritable «Académie maritime» en France.



Favorable à la réforme du statut de l'ENSM pour qu'elle entre dans le domaine de droit commun des écoles de l'enseignement supérieur, tout en gardant son esprit maritime (la finalité de cette école n'est-elle pas de former en priorité des capitaines !), il souhaite que l'on revoie rapidement sa gouvernance et ses ambitions pour devenir le fer de lance de la formation maritime au niveau européen.

Le Premier ministre conclut son discours par un encouragement en faveur des carrières maritimes, en déclarant que « nous aurons réussi quand dans tous les lycées de France, y compris ceux qui se trouvent dans les terres, les métiers de la mer apparaîtront comme un avenir tout à fait naturel et accessible ».

Les défis de Nicolas Hulot

Le ministre de la Transition écologique et solidaire a conclu les débats en lançant quatre défis portant sur l'adaptation au changement climatique, la transition énergétique par les énergies marines renouvelables, la transition écologique de l'économie maritime et l'adaptation des ports de commerce pour améliorer leur compétitivité.

C'est la première fois qu'il s'exprimait sur des sujets visant à garantir le développement équilibré de la mer.

L'adaptation au changement climatique passe par la lutte contre les pollutions engendrées par les innombrables déchets plastiques qui encombrant les océans et les produits chimiques qui détruisent tout l'écosystème marin. La protection des milieux fragiles tels que coraux et mangroves est vitale pour les océans. Un objectif, la protection de 55 000 hectares de mangroves d'ici 2020, et de 75% des récifs coralliens d'ici 2021.

Concernant les énergies marines renouvelables (EMR), Nicolas Hulot juge que « la France a pris beaucoup de retard qu'il faut rattraper. Elles contribueront à atteindre 40 % d'énergie renouvelable dans la consommation d'électricité en 2030 ».

Les durées actuelles nécessaires pour mettre en service un champ d'éoliennes sont trop longues : 10 à 15 ans entre l'initiation d'un projet et sa mise en production. « Il faut simplifier les procédures et créer un permis enveloppe », c'est-à-dire faire les études d'impact et les enquêtes publiques en amont des appels d'offres pour arriver à une mise en service en moins de 7 ans. Il faut mieux encadrer et canaliser les recours ». RTE assurera les raccordements terrestres (autres sources actuelles de retard).

Il faut aussi développer l'hydrolien et l'énergie thermique des mers.

Autre défi : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport maritime en diminuant les émissions d'oxydes de soufre et d'azote produits par les navires. Rappelons que la réduction de la pollution atmosphérique produite par le transport maritime est une des grandes préoccupations de l'OMI qui a mis en œuvre, à partir du 1er janvier 2020, un plafond mondial de 0,50 % pour la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires.

Il souhaite aussi, comme l'a déclaré le Premier ministre, porter au niveau international la création d'une zone à basse émission de particules fines en Méditerranée. Rappelons aussi que l'OMI a mis en place en 2015 de nouvelles zones

d'émissions spéciales couvrant la Manche-mer du Nord-Baltique visant à réduire à 0,1 % les émissions de soufre par les navires.

Dans le même ordre d'idées, il souhaite aussi accélérer la propulsion au GNL, et soutient la Brittany Ferries et CMA CGM qui se sont engagées dans cette voie.

Dernier défi, l'amélioration de la compétitivité des ports de commerce, en développant les transports terrestres que sont le fer et l'eau. Le Premier ministre s'est déjà exprimé à ce sujet, et la ministre des Transports, Elisabeth Borne, mettra en service cette politique.

Pour autant, relever ces quatre défis demande de disposer de leviers sur lesquels s'appuyer, comme le Conseil national de la mer et des littoraux qui sera convoqué au 1er trimestre 2018 ou la mise en œuvre de la stratégie de la façade maritime. Celle-ci sera prête au 2e semestre 2018, le cahier des charges va être accéléré pour une adoption finale au printemps 2019 avec une concertation préalable du public.

Il faut aussi moderniser l'administration maritime, repositionner les objectifs, l'objectif zéro papier entre autre.

Pour terminer son discours, Nicolas Hulot fait une allusion à l'ENSM, en se félicitant de sa présence locale à Nantes et à Saint-Malo. Autrement dit, ces écoles seront maintenues.

Les professionnels du monde maritime ont aussi pris la parole.

Rodolphe Saadé, directeur général de CMA CGM, a présenté les innovations de son armement et a expliqué le choix du GNL pour ses futurs neuf porte-conteneurs de 22 000 EVP, décision assumée entièrement par la compagnie.

Des discussions sont actuellement en cours avec des fournisseurs de soutes, comme Total avec lequel il est question d'un contrat de 300 000 tonnes de GNL par an sur dix ans.



Interrogé sur le navire autonome, il a répondu : « concernant les navires de la taille de ceux que nous exploitons ou allons prendre en flotte, je n'y

crois pas. Moi je crois à l'humain et à la formation des équipages. C'est d'ailleurs cette démarche que nous allons entreprendre avec l'arrivée de nos futurs navires équipés d'une propulsion au GNL ». Il a ajouté « qu'on ne peut pas confier à un ordinateur un navire très complexe de 400 mètres de long et d'un coût de 155 millions de dollars ».

Concernant le fleet center dont l'armement dispose comme de nombreux armements, dans lequel les navires de la flotte sont suivis en permanence, il a précisé : « c'est un très bon outil pour aider nos commandants par rapport à des choix de route en fonction des conditions météo. Mais au final, c'est toujours le commandant qui reste maître à bord ».

Il a annoncé la livraison prochaine d'un PC de 20 000 EVP construit en Corée, l'Antoine de Saint-Exupéry, qui battra pavillon français. Il sera suivi de trois autres, sous pavillon français.

La table ronde consacrée au Brexit réunissait entre autres Jean-Marc Roué, président de Brittany Ferries, et Gérard Romiti, président du Comité national des pêches maritimes, tous deux inquiets de la sortie programmée de la Grande-Bretagne de l'Union européenne.



Le 29 mars 2019 à 23 heures, le Royaume-Uni ne fera plus partie de l'Union européenne. Il faut un accord pour les conditions de sortie,

sachant que le Brexit implique la renégociation de 755 traités, ce qui semble irréalisable. Plusieurs points achoppent :

- «L'exit bill» (chèque de sortie), évalué entre 40 et 60 milliards d'euros,
- Le statut des Européens vivant en Grande-Bretagne, et celui des Britanniques vivant en Europe,
- La question de la frontière à l'intérieur de l'intérieur de l'Irlande.

Jean-Marc Roué est convaincu d'être confronté à un Brexit dur qui aura un impact sur les ports du transmanche, mais aussi sur la pêche. «Le marché du fret reste actuellement stable, mais aujourd'hui, nous sommes dans l'incertitude de ce qui va se passer. Nous ne savons pas quelles seront les conditions de passage du fret aux frontières».

Dans l'optique de sa sortie de l'Union européenne, la

Grande-Bretagne, pays peu conteneurisé, souhaite investir dans ses ports de façon à recevoir les PC de 22 000 EVP, et développer des zones franches portuaires pour attirer les investisseurs, ce qui peut s'avérer très fâcheux pour les ports français.

De son côté, Gérard Romiti affirme que le Brexit est une menace pour la pêche, d'autant plus que la Grande-Bretagne a déjà durci ses contrôles en mer. C'est une catastrophe sociale et économique pour les pêcheurs français qui risquent de voir leur zone de pêche réduite

Nos hommes politiques, pour parler de la mer, ont coutume d'évoquer l'histoire, comme le Premier ministre en nous faisant découvrir les Vénètes, une petite peuplade de marins bretons irréductibles que César eut beaucoup de mal à vaincre, ou d'émailler leurs discours de belles citations empruntées à de célèbres poètes. Ainsi Nicolas Sarkozy et Nicolas Hulot citant chacun Baudelaire: «Homme libre, toujours tu chériras la mer».

Ils pourraient méditer ce qu'a écrit Chateaubriand dans ses «Mémoires d'Outre-Tombe» à propos du marin :

«Il y a dans la vie périlleuse du marin une indépendance qui tient de l'absence de terre ; on laisse sur le rivage les passions des hommes, on n'a pour amour et pour patrie que l'élément sur lequel on est porté... La langue des matelots n'est pas la langue ordinaire : c'est une langue telle que la parlent l'océan et le ciel, le calme et la tempête».

*René TYL,
membre de l'AFCAN*

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 4^E TRIMESTRE 2017

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

Arrêté du 20 septembre 2017 précisant les conventions internationales de référence pour l'application de l'article L. 5521-1-1 du code des transports.

Texte NOR : TRAT1710819A, publié au JORF n° 0240 du 13 octobre 2017.

Décret n° 2017-1442 du 3 octobre 2017 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires.

Texte NOR : TRAT1623587D, paru au JORF n° 0233 du 5 octobre 2017.

Arrêté du 3 octobre 2017 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Texte NOR : TRAT1717250A, publié au JORF n° 0275 du 25 novembre 2017.

Décision du 5 octobre 2017 portant délégation de signature (direction des affaires maritimes).

Texte NOR : TRAT1727115S, publié au JORF n° 0236 du 8 octobre 2017.

Décret n° 2017-1452 du 6 octobre 2017 fixant les modalités de répartition de l'affectation de 10% du prélèvement progressif dû par les casinos à bord des navires de commerce battant pavillon français régis par l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure.

Texte NOR : TRAT1703993D, publié au JORF n° 0236 du 8 octobre 2017.

Arrêté du 13 octobre 2017 relatif à la délivrance d'un agrément pour la formation préalable à l'obtention de l'attestation spéciale passagers.

Texte NOR : TRAT1728508A, publié au BO MTES – MCT n° 2017/15 du 25 octobre 2017.

www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Décision du 13 octobre 2017 portant approbation d'un modèle de registre de formation à bord des navires.

Texte NOR : TRAT1728814S, publié au BO MTES – MCT n° 2017/15 du 25 octobre 2017. www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Décret n° 2017-1473 du 13 octobre 2017 relatif à la protection des jeunes travailleurs âgés de moins de dix-huit ans embarqués à bord des navires.

Texte NOR : TRAT1421043D, publié au JORF n° 0242 du 15 octobre 2017.

Arrêté du 18 octobre 2017 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

Texte NOR : TRAT1714973A, publié au JORF n° 0267 du 16 novembre 2017.

Arrêté du 26 octobre 2017 modifiant l'arrêté du 19 mars 2012 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif au suivi du trafic maritime dénommé « TRAFIC 2000 ».

Texte NOR : TRAT1729532A, publié au JORF n° 0276 du 26 novembre 2017.

Arrêté du 27 octobre 2017 portant agrément du Bureau de vérifications techniques (BVT) pour le contrôle des emballages, grands récipients pour vrac et grands emballages destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1730438A, publié au JORF n° 0292 du 15 décembre 2017

Arrêté du 27 octobre 2017 portant agrément du Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) pour le contrôle des emballages destinés au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1730461A, publié au JORF n° 0292 du 15 décembre 2017.

Arrêté du 27 octobre 2017 portant agrément du Centre français d'emballage agréé (CeFEA) pour le contrôle des emballages, grands récipients pour vrac et grands emballages destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1730463A, publié au JORF n° 0292 du 15 décembre 2017.

Arrêté du 27 octobre 2017 portant agrément du Laboratoire d'études et de recherches des emballages métalliques (LEREM) pour le contrôle des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Texte NOR : TREP1730464A, publié au JORF n° 0281 du 2 décembre 2017.

Décret n° 2017-1551 du 30 octobre 2017 définissant les lignes de bases à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale adjacente aux Antilles françaises.

Texte NOR : EAEJ1720341D, publié au JORF n° 0256 du 1er novembre 2017.

Arrêté du 31 octobre 2017 relatif au contenu des demandes mentionnées à l'article 19 du décret 2017-1473 du 13 octobre 2017 relatif à la protection des jeunes travailleurs âgés de moins de dix-huit ans embarqués à bord des navires.

Texte NOR : TRAT1729112A, publié au JORF n° 0267 du 16 novembre 2017.

Arrêté du 3 novembre 2017 portant modification de l'arrêté du 7 janvier 2015 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires.

Texte NOR : TRAT1723778A, publié au JORF n° 0278 du 29 novembre 2017.

Loi n° 2017-1576 du 17 novembre 2017 autorisant la ratification du protocole relatif à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et du protocole relatif au protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (1).

Texte NOR : EAEJ1702056L, publié au JORF n° 0269 du 18 novembre 2017.

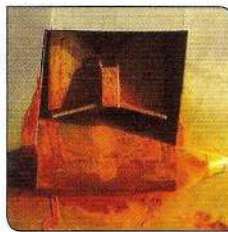
Décret n° 2017-1600 du 21 novembre 2017 portant modification des annexes du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines.

Texte NOR : TRAT1631701D, publié au JORF n° 0273 du 23 novembre 2017.

Décret n° 2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime.

Texte NOR : TRAT1623547D, publié au JORF n° 0282 du 3 décembre 2017.

Arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime.



Texte NOR : TRAT1623548A, publié au JORF n° 0282 du 3 décembre 2017.

Arrêté du 30 novembre 2017 portant définition du système de balisage maritime et de son référentiel nautique et technique.

Texte NOR : TRAT1625139A, publié au JORF n° 0282 du 3 décembre 2017.

Arrêté du 7 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 411 du règlement annexé).

Texte NOR : TREP1732012A, publié au JORF n° 0296 du 20 décembre 2017.

Arrêté du 7 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 423 du règlement annexé).

Texte NOR : TREP1732026A, publié au JORF n° 0296 du 20 décembre 2017.

Arrêté du 8 décembre 2017 relatif aux spécifications techniques des installations d'alimentation électrique à quai pour les transports maritimes.

Texte NOR : TRAT1730824A, publié au JORF n° 0287 du 9 décembre 2017.

Arrêté du 11 décembre 2017 fixant la liste des dispositifs disponibles pour le partage des positions visant à éviter les collisions des navires avec les cétacés dans les aires marines protégées Pelagos (Méditerranée) et Agoa (Antilles).

Texte NOR : TREL1731946A, publié au JORF n° 0291 du 14 décembre 2017.

Arrêté du 15 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 18 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second capitaine et du brevet de capitaine.

Texte NOR : TRAT1734558A, publié au JORF n° 0002 du 4 janvier 2018.

Arrêté du 18 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 130, 140, 150, 160, 213, 217, 218, 219, 221, 226, 227, 228, 310, 311 et 361).

Texte NOR : TRAT1732749A, publié au JORF n° 0302 du 28 décembre 2017.

Décret n° 2017-1755 du 26 décembre 2017 modifiant le code des transports en ce qui concerne la composition des équipages des bateaux de navigation intérieure, les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et à l'aptitude médicale des patrons-pilotes.

Texte NOR : TRAT1724192D, publié au JORF n° 0301 du 27 décembre 2017.

Décret n° 2017-1835 du 28 décembre 2017 portant modification des annexes du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines.

Texte NOR : TRAT1726911D, publié au JORF n° 0304 du 30 décembre 2017.

Arrêté du 28 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : TRAT1733793A, publié au JORF n° 0008 du 11 janvier 2018.

Arrêté du 29 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 9 août 2016 relatif à la délivrance du brevet d'officier électrotechnicien.

Texte NOR : TRAT1733798A, publié au JORF n° 0008 du 11 janvier 2018.

AMENDEMENTS MARPOL ENTRÉS EN VIGUEUR LE 1^{ER} MARS 2018

TRADUCTION LIBRE PAR LE Cdt PH. SUSSAC D'UN COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'OMI



L'obligation pour les navires de conserver les données sur leur consommation de combustible est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2018. C'est également le cas d'autres amendements importants à la convention MARPOL, incluant la classification des déchets, dont une nouvelle catégorie les e-déchets, et des amendements au certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP).

Obligations de rapport des données de consommation.

Cette obligation de rapport est la plus récente règle en vue d'améliorer l'efficacité énergétique du shipping.

La collecte des données commencera le 1^{er} janvier 2019. Ces données seront communiquées, en fin d'année calendaire, à l'OMI, qui est l'agence de l'ONU ayant la responsabilité de réglementer la sûreté, la sécurité et l'efficacité du shipping ainsi que de prévenir les pollutions marines ou atmosphériques par les navires.

Ce système de collecte est destiné à fournir à l'OMI des éléments concrets sur la consommation de fuel, ce qui pourrait aider les États membres à décider de mesures nécessaires pour améliorer l'efficacité énergétique et influencer sur les émissions de gaz à effet de serre du shipping.

Ces règles obligatoires ont été décidées par le MEPC 2016 de l'OMI, amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de MARPOL.

Selon la règle nouvelle 22A sur les données de consommation de fuel, les navires de 5000 jb ou plus doivent collecter ces données pour chaque type de fuel, et aussi d'autres données précises incluant les mandats pour le transport. Ces navires comptent pour environ 85% des émissions de CO₂ du shipping international.

Les données compilées seront communiquées à l'État du

pavillon, en fin d'année calendaire. Cet État, après avoir vérifié la conformité à la règle, adressera un certificat de conformité au navire. Les États du pavillon devront ensuite transférer ces données à la « Ship fuel oil consumption data base » de l'OMI qui sera chargée de fournir au MEPC un rapport annuel de la somme des données reçues des États du pavillon.

De plus, au 31 décembre 2018 ou avant, pour les navires de 5000 jb ou plus, le SEEMP (Ship energy efficiency management plan) obligatoire devra indiquer une description de la méthode de collecte des données et le procédé qui sera utilisé pour les communiquer à l'État du pavillon.

Ce nouveau système de collecte de données n'est que le premier pas d'une approche en trois étapes afin que les analyses donnent une base à une politique objective, transparente et complète en débat au MEPC, pour une feuille de route (vers 2023) afin de développer une « comprehensive IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships ». Cette feuille de route a été décidée en 2016.

La prochaine étape du processus sera une stratégie GHG (gaz à effet de serre) prévue être adoptée au MEPC 72 (9-13 avril 2018). Session du MEPC précédée par la troisième session du groupe de travail intersessions OMI sur les émissions GHG des navires (3-6 avril). Cette stratégie est prévue inclure, entre autres, une liste de possibles mesures à court, moyen ou long termes, avec dates limites possibles, pouvant être ajoutées en cas d'éventuelles nouvelles informations pertinentes. Les données collectées, selon les obligations, amélioreront la connaissance du MEPC en vue des mesures à adopter en 2023.

L'OMI est devenue, en 2011, la première agence internationale à adopter des règles énergétiques contraignantes pour tout un secteur industriel avec un ensemble d'obligations techniques ou opérationnelles, pour les navires neufs ou existants, en vigueur en 2013. Vers 2025, les navires neufs auront une efficacité énergétique supérieure de 30% à ceux de 2014.

Obligations selon MARPOL V.

Le 1^{er} mars 2018, des amendements à MARPOL annexe V (prévention de la pollution par les déchets des navires) entrent également en vigueur. Ils sont relatifs aux déchets qui sont dangereux pour l'environnement maritime (HME) et à la tenue du journal des déchets/rejets, en particulier :

- Des amendements aux règles 4 et 6 de l'annexe V demandent de déclarer s'ils sont, oui ou non, classés comme dangereux pour l'environnement. Un nouvel appendice fournit les critères pour les marchandises solides en vrac.
- Le format du « garbage book » est mis à jour. Le journal des rejets est divisé en une partie I pour tous les navires et une partie II pour les navires chargeant du vrac solide.

- Une nouvelle catégorie est ajoutée : e-déchets. Catégorie définie dans les instructions 2017 pour l'application de MARPOL annexe V, comme les équipements électriques ou électroniques utilisés pour l'exploitation du navire ou dans les locaux d'aménagements, y compris tous les composants, sous-ensembles et consommables qui sont parties d'un équipement cessant d'être utilisé, avec la présence de matières pouvant être dangereuses pour la santé humaine et/ou pour l'environnement.

Amendements au certificat international pour la prévention de pollution par hydrocarbures.

Le 1^{er} mars 2018, entre aussi en vigueur l'amendement mettant à jour la partie B du supplément au certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Il est relatif à la séparation des capacités/ballasts.

Cdt Ph. SUSSAC, Membre de l'AFCAN.

LES PETITS MOTS DE LA RÉGLEMENTATION



Un article de la division 160 (le 160.5) qui a trait aux «comités de sécurité des navires».

Nous n'avons, pour la plupart, pas manqué d'appliquer l'ISM, suivant un calendrier défini selon les types de navires. Mais la réglementation française découlant de la MLC impose maintenant pour tout navire «français» autre que navires de pêche embarquant plus de 5 marins, d'organiser des comités de sécurité du navire. En fait, issu d'un décret du 21 août 2007, cet article semble ne pas nous avoir beaucoup manqué jusqu'à présent. La difficulté en était son application à la pêche, résolue par ailleurs et par le bas, le plus souvent. Pour l'essentiel, les buts et les moyens mis en œuvre sont identiques au code ISM. Apparaissent des différences en ce qui concerne la composition dudit comité, qui se réfère aux catégories de navigation françaises.

Dans l'esprit du législateur, les comités doivent être semblables à ceux du code ISM, et donc ne pas constituer de doublons ni fonctionnel, ni documentaire. Néanmoins, cette bonne volonté logique, affirmée de vive voix, n'a malheureusement pas été formalisée dans la règle écrite. Il aurait fallu la compléter en écrivant par exemple que les navires assujettis au code ISM appliquent déjà des procédures et possèdent déjà une documentation tant à bord qu'aux sièges des compagnies, ce qui est suffisant pour satisfaire au présent règlement.

Donc, il semble possible, connaissant l'obsession tatillonne de certains, que l'on se trouve dans l'obligation de doubler, tant à bord qu'à terre, le code ISM en français, voire même les procédures. Nous aimerions nous tromper, mais l'histoire nous a montré que le pire est souvent en dessous de la réalité, en matière de nombre de classeurs.

L'administration vérificatrice sera un peu déçue par la langue de travail, forcément autre que le français, ainsi que l'absence des délégués syndicaux habituels. D'autre part, la pierre d'achoppement habituelle des réunions ISM, où la peur des mesures de rétorsion conduit le personnel à un silence de bon aloi.

Révision complète de la division 222

Pour ceux qui l'auraient oublié, cette division concerne les conditions de navigation en sécurité pour les «moins de 500 Tx», petits navires les plus nombreux, et souvent les plus diversifiés.

Cette division en inclus pour tout ou partie d'autres (130, 211, 212, 231, 232, 234, 235, 236), qui seront en conséquence modifiées ou abrogées (236).

Au delà de la simple mise à jour et la suppression de doublons mis en évidence au fil de l'exploitation du texte, la philosophie globale de la réglementation est modifiée, davantage dans l'air du temps, pour permettre de tenir compte de la totalité de l'environnement du navire et de son exploitation, pour déterminer le niveau global de sécurité atteint par un navire. C'est une révolution semblable au passage de la construction déterministe à la construction statistique, et ce, pour offrir davantage de souplesse dans la conception et l'exploitation des navires.

Le travail de longue haleine effectué à ce sujet est remarquable. Il nous faudra revenir sur ce nouvel état d'esprit dans la conception, ce qui dans notre milieu très conservateur ne va pas de soi. De plus, notre expérience, encore, nous apprend qu'à la mer, les beaux textes ne sont plus de grande utilité.

A noter encore une prochaine et notable modification du coffre à médicament, ainsi qu'une modification des zones et des coffres selon les navires, afin d'adapter la capacité des intervenants et les capacités du coffre. (Par exemple : ne pas mettre à disposition d'un médical 2 des perfusions dont il n'a pas le droit de se servir).

*Cdt J.P. Côte
Membre de l'AFCAN*

RECUEILLIES PAR LE Cdt PH. SUSSAC

LE BV APPROUVE LA PREMIÈRE HÉLICE IMPRIMÉE EN 3D.

Fin novembre, le groupe Damen annonce que l'hélice (WAAMPeller, diam. 1,35 m) a été vérifiée par le BV après des mois d'élaboration par RAMLAB, Promarin, Autodesk et Damen. Un prototype avait été essayé en août sur un remorqueur de Damen à Dordrecht, prototype suivi de la version définitive soumise à la classification. L'hélice a été fabriquée par 298 passages d'une imprimante 3D alimentée par un alliage bronze nickel aluminium. Elle a été essayée le 20 novembre sur un remorqueur : tous tests satisfaisants, en particulier, test de traction, vitesse et crash stop.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

USA, RIGUEUR ANNONCÉE POUR LE BWMP.

Début décembre, les USCG mettent en garde les armateurs sur le fait d'avoir une documentation détaillée relative à leur équipement de gestion des eaux de ballast et des inspections PSC, en cas d'avarie. Le plan de gestion BWMP devra comprendre des indications sur les mesures alternatives à prendre en cas d'avarie du système, ou une méthode prévue pour être en tout cas conforme. La règle US différente de la règle OMI (qui prévoit même une extension possible jusqu'en septembre 2024) est en vigueur depuis le 8 septembre. Elle demande que si au cours d'un voyage en eaux US le système est en avarie, le capitaine du port (COTP) le plus proche soit averti le plus tôt possible, en indiquant les options possibles. Le COTP peut demander l'antériorité de l'avarie, les réparations effectuées, si le fabricant a été contacté, des prévisions du temps de réparation... De toute façon, un système en avarie n'est pas une raison pour rejeter des eaux non conformes ou pour une demande de dérogation, cela sera traité comme une infraction.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

TESTS POUR LES BWMS.

Début décembre, on signale des défauts dans les protocoles de test d'un laboratoire agréé par l'OMI et les USCG. Le MERC (Maritime Environment Resource Center), Baltimore, dont les performances avaient été approuvées, utilisées par plusieurs pays, a indiqué qu'il y a des incertitudes dans les résultats (impliquant l'intégrité et la réputation de l'université à l'origine du MERC). M. Tamburri, MERC, indique que les USCG étaient informés des doutes du laboratoire, sans avoir changé leurs protocoles. P. Thomas, USCG, précise que, bien que les règles de test ne soient pas parfaites, elles sont les plus fiables disponibles et qu'elles seront améliorées. En plus de ce laboratoire, les tests sont effectués par le Korean Register of Shipping, le Lloyd's Register, le BV (Control Union Certifications) et DNV GL. Parmi les six systèmes actuellement agréés US, cinq ont été testés par DNV GL et un par LR.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

QUELQUES CHIFFRES.

Début décembre, Alphaliner a publié des indications sur les PCs inactifs. Le nombre de navires arrêtés (cold or hot lay-up) est de 114, en diminution par rapport au mois précédent (136) représentant 464802 evp (2,2% de la flotte de PCs). Des livraisons à venir vont sans doute augmenter ces chiffres. On constate une augmentation de la demande de navires 4 000/5 100 evp (panamax) (20 navires arrêtés), le prix d'affrètement restant inférieur à la classe 1 500/3 000 evp moins disponible. A cette date, il y avait 7 panamax disponibles au spot, à comparer à 90 il y a un an. Cette année, les démolitions ont diminué : 148 (419 000 evp) contre 169 (538 000 evp) en 2016. Les livraisons neuves ont représenté 143 navires (1,1 m evp), 34 navires de 20 000 evp et plus sont prévus être livrés en 2018 et une surcapacité importante est à craindre.

Par ailleurs, quelques chiffres CMA CGM : recettes 16 milliards USD ; 15,6 millions evp transportés/an ; flotte de 462 navires dont 166 en propriété pour une capacité de 2,2 millions evp ; 29 000 employés, 600 agences ; 420 ports desservis dans 160 pays.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

EL FARO (SUITE).

A la suite du naufrage d'octobre 2015, un premier rapport des USCG, tout en mettant en cause le capitaine, faisait état de nombreux manquements extérieurs. Un nouveau rapport publié par le NTSB met davantage en cause la conduite du capitaine (« cause déterminante »). Le VDR retrouvé grâce à de très gros moyens a été exploitable avec un enregistrement de 26 heures. Le nouveau rapport reproche au capitaine une mauvaise appréciation et sous-estimation de la gravité de la situation, un défaut de précautions pour échapper au gros de la tempête, une mauvaise appréciation de l'état du navire, malgré des avertissements des officiers (le capitaine venait de plusieurs années de voyages au large de l'Alaska). Il y a eu mauvaise appréciation du délai des bulletins météo. L'armateur est très critiqué pour de nombreux manquements, entre autres sur des infractions sur les heures de travail et de repos, sur des manques de formation à la sécurité, sur des manques d'entretien ou de modernisation d'installations (dérogation : canots ouverts pour les navires construits avant 1986), avec une stabilité « inadéquate », sur un abandon antérieur de procédures internes en période de cyclones. ABS et les USCG sont également critiqués pour ces raisons, avec en particulier la procédure ACP (Alternative compliance program). Il en résulte 53 recommandations très diverses dont certaines seront sans doute reprises à l'OMI.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

PRISON APRÈS ACCIDENTS.

Des membres d'équipage du caboteur vraquier Sud-Coréen Myeongjin-15 ont été arrêtés (le capitaine et un marin restent en prison) après abordage, le 3 décembre, avec un navire de pêche qui a chaviré avec 20 passagers (13 morts et 2 disparus). Le capitaine est accusé

de mauvaise appréciation du risque et le marin de défaut de veille. Les survivants, équipés de brassières, souffraient d'hypothermie. Un pêcheur ayant 40 ans d'expérience a été condamné à 4 mois de prison (peine suspendue 2 ans), et à 5 000+115 GBP d'amende, pour infraction au Britain's Merchant Shipping Act. Le capitaine du chalutier (21 m) FV Algrie a quitté Plymouth, le 7 octobre matin, et au lieu de suivre le chenal a continué tout droit à 7 nds pour venir s'échouer à Mountbatten Breakwater. Il a affirmé avoir fait très souvent la manœuvre mais avoir été trompé par des lumières de pêcheurs placés sur la jetée et n'a pas donné d'explication sur le fait de ne pas avoir utilisé ses aides à la navigation. Pas de blessé ni de pollution.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

OPÉRATION LONGUE APRÈS UNE «POLLUTION» RARE.

Le MSC Susanna a perdu deux conteneurs au large de Durban, au cours d'une tempête le 10 octobre. Chaque conteneur contenait 990 sacs de billes de plastique (matière première de fabrication d'objets) (propriétaire Saudi Arabian Chemical SABIC). La dimension du problème est apparue début novembre quand la mer a amené les billes à la côte, autour de Durban et sur 370 kms de rivages, dans les lagons et estuaires de la côte du Natal. Une partie est translucide et difficile à localiser dans les remous. Il y a mobilisation de 300 à 400 personnes avec des drones, des bateaux, des aspirateurs, des passoires, pelles et souffleurs. L'opération, indiquée comme bien organisée, va se poursuivre en 2018. Des précautions doivent être prises dans certaines zones (crocodiles, serpents...).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

NAVIRE DE CROISIÈRE BRISE-GLACE.

En décembre, la compagnie du PONANT a indiqué avoir commandé un navire de croisière (de luxe) de classe brise-glace : PC 2 soit la deuxième plus haute classe polaire IACS, correspondant à une navigation toute l'année dans des conditions de glace «modérée», navire spécialement destiné à des croisières dans la mer de Wedell ou de Ross, jusqu'au pôle Nord. Le design du navire est de Ponant, Stirling Design International, Aker Arctic et du chantier VARD (le prix indiqué est de 2,7 milliards NOK – 323 millions USD), classe PC 2 et conforme au code polaire. Le navire est prévu 150 m x 28 m, tirant d'eau 10 m, 187 membres d'équipage, 135 cabines passagers, deux hélicoptères en hangar, (et trois restaurants). Surtout il sera le premier brise-glace avec une propulsion hybride dual fuel, avec LNG et batteries de grande capacité à bord. La livraison est prévue mi-2021. Par ailleurs, PONANT a commandé au chantier VARD quatre navires (luxury expedition cruise) livrables à partir de mi-2018.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LA NOAA ANNONCE UN PROGRÈS SUR SES SATELLITES.

Fin décembre, la NOAA (US National Oceanic and Atmospheric Administration) annonce que le premier satellite de la nouvelle génération GEOS-16, à la position Est (75,2° W, alt. 22 000 miles) est maintenant opérationnel après une période de tests après le lancement en novembre 2016, pendant laquelle il a déjà été utile (saison des cyclones 2017). Il couvre la zone Ouest Afrique, Atlantique central et USA. Une résolution très améliorée, avec une fréquence d'observations de 30 secondes, sera utile aussi pour les aéroports ou l'observation des incendies.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

VRAQUIERS : ATTENTES EN AUSTRALIE ET EN CHINE.

La très forte demande de charbon et de minerai de fer de la Chine entraîne, en ce moment des attentes dans tous les ports de chargement ou déchargement. On estime à 300 le nombre de navires en attente sur le trafic Australie-Chine. Par exemple, il y a 76 capesize et panamax en attente aux terminaux de Hay Point et Dalrymple Bay (Queensland) (20 à 25 jours), mais on a vu une attente du 4 novembre au 17 décembre (interruptions dues au mauvais temps). En Chine, au déchargement, les attentes sont de deux semaines environ. En 2017, les importations chinoises de charbon atteignent 220 millions de tonnes (28 en décembre) et 1,07 milliard de tonnes de minerai de fer (+6% / 2016) et auxquelles s'ajoute une forte augmentation d'importation de gaz et pétrole. Cela a des conséquences sur les taux d'affrètement sur ces trafics.



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

L'OMI ET LA PRÉVENTION DES CLANDESTINS.

Dans les pays ayant de nombreux problèmes de clandestins, l'OMI aide à mettre en place des mesures efficaces de sécurité dans les ports, également afin de faciliter un trafic maritime normal. On indique des « ateliers » à Abidjan (11 au 15 décembre), Dakar (18 au 22 décembre), avec des participants des autorités compétentes formés à élaborer et effectuer des auto-audits et auto-évaluations des procédures des ports, en accord avec les instructions OMI. Les consultants évaluent aussi la conformité des ports avec ces instructions et avec les recommandations de la conférence régionale de 2014 sur le sujet. Des rencontres similaires ont déjà eu lieu à Freetown et Tema, le mois précédent. Ces rencontres sont financées par le gouvernement danois avec le concours des administrations maritimes de Côte d'Ivoire et du Sénégal.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

AMENDEMENTS À LA CONVENTION FAL.

Des amendements à la convention FAL (Facilitation of International Maritime Traffic) adoptée en 1965, reconnue par 118 États, entrent en vigueur. Le 1^{er} janvier, un amendement précise les conditions de sortie à terre des marins, le nouveau texte indique qu'il ne peut y avoir aucune discrimination (nationalité, opinion politique...), quelque soit le pavillon du navire. En cas de refus de laisser sortir à terre, une explication doit être donnée (par écrit sur demande). Une partie traite du problème des clandestins, on recommande aux autorités d'appliquer des procédures équivalentes à l'ISPS, et d'introduire dans la législation nationale des possibilités de poursuivre les clandestins et/ou les tentatives d'entrées illégales dans les ports. Il est prévu (dès le 1er janvier) de nouveaux formulaires pour les déclarations générales OMI, de marchandises, des approvisionnements, des déclarations personnelles des équipages, des listes d'équipage (ou

passagers) et des dangereux. Formulaire destinés à l'EDI (Electronic Data Exchange) qui devrait être, seul, en place le 8 avril 2019 (fin théorique des transmissions papier). L'usage de la «single window» est encouragé (toujours des différences de formulaires entre les ports/États).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

UNE ÉVALUATION VA ÊTRE FAITE AU SUJET DE L'ECDIS.

Début janvier, on annonce que va être lancée, par le UKMAIB (Marine Accident and Investigation Branch) en partenariat avec l'équivalent danois (maiBoard), une étude qualitative afin d'essayer de cerner le type d'erreur humaine dans l'utilisation des aides électroniques à la navigation, y compris l'ECDIS. Cela à la suite de plusieurs enquêtes montrant que la (mauvaise) utilisation de cet appareil comme moyen principal de navigation a mené à l'accident. Les enquêteurs iront sur une vingtaine de navires pour examiner les performances de l'appareil, s'il est conforme à la règle, également en termes de facilité et sûreté d'utilisation, la qualité de la formation des utilisateurs, la façon réelle de l'utiliser, dans différentes circonstances (plan de voyage, navigation, pilotage...). Les enquêteurs veulent aussi examiner pourquoi dans certains cas l'utilisation réelle est différente de ce qui a été prévu par le constructeur (plusieurs cas constatés). Les armateurs seront interrogés sur le pourquoi du choix d'un appareil, la formation effectuée, dans le cadre du SMS. Des pilotes seront également interrogés sur leurs expériences pratiques à bord de différents navires. Une douzaine d'armateurs sont prêts à collaborer à cette étude dont on espère des résultats significatifs au cours de l'été 2019. D'autres études visent à unifier les interfaces entre les appareils (on constate des symboles ou icônes différentes suivant les appareils), avec même des ralentissements en cas de compatibilité insuffisante. Le comité international Radio-Maritime préconise le développement du standard S-Mode. Il est rappelé que le but premier de l'ECDIS selon le MSC.232 (82) est d'aider à la sûreté de la navigation, et pourtant des manques flagrants apparaissent.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LA CONCEPTION DES MOYENS DE SAUVETAGE AMÈNE À CRAINDRE LEUR UTILISATION.

Début janvier, l'université de Cardiff a publié un rapport (considéré comme le plus complet sur le sujet) à la suite d'investigations et interrogatoires de marins et officiers pendant 4 ans. Les marins britanniques ont généralement critiqué la conception des LSA (Life saving appliances), avec d'abord les canots free fall. Une méfiance vis-à-vis des équipements amène à des réticences d'utilisation. Les critiques sur les free falls sont l'inefficacité des systèmes d'amortissement et le manque d'espace. Les systèmes classiques sont aussi critiqués, 5 morts et 10 blessés en 2017 lors de manœuvres de canots de sauvetage, le système d'accrochage est le plus souvent cité. Les conceptions différentes sont une cause certaine de méfiance (et de peur). Le rapport insiste sur le manque général de facilité pour monter à bord, ou la difficulté d'aider à embarquer depuis l'eau, défaut aggravé par les combinaisons d'immersions qui diminuent la dextérité et la mobilité. De plus, un constat affligeant est que des capitaines disent éviter les exercices LSA, craignant pour la sécurité des personnels. Le rapport préconise l'obligation des «fall prevention devices», des exercices, l'augmentation de l'espace dans les free falls (entre les sièges, de la place pour les brassières ou les combinaisons), une amélioration pour éviter les blessures de colonne vertébrale. Le rapport demande également d'étudier la conception des combinaisons.

Note personnelle : le site de l'OMI indique 86 systèmes de croc acceptables, 53 acceptés après modification, 20 refusés.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

UN ASSUREUR DEMANDE PLUS DE RIGUEUR DANS L'ENTRETIEN DES GÉS.

Début janvier, le Swedish Club publie un avertissement sur le fait que la majorité des plaintes pour assurance à la suite d'avaries aux GEs à bord des navires sont dues à l'erreur humaine. Il indique ainsi que 55% des avaries surviennent dans les 1000 heures après révision, dans la plupart des cas quelques heures après. Une fréquence plus importante est significative sur les porte-conteneurs, dû au fait du nombre plus important de GEs sur ces navires, avec souvent de fortes puissances entraînant des coûts plus importants que sur d'autres navires. P. Ståhlberg, explique que ces moteurs rapides ont une lubrification commune cylindre et carter, ils ne sont pas sous le même régime strict de la part des sociétés de classification et l'équipage se charge souvent de l'entretien, et il indique constater trop souvent des réparations inadéquates, une conduite peu rigoureuse du graissage, le tout menant à des coûts de plus de 345000 USD, il ne peut assez insister sur le fait que la prévention est préférable aux réparations.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

NAUFRAGE DU SANCHI, ASSURANCES.

Le 18 janvier, des assureurs commencent à faire quelques commentaires sur les questions d'assurance relatives à ce naufrage. Le Sanchi, pétrolier (Suezmax, armateur iranien, pavillon Panama) chargé de 130 000 t de condensat a été abordé (3 morts, 29 disparus, tout l'équipage) le 6 janvier et, après incendie, a coulé le 14. Une interrogation importante pour les assureurs et des éventuels sauveteurs est le désaccord, entre la Chine et le Japon, sur la compétence de la zone où le navire a coulé. Une quantité significative de produit a été rejetée à la mer et, vu les différences de traitement des pollutions entre les deux pays, les assureurs demandent un accord urgent. Le fait que l'armateur soit Iranien pose d'autres problèmes, Alors que les assureurs européens ou britanniques peuvent actuellement assurer les intérêts iraniens, un assureur ayant des intérêts quelconques aux USA ne pourra payer aucune indemnité. On sait que la notion «d'intérêts» est vague et que la sanction est une menace grave pour la compagnie et ses cadres. Il semble que les P&I britanniques assurant le décès de l'équipage et les dommages à l'environnement avaient renouvelé leurs contrats pour se dégager des réassureurs US, et pourront donc intervenir, mais le problème des indemnités pour les pertes matérielles (navire, cargaison) ne semble pas clair.

Le VDR a été récupéré avant que le navire coule, les parties prenantes ont été réunies pour commencer son exploitation (le 24). Dans l'intervalle, une inspection par un drone sous-marin a constaté une brèche d'environ 35 m sur la coque.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

L'ESPO ET LA COLLECTE DES ORDURES/DÉCHETS.

Le 22 janvier, on annonce que l'ESPO (European Sea Ports Organisation) a protesté contre le projet de la Commission européenne devant encourager les navires à mettre à terre, sans limitation, dans les ports européens les ordures/déchets (y compris les produits dan-

gereux). La proposition de la CE est incluse dans un projet de directive destinée à réduire les déchets plastique, en conservant le système de taxe fixe forfaitaire (prélevée avec ou sans utilisation du service), les déchets provenant de scrubbers restant cependant à part. L'ESPO soutient la démarche de la Commission mais s'oppose au sans limitation avec une taxe fixe, qui va à l'encontre des efforts de réduction du volume des rejets (pierre angulaire de la politique des États), et du principe pollueur-payeur.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

UN TRAFIC DISPARAÎT.

En janvier, des courtiers indiquent que, dans un premier temps, les lignes de conteneurs vont perdre 5 millions evp par an, suite aux décisions de refus d'importation en Chine de divers déchets. La nouvelle règle, entrant en vigueur le 1er mars, stipule l'interdiction d'import de déchets de papier non triés, de textiles, de scories de vanadium, ainsi que de nombreuses restrictions sur des matériaux recyclables tels que métal, plastique, bois, papier, cartons. Les chiffres d'importations de 2016 sont de 30m t de papier et 8m t de plastique. L'interdiction a déjà fait augmenter les stocks de déchets aux USA, au Japon et en Europe où l'on recherche des procédés alternatifs. Le rapport parle d'une possible crise environnementale à venir. Pour les transporteurs, le problème est que ces déchets constituent/constituaient une bonne part du trafic vers la Chine ; pour les seuls USA (2016) environ la moitié des volumes Est/Ouest trans-Pacifique était du déchet recyclable (dont 13,2m t de papier). Le rapport indique qu'il resterait environ 2m evp pour des déchets papier triés, dans certaines qualités, encore autorisées.



Cependant, le fret étant assez faible, l'incidence financière ne semble pas être énorme mais il couvrirait les frais de repositionnement des conteneurs vides. On signale que, en compensation, il peut y avoir d'autres frets élevés qui sont en augmentation comme la viande de bœuf (800 000 t en 2016/ 6 000t dix ans auparavant) après levée de restrictions sur le bœuf US.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LA TAILLE DES PORTS AUSTRALIENS EST INSUFFISANTE POUR LES NOUVEAUX PC.

Fin janvier, M. Gallacher (Ports Australia) a déclaré dans une interview que les dimensions et le tirant d'eau des porte-conteneurs deviennent trop importants pour les ports australiens, «Nous avons à prendre des décisions». Sydney ou Brisbane peuvent accepter des navires jusqu'à 9 500 evp mais ces navires ne pourront accéder à Melbourne (Yarra river), et le shipping considère en général que si on ne fait pas les trois ports, autant ne pas venir du tout. En fait le maximum est 8 500 evp (7 500 pour la totalité des terminaux de Melbourne). L'extension du canal de Panama a entraîné un changement brusque. L'Australie n'a pas développé de port-hub, alors que la Nouvelle Zélande a beaucoup investi à Tauranga qui peut accepter des PC jusqu'à 11 500 evp. Maersk a déjà abandonné les escales en Australie sur sa ligne Asie-Amérique du Sud pour y faire escale. C'est le cas d'autres trafics qui ont Tauranga comme hub pour la région. Le port de Melbourne (État de Victoria) indique estimer que la question n'est pas urgente.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

IL Y A BIEN DES CONVENTIONS ET OBLIGATIONS, MAIS...

Il y a toujours des navires et des équipages abandonnés, et toujours des managements connus pour plusieurs cas. Alco Shipping Service a été impliqué dans plusieurs cas en 2017, par exemple le Sharjah Moon abandonné plus d'un an aux Émirats Arabes Unis (UAE), pas de salaire pendant plus de six mois, l'équipage (7) a pu être rapatrié. Un autre cas de Alco Shipping est le tanker MT Dharma (équipage 7 Indiens) actuellement abandonné au mouillage de Ajman (UAE) depuis 30 mois, le capitaine indique avoir embarqué pour un an en 2015 et être à bord depuis, le chef mécanicien en est à 24 mois, pas de salaire versé depuis environ 2 ans et les conditions de vie sont évidemment mauvaises. Depuis quelques mois, malgré des clarifications de l'OMI indiquant des contacts avec des bases de données accessibles aux vettings, Human rights at sea signale et déplore une absence de réaction efficace, le cas n'est pas une priorité pour l'ambassade locale qui indique attendre une réponse de Alco Shipping (dont le siège est à Dubaï !).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

UNE INITIATIVE POUR LA SÉCURITÉ.

Lors du dîner annuel du UK Chamber of Shipping (UK CoS), il a été annoncé par le président G. Henderson (également vice-président de Shell maritime) une initiative de la profession soutenue par Shell, Maersk et Lloyd's Register. Il s'agit du projet HiLo (High impact Low frequency) indiqué comme une nouvelle façon de penser pour éviter les accidents graves avec des morts ou blessés graves. Cette année, le UK CoS hébergera le projet pour aider à le propager dans la profession. HiLo, prévu sur trois ans, est un modèle de prédiction mathématique utilisant les datas des navires pour distinguer les incidents majeurs non évalués et/ou rapportés, le but étant d'éviter l'accident. G. Henderson précise que Shell et ses partenaires fournissant un compte rendu honnête des procédures de sécurité, l'attitude des partenaires futurs déterminera leur coopération. Il indique que HiLo est un système déjà utilisé dans l'aérien, le ferroviaire et le nucléaire et pourra être appliqué à toutes les catégories de navires, en précisant que la profession a un taux d'accidents mortels 20 fois supérieur à la moyenne des travailleurs Britanniques...Inacceptable...Le temps de l'action est venu pour l'ensemble de la profession qui est invitée à rejoindre le projet.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

VRAC LIQUIDE EN CONTENEUR FRIGO.

Début février, un système de transport REEFLEX est annoncé disponible (d'abord CMA CGM) pour le transport en vrac de liquide dans des conteneurs frigo ordinaires de 40'. Il s'agit de capacités (entre 12 et 24 m³), qualité alimentaire (pour par exemple : jus, lait, compote ou huile), pouvant être rapidement installées dans un conteneur, remplissage ou vidange en environ 35 minutes, matériel prévu pour des températures de -35° à +20° C, réutilisable. La fabrication a été élaborée avec Teconja (expert Allemand en jus) et Liqua (spécialiste d'emballages pour liquides). CMA CGM en profite pour rappeler qu'ils proposent aussi le système Aquaviva pour le transport de langoustes ou crustacés.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LES ASSUREURS «EXIGENT» UNE AMÉLIORATION DES RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LES GRANDS NAVIRES.

Depuis plusieurs années, les assureurs ont fait part de leurs craintes au sujet de l'augmentation de la taille des navires, crainte due aux pertes potentielles en cas d'accident majeur. Actuellement, le coût de la perte totale d'un grand porte-conteneurs chargé serait bien supérieur à celui du Costa Concordia (à ce jour le plus important pour un seul navire impliqué, environ 2 milliards USD). (La plus grande perte restant, à ce jour, l'explosion de Tianjin dépassant les 5 milliards). La taille des P.C. ne cesse d'augmenter, en 2017, il y a eu 20 navires 22 000 evp commandés. On indique un total de 74 P.C. de 20 000 evp ou plus, en service ou en commande, 26 seront livrés cette année. Le problème est semblable pour les paquebots, vraquiers ou transports de gaz. Ces P.C. à partir de 10 000 evp sont grands et aussi larges que hauts et, actuellement, aucun équipement ou grue ne peut les décharger dans un endroit «quelconque». En cas d'échouement, le problème sera d'amener le navire dans une configuration où il pourra flotter, quelle durée va être nécessaire pour une opération aléatoire, avec quelle météo ? Ces navires ne peuvent accéder qu'à certains ports, quels sont les bassins de radoub accessibles/disponibles ? Les sauveteurs travaillent sur ces questions. Les assureurs pensent à des sommes avoisinant les 5 milliards en cas de perte totale avec de la marchandise de valeur. L. Lange (IUMI) indique «valeur de la marchandise, enlèvement de l'épave, nous sommes dans une nouvelle réalité, pas une surprise, mais un souci et nous exigeons une évaluation stricte du risque». De plus, les nouvelles politiques des autorités au sujet de l'enlèvement des épaves et des procédés de sauvetage sont une contrainte supplémentaire. Les P&I indiquent que le problème du risque de pollution n'est guère différent

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

AUTRE MISE EN GARDE DES ASSUREURS.

Les assureurs mettent en garde les armateurs contre les temps/délais d'installation des équipements (scrubbers) destinés à la mise en conformité aux normes d'émissions en cas de continuation d'utilisation des fuels soufrés, craignant des encombrements des chantiers au dernier moment avant l'entrée en vigueur de la convention (2020, date que l'OMI a déjà signalé ne pas prévoir repousser).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

COMMENTAIRES D'UNE ONG SUR LES DÉMOLITIONS.

Fin février, l'ONG ShipBreaking Platform indique que la Grèce et l'Allemagne sont les pays utilisant le plus les installations « dirty and dangerous » des plages en Asie du Sud. En 2017, l'ONG indique 50 navires allemands envoyés à la plage (sur 53 démolis) et 51 Grecs (sur 57). L'ONG critique également des armateurs norvégiens, malgré des pressions du gouvernement et d'investisseurs pour un traitement plus correct. Un porte-barge, Tide Carrier, a même été arrêté alors qu'il allait en Asie pour démolition. L'ONG commente aussi le comportement de Maersk qui dit envoyer des navires dans des emplacements sélectionnés à Alang et elle maintient qu'aucun de ces emplacements ne sont dans la liste des chantiers approuvés de l'U.E. D'autres compagnies sont citées, 543 navires sont signalés comme avoir été envoyés à la plage. L'ONG demande des ratifications de la convention de Hong-Kong, ce que l'ECSA déclare encourager en demandant à ses membres d'agir de façon «responsable».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

NAVIRES DE PÊCHE.

Le 23 février, la France devient le 9e pays à ratifier le Cape Town Agreement de l'OMI sur la sécurité des navires de pêche. Le traité couvre plusieurs sujets dont les communications radio, les engins de sauvetage, les procédures d'urgence et les exercices. Il devra entrer en vigueur un an après la ratification par 22 pays, ayant un total d'au moins 3 600 navires de pêche de plus de 24 m.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

COMMENTAIRES SUR LE LNG.

Fin février, le commentaire annuel de Shell indique que le marché du LNG continue à défier les prévisions. Le marché a augmenté de 10%, à 293 millions de tonnes en 2017, et continue d'augmenter. Shell commente qu'on peut prévoir une certaine pénurie au milieu des années 2020 si aucun nouveau projet de production n'apparaît rapidement. L'importateur principal reste le Japon, mais la Chine arrive en second. Il y a toujours une demande des importateurs traditionnels en Asie et Europe, mais de plus en plus de pays sont demandeurs de cette énergie fiable, flexible et plus propre qu'une autre. Il y a disparité de l'offre et la demande entre les fournisseurs et les acheteurs. Ces derniers préfèrent des contrats, petits, flexibles et courts (on indique 1 100 contrats spot en 2017) pouvant ainsi réagir à des variations, alors que les fournisseurs/exportateurs préféreraient des contrats de longue durée. Cette différence a tendance à augmenter, et risque d'influer négativement sur les investissements, considérés maintenant comme nécessaires. Des commentaires citent la Baltique qui depuis le 1er janvier 2015 est une ECA (emission control area) obligeant l'utilisation d'un fuel à 0,1% de soufre. Plusieurs compagnies ont choisi le LNG. Le Megastar de Tallink (ro-pax 49 000 gt de janvier 2017) est le 1^{er} navire de Tallink à utiliser le LNG comme combustible primaire/principal. Malgré des terminaux en construction/projet dans les pays riverains (30 000 m³ à Hamina Kotka ou 50 000 m³ à Tornio - Finlande, 4 000 m³ à Tallin, par exemple), l'approvisionnement n'est pas encore «mur», le Megastar est approvisionné à Tallin avec du LNG venant de Pori (Finlande) ou Pskov (Russie) par camions, le brise-glace Polaris ou le Turva sont approvisionnés par camions à Helsinki avec du LNG venant de Pori. Des statistiques générales indiquent 242 navires équipés pouvant utiliser le LNG (80 pour l'offshore, 57 ferries, 32 tankers). Et aussi 111 navires en commande (25 Pcs, 57 ferries, 32 tankers).



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

TRAFICS EN ARCTIQUE.

Après la mise en place d'un trafic LNG de Yamal vers l'Europe (Montoir, entre autres) fin février, on annonce la signature d'un mémorandum entre MOL (Mitsui OSK) et FEIA (Russia's Far East Investment and Export Agency) pour un trafic régulier vers le Japon ou des pays d'Asie. MOL était partie prenante dans le projet de Yamal, et le premier navire brise-glace MOL doit entrer en service fin mars après des essais. MOL étudie, avec Novatek la faisabilité d'un terminal de transfert LNG dans la zone du Kamchatka. MOL étudie également la faisabilité pratique d'un trafic Asie-Europe par le Nord, et FEIA encouragerait plusieurs projets de trafics réguliers sur cette route.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

ACCORD ENTRE L'ITF ET LES MANNINGS AFFILIÉS.

Accord conclu, le 22 février à Manille, entre l'ITF et les agences de manning du JNG (Joint negotiating group) sur les salaires, prise en compte des zones dangereuses, améliorer les conditions avec la création de l'International Bargaining Forum (IBF) Framework Agreement. Cet accord, valable quatre ans avec révision des salaires après deux ans, comprend une augmentation de 2,5% (janvier 2019), révision des zones où s'appliquera la prime de guerre à cause de la piraterie, diverses améliorations de conditions, quelques changements dans les contrats (travail des non-marins), et aussi avantages ITF pour les membres du JNG. Cet accord, dans le cadre d'un accord d'origine du 9 mai 2003, survient après des discussions suite à une impasse constatée en juillet 2017 à Tokyo. Il concerne environ 200 000 marins.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

USA, UN CAS DE POLLUTION.

Fin février, on annonce que Sea World Management and Trading Inc. (grec) exploitant du pétrolier Sea Faith a été condamné à 2,25 millions d'USD après un plaidé coupable de rejet d'hydrocarbures et d'ordures au large du Texas, avec une période de 3 ans de probation. Le capitaine a plaidé coupable de deux infractions environnementales, pollution et présentation de registres des hydrocarbures et des rejets d'ordures non tenus (présentation de faux). Il a été condamné à 6 mois d'incarcération, devant être suivi d'une surveillance particulière de deux ans, avec une amende de 2 000 USD. L'exploitant a admis que le capitaine, entre le 10 et le 17 mars 2017 avait ordonné un rejet de résidus huileux, de divers plastiques, de fûts vides, chiffons sales, batteries et bidons de peinture vides directement à la mer, sans mention sur les registres concernés. Par la suite, l'exploitant a indiqué accepter la condamnation, mais a ajouté que le capitaine avait agi en contradiction avec des ordres très clairs, et a rappelé toutes les précautions et instructions antérieures. Mais le communiqué de la compagnie relate aussi le sort de l'équipage : 12 membres d'équipage, en plus du capitaine, sont retenus aux USA depuis mars (!). Sea World Management déclare faire le maximum pour assurer le rapatriement de ces 12 marins.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

CYBERSÉCURITÉ, ASSURANCE.

On parle sans arrêt de la cybersécurité. Lors d'une rencontre de l'IUMI et de la firme HFW (juridique), le 1er mars à Londres, il a été dit que le facteur humain est le risque le plus important à bord des navires où les marins peuvent être soit inconscients soit insuffisamment formés à ces risques. Un management «robuste» doit être mis en place par la compagnie. Mais il est rappelé que le principal c'est de former les gens à la résilience après une attaque qui arrivera un jour ou l'autre. «On peut dépenser des fortunes pour mettre en place des choses inapplicables, vous ne pourrez pas vous protéger totalement contre les menaces cyber». Les attaques contre les armateurs, les ports ou les agences sont quotidiennes. La conclusion pour les assureurs est qu'il est nécessaire «de savoir qui comprend le risque, qui est au management de ce risque. Si cela est bien fait, nous pouvons offrir un service d'assurance pour diminuer le risque en totalité ou en partie».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

DÉCLARATION DES DANGEREUX, COMMENTAIRE D'UN P&I.

Début mars, Y. Vandeborn, Standard Club, a publié un rapport où il s'inquiète des conséquences des mauvaises déclarations de dangereux et indique que les armateurs doivent se renseigner davantage sur leurs clients ou chargeurs s'ils ne veulent pas arriver à des mesures drastiques contre ces mauvaises déclarations et que les procédures de booking doivent être améliorées. Les dangereux doivent pouvoir être transportés et cela implique une déclaration pour une évaluation correcte du risque et des précautions à prendre. Il constate une augmentation de fausses déclarations délibérées pour obtenir un fret moindre, d'où des incidents sérieux en cas d'instabilité ou de fuites. Bien trop souvent, les armateurs pensent que le courtier doit vérifier les références du propriétaire de la marchandise. Si ce n'est pas le cas, l'armateur doit s'assurer de l'identité du client, et, bien sûr si c'est un nouveau client, il doit vérifier qu'il existe réellement. Pour exemple, il explique que si, dans un aéroport quelqu'un vous demande de prendre un objet pour un de ses amis, vous ferez un minimum de vérifications, et vous devez prendre le même genre de précautions.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

NOUVEAU SERVICE DU NOAA.

Début mars, le NOAA's Ocean Prediction Center (OPC) fournit un nouveau service avec une prévision météorologique quotidienne sur quatre jours. En complément des prévisions OPC pour 24, 48, 96 heures, les nouvelles cartes de prévisions sur 72 heures indiquent les fronts en surface, isobares, vents et vagues, les ensembles de hautes et basses pressions, période et direction de la houle. Dans le cadre d'une amélioration de la sécurité à la mer (humaine et matérielle), une révision des services de prévision a été faite, avec quelques changements suite à une période de concertation.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

ASSUREURS : PCs, LA SÉCURITÉ DOIT PRIMER SUR LES ÉCONOMIES.

Début mars, U. P. Sheider, vice chairman du comité de prévention IUMI (International union of marine insurance) indique que le shipping ne peut plus chercher des économies sur les coûts de la sécurité des porte-conteneurs en ce qui concerne la lutte contre l'incendie. Il a fait allusion au dernier accident Maersk Honam (où on déplore quatre morts, un disparu, deux blessés graves, des malades). Il se plaint que, depuis 40 ans, les assureurs ont fait campagne contre un manque de moyens de lutte contre l'incendie sur les PCs et donc une

moindre possibilité de lutte par l'équipage, possibilité qui, en fait, a régressé. Depuis 2000 il y a eu 60 incendies sur les PCs, dont certains ont causé des pertes totales. Un exemple cité est l'incendie sur le MSC Flaminia (2012) où il y a eu trois morts dans une lutte contre l'incendie qui avait, en fait, très peu sinon aucune chance de réussir à cause du manque d'équipements vraiment adaptés. Il rappelle qu'il avait été envisagé, un temps, des murs d'eau (devant le château passerelle), option rapidement abandonnée, que des précautions de plus en plus importantes sont prises pour le compartiment machine et rien sur le pont avec des pontées très hautes et cela doit changer. L'OMI doit s'en préoccuper et faire des propositions concrètes. Il conclut «Nous avons à changer de moins cher à plus sûr».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

UN AVIS RARE.

Le 13 mars, un avis officiel indique une zone à éviter centrée à 5 milles au Nord de l'île de Grenade, une activité sismique importante faisant craindre une éruption imminente du volcan Kick'em Jenny, 14 éruptions depuis 1936, un des plus actifs de la région dont le sommet est actuellement à environ - 200m de la surface. La zone est, en fait, déconseillée en permanence, le volcan dégageant souvent du gaz, ce qui diminue localement la densité de la mer et peut provoquer un enfoncement incontrôlable d'un bateau.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LA COMMISSION EUROPÉENNE SOLLICITÉE PAR ECSA ET WSC.

Mi-mars, ECSA (armateurs européens) et WSC (World shipping council) ont conjointement demandé à la Commission européenne de proposer une «véritable» uniformisation dans leur projet de directive pour les formalités européennes. Ils demandent un système permettant de donner les mêmes renseignements de la même façon pour les mêmes opérations dans tous les ports de l'UE. Les règles actuelles de renseignements complexes, redondantes, de formats différents sont non seulement préjudiciables à la productivité des armateurs et des clients, mais «créent une charge de travail et un stress inutiles pour les équipages». La publication de la directive est prévue en mai. La demande est aussi que la directive prévoit un seul «point» de délivrance de renseignements communs aux ports UE, au lieu des 28 différents systèmes nationaux qui sont la conséquence de l'actuelle législation UE.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

SEATRADE CONDAMNÉ POUR DÉMOLITION DE NAVIRES À LA PLAGE.

Mi-mars, pour la première fois aux Pays-Bas, la compagnie Seatrade a été condamnée pour avoir envoyé – directement – des navires à la démolition à la plage en Inde, Bangladesh et Turquie, en 2012. La compagnie a été condamnée à une amende pouvant aller jusqu'à 750 000 Euros, deux directeurs sont interdits d'exercer dans le shipping pour un an (la prison avait été requise), un autre directeur est acquitté. Il s'agit des Spring Bear, Spring Panda, Spring Bob et Spring Dell ayant quitté l'Europe pour leur destination de démolition. Le tribunal indique que la compagnie a contrevenu à la législation européenne sur le traitement des déchets. Seatrade déclare être surprise et désapprouver le jugement au fait que des navires parfaitement certifiés et en règle puissent être considérés comme des déchets. Elle envisage de faire appel au tribunal de la Hague, ajoutant leur étonnement à l'interdiction d'exercer pour deux directeurs, et que la règle européenne n'est pas l'instrument idéal pour garantir un recyclage en sûreté environnementale. Les groupes North Sea foundation et Shipbreaking platform se félicitent du jugement.

↓ ↓ ↓ ↓

PIRATERIE - ATTAQUES

PHILIPPINES, LE CORPS D'UN MARIN OTAGE RETROUVÉ.

Le 13 décembre, les autorités philippines ont annoncé avoir retrouvé le corps du capitaine qui avait été kidnappé le 11 novembre 2016 avec cinq autres membres d'équipage du vraquier Royal 16 près de l'île Basilan, par le groupe Abu Sayyaf (groupe qui a déclaré allégeance à l'État Islamique) qui a été impliqué dans plusieurs kidnappings avec demandes de rançon. Un marin avait été tué lors de l'attaque et l'on pense que le capitaine a été tué lors d'une bataille à Talipao en septembre dernier.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

NIGERIA. EXEMPLE.

Le 20 décembre, on apprend que le vraquier Skylight (pavillon Îles Marshall) a été attaqué le 14, à environ 32 milles dans le sud de Brass. Dix hommes ont été enlevés et l'équipage restant a pu amener le navire à Port Harcourt.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

MENACES SUR LE TRAFIC EN MER ROUGE.

Le 9 janvier, l'agence Reuters, relayant SABA, agence de communications des Houthis, groupe armé (allié de l'Iran) en rébellion contre une coalition alliée de l'Arabie Saoudite, annonce des menaces sur le trafic dans le détroit de Bab El Mandeb (12 milles de large). Les Houthis tiennent la partie Sud-Ouest du Yémen, avec le port de Hodeidah, port qui est un enjeu stratégique pour la coalition (déjà attaqué par l'aviation). Le communiqué indique que, si la pression se précise sur Hodeidah, des mesures irréversibles seront prises : « De multiples navires passent dans nos eaux et notre peuple souffre gravement ». On estime que 8 millions de personnes souffrent de famine et d'épidémies. La coalition déclare que depuis le début de la guerre, les Houthis, qui ont détruit les récoltes et les réserves, sont clairement une organisation terroriste, ont détruit le pays et menacent maintenant la navigation internationale.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

BÉNIN, PRISES DE CONTRÔLE DE NAVIRES.

Union Maritime, armateur du Tanker Barret (Pavillon Îles Marshall) a signalé le 10 janvier la «disparition» de ce navire, sur la côte du Bénin. La compagnie indique avoir eu des contacts, le 12, avec les pirates qui avaient détourné le navire. Après des négociations, le Barret a été libéré, le 16 janvier, avec ses 22 membres d'équipage et a rejoint Lagos.

Anglo-Eastern (Hong Kong), armateur du tanker MT Marine Express (pavillon Panama, 2009, L=180m, équipage 22 Indiens) signale

sa «disparition» le 1^{er} février (mouillage à Cotonou) vers 03h30. Le 6 février, un communiqué de l'armateur indique que le navire est de nouveau sous contrôle de l'équipage (sain et sauf) et que sa cargaison est intacte (13 500 t gasoline). Aucune précision sur des négociations ou une éventuelle rançon.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LE CONFLIT DU YÉMEN AMÈNE À DE NOUVELLES RECOMMANDATIONS.

Fin janvier, BIMCO, ICS et INTERTANKO ont publié de nouvelles recommandations pour le Sud de la mer Rouge et le détroit de Bab El Mandeb, avertissant les armateurs de nouvelles menaces. EU NAVFOR et CMF (Combined maritime forces) ont fait état de possibilité de menaces différentes de la piraterie, comme des mines ou des WBIEDs (water borne improvised explosive devices). Le guide publié insiste sur le fait de suivre les Maritime Security Transit Corridors, et de s'enregistrer auprès de MSCHOA, il ajoute aux BMP4 de nouveaux avis relatifs aux nouvelles menaces spécifiques. (Guide provisoire disponible en ligne).

Un communiqué US, du 18 janvier, fait état de plusieurs approches de navires marchands par des embarcations avec des hommes armés et cagoulés dans le secteur du détroit.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

GARDES ARMÉS.

Le 23 janvier, le parlement danois a examiné le Merchant Navy Protection Act, qui autoriserait des gardes armés privés si l'embarquement de gardes militaires n'est pas possible, autorisation limitée à la zone au large de la Somalie. Le parlement s'inquiète de la recrudescence des incidents ces dernières semaines, parfois assez loin au large. Le DSA (armateurs danois) se félicite de ce texte, qui précise également des conditions légales.

Le 13 mars, le KVNR (armateurs néerlandais) indique sa satisfaction après le vote de la Chambre basse du parlement d'autoriser l'embarquement de gardes armés privés sur les navires nationaux. Ce vote doit encore être confirmé par la Chambre haute, mais le KVNR est optimiste.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

OCÉAN INDIEN, EXEMPLES D'ATTAQUES.

Le 21 janvier, à environ 90 milles au Sud de Mukallah, Yémen, le Valbella (transport de ciment) a été approché par un bateau pirate qui a abandonné sa tentative après plusieurs séquences de tirs de gardes armés privés (security contractor LSS-SAPU).

Le 23 février, on annonce l'attaque repoussée, à 160 miles au large, du MT Leopard Sun, pavillon Singapour, chimiquier 50 000 t en route d'Oman vers Le Cap, vers 00h30. Le navire appliquait BMP4 et avait des gardes armés. Le cas est spécialement signalé parce que l'attaque a duré assez longtemps. Échange de tirs pendant plus de 20 minutes, quelques avaries au navire, et l'équipage sain et sauf. L'UE NAVFOR confirme la bonne application des procédures de défense et de signalement. Les assurances ont recommencé à augmenter pour les navires à destination du Kenya.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

MOYENS DE DÉFENSE.

Le 16 février, le MV Kudos (pavillon philippin) a été attaqué dans la mer des Célèbes (à environ 5 miles de l'île de Sibago). Avec envoi d'un message de «détresse», l'équipage a pu repousser l'attaque par l'envoi sur les pirates d'eau et d'huile bouillantes, malgré des tirs des pirates. Un marin parmi les 27 membres d'équipage a été blessé.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

AFRIQUE DE L'OUEST, GARDES ARMÉS.

Les attaques sont assez fréquentes dans le golfe de Guinée, et, malgré une certaine confusion dans les chiffres, fin février, on indique 122 marins kidnappés depuis mars 2017. Les zones considérées dangereuses sont en augmentation, avec des pirates parfois lourdement armés. Il y a augmentation de la demande de gardes armés. Dans la région, la procédure est d'engager des gardes militaires qui ne peuvent agir que dans les eaux territoriales des différents États (le plus souvent en accompagnement avec des bateaux d'escorte). Des sources indiquent un coût de 7 000 USD pour une escorte.

IN MEMORIAM



Nous avons une pensée pour les membres de l'AFCAN
qui nous ont quittés au cours de l'année 2017 :

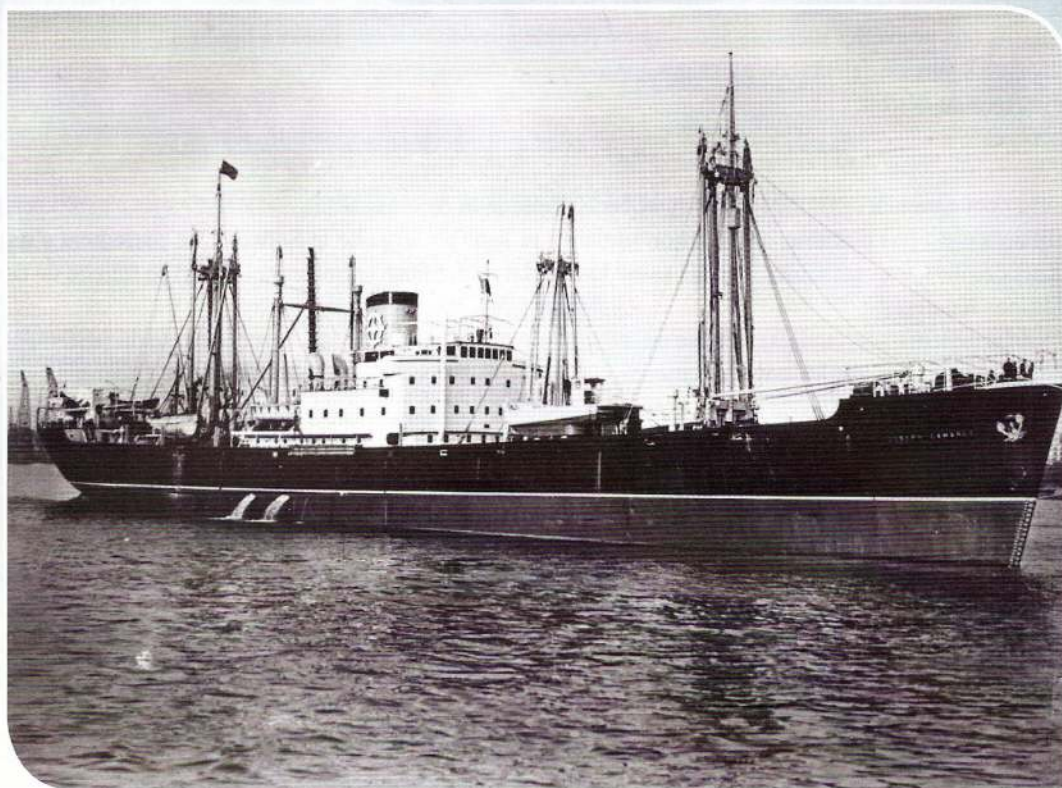
Commandant DUPONT André Hilaire
Commandant LUCCHESI Jean Martial

PARTICIPATION DE L'AFCAN AUX SESSIONS DE L'OMI EN 2018

L'AFCAN participera aux sessions suivantes à l'OMI :

22 - 26 janvier	SOUS-COMITÉ de la conception et de la construction du navire (SDC) - 5 ^e session	M. NETTERSHEIM
19 - 23 février	SOUS-COMITÉ de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) - 5 ^e session	Cdt DERENNES
12 - 16 mars	SOUS-COMITÉ des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) - 5 ^e session	M. FAUDUET
16 - 25 mai	COMITÉ de la sécurité maritime (MSC) - 99 ^e session	Cdt PIZON
16 - 20 juillet	SOUS-COMITÉ de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) - 5 ^e session	M. FAUDUET
10 - 14 septembre	SOUS-COMITÉ du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) - 5 ^e session	M. FAUDUET
3 - 7 septembre	COMITÉ de la sécurité maritime (MSC) - 100 ^e session	Cdt PIZON

EN PASSANT PAR LES PASSERELLES - LA PATACHE.



Je m'éloignerai de la relation propre au «Phénix» pour indiquer que les gestes «amicaux» relatés dans l'épisode précédent perdurèrent bien après que l'ère de la profusion eut remplacé celle de la pénurie et que la «pacotille» ne fut plus qu'un souvenir. Des douaniers, en l'occurrence la «patache», venaient à bord dans chaque port pour contrôler l'exactitude des déclarations concernant les produits hors taxes, tels que tabacs et alcools, sans oublier les cabines de l'équipage. Les relations étaient évidemment bien meilleures lorsque l'intendant prévoyait quelques dons à l'intention de ces visiteurs, petits cadeaux comprenant aussi bien des produits d'alimentation que des spiritueux ou des dérivés du pétun. Or la discrétion s'imposant, les gens de la patache, n'allons pas dire «dissimulaient» mais plutôt «protégeaient» ces dons sous l'ample et pratique pèlerine qui faisait partie de leur uniforme. Que de protestations n'y eut-il pas lorsque l'administration décida que ce vêtement disparaîtrait de la tenue car de plus, cette discrétion évitait de susciter l'envie de leurs collègues d'un autre service postés aux entrées des ports.

C'est d'ailleurs pour éviter de possibles conflits internes qu'à Dunkerque, une coutume s'instaura qui fit que les gens de la «patache» dorénavant sans pèlerine quittaient le bord les mains vides mais avec en compensation dans la poche de l'un d'entre eux un bon pour retirer des marchandises chez le shipchandler local !

Je précise que ces cadeaux n'étaient pas propres aux ports français mais étaient de pratique courante un peu partout, ce qui allait même dans certains pays jusqu'à la mise en coupe réglée, si l'on voulait éviter de graves ennuis, de la cambuse du bord par les représentants des différentes autorités locales.

Cet embarquement sur le «Phénix» fut mon dernier sur un pétrolier mais avant d'en terminer avec ce type de navigation j'évoquerai, si je ne l'ai déjà fait, un subterfuge parfois exercé à l'encontre de la compagnie. Il s'agissait d'obtenir pour l'ensemble de l'équipage le bénéfice de la prime dite «de courte escale» qui était attribuée si le navire restait moins d'un certain temps au port (était-ce 24 ou 48 heures ? je ne m'en souviens plus). S'il n'y avait qu'une demi-heure à rattraper on pouvait jouer à l'accostage entre «prise de pilote» et «terminé pour la machine» et au départ entre «commencé à dédoubler» et appareillage réel mais si la différence était plus importante il ne restait plus qu'à introduire des heures en G.M.T. et d'autres en heure locale à condition que le décalage n'ait été que d'une heure ou au maximum de deux. Je peux maintenant dévoiler cette supercherie, pour autant qu'elle ait jamais été inconnue ou que d'autres commandants ne l'aient déjà fait, puisqu'il y a prescription.

*Cdt Jean Chennevière
Membre fondateur de l'AFCAN
Membre fondateur du CESMA*