

AFCAN

Informations



N°124
Janvier
2020



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

	Pages
Editorial	3
Assemblée générale de l'AFCAN 2019 à Marseille.....	4-6
Assemblée générale de l'IFSMA	6-7
Décès du cdt Chennevière, fondateur de l'AFCAN et CESMA.....	7
Affaire Azura, cour d'appel d'Aix-en-Provence, 30 sept. 2019.....	8
Une histoire de clandestins.....	9-12
Fuite de combustible GNL.....	12-13
Les atouts du Registre International Français (RIF)	13-16
Survivre aux batteries.....	17-18
Bien-être et protection des droits des marins	18-19
Rencontre du Chef d'Etat Major marine avec les assoc. Mar.....	20
Les côtés extraordinaires du code ISM.....	21-23
Remorquage d'assistance	24-25
La Toulaine a 30 ans	26
Textes parus au Journal officiel au 3 ^e trimestre 2019	29
Nouvelles, lettres et extraits, sept-déc. 2019.....	28-30
Réponse sécuritaire française aux enjeux maritimes nationaux	31-35
En passant par les passerelles	36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2019

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 2020	Fin de mandat en 2021	Fin de mandat en 2022
B. Apperry	J.P. Côte	H. Ardillon
P. Blanchard	J. Portail	C. Chabillon
O. Court	B. Derennes	J.F. Gicquiaud
M. Guillemot	N. Desbois	F.X. Pizon
F. Hardy	T. Coubes	J.R. Varailion-Laborie
Ph. Pieraggi	S. Zamora	Y. de Villars

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

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 - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



photo E. Guegueniat

Editorial

Réduction de vitesse

La réduction de la vitesse des navires est au cœur des discussions à l'OMI. On ne peut que se féliciter de cette initiative française, soutenue au plus haut niveau, et annoncée par le Président de la République lors du G7 à Biarritz.

Cette limitation de vitesse, si elle était adoptée, offrira de nombreux avantages mais posera également de nombreuses questions auxquelles il faudra répondre.

Les avantages sont assez évidents et facilement compréhensibles d'où la forte communication sur ce sujet.

La limitation de la vitesse des navires est en effet facile à mettre en place, sans investissement ni modification des navires existants. Elle permettra de réduire les émissions des gaz à effet de serre (GES) immédiatement, contrairement aux autres solutions qui demanderont du temps car nécessitant des modifications aux navires actuels ou un renouvellement de la flotte. Rappelons tout de même, une fois de plus, que le transport maritime reste de loin le transport le moins émetteur de GES avec 2,5 à 3% (selon les sources) des émissions de GES de la planète pour transporter plus de 80% des marchandises dans le monde.

Cependant de nombreuses questions restent à résoudre :

La question des contrôles : les capitaines seront tout naturellement responsables de l'application de ces limites à leur navire mais qui sera en charge des contrôles ? S'il s'agit, pour les navigations en eaux internationales, de l'Etat du pavillon, on peut craindre une grosse disparité dans le sérieux et la fréquence des contrôles.

La question de la possibilité de récupérer la puissance du moteur ou de dépasser la vitesse limite en cas de danger se pose également. Il m'est arrivé, sur un navire moderne équipé d'un moteur contrôlé par électronique et programmé pour respecter les dernières normes environnementales, de voir le moteur principal réduire de lui-même la puissance lors d'une tempête et ainsi de me retrouver à 2 nœuds, dérivant de 45° et de sortir de la voie de trafic dans le rail d'Ouessant. Suite à cet incident nous avons demandé au fabricant s'il était possible de débrider le moteur en cas d'urgence, il nous a été répondu que non car sinon le moteur ne serait plus conforme aux normes anti-pollution. Si une limitation de vitesse est décidée il sera primordial d'éviter ce travers, il serait en effet dommage de mettre un pétrolier à la côte sous prétexte de limiter la pollution atmosphérique. De même si un navire était bridé en vitesse il serait bon de pouvoir le débrider en cas d'urgence, pour éviter un cyclone par exemple.

Il y a également un point sur lequel il serait bon de réfléchir car il pourrait être source d'une forte diminution des émissions, il s'agit de la gestion des places à quai et des surestaries. Dans nombre de ports et de domaines le principe du «premier arrivé, premier servi» est appliqué. Cela pousse les armateurs à faire naviguer leurs navires à vitesse maximale (qu'elle soit régulée ou non) pour s'assurer une place à quai, les navires attendant ensuite au mouillage parfois plusieurs jours. De même pour arriver dans les jours de planche les armateurs poussent leurs navires au maximum pour ensuite parfois les faire attendre au mouillage et toucher des surestaries. Une gestion globale de ces questions entre les ports, les receveurs, les affréteurs et les armateurs permettrait aux navires de ralentir en mer quand une attente au mouillage est prévue, réduisant ainsi les émissions polluantes.

Cdt Pierre BLANCHARD, Président

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2019 de L'AFCAN

L'Assemblée générale 2019 de l'AFCAN s'est tenue à Marseille les 3 et 4 avril 2019

Présents : 15

Pouvoirs : 42

Selon l'article 11 du règlement intérieur, la validité de délibération de l'Assemblée Générale Ordinaire est subordonnée à la possibilité d'expression du tiers au moins des membres actifs, présents ou représentés.

L'AG est déclarée AG extraordinaire du fait du trop faible nombre de présents ou représentés. C'est regrettable en ce qui concerne notamment les pouvoirs, car c'est tellement simple d'en faire parvenir un au Secrétaire général (SG).

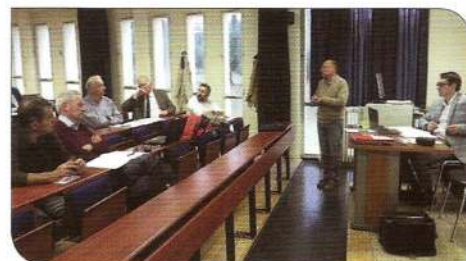
L'accueil du président Pierre Blanchard

Bonjour à tous, merci d'être venus.

Au cours de cette première année de présidence j'ai pu constater à quel point l'AFCAN est respectée et écoutée par les autorités et les acteurs du milieu maritime. Ceci est le fruit du travail de tous les membres de l'association qui in-

Les activités de l'AFCAN

vestissent de leur temps et de leurs compétences pour défendre les capitaines de navire et améliorer la sécurité en mer. Je les remercie donc tous pour le travail qu'ils accomplissent.



L'actualité maritime au cours de l'année écoulée a malheureusement encore été riche en accidents/incidents, prouvant s'il en était besoin, l'importance de l'AFCAN qui fut la seule à prendre la défense du commandant de l'Azura ou de celui du Breizh Nevez par exemple.

Effectifs de l'AFCAN

L'AFCAN compte actuellement 332 membres dont 133 actifs, 47 membres associés et 152 retraités.

Au cours de l'année, le Secrétaire général a décompté 6 démissions, 1 décès et 9 radiations.

COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFCAN POUR L'ANNÉE 2018-2019

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFCAN
Commission Centrale de Sécurité	03/01/18	CCS	Paris	CÔTE
Commission Centrale de Sécurité	10/01/18	CCS 919	Paris	CÔTE
OMI	22-26/01/2018	SDC 5	Londres	NETTERSHEIM
Commission Centrale de Sécurité	07/02/18	CCS 920	Paris	CÔTE
Interview TEBEO	14/02/18	AMOCO CADIZ	Brest	BOUGEARD
OMI	19-23/02/2018	NCSR 5	Londres	TYL
Interview FR3	01/03/18	AMOCO CADIZ	Brest	LOISEAU
Commission Centrale de Sécurité	07/03/18	CCS 921	Paris	CÔTE
OMI	12-16/03/2018	SSE 5	Londres	DERENNES
Confédération Assoc. Mar. Mar.	14/03/18	AG + CA	Paris	JEGU
CEDRE	16/03/18	Journées d'information	Brest	JAOUEN
AFCAN	21-22/03/2018	AG + CA	Vannes	-
Commission Centrale de Sécurité	04/04/18	CCS 922	Paris	CÔTE
OMI	09-13/04/2018	MEPC	Londres	-
CESMA	03-04/05/2018	AG + CA	Kotor	ARDILLON
-	12/05/18	Cérémonie en l'honneur des Marins	Pointe St Mathieu	RUZ
METEO FRANCE	16/05/18	Commission Météo Marine	PARIS	FAUDUET
OMI	16-25/05/2018	MSC	Londres	PIZON
-	25/05/18	Assemblée plénière CSM et colloque édition 2018	Paris	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	06/06/18	CCS 924	Paris	CÔTE
Observatoire des droits des marins	21-22/06/18	Journées d'étude	Nantes	SUSSAC DERENNES
Commission Centrale de Sécurité	04/07/18	CCS 925	Paris	CÔTE
OMI	16-20/07/2018	HTW 5	Londres	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	05/09/18	CCS 926	Paris	CÔTE
OMI	10-14/09/2018	CCC 5	Londres	FAUDUET
Commission Centrale de Sécurité	03/10/18	CCS 927	Paris	CÔTE
OMI	03-07/12/2018	MSC	Londres	PIZON
Agence CAPA	01/11/18	Interview sur ERIKA	-	LOISEAU GUEGENIAT DERENNES CÔTE
Assises de la mer	06/11/18	Groupe Synergie Attractivité des métiers de la mer	Paris	BLANCHARD
Commission Centrale de Sécurité	07/11/18	CCS 928	Paris	CÔTE
Conférence sur l'amiante	22/11/18	-	Paris	ARDILLON
Assises de la Mer	27-28/11/2018	Assises des économies de la mer	Brest	BLANCHARD
OMI	03-07/12/2018	MSC 100	Londres	PIZON
Commission Centrale de Sécurité	05/12/18	CCS 929	Paris	CÔTE
Rencontre parlementaire	10/12/18	Rencontre avec Mr le député LE GAC	Brest	LOISEAU MARTIN-GOUSSET APERRY
METEO FRANCE	11/12/18	Commission Météo Marine	Paris	FAUDUET
CEDRE	13/12/18	Réunion de représentation	Brest	LOISEAU
OMI	04-08/03/19	SSE6	Londres	DERENNES

Juridique

Les problèmes les plus fréquemment rencontrés par des adhérents ou non faisant appel à l'AFCAN concernent le droit du travail.

Certains cas se résolvent seuls sans faire appel à l'assistance juridique, d'autres engendrent l'ouverture d'un dossier auprès de l'assureur.

A ce sujet, il a été constaté que des adhérents ont contacté directement l'assureur qui a ouvert un dossier.

Dans la mesure où l'AFCAN s'engage dans un dossier, il est décidé de modifier la procédure de demande d'assistance juridique afin que seul le responsable juridique de l'AFCAN puisse contacter l'assureur pour l'ouverture d'un dossier.

Il a de nouveau été constaté qu'une adhésion à l'AFCAN a été immédiatement suivie de la déclaration d'une demande d'assistance. Il est rappelé que l'assistance juridique de l'AFCAN ne peut être accordée si l'origine du problème est antérieure à l'adhésion.

Par ailleurs, il a été plusieurs fois constaté que des adhérents ayant requis l'assistance juridique n'ont pas donné de nouvelles par la suite.

La procédure a été modifiée rendant obligatoire de mettre AFCAN en copie de tous les échanges de messages relatifs à l'action juridique, échanges avec l'avocat par exemple.

Un adhérent présent à l'AG et actuellement en difficulté avec son armement détaille son cas qui est largement discuté.

Internet - informatique - Revue AFCAN-Informations

Réunions hebdomadaires GoToMeeting

Ces réunions hebdomadaires permettent de réagir rapidement à l'actualité et ainsi d'améliorer la réactivité de l'AFCAN. Le règlement intérieur est modifié afin d'officialiser ces réunions. Il est envisagé de diffuser un compte rendu de ces réunions si le ou les sujet(s) abordé(s) ou les décisions prises représentent un intérêt. Le webmaster envoie une convocation par courriel à tous les adhérents disposant d'une adresse courriel @afcan.org ou ayant déclaré une adresse email. Il est difficile de lister à l'avance les sujets qui seront abordés car ils sont parfois fixés par l'actualité ou à la demande des adhérents ou surviennent au cours de la réunion.

Le mot du webmaster

Des adresses afcan.org ont été piratées par un malfaisant.

Le webmaster rappelle que les mots de passe doivent être changés régulièrement (3 mois) et être compliqués, suite de lettres, chiffres, et symboles.

Le webmaster signale qu'un jour il devra passer la barre à un remplaçant. Plus tôt celui-ci se portera volontaire, plus longue sera la passation de suite. Il signale qu'il n'est pas nécessaire d'être un expert en informatique pour occuper ce poste.

Revue AFCAN-INFORMATIONS

Le numéro 121 est en cours d'achèvement. Il faut particulièrement remercier Erwan Guegueniat, photographe de

talent, qui nous communique un nombre important de très belles photographies, ce qui permet d'agrémenter notre revue. Les articles contenus dans le dernier numéro sont mis sur le site après réception de la revue par voie postale.

Questions diverses

• Loi LOM

Le 27 mars, l'amendement N° 941 a été adopté par le Sénat. Faisant suite à une demande de CMA CGM d'assouplissement des règles du RIF pour lui permettre de transférer des navires du pavillon britannique vers le pavillon français, le Sénat autorise une dérogation pour que le capitaine d'un navire de commerce sous pavillon français puisse n'être ni francophone ni «avoir un niveau de connaissances en matières juridiques permettant la tenue de documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi». Tous les présents à l'AG s'accordent pour dénoncer une telle disposition qui permettrait que sur un navire de commerce battant pavillon français, ni le capitaine ni son suppléant (le second capitaine) n'aient connaissance de la langue et de la loi françaises. Il est bien certain, par contre, que ce même capitaine sera toujours tenu responsable en cas de mauvaise gestion des documents ou d'un incident relevant du juridique.

• Naufragés/migrants en Méditerranée

Les participants à l'AG s'inquiètent du fait que désormais toute la responsabilité d'un sauvetage éventuel repose sur les épaules des capitaines de navires civils. Tout capitaine de navire est tenu de porter assistance aux naufragés, quand bien même ceux-ci pourraient se transformer en migrants par la suite. C'est un devoir moral mais aussi une obligation légale, passible de sanction en cas de non-respect. L'obligation de se dérouter pour chercher, sauver, puis ramener les naufragés vers un port sûr est également un devoir dont l'accomplissement peut amener le capitaine à prendre des décisions quelques fois contraires aux directives du MRCC libyen. L'actualité, c'est le pétrolier El Hiblu 1 qui a dû faire face à une rébellion de la part des naufragés qu'il venait de sauver et qui refusaient de revenir dans le port libyen comme le demandait le MRCC, et aussi son capitaine qui risque d'être trainé en justice pour ces faits. Cela ne nous incite pas à la sérénité. Devrons-nous bientôt avoir le choix entre ne pas sauver des naufragés ou bien subir de leur part des attaques juridiques ? Cruel dilemme.

• Rencontres

Lors de cette Assemblée générale, les capitaines présents ont pu rencontrer des élèves de 3e année de l'ENSM autour de quatre présentations qu'ils avaient préparées, ayant pour thèmes : l'Aquarius et le sauvetage de masse, l'automatisation des navires, le big data dans l'environnement marin, et la surveillance maritime. Ces quatre présentations, toutes très intéressantes, ont été, pour chacune d'elles, l'occasion d'un échange nourri entre les élèves et les capitaines.

• Capitaine référent

Ce rôle est rappelé et cette position est encouragée. Deux actifs présents à l'AG acceptent de devenir capitaine référent dans leur compagnie.

• Radiations

La radiation de plusieurs membres de l'association en retard de paiement (deux ans) et n'ayant pas répondu aux relances du SG est actée.

• AG 2020

Elle se tiendra à Paris, date et lieu à fixer.

Renouvellement du tiers sortant du Conseil d'administration

Christophe CHABILLON est élu membre du CA en remplacement de BARBANÇON démissionnaire du CA et de l'AFCAN. Les autres membres du CA dont le mandat arrive à terme en 2019 sont reconduits. L'ordre du jour étant épuisé, le président déclare l'Assemblée générale close à 11h20.

Réunion du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration de l'AFCAN s'est réuni et a procédé à l'élection du nouveau bureau qui se compose comme suit :

Président : Pierre BLANCHARD

Vice-présidents :
Hubert ARDILLON,
Christophe CHABIL-
LON, François-Xavier
PIZON

Secrétaire général :
Bertrand DERENNES

Secrétaire général-adjoint : Olivier COURT

Trésorier : Jacques PORTAIL



B. APPERRY se propose pour remplacer Ph. SUSSAC dans la surveillance de l'actualité maritime internationale à partir du mois de juin 2019.

Le CA a prononcé, à l'unanimité, la radiation de 9 membres pour non-paiement de la cotisation pendant deux ans en application de l'article 7 des statuts.

Le CA est clos à 11h45.

*Le président, Pierre Blanchard,
le secrétaire général, Bertrand Derennes*

45^E ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'IFSMA

À HELSINKI (FINLANDE) 26 ET 27 SEPTEMBRE 2019

Cette année l'IFSMA tenait son assemblée générale à Helsinki, Finlande, à l'invitation de l'association FSOU (Finnish Ship's Officers Union).

Le premier jour a débuté par quelques mots de bienvenue par Johan RAMSLAND, président de FSOU, suivis par ceux du président de IFSMA, Hans SANDE.

Après l'adoption de l'agenda, ce furent les rapports d'activités et de finances, puis l'élection de trois nouveaux vice-présidents clôture cette première matinée. Quatre candidats pour trois postes, élection suivant les nouvelles règles de vote de IFSMA (un nombre variable de voix, de 1 à 9, en fonction du nombre de capitaines représentés par chaque association). Les trois nouveaux vice-présidents élus sont les capitaines Juan GAMPER (Nautilus CL - Chili), Sune BLINKENBERG (DMO - Danemark) et Oleg GRYGORIUK (MTWTU - Ukraine). A noter qu'en début d'après-midi, suite à cette élection, il y a eu une discussion assez vive sur le mode de fonctionnement du vote (répartition des voix). Il se pourrait qu'un groupe de travail reprenne le sujet pour soumission d'autres règles lors de la prochaine assemblée générale, prévue en 2021.

L'essentiel de ces deux jours (hors la première matinée) se fit sous forme de présentations : la première par Mr Tor HUSJORD (Maritime Forum North - Norvège) : SAREX.

Présentation intéressante sur des exercices SAR effectués dans les eaux norvégiennes. 80% des eaux polaires sont sous le contrôle SAR de la Norvège et si un incident nécessitant un SAR survient, deux problèmes se posent : le temps d'accès à la zone de recherche et la capacité des naufragés quant à la résistance humaine en eaux très froides. Il faut être capable d'accéder très rapidement à la zone, donc être prêt quelle que soit la météo et la distance à parcourir. La capacité de résistance, quant à elle,

est fonction de trois facteurs : la température, la déshydratation et aussi la fatigue, dernier élément difficilement « jouable » lors d'un exercice.

Lors de l'exercice suivant – SARiNOR2 – 4 priorités ont été définies ainsi : avoir une base au Svalbard ; améliorer la compétence de navigation dans les eaux prises par la glace ; assurer un contrôle effectif de la zone proche du Svalbard ; entraînement et préparation d'un navire d'intervention.

Suite aux différents exercices effectués depuis 2016, la conclusion de ce forum peut se résumer en peu de mots : le code polaire et les équipements ne sont actuellement pas suffisants pour une réponse rapide et efficace.

Parmi les améliorations envisagées se trouve le test de nouveaux radars. En effet, il y a une différence de réflexion des ondes radar entre une glace neuve et une glace ancienne : la glace ancienne est plus dure et contient moins de sel, elle a un pouvoir plus grand de réflexion aux ondes radar.

Lors de l'été 2019, un navire non qualifié brise-glace, a atteint pôle nord par ses propres moyens en naviguant et en se positionnant uniquement par rapport aux fractures du pack.

On peut consulter le site maritimt-forum.no pour de plus amples informations, mais malheureusement le site est en norvégien.

Les autres présentations furent :

- Corral bay, la reconstruction suite au tsunami de 1960 par Juan CAMPER (Chili) ;
- Captain returns to his Alma mater par Kazuki INOUE (Japon) ;

- Human element interest group (HEIG) par David APPLETON (UK) ;
- Regulatory scoping exercise for MASS par Jim SCORRER (Secrétaire général de IFSMA) ;
- Safe navigation in Malacca strait par Dwiyono SOEYONO (Indonésie) ;
- Maritime anti-corruption network (MACN) par Vives MENON (Danemark) ;
- IMO MSC guidelines on fatigue par Paul OWEN (Secrétaire général-adjoint IFSMA) ;
- Overriding authority and how to defend it par Erik KRAVETS – Attorney in law ;
- Action & control, physical & mental action, regulation of activity or freedom of actions par Dimtar DIMITROV (Bulgarie), cette dernière présentation peut déjà être lue sur le dernier CESMA newsletter de septembre 2019.



On pourra retrouver le compte-rendu officiel de cette assemblée sur le site internet de IFSMA.

*Le président, Pierre Blanchard,
le secrétaire général, Bertrand Derennes*

DÉCÈS DU COMMANDANT J. CHENNEVIÈRE, FONDATEUR DE L'AFCAN ET DE CESMA

L'année 2019 aura été pour CESMA une année noire. Outre la disparition de son secrétaire général, Fredrik van WIJNEN en juin, un des quatre pères fondateurs de CESMA, le commandant CHENNEVIÈRE, est décédé le 13 octobre 2019.

Le commandant Jean CHENNEVIÈRE, je n'ai jamais pu me résoudre à l'appeler autrement que commandant bien que n'ayant jamais navigué avec lui, a été pour moi plus qu'un conseiller : un modèle, je dirai même un mentor au sein de l'AFCAN et de CESMA.

Dès la première réunion AFCAN Normandie à laquelle j'ai assisté, à Fécamp en 1994, ce monsieur qui parlait m'avait marqué. Il ne parlait pas pour ne rien dire, pour raconter sa navigation, «le bon vieux temps» en quelque sorte. Non, il avait des interrogations sur le métier de capitaine, la sécurité des navires et des équipages. Il avait aussi, et surtout, une connaissance des textes de loi qui me laissait régulièrement pantois. Un savoir puisé dans la lecture de textes de loi, loi française et/ou européenne. J'écoutais et j'apprenais.

Avec le commandant TROCHERIS, alors président de la Région, ils ont beaucoup insisté pour que je prenne leur suite, à leurs côtés, dans la Région. Ce qui finit par se faire. Mais pour le commandant CHENNEVIÈRE, être à la Région ne suffisait pas. Longtemps il m'a dit, soufflé, qu'il fallait aller vers le CESMA. Longtemps j'ai refusé, étant toujours naviguant, ce qu'il comprenait. Mais il revenait à la charge, un peu comme le chasseur qu'il était tant qu'il n'a pas attrapé sa proie.

Jean CHENNEVIÈRE avait une âme d'organisateur, un esprit pétillant mais aussi pointilleux. La rédaction des statuts de CESMA lui est en grande partie due. Répondre à la question d'une façon générale ne lui convenait pas. Sans « rechercher la petite bête », il avait à cœur de présenter un texte qui soit clair, compréhensible et bien défini.

Un des co-fondateurs de CESMA, le commandant Gerhard KIEHNE, du VDKS, m'écrivait suite à l'annonce de sa disparition : « When we worked together trying to get CESMA under way, it very often was his well balanced opinion pointing us toward progress ».

Bien avant CESMA, dont la création et les premiers pas ont été racontés avec sa verve dans le numéro 114 d'AFCAN Informations paru



en juin 2017, il y eut l'AFCAN. Il faisait partie de cette petite équipe qui déposa les statuts de l'AFCAN auprès du sous-préfet du Havre le 27 juin 1979, avec un siège social situé au 17 rue de Cronstadt au Havre. L'association fonctionne toujours aujourd'hui selon les principes édictés par le commandant CHENNEVIÈRE et ses quelques collègues il y a quarante ans.

De la passion. Celle du monde maritime et celle des choses qui doivent être bien faites. Que ce soit une rencontre avec des journalistes locaux, l'organisation d'une assemblée générale – il avait d'ailleurs organisé avec d'autres adhérents havrais l'assemblée générale de IFSMA en 1988 au Havre, à l'époque il en était le premier vice-président, poste tenu pendant 8 années, mais aussi lors de la composition du numéro 100 de AFCAN Informations. À cette époque, il avait déjà de grosses difficultés de vision, faisant chevaucher deux paires de lunettes pour lire un article. Il avait très souvent la remarque pertinente sur le choix d'un article, et savait l'exprimer d'une façon passionnée. Passion, je le précise, qui n'avait aucun rapport avec le niveau de la bouteille de Chablis que nous partagions (à trois avec Claude PELTIER) lors de nos séances de lecture/choix/résumé/composition des articles qui allaient faire le numéro 100. Un chouette souvenir.

Depuis qu'il ne pouvait plus se déplacer et venir aux réunions de Région, pour cause de maladie, je lui téléphonais de temps en temps, certainement pas assez régulièrement. Nous parlions de l'AFCAN, bien sûr, mais aussi de CESMA. Toujours au courant de l'actualité maritime européenne, il m'interpellait sur des textes parus en anglais, me citant des phrases qu'il avait notées ou encore de mémoire. À chaque fois que je raccrochais le téléphone, j'étais bluffé par sa vivacité d'esprit et le petit conseil qu'il m'avait insidieusement glissé dans l'oreille.

Il me disait aussi parfois : «C'est quand je vois le mauvais temps sur rade du Havre que je me dis qu'on est bien à terre».

À Dieu et Merci Commandant.

*Cdt Hubert Ardillon
Président de CESMA
Vice-président de l'AFCAN*

AFFAIRE AZURA, COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE, 30 SEPTEMBRE 2019.

Dès l'ouverture de l'audience, à 14H, Me Coste, avocat du Cdt Hoyt, capitaine du paquebot Azura, a déposé une QPC, comparable à celle faite au TGI à Marseille, et a essuyé le même refus.

A la demande de Me Coste, j'ai témoigné sur les conditions de commande et de livraison des soutes, qui échappent totalement au capitaine. J'ai eu droit au test de sincérité par l'avocat général, qui m'a demandé si j'avais assisté à l'audience du TGI à Marseille. J'ai répondu oui, car l'affaire concernait directement l'Association Française des Capitaines de navires, pour l'assistance juridique qu'elle apporte à ses adhérents. L'avocat général a ajouté «j'aurais dû vous récuser, mais je ne l'ai pas fait. Continuons». Cela signifie qu'il avait déjà connaissance de ma présence à l'audience précédente et m'aurait immédiatement récuser si j'avais dit non. J'ai eu droit à plusieurs questions, de la part de l'avocat général, du président du tribunal et de ses assesseurs, d'un avocat des parties civiles, et de Me Coste. J'ai donc expliqué comment cela se passe et les instructions qui sont remises au capitaine dans les grands armements.

Le président du tribunal m'a signifié ensuite qu'il n'avait plus de questions à me poser, que je pouvais donc quitter la salle, ou rester si je le souhaitais. Je suis donc resté jusqu'à la fin, peu avant 20h00.

Après mon témoignage, l'avocat général a présenté ses réquisitions, en fait un copié-collé de celles du TGI, mais en simplifié, disant qu'il était inutile de revenir sur les analyses et enquêtes effectuées, car les mesures sont parfaitement établies.

La plaidoirie de la défense était très complète, basée essentiellement sur le rejet de la QPC qui confirme que l'affaire est basée sur une infraction à un règlement et non à une loi. Me Coste a donc tactiquement fait répéter le rejet de la QPC. En première instance, le tribunal a requis une peine de prison pour infraction à une loi, qui n'est donc pas applicable dans le cas de l'AZURA. De nombreuses références sur ce sujet ont été fournies. S'appuyant sur mon témoignage, et avec de nombreuses preuves à l'appui, le commis ne peut être tenu responsable d'une

faute commise par le commettant, or le capitaine de l'Azura avait des instructions écrites, fournies à la cour, lui donnant instruction d'utiliser du fuel à 3% de soufre sur le trajet Barcelone-Marseille. La compagnie Carnival, n'ayant pas été citée à comparaître, ne peut être jugée sur cette instruction. Enfin, le chef du centre de sécurité des navires de la région PACA a modifié ses déclarations faites lors du contrôle du fuel à Marseille, disant aujourd'hui que le capitaine n'était pas conscient de l'infraction, pour déclarer lors de son témoignage en première instance, que le capitaine était conscient de l'infraction.

Les plaidoiries des parties civiles ont expliqué qu'elles avaient organisé des tables rondes, et qu'elles réclamaient une compensation pour les frais engagés et le préjudice moral qu'elles ont subi. La défense a rejeté ces demandes, car elles n'avaient pris aucune mesure pour réduire la pollution de l'air reprochée au capitaine.

Le président du tribunal a suivi avec beaucoup d'attention la plaidoirie de la défense, l'interrompant pour demander si un point de la démonstration figurait bien dans les conclusions qui lui avaient été remises.

L'avocat général qui donnait l'impression de ne pas écouter la plaidoirie, est intervenu à un autre moment, estimant être mis en cause par la défense, ce qui a instantanément été dénié par l'avocat.

L'audience a duré 6h.

Le 12 novembre, le tribunal a prononcé la relaxe et débouté de leurs demandes indemnitaires toutes les ONG qui s'étaient constituées parties civiles. La défense avait beaucoup insisté en appel sur l'absence de preuve de l'élément moral de l'infraction (l'intention). Carnival a été mise hors de cause car elle n'était citée qu'en qualité de partie civilement responsable et il fallait une condamnation du capitaine pour qu'elle puisse être condamnée.



UNE HISTOIRE DE CLANDESTINS



Tous les marins connaissent cet appel insupportable alors qu'on est bien tranquille en congé à la maison ?

- *Allo commandant ! Nous avons une petite mission un peu spéciale à vous demander :*

- *Non, il n'en est pas question, j'ai à peine pris la moitié de mes congés (à l'époque nous n'avions pas les congés actuels... et quand bien même !)*

- *Nous insistons car c'est très délicat...*

À l'époque la valse des compagnies, les disparitions, changement d'actionnaires, restructuration etc., les marins n'étaient pas forcément licenciés mais passaient d'un ex-armement à un nouveau avec des lignes, types de navires, habitudes à faire évoluer. *«Vous devez rejoindre demain votre ancien navire que vous connaissez bien, il y a des problèmes sérieux à bord.»*

J'avais effectivement été le commandant chargé du premier voyage du HEBE, passé sous pavillon St Vincent et Grenadines en 91 et après l'achat par Bolloré était passé chez Delmas. Une jeune compagnie sénégalaise COSENAM l'affréta coque nue et le baptisa «VILLE de DAKAR» comme son sistership le VILLE de MATAM (ex THESEE).

C'est ainsi que le 24 mars 1993 j'embarquais à Nantes sur le «VILLE de MATAM» cargo grumier de la Caennaise du type NEPTUNE. L'armement sénégalais avait un contrat d'assistance avec l'armement Delmas-Bolloré pour assurer l'aide par un commandant, un chef et un électricien Français pour les premiers voyages. On était en plein amateurisme, l'équipage n'avait jamais été sur un navire de cette taille et avait été arrêté à peu près deux ans. Il avait fallu installer les marques de cheminée et on avait reçu des têtes de lion de grande taille qu'il fallait souder, mais voilà... elles étaient identiques et donc bâbord était tourné vers l'avant, tribord vers l'arrière (*personne ne l'a remarqué*). Trois mois plus tôt, l'armement français avait confié le VILLE de MATAM à un collègue dont c'étaient les derniers mois de navigation avant la retraite, qui n'avait jamais commandé de navire, ni fait cette ligne avec chargement de bois, embarquement de kroomen* et en plus un équipage à former. Il a dû avoir un embarquement épouvantable et heureusement qu'il était d'une nature décontractée et bienveillante. Pour la navigation en tournée du Nord il a bénéficié de l'aide de pilotes hauturiers. Puis il a découvert les joies de l'embarquement des grumes et de la pontée de grumes.

En passant sur le pont de Chevire, je pouvais voir le navire en dessous en train de décharger ses grumes, le mâât de charge «type Velle» N°5 gisant sur la pontée et «des paniers à salade bleu foncé» partout sur le quai.

Je n'ai guère eu le temps de parler avec mon collègue qui a pris son taxi, et j'ai tout de suite été mis dans le bain.

25 clandestins avaient embarqué sur le «VILLE de MATAM» à Abidjan, lesquels étaient sortis de leur cachette au fur et à mesure de la remontée au Nord et de la descente en température. Mon collègue avait un peu tardé à déclarer ses «passagers» aux autorités et la police était sur les dents. (ce n'est pas le Guinness des records, car 10 ans plus tôt, il y avait eu le cargo ivoirien KOROGHO avec 27 clandestins).

Mon épouse m'avait conduit en voiture et elle a tout de suite compris que nous n'aurions plus une minute de libre. Elle s'appretait à entrer dans sa voiture quand un clandestin sautait à terre pour fuir, il y a eu une ruée de gendarmes pour l'intercepter et le reconduire à bord. Il avait réussi à se cacher dans la pontée jusqu'à ce moment. Les policiers soupçonneux ont fait ouvrir le coffre de la voiture afin de vérifier que ma femme ne «sauvait» un pauvre gars.



Ces clandestins sans doute affamés, épuisés et apeurés étaient évidemment sans papiers. Ils avaient été logés dans l'espace dortoir installé spécialement pour l'accueil des kroomen* pendant la tournée africaine. La vraie misère. Il me fallait appeler l'armateur et l'agent à Nantes que je connaissais qui, ayant pressenti tous les ennuis à venir, avait eu la bonne idée d'installer le téléphone à bord.

Et j'ai voulu appeler Dakar, mais c'était vendredi fin de matinée ...

*«Passez-moi SVP monsieur SY** :*

Il n'est pas en position

A-t-il un numéro de téléphone où le joindre ?

*Non il est au deuxième bureau*** qui n'a pas le téléphone, rappelez lundi. »*

Je n'avais pas du tout l'intention de faire un voyage complet, déchargement, tournée du Nord et descente en Afrique avec ces clients-là !

Et en urgence il fallait organiser les repas etc.

Les policiers voulaient se montrer coopératifs mais à condition de garder les clandestins à bord ou de les expédier par n'importe quel moyen. Et me rappelant que si un clandestin s'échappait, je serais poursuivi pour aide à l'immigration clandestine. Pas question de lieu de rétention comme le voulait la loi. Et évidemment il leur était facile d'ergoter sur le fait que le pavillon du navire était sénégalais ! On avait dû souder un barrot sur chaque hublot du dortoir (pourtant leur diamètre ne m'aurait permis de passer que la tête sans les oreilles.)

Il fallait une identité aux clandestins et pour ce faire trouver un consulat ou l'ambassade du Ghana. Il n'y a que l'ambassade qui se trouve à Paris.

Les policiers m'aident à trouver le téléphone de l'ambassade et

après concertation me disent qu'un ambassadeur se fait appeler «Excellence».

«Allo Excellence, nous avons 25 clandestins sur le navire et ils se disent Ghanéens. Pouvez-vous m'aider à leur donner une identité, car le but est de les rapatrier.»

Oui, mais comment me rendre sur votre bateau ?

Par le train, nous vous attendrons à la gare de Nantes. Rappelez-moi pour me donner votre heure d'arrivée, mais c'est assez urgent. Nous prendrons vos frais à notre charge et vous réservons un hôtel si besoin est.» Finalement l'ambassadeur est arrivé le samedi matin.

Dans la journée nous avons commandé une équipe de gardiens à une société de sécurité afin de nous aider à garder les clandestins à bord, leur faire prendre l'air et assurer le portage des repas, car ces derniers commençaient à s'énerver.

Ainsi j'ai eu le plaisir de voir arriver en fin d'après-midi un costaud sympathique qui s'est mis au garde à vous et avec un salut de circonstance :

« Mes respects mon commandant et à vos ordres.

Repos... et asseyez-vous. Il vous faut assurer le gardiennage de ces gars-là. Les promener 2 par 2 avec des menottes pour qu'ils prennent l'air et faire en sorte qu'ils ne s'échappent pas quand on leur amènera leur repas.

Nous sommes 6 et avons un pistolet à grenaille et des matraques ! Nous approvisionnerons en menottes.

Bon, essayez de ne pas avoir à vous servir des matraques et encore moins du pistolet. Le problème est que si l'un ou plusieurs clandestins s'échappent, les autorités françaises me condamneront pour aide à l'émigration clandestine !»

J'ai bien essayé d'avoir de l'aide auprès de mon employeur mais ce n'était plus Caen mais Delmas Paris que je connaissais moins ! Les sociétés ne pouvaient s'immiscer dans cette affaire sénégalaise, mais les bonnes relations ne se sont pas fait prier pour m'aider.

Il me fallait appeler le P&I**** (bien qu'à l'époque appeler un P&I n'était pas une démarche très claire dans mon esprit. Mais ce n'était pas la première fois que j'avais affaire indirectement avec l'assurance pour des histoires de clandestins). Une dame à la voix guillerette et compatissante m'a tout de suite rassuré en me disant qu'elle allait réfléchir et essayer de m'aider.

Le déchargement des grumes se faisait normalement et le mât de charge N°5 venait d'être débarqué et mis sur un convoi pour être réparé à Rouen où le navire devait faire escale en fin de tournée du Nord. Je ne m'occupais guère des problèmes de cargaison.

La première nuit à Nantes s'est à peu près bien passée malgré quelques rébellions chez les clandestins qui, voyant leur rêve échouer tapaient sur la coque ou les tuyaux pour réveiller le bord, mais les gardiens ont su «négocier».

Le lendemain samedi, l'ambassadeur et un adjoint sont arrivés en fin de matinée. Nous avons fait venir un photographe pour aider à faire des passeports provisoires afin d'authentifier les clandestins. Et nous les avons fait venir un par un. L'ambassadeur devait leur parler et faire des tests avec différents dialectes ghanéens pour s'assurer de leur nationalité. Ce n'était pas rassurant car le pauvre ne connaissait pas tous les dialectes.

Pour se sortir de cette situation, nous savons tous qu'il faut interpellier le politique et c'est ainsi que j'ai demandé aux journaux locaux et à la TV locale de bien vouloir venir m'interviewer, en insistant sur les manquements à la législation, au fait que l'on ne propose pas de lieu de rétention, à l'hygiène à bord, aux marins qui subissaient des contraintes etc.

Après déchargement et sachant la situation sans évolution possible et rapide à Nantes et en menaçant de rendre la situation compliquée à la prochaine escale à Caen, nous sommes partis.

(Au fait, il n'y avait certainement pas la drôme de sauvetage réglementaire ? A l'époque il devait y avoir des arrangements avec Neptune !)

En mer, l'équipe de sécurité a fait parfaitement son travail malgré des conditions de vie spartiates à bord. Elle a consciencieusement promené les clandestins deux par deux sur le pont enfin dégagé de sa pontée, le froid et le vent de mars les remettant rapidement en forme.

A Caen, nous étions attendus par des forces de gendarmerie impressionnantes. Je n'ai évidemment pas hésité à dire tout le bien que je pensais des autorités qui nous laissaient à l'abandon dans des conditions déplorables et inhumaines pour ces malheureux clandestins. Menaçant même de faire un exercice d'embarcation dans le canal et d'en profiter pour mettre des aussières sur les arbres en face pour boucher le port !

Les journaux locaux, le Marin, FR3, et l'AFCAN bien sûr, ont été invités à se préoccuper de la situation.

L'agent consignataire (Caennaise) devait avoir bien du mal avec un tel navire.

Notre contact P&I n'était vraiment pas sûr que l'armateur sénégalais ait pris toutes les options et en particulier la prise en charge des clandestins mais me remontait le moral et cherchait la solution.

Mon directeur à Dakar enfin contacté, me disait que la seule solution était d'embaucher tous les clandestins comme matelots... «ce n'était évidemment pas mon avis... nous aurions bien ri lors des escales en tournée du nord !».

Comment tout cela allait-il évoluer ? La pression montait et un beau matin avec le P&I, il a été décidé de trouver un charter pour rapatrier nos clandestins. Mais à quel prix ? Qui allait payer ? Quelle autorité accepterait un tel transfert ?

L'ambassadeur du Ghana avait envoyé un émissaire avec des «passeports provisoires» qui sont en réalité des laissez-passer, établis pour une courte durée dans le but de permettre aux personnes de rentrer dans leur pays (feuille de papier). Les clandestins ont été appelés pour faire coller la photo sur la bonne feuille et un bon coup de tampon faisait l'affaire.

Toujours cette gentille voix du P&I m'appelant, qui un jour me dit : «je connais quelqu'un qui a parlé à Bernard KOUCHNER ministre de la santé qui aurait contacté Pierre JOXE lequel venait de quitter le ministère de la défense et savait par les Renseignements généraux que ce gouvernement perdrait les prochaines élections dimanche prochain. Il n'y avait donc plus rien à perdre.

Il donnera des instructions pour régler le problème par une opération discrète pendant le week-end, mais pas de vagues, de la discrétion.

Il y aura effectivement le changement de gouvernement le 29 mars 1993 : pour être remplacé par le gouvernement BALLADUR.

Le P&I m'appelle pour me dire que la compagnie Air Provence est la moins-disante, proposait une Caravelle (vieille mais disponible). Je ne me souviens pas du prix qui me paraissait énorme mais justifié. J'appelle mon boss à Dakar qui, affolé mais conscient que c'était la seule solution, me donne son accord.

Il faut mettre au point l'opération.

La compagnie d'aviation n'acceptant que des passagers propres et dignes... et donc sur les conseils avisés de l'agent qui avait repéré des soldes au supermarché du coin, nous avons fait une commande. L'équipe de surveillance a classé les 25 clandestins

par ordre de grandeur et il a été décidé d'acheter des équipements sport pas chers aux tailles petit-moyen-grand. Les chaussures aussi !

La police est venue contrôler les identités et demander à chaque clandestin s'il acceptait de rentrer dans son pays ??? Finalement tous acceptèrent sauf un.

Ce dernier criait et pleurait en disant qu'il était injustement poursuivi par la justice de son pays. Pour quelle raison ? Crime de sang... et après un certain temps il nous a donné la réponse classique : «j'ai aidé mon amie à avorter et c'est interdit au Ghana». Finalement il a retrouvé, par miracle? sa carte d'identité sur laquelle on lisait : profession : «missionnaire».

L'embarquement et le départ ont eu lieu à l'aéroport de Deauville, dans la nuit du samedi au dimanche, car la piste de Caen Carpiquet était trop courte pour recevoir une Caravelle. Cependant les autorités insistaient afin que le départ des clandestins se fasse à partir du département du Calvados (14) où le navire et les clandestins faisaient «escale». Et surtout, promis juré, pas de journaliste !

Donc dès 3 heures du matin : douche, habillage, petit-déjeuner... A 4h30, départ vers 2 bus grillagés sur les vitres. Au moins 40 gendarmes, des motos, des paniers à salade, des voitures de police, etc.

Il avait été décidé que des forces de police et notre équipe de surveillance feraient le voyage...il y avait de la place dans la Caravelle. Il y aura 2 équipages pour un vol si long. On ne s'est pas beaucoup préoccupé de passeports car ne devaient débarquer que les clandestins.

Et puis... plus rien..... Restait notre «missionnaire», mais quel calme.

Jusqu'à ce que ce dernier, voyant son entreprise ratée nous a fait des crises de démence et il a fallu appeler un médecin pour le calmer.

C'est là que le bosco est venu me voir, pour me dire : «*merci, tu as fait le travail !*»

Et puis nous avons accompli le voyage, tournée du Nord pour chargement.

Des policiers dans tous les ports, à l'arrivée et au départ, avec contrôles et questionnement sur la qualité de la rétention à bord et constater la présence du clandestin qui continuait à nous réveiller chaque nuit.

Puis retour à Rouen où nous avons chargé notre mât de charge, mis en place par des gréers de terre. Le montage a été mal fait, le plan n'était pas exact, les fils d'acier plein de graisse neuve n'avaient pas été passés correctement dans le pouliage.

Pour ne pas perdre du temps, la compagnie a embarqué un second en disponibilité chargé de regréer le mât de charge en mer. Le pauvre n'en pouvait plus à l'arrivée à Montoir, et son épouse qui avait fait le voyage (voiture sur le pont) ne l'a pas beaucoup vu et a dû avoir bien du mal à nettoyer sa combinaison. Je ne me souviens plus comment on s'est débarrassé de notre «client-missionnaire», on a dû ouvrir la serrure de la porte au premier port africain ?

En arrivant à Abidjan, des soldats en armes sont montés à bord et m'ont demandé de les suivre au poste muni de mon passeport. Evidemment j'ai essayé de finauder et arguant de la sécurité, ma présence à bord indispensable etc. rien à faire, si je ne les suivais pas, le bateau serait bloqué. Là, j'ai eu très peur car je me voyais enfermé dans les geôles d'Abidjan car dans tout ce qui avait été écrit par les journalistes en France, je crois bien qu'il y avait la phrase «les Ivoiriens se sont débarrassés des rôdeurs des quais». Le chef et le second m'ont promis que le navire n'appareillerait pas sans moi et je suis parti avec le talky encadré par les deux soldats à l'avant dans le «bâché».

Attente longue dans la salle du poste de police avec des voisins pas particulièrement rigolards.

Et puis le colonel est venu me chercher tout sourire, m'a fait assoir dans un fauteuil très confortable pour me demander de lui raconter toute l'histoire. Il n'avait pas dû lire toute la presse et ce fut tant mieux.



Affaire classé pour moi. A l'arrivée en France j'ai essayé d'en savoir un peu plus et j'ai cru comprendre :

«L'équipage de la Caravelle était composé de grands professionnels, avec une belle expérience des usages africains de l'époque. L'avion a escale à Agadir, Dakar pour faire le plein et personne n'est descendu, c'est tout juste si l'escalier a été approché.»

Cependant, les prix ayant été négociés au plus bas, il n'y avait pas de plateaux repas à bord de l'avion et en fait très peu de boissons et de nourriture. Etant donné la durée totale du voyage considérablement rallongée du fait des escales techniques, les clandestins ont manifesté un certain énervement et un des vigiles est descendu lors de ces deux escales afin d'acheter tout ce qui était disponible dans le hall des aéroports d'Agadir et Dakar pour nourrir et aussi calmer les clandestins.

Arrivé à Accra sur le tarmac, la police ghanéenne a vu descendre une équipe de football très bien habillée (je ne suis pas sûr que les clandestins aient pu garder ces beaux habits jusque chez eux ?). Et puis le contrôle des «clients» a eu lieu avec quelques arrêts ... this one is not ghanean !... Mais le pilote avait à sa disposition des billets qui ont aidé au débarquement. Le responsable de la police qui se trouvait dans l'avion était parti avec des liquidités. Qui avait eu cette idée géniale ?

Ce policier a voulu prendre l'air en allant se frotter aux policiers Ghanéens en précisant qu'il était «french police». Le pilote de l'avion a vite fait de le faire remonter à bord car il n'avait ni passeport ni visa. On imagine le bonheur de mettre un flic blanc sous les barreaux! Puis retour sur les chapeaux de roues ou plutôt à tire-d'aile.»

Le P&I raconte : «nous n'avons aucune information et aucun contact téléphonique avec l'escorte, et même le bureau d'Air Provence n'avait pas d'information à nous communiquer. Il y a donc eu un «trop long silence» entre Agadir à l'aller et un début d'information approximatif à partir d'Agadir au retour. Ce grand silence a duré pratiquement deux jours, et les interrogations et soucis fusaient jusqu'à ce que nous recevions un appel téléphonique de Deauville, à l'atterrissage de l'avion, confirmant que tout le monde allait bien et était rentré !

C'est la fin de l'histoire pour moi et, comme tous les marins, je suis retourné à la maison sans plus de souci.

Par la suite j'ai appris que l'armateur sénégalais n'avait pas pris l'option «clandestin» dans sa police d'assurance et que tout est resté à sa charge. C'était trop pour cette jeune compagnie qui n'a pas survécu.

Remarques :

Pardon pour les oublis car j'ai la mémoire qui flanche. Je ne sais plus trop qui m'a aidé dans cette aventure mais bien sûr il y a eu beaucoup de monde, sans parler de l'équipage qui ne s'est pas plaint, du second et du chef mécanicien qui évidemment ont suppléé à tout. Qu'ils veuillent bien me pardonner.

*kroomen : personnel naviguant embarqué en Côte d'Ivoire qui faisait office de docker pour le chargement de grumes en Afrique de l'Ouest, dans les ports ou rades.

**M.SY... nom imaginaire

***Deuxième bureau : chez sa maîtresse

****P&I : mutuelle d'assurance des armateurs.

La petite voix si efficace et qui m'a aidé tant, est celle de Brigitte LAUMIER (Mc.LEANS P&I) qui a bien voulu m'apporter ses souvenirs dans la rédaction du texte.

Cdt J. LOISEAU
Avril 2019

FUITE DE COMBUSTIBLE GNL

Rapport d'enquête M18C0030 du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)



Circonstances de l'événement

Le 8 avril 2018, le transbordeur roulier à passagers *F.-A.-Gauthier* (OMI 9669861) battant pavillon canadien a signalé la défaillance d'une soupape télécommandée du système de stockage et d'alimentation en combustible au gaz naturel liquéfié (GNL) du système de propulsion du navire. Cette défaillance a été décelée alors que le navire était amarré à Matane (Québec), au cours d'une inspection de maintenance périodique des pièces installées dans l'espace des connexions réservoir de stockage de GNL à bâbord⁽¹⁾. Au cours de cette inspection, l'équipage a également détecté une petite fuite de gaz autour de la tige de la même soupape. Au moment de l'événement, le réservoir de stockage à bâbord contenait environ 200 m³ de GNL (environ 75 % de sa capacité maximale).

Une évaluation officielle du risque n'a pas été consignée dans le système de gestion de la sécurité du navire. Toutefois, l'équipage informait tous les jours la direction à terre de l'état de la défaillance et de l'état de la navigabilité inhérent du navire. Il a été décidé que le *F.-A.-Gauthier* allait demeurer en service dans cet état, afin d'épuiser, par l'usage des chaudières à vapeur auxiliaires et des groupes électrogènes bicom bustibles, le GNL stocké dans le réservoir. Le 13 avril, un technicien accrédité par le fabricant du système a procédé à des réparations d'urgence afin de fixer la soupape temporairement défectueuse.

⁽¹⁾ Chaque réservoir de stockage de GNL de type C approuvé par l'OMI est pourvu d'un espace où se trouvent les connexions réservoir, soit : un compartiment en acier inoxydable étanche aux gaz qui abrite les appareils d'alimentation en GNL (notamment les soupapes télécommandées et les évaporateurs de gaz). L'espace où se trouvent les connexions réservoir sert à contenir les fuites du système de manutention des gaz et à empêcher les fuites d'atteindre les locaux adjacents où se trouve le personnel.

Défaillance de la soupape V08

La soupape V08 est un composant type de ce système de stockage et d'alimentation en combustible au GNL. Elle a 2 fonctions :

- elle permet aux officiers de quart de la salle des machines de commander à distance la mise à l'atmosphère d'urgence du contenu du réservoir de stockage par l'entremise d'une colonne montante en cas de non-ouverture de la soupape de sûreté ;
- elle permet à l'équipage de ventiler le réservoir de stockage lorsqu'il est purgé à l'azote avant des travaux de maintenance.

La soupape V08 joue un rôle essentiel dans le système de stockage et d'alimentation en combustible. Elle est raccordée directement à la paroi du réservoir de stockage de GNL sous pression par un tuyau en acier inoxydable et ne peut pas être isolée de façon mécanique. Il faut donc vider le réservoir et le purger à l'azote avant de pouvoir effectuer des travaux de maintenance sur cette soupape. La pièce défaillante de la soupape était 1 des 2 goujons en acier inoxydable qui retiennent l'actionneur pneumatique sur le chapeau de la soupape (figure 2).



Figure 3 : les deux moitiés du goujon défaillant



figure 4 : vue latérale de la partie filetée du goujon demeurée dans l'écrou

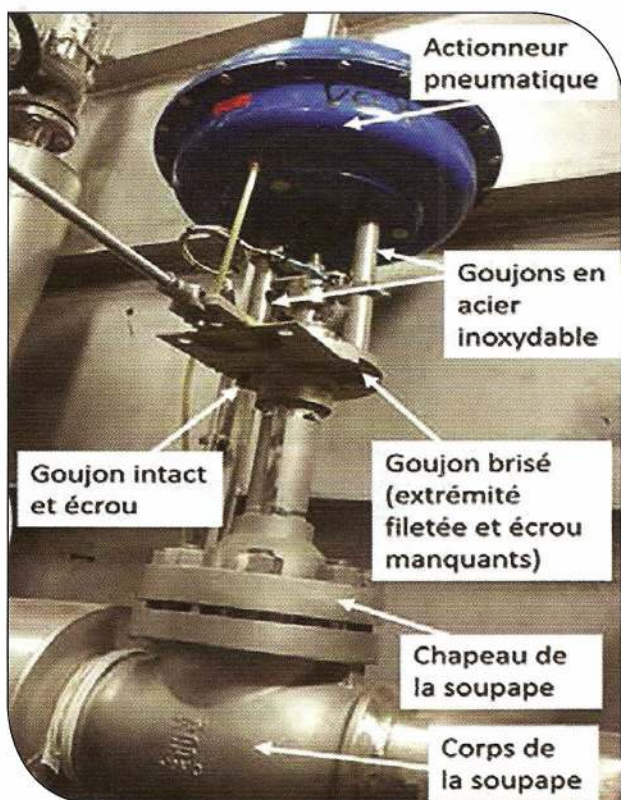


Figure 2. Soupape V08 sur le système d'alimentation en combustible au GNL à bâbord.

Le BST a soumis le goujon brisé à un examen et à une analyse de défaillance. Ceux-ci ont démontré que le goujon de la soupape a cédé à la base du filetage à cause de la formation de nombreuses fissures de fatigue (figures 3 et 4). La taille relative de la zone de fatigue, comparativement à celle de la zone soumise à la contrainte excessive ayant causé la rupture, suggère que les charges imposées aux goujons étaient relativement faibles et qu'elles étaient possiblement dues aux vibrations anormales signalées et auxquelles la soupape était soumise avant la défaillance.

L'enquête a permis de déterminer que les vibrations dans l'espace où se trouvent les connexions réservoir de stockage de GNL, qui se propageaient peut-être depuis la mise en service du navire, ont probablement causé la défaillance et la rupture du goujon, ce qui a entraîné la petite fuite de gaz. Plus précisément, même si un dispositif amortisseur de vibrations retenait le corps et le chapeau de la soupape V08 sur une plateforme adjacente, l'actionneur pneumatique oscillait librement et transmettait des contraintes aux goujons de fixation, ce qui a finalement entraîné la rupture de l'un d'eux.

Mesures de sécurité

À la suite de l'événement, les fabricants du système et de la soupape ont entrepris une étude conjointe afin d'éviter qu'une telle défaillance ne se reproduise. Plus précisément, ils étudient la possibilité de fabriquer des goujons de support avec un matériau différent ou d'utiliser 3 goujons plutôt que 2 pour supporter l'actionneur pneumatique.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a autorisé la publication de ce rapport le 16 janvier 2019, qui a été officiellement publié le 20 février 2019.

LES ATOUTS DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS (RIF)

En dépit d'améliorations importantes (de l'avis des armateurs), d'enjeux stratégiques (dont tout le monde n'a pas conscience), le registre international français (RIF) des navires peine toujours à convaincre à l'approche de ses 15 ans d'existence, surtout dans la catégorie transport. [Est-ce là encore un autre des paradoxes français à moins que cela soit l'illustration d'une autre exception, celle-là bien réelle ?] (Journal de la Marine Marchande du 24 mai 2019)

La France a créé en 1986 son pavillon bis, dit «*pavillon Kerguelen*», pour lutter contre la fuite des immatriculations nationales. Elle effectue pour les navires de commerce des immatriculations dans les *Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)*, à Port-aux-Français dans les Iles Kerguelen, et pour les navires de croisière, à Wallis et Futuna.

En 2006, le pavillon des Kerguelen est remplacé par le Registre International Français (RIF). Créé par la loi du 3 mai 2005, entrée en vigueur le 11 février 2006, il a pour objet l'immatriculation de navires de commerce et de navires de plaisance professionnels, afin de développer l'emploi mari-

time français et la sécurité maritime.

Malgré l'objectif de créer et d'encourager la création de nouveaux armements sous pavillon français et le développement des armements existants, l'adoption d'un nouveau registre n'a pas permis d'enrayer le lent déclin du pavillon français dans le transport maritime mondial.

Etienne Vincent commandant du pétrolier chimiquier Hydra (JMM)

Détenteur de la quatrième place au début des années 1970, le pavillon français se situe désormais au 30e rang des flottes mondiales par pavillon.



Etienne Vincent commandant du pétrolier chimiquier Hydra (JMM)

Les nombreux atouts du RIF

Le RIF peut compter sur de nombreux atouts tels qu'un registre communautaire reconnu sur le plan international, des garanties de sécurité et de sûreté, des formalités gratuites, des procédures maritimes facilitées avec un seul interlocuteur (le Guichet unique), implanté à Marseille où il regroupe des personnels des douanes et des affaires maritimes.

Pour les armateurs, il présente les avantages fiscaux suivants :

- le régime d'imposition forfaitaire de la taxe au tonnage (depuis 2003) ;
- l'acquisition de navires en crédit-bail fiscal ;
- l'exonération de la TVA et des droits de douane sur le navire lors de son importation – sur les biens d'avitaillement et de taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) – sur les opérations d'entretien, de transformation, de réparation, d'affrètement et de location ;
- l'exonération du droit annuel de francisation et de navigation ;
- la réduction de la part patronale des cotisations au régime de protection social des gens de mer (ENIM).

Il faut reconnaître que sur le plan fiscal, «l'administration française a fait montre d'une certaine capacité à adapter le cadres législatif et réglementaire dans le grand intérêt de ses armateurs». Néanmoins, comme le souligne Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France, «il ne s'agit pas de cadeaux fiscaux, mais d'un cadre qui permet au pavillon français de jouer à l'échelle européenne à armes pas trop inégales». Pour les équipages, il présente les avantages suivants :

- l'exonération de l'impôt sur le revenu pour les marins domiciliés en France et embarqués plus de 183 jours dans l'année fiscale ;
- la validation des services auprès de l'ENIM (maladie et vieillesse) pour les gens de mer résidant en France ;
- la validation des temps de navigation pour l'obtention ou le maintien des brevets STCW.

L'équipage résidant en France bénéficie d'un système de protection social très avancé (assurance vieillesse, prévoyance, allocations familiales, assurance chômage). Quant aux membres d'équipage résidant dans un autre Etat (ayant conclu ou non un accord avec la France), ils bénéficient des prestations de protection sociale prévues dans l'Etat d'origine (la France).

Les navires éligibles au RIF

Ce sont les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres, et depuis 2016, certains navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche.

Ces navires doivent être conformes à la réglementation technique applicable au type de navire envisagé : navire à passagers, navire de charge ou navire de plaisance professionnelle.

Ils doivent être armés avec un équipage comportant au moins 25 % de ressortissants communautaires sur la base de la fiche d'effectif.

A bord des navires immatriculés au RIF, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être le chef mécanicien, sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen⁽¹⁾. Il faut noter que l'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

Le RIF au 1^{er} janvier 2019

Au 1^{er} janvier 2019, la flotte de commerce française comprend 407 navires sous pavillon français.

Elle se décompose en une flotte de transport qui compte 170 navires, et une flotte de services maritimes qui s'élève à 237 navires.

Les 170 navires de la flotte de transport comprennent 41 pétroliers et gaziers, 62 navires de charge (dont 25 porte-conteneurs et 19 rouliers) et 67 navires à passagers (dont 9 paquebots et 41 transbordeurs).

Parmi les 237 navires de services maritimes, on compte 40 navires spécialisés, 59 services offshore et 138 services portuaires et côtiers.

A cette date, 325 navires sont inscrits au RIF, dont :

- 79 navires de transport représentant 97 % du port en lourd de la flotte de commerce, et seulement 46,5 % de l'effectif (qui compte aussi 55 navires sous registre métropolitain et 36 sous registre d'outre-mer). Le port en lourd du RIF est à 61,6 % affecté à la flotte pétrolière et gazière, et à 38,4 % aux navires de charge ;
- 179 navires de travaux et services maritimes représentant 40,1 % des effectifs de la flotte sous pavillon français. Par rapport à l'ensemble de cette flotte, 78 % des navires spécialisés, 97 % des navires offshore et seulement 5 % des navires portuaires et côtiers sont sous pavillon RIF ;
- 67 navires de plaisance professionnelle, dont 29 affichent une jauge brute supérieure à 100. Cette flotte représente 20,6 % des navires inscrits au RIF, mais seulement moins de 1 % de la jauge brute.

Depuis sa création en 2006, le RIF évolue différemment selon que les navires sont de transport, de service ou de plaisance professionnelle. La flotte de transport connaît en 10 ans une baisse régulière.

Cependant en prévision du Brexit⁽²⁾, l'effectif et le tonnage des navires de charge sous pavillon RIF ont augmenté au cours du premier semestre 2019. En mai 2019, on dénombre 89 navires de charge sous pavillon RIF, soit 10 de plus qu'au 1^{er} janvier.

La flotte de services maritimes a présenté une croissance régulière, mais la courbe s'inverse en 2017 du fait du ralentissement de l'offshore et du sismique. Au 31 mars 2019, elle ne compte plus que 171 navires.

La flotte de plaisance professionnelle est en progression constante, surtout depuis que les navires de plaisance à utilisation commerciale de moins de 24 mètres sont autorisés à bénéficier des avantages du registre.

Le nombre de marins français ou communautaires au RIF a connu la même évolution que celle des registres. De 3 626 en 2009, le nombre des marins est évalué à 3 079 en 2018.

S'agissant de la flotte de transport, le RIF par catégorie de navire concerne au 1^{er} janvier 2019, 8 navires à passagers, 7 rouliers, 25 porte-conteneurs, 7 transports de gaz liquide, 19 transports de produits pétroliers, 11 pétroliers transports de brut et 2 autres navires de charge.

Néanmoins, le RIF, malgré l'endiguement de l'érosion vers les registres d'immatriculation étrangers, reste faible, « trois à quatre fois moins élevé que dans de nombreux pays européens, vingt fois moins que dans d'autres pays du monde ». Selon le rapport du député Arnaud Leroy *La compétitivité des transports et services maritimes français*, le RIF restera toujours moins compétitif qu'un autre registre européen, en raison notamment du poste de dépense équipage.

Le point de vue de CMA CGM

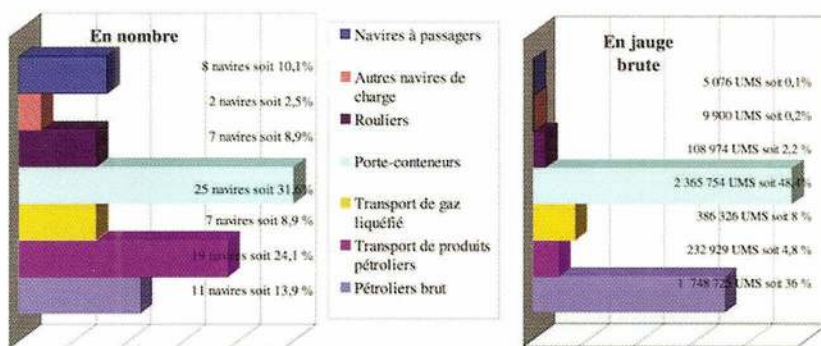
La flotte CMA CGM comprend 184 porte-conteneurs en propriété ou en affrètement coque nue, dont 24 sous pavillon RIF. En mars et avril, dans la perspective du Brexit, a eu lieu le changement de pavillon des navires sous pavillon britannique, pour continuer à bénéficier du dispositif fiscal de taxe au tonnage validé par l'Europe : 47 porte-conteneurs ont été transférés sous pavillon maltais, et quatre au RIF.



Sa flotte française passe ainsi de 24 à 28 navires, ce qui pose des problèmes de recrutement d'officiers. Compte tenu

LE RIF PAR CATÉGORIE DE NAVIRE

Flotte de transport :



de l'insuffisance des effectifs, il a été convenu d'armer ces quatre navires en dessous des normes durant une période transitoire d'un an. Il y aura ainsi deux officiers français, au minimum un commandant ou un chef mécanicien. Les affaires maritimes ont autorisé à titre provisoire que ces navires puissent ne pas être armés par un commandant français.

Il est aussi prévu d'embarquer des élèves, à raison de deux par navires. Dès que possible ces navires devraient passer à quatre officiers français au minimum.

CMA CGM a aussi décidé d'immatriculer sous pavillon RIF ses futurs 22 000 EVP propulsés au GNL, dont cinq en 2020. L'arrivée de ces porte-conteneurs va se traduire par le recrutement de nouveaux officiers français. La propulsion du GNL implique un nouveau savoir-faire «très valorisant pour les officiers français», et va permettre «de créer une cohérence dans cette nouvelle compétence».

L'armement, qui emploie 292 officiers français, envisage le recrutement d'officiers polyvalents mais également mono-valents, ainsi que ceux issus de la promotion interne.

En décembre 2018, le président de CMA CGM, Rodolphe Saadé, a fait savoir au président de la République «qu'il attendait un soutien de l'Etat pour que son groupe puisse armer un maximum de navires sous pavillon français». Car, si le surcoût du pavillon français est évalué à 700 000 euros par an et par navire, pour le conseiller institutionnel de CMA CGM, Jacques Gérard, les facilités accordées au pavillon RIF ne sont pas suffisantes pour compenser ce handicap financier. Selon lui, «il y aurait encore beaucoup de points à améliorer pour faire du RIF un pavillon de référence au niveau européen».

Ainsi faire bénéficier les marins en formation à terre d'exonérations de charges, si leur destin est bien de naviguer, ou élargir le bénéfice de l'exonération de l'impôt sur le revenu aux marins sous pavillon communautaire, à condition de naviguer plus de 183 jours dans l'année.

Autre demande : arriver à un référentiel par exemple sur la réglementation de classe des navires sur les points de contrôle de l'inspection du travail.

CMA CGM qui va construire en 2020 son propre centre de formation sur le site de l'ENSM de Marseille demande aussi que l'école adapte ses formations avec beaucoup plus de place pour le digital, le GNL ou les scrubbers.

Question cruciale pour l'armateur marseillais, élargir la monovalence à des brevets pour des moteurs au-delà des 7 500 kW actuels.

Jacques Géraut veut aussi une réforme du contrat de professionnalisation «avec la possibilité d'obtenir des aides publiques même en-dessous de six mois à bord, si les élèves officiers ont une promesse de CDD ou CDI». L'armateur a été entendu en ce qui concerne l'aménagement de la francophonie à bord. Le texte de la loi d'orientation sur les mobilités, qui devait être examiné à l'Assemblée nationale à la fin du premier semestre, permettrait d'accorder au chef mécanicien la possibilité de suppléer le capitaine à ses obligations de parler le français.

Le point de vue de Louis Dreyfus Armateurs (LDA)



LDA possède une flotte de 60 navires dont 15 sont sous registre RIF. Parmi ces derniers, on compte 4 vraquiers, 6 câbliers, 3 rouliers non spécialisés, et le *Marion Dufresne*. La compagnie emploie 2 000 marins dont 400 officiers français.

L'armement vient de faire l'acquisition d'un navire de maintenance de champ éolien offshore, le *Wind of Change*, également sous pavillon RIF. Il sera suivi par le *Wind of Pride* et le *Wind of Hope*, toujours sous pavillon RIF. Ces navires offshore seront armés chacun par deux équipages de 20 à 25 marins dont 8 officiers français, soit 16 postes d'officiers français.

L'activité de LDA est répartie entre le vrac et les navires de service. Le RIF n'est pas adapté à la flotte de vraquiers, activité liée au temps d'embarquement et tributaire de la compétition internationale ce qui impose des officiers et marins étrangers. «Le vrac sec est une activité opérée sous son prix de revient. Si vous avez des navires qui coûtent un million de dollars de plus que vos concurrents, ce n'est pas un million de dollars de manque à gagner, mais de pertes supplémentaires» explique le secrétaire général de LDA, Antoine Person.

En revanche, le RIF est parfaitement adapté aux navires de service, à haute valeur ajoutée, qui tous, arborent le pavillon national. «Sur un câblier ou un navire sismique, la moindre panne engage parfois des millions de dollars dès la première minute. L'obligation qu'a ce navire de ne pas tomber en panne et la qualité des équipages embarqués justifient pleinement le surcoût du pavillon français et du marin français», ajoute Antoine Person.

Aussi affirme-t-il «qu'il n'y a pas de sujet, le RIF est compétitif». A titre d'exemple, l'appel d'offres que LDA, encore novice dans l'éolien offshore, a emporté face à 17 compétiteurs, pour le *Wind of Change*. Bien que les seuls à ne pas avoir de *track record* (bilan), LDA a obtenu le marché avec le pavillon français.

Les atouts de la filière maritime française

L'attractivité du pavillon français ne se limite pas au RIF, il doit prendre en compte l'ensemble des atouts apportés par la filière maritime française. La France est l'un des rares pays au monde à disposer d'une filière maritime intégrant l'ensemble des acteurs de la filière.

Parmi ceux-ci, il faut mentionner le grand nombre d'experts techniques que l'on retrouve dans le cadre :

- des sociétés de classification internationalement reconnues telles le Bureau Veritas, qui regroupe 75 000 collaborateurs dont 8 000 en France et dispose de 1 400 bureaux dans le monde, et dont la branche marine et offshore représente 8 % de l'activité du groupe ;
- du marché français de l'assurance maritime qui bénéficie d'une grande sécurité juridique et de souplesse dans la mise en œuvre des contrats. L'assurance maritime française couvre 4 % de l'assurance mondiale, une part très significative de la flotte internationale ;
- de nombreux chantiers navals concernant notamment la grande plaisance et les navires de croisière ;
- du domaine du courtage et de l'arbitrage.

Il y a donc antinomie entre l'excellence du pavillon français et les coûts engendrés qui cadrent difficilement avec la concurrence mondiale. L'Etat aura-t-il la volonté de satisfaire aux concessions demandées par les armateurs et de poursuivre la politique de défense du pavillon français engagée par les nouvelles mesures de la loi Leroy ?

René TYL membre de l'AFCAN

Sources

- Séminaire organisé le 23 mai par Armateurs de France et le cabinet Gide Loyrette Nouel sur le pavillon français.
- *Le journal de la Marine Marchande* du 24 mai 2019.
- *Le Marin* (2 mars, 15 mars, 21 mai, 23 mai 2019).
- *Mer et marine* du 19 mars 2019.
- *L'Antenne*.
- *La flotte de commerce au 1^{er} janvier 2019* (DGITM, DAM, Mission de la Flotte de commerce).

(1) La suppression de la préférence nationale pour le capitaine et son suppléant a été jugée en 2008 par la Cour européenne de Justice au motif que la législation française était discriminatoire pour les marins des autres pays de l'Union. Cette décision a été appréciée par les armateurs français dans la mesure où elle pouvait atténuer la pénurie d'officiers français du moment.

(2) Le Brexit sanctionne le pavillon britannique en raison de son extra-territorialité et par la même occasion le prive du bénéfice de la taxe au tonnage.

SURVIVRE AUX BATTERIES



L'actualité passée (mais assez récente) nous apprend des faits surprenants: des batteries de téléphones portables et autres engins connectés s'enflamment spontanément en blessant les porteurs ou utilisateurs desdits appareils. Puis des appareils plus volumineux subissent des dégâts analogues. Des avions passés au tout électrique furent interdits de vol le temps de prendre des mesures supposées pallier ces incendies. Et dernièrement un bac/ferry norvégien a été abandonné, après mise à quai, à la suite de l'incendie d'une soute à batteries de 1900 kW/h, déclarée comme non utilisée lors de l'événement (Le Marin du 17/10/19).

D'autre part, les chargeurs de conteneurs suspectent que des batteries de trottinettes ou de drones expédiés en Europe soient la cause de certains incendies récents sur des porte-conteneurs. De manière préventive les compagnies aériennes imposent aux passagers de conserver leur portable, les lampes de plongée en cabine plutôt qu'en soutes, un incendie en soute étant quasi synonyme de perte de l'appareil.

Ces divers incidents concernent des batteries au lithium-ion, heureusement à une fréquence statistiquement assez faible vu le nombre d'unités en service.

Néanmoins la régularité de la survenue d'incidents, quel que soit le type de batteries, du portable grand public à la batterie qualité aéronautique, des quelques W/h aux 1,9 MW/h,

que les systèmes soient en service ou à l'arrêt, tout cela montre l'existence d'un problème réel qui grandira au gré du nombre croissant d'installations en service.

Les technologies de fabrication sont certes diverses, néanmoins les causes commencent à être connues. Un emballement localisé de la température dans un élément (à partir de 80°C) se propage aux éléments voisins puis à l'ensemble d'une cellule. Cet échauffement dégage beaucoup de gaz inflammables qui ne demandent qu'à brûler ou à détonner selon le confinement, ce qui assimile l'emballement thermique à un incendie. Plus grave, cet emballement est de nature chimique, suivant la destruction de l'électrolyte et ne cesse que suite à une baisse importante de la température ou de la consommation totale de l'énergie élec-

trique contenue dans les éléments concernés. S'il n'est pas possible de noyer l'ensemble pour faire chuter sa température, le sinistre peut durer des jours.

Les causes de l'emballement initial sont maintenant assez connues :

- un choc physique
- une fabrication plus ou moins sérieuse
- une température de fonctionnement trop élevée (< 80°C)
- un fonctionnement à trop haut ou trop bas voltage, dans une fourchette étroite.

Les deux premières causes sont relativement faciles à éliminer. Une réglementation sur les tests après fabrication et les stockages à bord peuvent en venir à bout. Mais il n'existe pas encore de règles, seule la Norvège impose le « Propagation test Type 1 » qui limite théoriquement l'emballement thermique à un seul élément et non à toute la cellule.

La température de fonctionnement doit être contrôlée et étroitement maintenue. Un fabricant propose des éléments contrôlés et réfrigérés à l'eau refroidie, ce qui est plus cher mais, paraît-il, allonge la durée de vie des installations, pour autant que nous ayons suffisamment d'expérience. Une autre solution consiste à la réfrigération des cellules à l'air, mais qui demande de gros débits et suit moins précisément la vie des éléments.

Le contrôle des tensions et des intensités est géré par ordinateur là aussi par cellule et non par élément. Il s'agit d'un logiciel important dont le fonctionnement doit être maintenu ad vitam sous peine de dégradation. C'est ce qui s'est produit sur le ferry norvégien. Suite à un incendie extérieur aux cellules, (traité convenablement par ailleurs), une partie des batteries s'est trouvée sans contrôle, s'est dégradée, a chauffé et a produit des gaz qui ont explosé deux jours après l'événement initial.

La réglementation encadrant notre vénérable local batteries de secours n'est manifestement plus à la hauteur des risques.

Aucune réglementation spécifique à ce type de batterie n'a

encore vu le jour, mais les administrations (au moins en France et en Norvège) semblent avoir pris conscience du problème. N'oublions pas qu'il s'agit d'une technologie récente et en constante évolution. Des règles mal conçues à partir d'événements peu nombreux qui ne tiendraient pas compte du vécu de l'installation risqueraient de tuer une technologie qui tente de percer. A contrario n'en faire que très peu pourrait conduire à des drames.

Il nous paraît indispensable :

- De définir une norme de fabrication et de test des éléments de batterie en privilégiant par exemple des batteries constituées d'éléments limitant le transfert d'un emballement thermique aux éléments voisins.
- D'imposer des règles pour les locaux (et non un simple « espace machine » comme l'a déjà proposé un armement). Cela inclus l'emplacement, le cloisonnement du local, la détection incendie, les moyens d'extinction, de ventilation, de surveillance des gaz inflammables dans local. Toutes ces règles de-

vraient s'envisager selon le type d'installation des éléments, refroidis à l'eau, à l'air, la qualité des cellules et le développement du logiciel de contrôle des batteries.

- D'assurer la permanence de la fourniture électrique et du fonctionnement des logiciels de charge, contrôle de température etc. associés à ces batteries par redondance des fournitures et présence d'APU. Il serait dommage de risquer un incendie ou une perte importante d'autonomie à cause d'un simple black-out.

Ces technologies devraient aussi être connues des officiers en charge des installations. Faut-il pour autant créer un certificat de propulsion hybride, cela ne semble pas idiot tant la méconnaissance de ces nouveaux procédés semble grande. Cela s'étend bien entendu à tous les autres procédés émergents de propulsion et stockage d'énergie. N'avions-nous pas dans les années 75 des cours sur la chauffe nucléaire ?

*Cdt Jean-Philippe Côte
membre de l'AFCAN*

BIEN-ÊTRE ET PROTECTION DES DROITS DES MARINS

Journées d'étude de l'Observatoire des droits des marins à Nantes, 27-28 juin 2019.



photo E. Guegueniat

Réunion statutaire :

Bien que le Pr. Chaumette ait pris sa retraite de l'université de Nantes, il continuera à s'occuper de l'ODDM pendant deux ans (prévus) avec François Mandin (lui-même enseignant et directeur du Centre de Droit Maritime et Océanique, CDMO). Il y a de bonnes raisons de croire que l'ODDM va continuer. Le budget est «favorable», bien que le problème que constitue l'absence de V. Aubert ne soit pas vraiment réglé. Cette fois,

c'est Catherine Larcher avec un doctorant qui a fait marcher la maison, mais elle est déjà bien occupée à l'université et au CDMO. Il est question de rattacher le site ODDM à celui du CDMO (pour économie), mais il resterait accessible directement avec la présentation, les renseignements et les fiches actuels.

A cette réunion, étaient présents : le Pr. Chaumette, F. Mandin, C. Archambaud (CFDT - Yachting, ancienne inspectrice ITF – très régulièrement présente), un représentant de Hydros et de Nantes Port accueil, et Ph. Sussac (Afcan). Après les pro-

cédures normales de la réunion, le Pr. Chaumette a regretté que l'ODDM ait de moins en moins de contacts avec les syndicats ou associations actives, constat déjà fait les années précédentes, en faisant remarquer que l'administration apprécie beaucoup les « Journées d'étude », où elle délègue toujours plusieurs personnes (à un niveau élevé). Elle explique qu'elle a ainsi des contacts concrets avec « le terrain ». Elle vient, en fait, délivrer la bonne parole. (Une année précédente, le Pr. Chaumette avait été un peu critique, avec les mêmes regrets, ajoutant que certains syndicalistes ne venant plus auraient avantage à connaître un peu mieux le droit - sans autre précision).

C. Archambaud nous apprend que la délivrance d'un livret professionnel maritime a été refusée à des marins (Français, résidant en France) sortant de l'école d'Anvers. Un livret remis à Bordeaux à un tel marin navigant chez Socatra a été considéré remis par erreur et réclamé (retour refusé aux dernières nouvelles).

Journées d'étude :

Parmi les présents (en plus de ceux déjà indiqués), on peut citer : L. Talloneau (ITF), Y. Vacchias (ENSM), Mme. Rodolphe-Mérot (chef de bureau) avec d'autres personnes de la DAM, R. Van Schaeren (directeur de l'école d'Anvers), M. Pomes (directeur du Cefcm Concarneau), R. Baumler (Institut maritime de Malmö – et membre de l'Afcan), B. Martin (Dirrecte Bretagne), A. Sam Lefebvre (ENSM), Juliette Bourgain (Sd. capitaine), J-Ph. Chateil (Cgt), plusieurs chercheurs ou juristes d'universités parfois éloignées.

Interventions en général très intéressantes, le thème étant « La transformation du métier de marin ». Il y a toujours eu un temps d'échange après chaque intervention.

Entre autres : interventions sur la définition juridique du marin, la transformation des compétences, la politique de l'ENSM (Y. Vacchias), les brevets et renouvellements, les recrutements. L'intervention de J. Bourgain a provoqué de nombreuses questions sur les femmes marins et les discriminations. Ce qui était prévu comme «échange avec l'administration sur l'évolution des métiers» s'est trouvé transformé par Mme. Rodolphe-Mérot en explications sur le brouillon des ordonnances qu'elle rédige et qui feront suite à la loi LOM (surtout sur les zones côtières et les petits navires/brevets).

Le lendemain, entre autres : intervention de R. Van Schaeren (insistant sur l'internationalisation de son école à Anvers), de M. Pomes, de R. Baumler. Ils ont insisté sur l'évolution, suite à STCW : l'enseignement formation/procédure se fait au détriment de formation/compétence, en le regrettant un peu. Pour l'anecdote R. Van Schaeren a indiqué, on donne un master universitaire et tous les certificats STCW – en indiquant une hauteur de 40 cm.

R. Baumler a été très bon, insistant également beaucoup sur le temps de travail, avec des références précises (des choses évidentes pour nous restent bonnes à dire), concluant par une citation de Rose George (2013) : Sur un grand porte-conteneurs, les marins sont soit fatigués soit épuisés.

L'intervention sur les navires télécommandés ou autonomes (A. Sam Lefebvre) a été assez succincte, il faut tenir compte du fait que des grands armateurs ont déclaré que l'équipage ne coûtait rien, et ajoutent que jamais ils n'enverront un navire en mer sans personne à bord. Les situations intermédiaires (plus ou moins de personnel) ne sont pas encore définies et l'OMI y travaille. Par ailleurs, s'ouvre le vaste problème du droit de la responsabilité.

Lors de la table ronde sur «Charge de travail et risques psychosociaux», L. Talloneau a insisté sur la charge de travail et la fatigue, notamment sur les petits navires au cabotage, indiquant que les inspections sont délicates face à des marins qui sont fatigués et qui voudraient surtout aller dormir un peu. Un médecin des gens de mer a surtout parlé de la pêche et du port du VFI.

Les échanges (ou parfois interruptions de l'intervenant) ont tous été intéressants. Par exemple, R. Baumler est intervenu souvent (toujours très bon). Pour l'anecdote, à un moment, il a indiqué qu'il faudrait environ un millier de personnes sur un grand porte-conteneurs si l'on appliquait la politique des Ressources humaines d'EDF. On s'est étonné du niveau des dérogations parfois accordées aux navires, on a parlé des accidents d'embarcation. J'ai dû interrompre Mme Rodolphe-Mérot sur le temps de travail quand elle parlait sur les ordonnances (confusion).

Au cours d'une pause, j'ai parlé avec Mme. Rodolphe-Mérot au sujet de la délivrance du livret maritime refusée à des navigateurs français résidant en France. C'est parfaitement assumé, elle explique : «je ne peux pas donner un livret sans savoir ce qu'il va devenir ensuite» (?) «il ne faut pas être trop laxiste» ; comme, en plus la convention 185 est abandonnée, on laisse des marins sans rien «Oui, mais nous agissons auprès des ambassades» (!?) pour leur donner un livret étranger ? La conclusion est : «nous sommes conscients du problème».

J'étais avec R. Baumler quand il a discuté avec une personne de l'administration ; «vous faites tout pour dissuader ou rendre difficile l'embarquement des Français». A un moment, le ton a été assez vif, mais la conclusion a été la même (conscient du problème).

Dans les échanges, une remarque du Pr. Chaumette, sur le fait anormal qu'on laisse des navires pavillon RIF faire un trafic France-Guyane alors que ce n'est pas vraiment international, est tombée complètement à plat. De même, une de mes remarques (accidents suite à l'entrée dans des milieux clos ou peu ventilés, en augmentation sur les grands navires) n'a suscité aucun intérêt de la part du médecin.

Une journaliste du Marin était présente les deux jours, on verra le résultat.

Par ailleurs, pour les curieux, la personne citée : Rose George, est journaliste, a effectué un voyage sur un PC Maersk et a publié deux livres en 2013. Il y a également une vidéo (également datée 2013) :

<https://www.youtube.com/watch?v=j7RsRnYlz7I>

*Cdt Ph. Sussac
membre de l'AFCAN*

RENCONTRE DU CHEF D'ETAT MAJOR DE LA MARINE NATIONALE AVEC LES ASSOCIATIONS MARITIMES - 16 SEPTEMBRE 2019.

Le CEMM, l'amiral Christophe PRAZUCK, lors d'un séminaire de rentrée, a tenu à rencontrer les associations maritimes à Paris au ministère des Armées. De nombreux participants, principalement d'anciens marins militaires ont répondu présent à son appel.



Son message :

«J'ai besoin de vous, associations maritimes, pour faire connaître la Marine, animer le réseau de reconversion, principalement pour les marins blessés, que ce soit pour des soins ou pour du travail».

L'actualité de la Marine, c'est le plan Mercator : plan qui se déroule sur quatre axes : marine d'emploi, marine de combat, marine de pointe technologique, marine qui compte sur chaque marin pour avancer.

Le recrutement : la question se pose de savoir s'il y aura suffisamment de marins pour armer tous les navires.

La technologie de pointe : le but serait d'avoir un drone par bâtiment (aéro, surface et sous-marin), et donc la création d'une formation particulière sur les drones.

L'amiral a été suivi de 3 autres interlocuteurs.

1. Les enjeux de recrutement :

Il y a un besoin de l'ordre de 3 700 postes par an pour une cinquantaine de métiers différents. Les difficultés de recrutement sont connues : faible maillage territorial, faible notoriété, métier très (trop) exigeant, salaires incomparables avec ceux du civil. Cela entraîne un sérieux problème de fidélisation, certains marins refusant des contrats supérieurs à trois voire deux ans.

Le CEMM souhaite pouvoir rencontrer les associations une à deux fois par an.

2. Missions de la Marine :

Diverses missions : dissuasion, protection du territoire, garant de la souveraineté, surveillance, sauvetage, police des pêches, lutte antipollution, traque des activités illicites.

Les priorités actuelles, (ce qui ne veut pas dire que les autres missions en Atlantique, Pacifique et Manche soient mises de côté) sont :

- La pression des migrants et le trafic d'armes en Méditerranée ;
- La surveillance du détroit d'Ormuz, du golfe d'Aden et du canal du Mozambique en océan Indien;
- La surveillance du golfe de Guinée – pêche illégale, piraterie, évacuation des ressortissants français – en océan Atlantique.

3. Les outils de communications modernes de la Marine :

twitter, facebook, instagram, youtube, internet. Sans oublier les magazines tels Cols-Bleus.

*Cdt Hubert Ardillon
Vice-président de l'AFCAN*

LES CÔTÉS EXTRAORDINAIRES DU CODE ISM

La page du code ISM n°45



Avant-propos

Tous les officiers de la marine marchande connaissent bien le code ISM qui règle aujourd'hui toutes leurs activités professionnelles à bord des navires. Mais les plus intéressés, amis ou ennemis, connaissent-ils vraiment son histoire, alors qu'il a atteint aujourd'hui ses 25 ans, un âge où il n'y a peut-être plus rien à y découvrir ?

Après avoir rappelé son origine nous allons tenter d'analyser les deux piliers les plus mystérieux de cet outil de management fantastique qui sont : la personne désignée avec ses attributions de lien fiable vers la direction, la surveillance des opérations des navires liées à la sécurité/protection de l'environnement, l'assurance d'un soutien nécessaire aux navires (ISM § 4) et le processus de notification: la compagnie doit être mise au courant de tout.

Acte de naissance du code ISM (International Safety Management code)

Né par la volonté des Britanniques à la suite de ce qui fut leur plus terrible expérience d'accident maritime depuis le Titanic, le chavirement du «Herald of Free Enterprise» (HOFE) en mars 1987 à la sortie de Zeebrugge. Ayant chaviré à peine sorti du port, près de 150 passagers et 38 membres d'équipage se sont noyés dans l'eau glacée de la mer du Nord.

Au procès pour homicide involontaire, le juge, l'Honorable Mr Barry SHEEN, n'a pas été tendre, «*the board of directors must accept a heavy responsibility for their lamentable lack of directions. Individually and collectively they lacked a sense of responsibility. Failures of the management emerged in the evidence and they are symptomatic of the malaise which infected the company*». Cette fois encore il s'agissait d'une accumulation d'erreurs humaines qui auraient pu être traitées en amont et auraient ainsi évité l'accident.

Déjà embryonnaire à cette époque, le code sera renforcé ensuite à l'OMI en vue de mettre un peu d'ordre dans les habitudes de management du navire et en revoyant tous les

aspects sécurité des opérations dans un cadre d'autogestion naturelle. Le navire, son équipage et les services à terre suivent à présent les exigences d'un système de management moderne propre à la compagnie dans lequel une **personne désignée à terre (DPA)** assure une liaison fiable avec le plus haut niveau de la direction, une surveillance à distance des opérations des navires et s'assure également du soutien nécessaire de la direction au navire et en particulier à son capitaine.

Organisation de la compagnie selon le code ISM

Il s'agit d'appliquer une politique basée sur des objectifs de prévention des accidents s'organisant autour d'une analyse des risques et de tentatives de réduction de ces risques et des conséquences possibles pour les personnes, les navires, leur cargaison et l'environnement marin.

Finalement que ce soient les opérations classiques du navire ou la préparation à répondre aux situations d'urgence, le rappel des responsabilités du capitaine et les compétences de l'équipage ou encore la maintenance, les vérifications internes et la gestion de la documentation, il n'y avait rien de nouveau, sauf cette invention de la personne désignée à terre chargée de surveiller les aspects sécurité de la vie du navire, et en plus, cette organisation de la notification vers les plus hauts sommets de la hiérarchie de la compagnie maritime dans les conditions bien particulières du retour d'information. Enfin, les demandes ou courriers des bords ne doivent pas être ignorés (comme à bord du HOFE) mais bien pris en compte dans toute la mesure du possible.

Quand on connaît les causes principales de l'accident du HOFE comme le manque de communication entre le navire et les services à terre, le code ISM d'une part évite la non-communication entre le navire et la direction de la compagnie et d'autre part crée une surveillance à distance du management du navire.

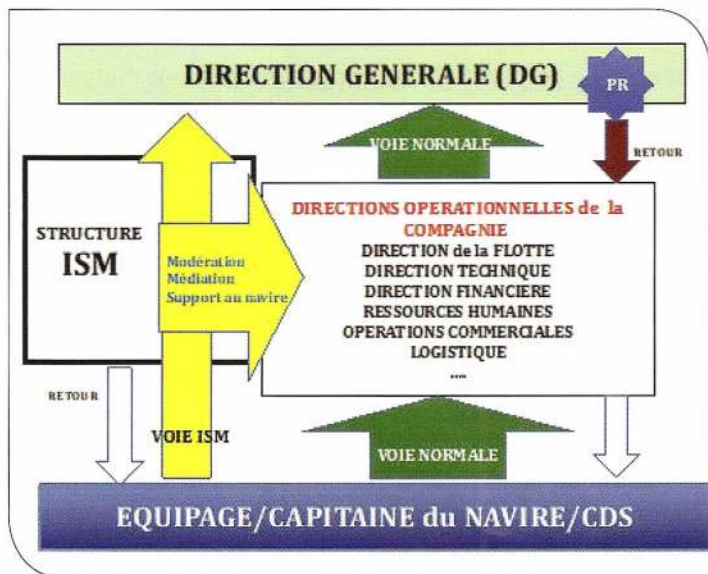
Pourquoi donc ces deux exigences du code devraient nous interpeller aujourd'hui ?

En fait ce sont les principales nouveautés du code ISM : d'un côté un système parallèle de management avec une personne désignée à terre pour surveiller la **sécurité de l'expédition maritime**, par ailleurs confiée à un capitaine suivant l'usage, et de l'autre un processus de **notification effective vers la direction** et de **rectification** très élaboré, ces deux systèmes étant interactifs.

Tentative d'explication simple :

Le suivi des opérations du navire et la notification vers la direction des ennuis quotidiens à bord posaient rarement de problèmes tant que la confiance régnait entre le capitaine du navire et son capitaine d'armement ou le directeur commercial, comme entre le chef mécanicien et son directeur technique. C'est justement cette perte de confiance qui a conduit le capitaine du HOFE à prendre des risques démesurés, tandis que les notifications d'incidents pouvant mettre la sécurité du navire en jeu restaient ignorées de la direction à terre. Le code a donc créé une structure, un système pour éviter ces défaillances dans le cadre d'un objectif de prévention.

Mais il faut rester conscient qu'il ne peut s'agir que d'un système de secours, en parallèle si on veut, et qui assure la transmission au cas où le système de communication classique et ordinaire ne fonctionnerait pas. C'est un by-pass, une suppléance de communication (backup). Il faut, quoiqu'il arrive, assurer entre les personnes à bord et à terre, une communication efficace ou plutôt, une liaison privilégiée franche dans tous les cas entre le navire et la terre, une belle amélioration quand on pense à l'équipage du Bow Mariner (28 février 2004) ou celui du Costa Concordia (13 janvier 2012), deux accidents terribles qui ont à nouveau mis en lumière ce défaut de communication.



Tentative d'analyse de fonctionnement optimum de ce système de suppléance

Dans le domaine maritime, la **surveillance des opérations** ne peut se faire pour l'instant que via le capitaine lui-même qui conserve un droit presque total sur son navire. Tout repose donc encore sur l'attitude et le comportement du capitaine. Finalement, s'il survient des faiblesses de ce côté-là, on revient à la case départ, sauf à changer le capitaine à temps.

La deuxième partie du système est une tentative de réduction de risque : assurer **un lien entre l'ensemble de l'équipage et la personne désignée au cas où le système de communication normal ne fonctionnerait pas**. Ainsi à bord le numéro de téléphone, l'adresse courriel de la personne désignée, sont affichés en grand dans les différents carrés ou lieux de réunion. **A utiliser donc en cas de nécessité seulement**.

NB : Bien entendu, une information suffisante aura été communiquée aux membres d'équipage, officiers compris, pour affirmer le côté neutre de la communication (pas de sanction).

Pour ce qui est des opérations critiques du navire comme la navigation en eaux resserrées ou en manœuvre, les procédures de communication entre les acteurs (BRM) qui agissent sur la **gestion des ressources humaines** (STCW 2010 ou amendements de Manille) sont seulement en cours d'application à l'heure actuelle. On peut dire qu'on est dans le **réactif longuement réfléchi** dans ce métier. *

Depuis la mise en œuvre du code ISM, une nouvelle obligation est venue renforcer cette possibilité de procédure (monitoring) : la MLC 2006 exige que la législation du pavillon couvre les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses dans le cadre de la prévention des accidents du travail via un comité de sécurité à bord (CDS) constitué par le capitaine et les représentants de l'équipage. Ces comités doivent avoir au minimum un avis à donner sur le programme de prévention des accidents et certainement sur la notification correspondante vers la compagnie et donc vers la personne désignée par l'ISM. Mais il y a nombre d'autres liens entre le code ISM et la MLC.

Le chapitre 9 du code ISM (notification) et son lien avec le chapitre 12 (vérifications internes).

Même relativement court, ce chapitre conditionne ce que nous appelons couramment retour d'information ou « notification ».

Comme nous l'avons vu précédemment cette exigence fait aussi partie de cette communication verticale navire/compagnie en vue cette fois d'analyser les incidents y compris les near-misses - ou quasi-accidents - afin de prendre des mesures correctives et/ou proactives pour renforcer la sécurité et la prévention de la pollution. Il est clair dans le texte que c'est à la compagnie de trouver les mesures correctives et de vérifier leur application. Cela n'a pas toujours été bien

REMORQUAGE D'ASSISTANCE.

Projet d'un dispositif permettant de faciliter l'établissement d'une remorque de mer entre remorqueur et navire assisté.



DESCRIPTION DU PROBLÈME

L'établissement d'une remorque de mer d'un remorqueur vers un navire demandant assistance est souvent une opération délicate.

Nous proposons ci-dessous d'analyser les différents éléments qui rendent cette opération difficile, ce qui nous permettra ensuite de trouver une solution rationnelle pour rendre un peu plus facile cette opération.

Par ordre chronologique, les principales difficultés sont les suivantes :

- Etablissement d'une première liaison entre remorqueur et navire assisté (ligne lance-amarre).
- Halage de la remorque du remorqueur, à bord du navire assisté. Pour cette phase de l'opération, deux cas sont à envisager :
 - l'assisté dispose de puissance mécanique à bord;
 - l'assisté ne dispose pas de puissance mécanique à bord.

Dans le premier cas, la manœuvre peut paraître relativement aisée, et s'apparente au passage de remorque portuaire. Par mauvais temps, il s'avère que l'opération reste très délicate et suppose que le remorqueur se maintienne proche de l'assisté un long moment.

Dans le deuxième cas, il faut établir un retour à bord du remorqueur, pour pouvoir virer la remorque avec la force mécanique disponible sur ce dernier. On imagine sans peine

que la manœuvre est impossible dès que le temps n'est plus maniable.

- Capelage de la remorque ou maillage de la remorque sur un point fixe. Cette opération n'est pas délicate en soi, mais présente l'inconvénient de faire porter le câble d'acier sur les lèvres d'un chaumard, toujours au même endroit. Le portage ne pourra pas être « rafraîchi » puisqu'on ne peut pas virer ou dévirer la remorque du pont de l'assisté.

Ceci peut entraîner assez rapidement une rupture de remorque et rendre nulle toute l'opération précédente.

Une solution souvent adoptée et certainement satisfaisante lorsqu'elle peut être envisagée consiste à mailler la remorque sur une des lignes d'ancres préalablement démaillée de l'ancre. Mais en tout état de cause, il est difficile à un capitaine de sacrifier l'une de ses deux lignes d'ancre qui constituent la dernière sauvegarde avant l'échouement.

- Enfin, et pour conclure, c'est le caractère heureusement exceptionnel de cette manœuvre qui la rend difficile.

Ajoutons à cette difficulté le problème de la communication, car, si l'anglais est la langue universelle des marins, chacun le parle à sa façon et avec son propre accent.

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'UN SYSTEME SIMPLIFIÉ DE PRISE DE REMORQUE :

- 1^{er} PRINCIPE : tout navire est un navire assisté en puissance.

- 2° PRINCIPE : il est plus facile de descendre une remorque que de la remonter.
- 3° PRINCIPE : le remorqueur doit pouvoir mailler sa remorque en toute sécurité par tous les temps. Ceci suppose d'être bien dégagé de la masse du navire assisté.
- 4° PRINCIPE : la participation de l'équipage du navire assisté doit être réduite au minimum, ainsi que les transmissions utiles.

Les principes généraux ci-dessus énoncés nous conduisent à imaginer un système simple qui pourrait équiper tout navire, en vue d'une éventuelle assistance.

DESCRIPTION DU DISPOSITIF PERMANENT DE REMORQUAGE D'ASSISTANCE :

- Disposition à l'extrême avant du gaillard de 2 points de fixation pour chaîne, type «Smit's bracket» par exemple.
- Maillage sur ces points fixes de deux segments de chaîne, passant par deux chaumards de pavois, et faisant retour à bord. Ces segments de chaîne assureront le portage.
- Maillage des deux segments de chaîne à deux remorques textile flottantes, qui assureront le rôle de «spring» dans l'attelage.
- Bobinage des deux springs sur des tourets. Le bobinage sera effectué en double selon le principe des manches incendie sur touret. Les deux extrémités de chaque spring sont donc disponibles. L'une est maillée au segment de chaîne, l'autre amarrée à une passeresse textile flottante conservée en glène dans un bac.
- Deux bouées de caractéristiques différentes, l'une dite bouée au vent «windward buoy» a une faible dérive, l'autre dite bouée sous le vent «leeward buoy» a une forte dérive.

MISE EN OEUVRE DU DISPOSITIF :

Prenons pour exemple un bateau ayant autant de tirant d'eau que de tirant d'air, stoppé sans erre, superstructure milieu. Sa position d'équilibre sera sensiblement vent de travers.

Supposons qu'il reçoive le vent sur son tribord.

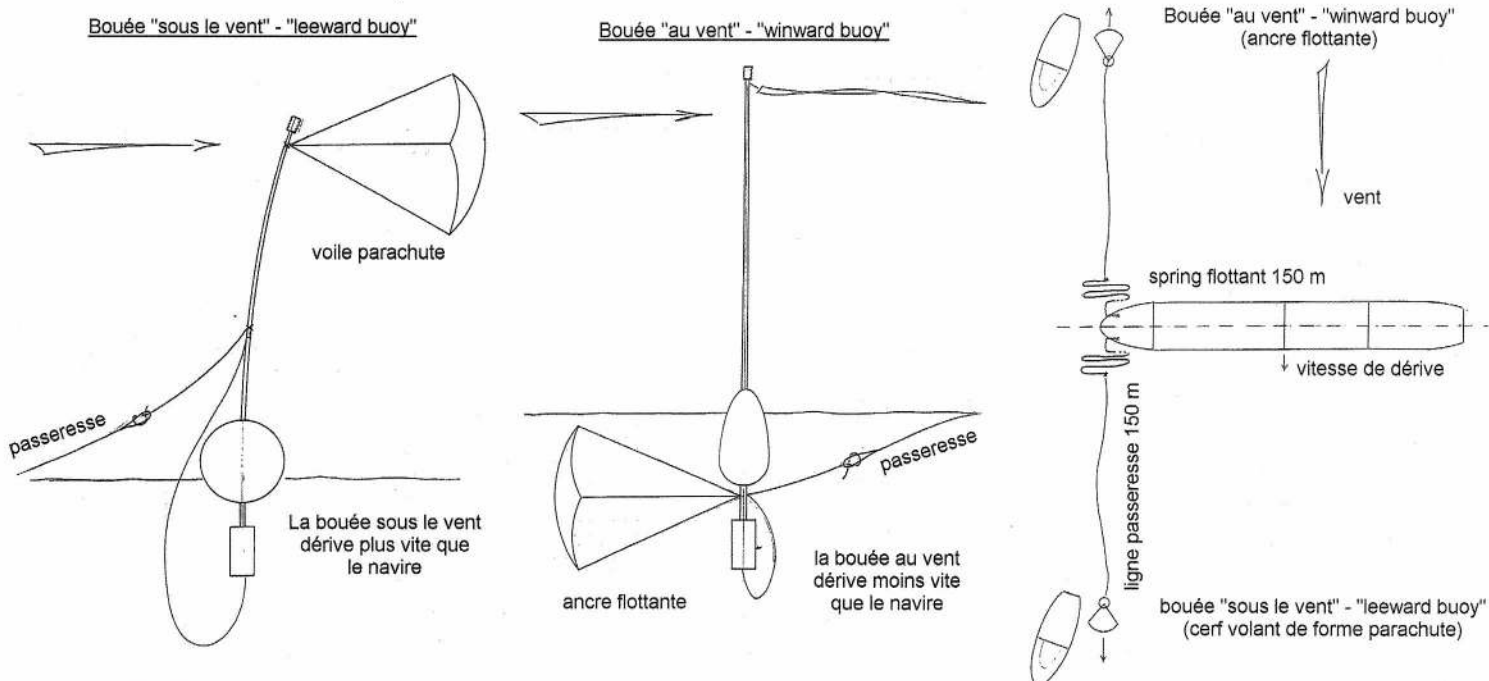
L'équipage de ce navire devra amarrer la bouée au vent sur la passeresse tribord, et la bouée sous le vent à la passeresse bâbord.

Il jettera les bouées par-dessus bord et contrôlera le filage des passeresses. Un seul homme peut suffire à cette opération.

Si la dérive du bateau est moyenne, chaque passeresse sous l'influence de sa bouée, sera élongée perpendiculairement au navire et le remorqueur pourra manœuvrer pour prendre la bouée, puis virer le spring par l'intermédiaire de la passeresse.

Dans les cas extrêmes, navire à fort tirant d'eau et faible fardage (pétrolier en charge), ou au contraire navire à faible tirant d'eau relatif et grand fardage (transport de gaz), il peut se faire qu'une seule des bouées puisse remplir son office, bouée sous le vent pour le pétrolier, bouée au vent pour le gazier.

Maurice Garde-Lebreton
Capitaine au long cours



LA TOULINE A 30 ANS

Créée il y a 30 ans, par des marins désireux de promouvoir l'emploi des marins, l'association LA TOULINE a célébré jeudi cet anniversaire à Logonna-Daoulas où l'AFCAN était invitée. Avec trois invités d'honneur :

- Jean-Marc ROUÉ, président de Brittany Ferries et d'Armateurs de France
- L'amiral LAJOURS, directeur des richesses humaines de la mer 2012, empêché, qui avait fait parvenir une déclaration mettant l'accent sur l'importance de la dimension humaine. Message lu par Armel LE STRAT
- Didier LE GAC député de Brest rural 3^e circonscription.

CEDRIC BOISSAYE, le président de LA TOULINE a retracé le chemin parcouru et particulièrement quelques chiffres sur les actions menées durant trois décennies par l'association.

Des courts vidéo-témoignages d'adhérents prouvaient le travail de l'association : entraide, écoute, bienveillance, simplicité, confiance, implication, passion.

C'est ainsi que 7 673 personnes ont été accompagnées et que 6 608 offres d'emploi dans toutes les filières maritimes, commerce, pêche et plaisance, ont été pourvues. Un réseau de 509 entreprises a été mis sur pied et 350 personnes accompagnées dans leur démarche de valorisation des acquis d'expérience, avec un taux de réussite de 98% au titre de l'accompagnement VAE dont la cheville ouvrière est Armel LE STRAT.

Des milliers de jeunes rencontrés lors de salons, Pro et Mer, Compétences Mer, Assises de la Mer ou la mer XXL, Olympiades des métiers, pour ne citer que ceux-là, ou pendant les permanences organisées, ont été orientés vers les métiers de la mer.

Un très bon bilan que LA TOULINE entend bien pérenniser et encore développer. Dans ce but elle va développer une plate-forme numérique, et organiser des rencontres dans les lycées maritimes.

Autre axe de développement, déjà présente à Brest dans son siège historique, à Marseille par son bureau, à Nantes et Lorient par ses antennes, LA TOULINE va créer une permanence à Boulogne-sur-Mer, avec un référent local.



Inquiétudes pour l'avenir

Pour autant l'optimisme n'est pas de rigueur. Cédric BOISSAYE lors de son allocution de bienvenue s'est interrogé sur « la réelle volonté de développer l'économie maritime, de soutenir l'emploi de la filière mer, de conserver l'excellence de la formation maritime française et de garantir des débouchés aux stagiaires des écoles, que ce soit l'ENSM ou les lycées maritimes ».

Il a également déploré la multiplicité d'actions disparates, trop souvent inefficaces ainsi que les études gourmandes en budget et maigres en efficacité.

Il a conclu en regrettant les grands écarts qui existent entre les discours politiques très optimistes et la réalité du terrain, beaucoup moins réjouissante.



Anne LE PAGE,
directrice
de LA TOULINE

Anne LE PAGE directrice de LA TOULINE s'est félicitée de la signature d'une convention de partenariat avec Armateurs de France signée par le président de LA TOULINE et Jean-Marc ROUÉ. « A.d.F » soutient LA TOULINE pour la revalidation des brevets et l'employabilité des marins.

Le président « d'A.d.F. » ne s'est pas montré pessimiste, il y a bien sûr des inquiétudes ... guerre commerciale USA-CHINE, BREXIT, cours du pétrole, etc. Il y aura des bouleversements, par exemple, moins de trafic entre l'Angleterre et la France mais aussi le rapatriement de navires sous pavillon français, le retour à l'offshore et la montée en puissance des EMR.

Anne LE PAGE, directrice de LA TOULINE

La signature de cette convention n'occulte pas une situation financière à nouveau délicate pour LA TOULINE, qui compte cinq salariés. «Le ciel est sombre aujourd'hui et pour vous parler très franchement, rien ne garantit que nous puissions fêter notre trente-et-unième anniversaire, c'est un vrai signal d'alarme que je veux lancer» a déploré Cédric BOISSAYE. Le résultat de l'exercice bénéficiaire de 11 000 euros en 2017, est déficitaire de 4 000 euros en 2018. Et de conclure : «LA TOULINE a besoin d'être rassurée afin de pouvoir s'impliquer activement sur des objectifs clairs et motivants».

Je vous invite à visionner <http://www.latouline.com/>

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 3^E TRIMESTRE 2019

POUR OBTENIR LES TEXTES : [WWW.JOURNAL-OFFICIEL.GOUV.FR](http://www.journal-officiel.gouv.fr) OU [WWW.LEGIFRANCE.GOUV.FR](http://www.legifrance.gouv.fr)

ARRÊTÉ DU 5 JUILLET 2019 modifiant l'arrêté du 3 août 2017 relatif aux normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer.

Texte NOR : TRAT1918233A, publié au JORF n° 0160 du 12 juillet 2019.

ARRÊTÉ DU 15 JUILLET 2019 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports.

Texte NOR : TRET1912632A, publié au JORF n° 0176 du 31 juillet 2019.

ARRÊTÉ DU 22 JUILLET 2019 fixant la liste des navires de pêche, des navires transportant des matières dangereuses, des hydrocarbures ou des gaz inflammables et des navires à passagers devant être équipés d'appareils de contrôle embarqués conforme aux exigences des articles L. 5531-40 et L. 5531-41 du code des transports.

Texte NOR : TRET1921032A, publié au JORF n° 0181 du 6 août 2019.

DÉCISION DU 29 JUILLET 2019 relative aux conditions de reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par le Nigéria pour le service à bord de certains navires battant pavillon français.

Texte NOR : TRET1922240S, publié au JORF n° 0178 du 2 août 2019.

ARRÊTÉ DU 29 JUILLET 2019 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 : TRET1917746A, publié au JORF n° 0185 du 10 août 2019.

ARRÊTÉ DU 30 JUILLET 2019 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 : TRET1917022A, publié au JORF n° 0213 du 13 septembre 2019.

ARRÊTÉ DU 1^{ER} AOÛT 2019 modifiant l'arrêté du 30 octobre 2018 relatif à la liste des ports dans lesquels sont délivrés des certificats de contrôle sanitaire, des certificats d'exemption de contrôle sanitaire des navires et des prolongations de certificats.

Texte NOR : SSAP1919821A, publié au JORF n° 0207 du 6 septembre 2019.

DÉCISION DU 6 AOÛT 2019 portant approbation d'un modèle de registre de formation à bord des navires.

Texte NOR : TRET1922263S, publié au JORF n° 0186 du 11 août 2019.

ARRÊTÉ DU 6 AOÛT 2019 modifiant l'arrêté du 9 août 2016 relatif à la délivrance du brevet d'officier électrotechnicien.

Texte NOR : TRET1922265A, publié au JORF n° 0195 du 23 août 2019.

CIRCULAIRE DU 27 AOÛT 2019 relative à la procédure de délivrance du titre unique de francisation et d'immatriculation des navires de commerce et de pêche.

Texte NOR : TRET1919841N, non publié au JORF mais au Bulletin officiel de la Transition écologique et solidaire le 17 09 2019.

DÉCRET N° 2019-930 DU 4 SEPTEMBRE 2019 portant application et adaptation aux gens de mer non-salariés de certaines dispositions du code des transports et modifiant les conditions d'accès à certaines fonctions à bord.

Texte NOR : TRET1902330D, publié au JORF n° 207 du 6 septembre 2019.

ARRÊTÉ DU 11 SEPTEMBRE 2019 portant habilitation à la délivrance de certificats de teneur limite en humidité admissibles aux fins du transport (TML) et de déclarations de teneur en humidité moyenne de la cargaison.

Texte NOR : TRET1926037A, publié au JORF n° 0224 du 26 septembre 2019.

ARRÊTÉ DU 17 SEPTEMBRE 2019 portant agrément d'un prestataire de service d'entretien à terre des radiobalises de localisation des sinistres par satellite.

Texte NOR : TRET1919528A, publié au JORF n° 0224 du 26 septembre 2019.

ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2019 portant habilitation à la délivrance de certificats de teneur limite en humidité admissibles aux fins du transport (TML) et de déclarations de teneur en humidité moyenne de la cargaison.

Texte NOR : TRET1927007A, publié au JORF n° 0224 du 26 septembre 2019.



2^E ARRÊTÉ avec le même libellé que ci-dessus.

Texte NOR : TRET1927012A, publié au JORF n° 0224 du 26 septembre 2019.

3^E ARRÊTÉ avec le même libellé que ci-dessus.

Texte NOR : TRET1927013A, publié au JORF n° 0225 du 27 septembre 2019.

4^E ARRÊTÉ avec le même libellé que ci-dessus.

Texte NOR : TRET1927015A, publié au JORF n° 0225 du 27 septembre 2019.

5^E ARRÊTÉ avec le même libellé que ci-dessus.

Texte NOR : TRET1927016A, publié au JORF n° 0225 du 27 septembre 2019.

ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2019 portant modification de l'arrêté du 6 mai 2014 relatif à la délivrance des attestations de formation pour le personnel servant à bord des navires à passagers.

Texte NOR : TRET1924823A, publié au JORF n° 0229 du 2 octobre 2019.

ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2019 modifiant l'arrêté du 10 août 2015 relatif aux conditions de prise en compte du service en mer à bord d'un navire pour la délivrance ou pour la revalidation des titres et attestations de formation professionnelle maritime.

Texte NOR : TRET1924928A, publié au JORF n° 0229 du 2 octobre 2019.

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS, SEPTEMBRE - DÉCEMBRE 2019

RECUEILLIES PAR LE Cdt B. APPERRY



photo E. Guegueniat

VIKING SKY

Un rapport provisoire a été publié le 12 novembre 2019 par la Norvège. Il n'est pas surprenant que les premiers doutes aient été confirmés : les niveaux d'huile des groupes électrogènes principaux étaient de 28 à 40% de la capacité au lieu de 70% recommandés par MAN, le constructeur des moteurs.

Ce rapport provisoire fait mention du « technical manager » (Wilhelmsen Ship Management Norway AS) qui est par délégation responsable de la conduite et de la maintenance de la propulsion via le chapitre correspondant du SMS de la

compagnie. La responsabilité du contrôle de cette délégation technique reste, il faut le rappeler, dans les mains de la compagnie opératrice c'est-à-dire «Viking Ocean Cruises AS».

On ne sait malheureusement pas qui a délivré le DOC à cette compagnie et encore moins le SMC du Viking Sky : l'administration norvégienne ou la classe ? (Lloyd's Register en l'occurrence). Mais visiblement la partie maintenance et détection des éléments ou systèmes critiques et les mesures correspondantes de diminution des risques n'étaient pas au niveau requis.

La remise en service des groupes électrogènes principaux

a été assez rapide mais en revanche, l'équilibrage manuel des charges a été très laborieux. Un problème semble exister de ce côté et resterait à résoudre sur d'autres navires déjà construits ou en cours de construction.

En ce qui concerne l'application effective du code ISM, du fait de la cause principale du near-miss, le pavillon aurait déjà dû réagir : suspension du DOC pour la compagnie, car le SMS approuvé était visiblement insuffisant. Donc suspension de tous les paquebots en service de cette compagnie, et ce navire est le 3^{ème} de sa classe.

Même intérimaire, le rapport fait de sérieuses recommandations, d'un bon sens solide et élémentaire : suivre les recommandations du constructeur des moteurs et prendre en compte le roulis possible dans de telles eaux.

On a peu d'informations sur le comportement du capitaine.

- il a appareillé alors que les autres paquebots ou ferries dans la région sont restés à quai.
- il n'était pas sur la passerelle lors des premiers délestages. Mais,
- il a eu raison de lancer l'appel de détresse et de rassembler les passagers.
- il a eu raison d'accepter de commencer l'évacuation des passagers par hélitreuillage en maintenant autant que possible son bateau au vent.

Malgré l'étonnement de voir un tel laxisme dans la maintenance en 2019, on attend bien sûr la suite avec une certaine impatience.

Cependant, les mesures déjà proposées pourraient être listées différemment et par ordre d'urgence :

- Suspension du DOC de la compagnie depuis l'incident (beaucoup de pavillons n'hésitent pas à suspendre un DOC aujourd'hui, et pour beaucoup moins que cela).
- Revue générale de la compétence ISM des certificateurs tous pavillons confondus (il ne s'est pas passé grand-chose après le naufrage du Costa Concordia, uniquement la formation «gestion de crise des membres de l'équipage» pour l'instant.
- Révision sérieuse du SMS de «Viking croisière» et nouvel audit de certification par un personnel compétent de l'administration norvégienne.
- Réflexion sérieuse, incluse dans cette revue, de la réalité du «safe return to port» appliqué à bord.
- Revoir la conception des ancres. Il est prouvé qu'elles n'ont pas servi à grand-chose.
- Réfléchir au sempiternel problème de l'évacuation d'un navire, en particulier par très mauvais temps.
- Donner des instructions précises aux capitaines sur les décisions à prendre en cas de très mauvais temps.
- Remplacer les capitaines trop dangereux. Le «pouvoir discrétionnaire du capitaine» est une très bonne chose mais le droit de la compagnie à débarquer les capitaines dangereux en est une autre. Cela se terminera peut-être devant les tribunaux, mais cela évitera certainement un near-miss ou un accident plus grave. (Le Viking Sky était à 200 m des brisants et il était passé sur un haut-fond de 10 m pendant sa dérive).

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

CHANTAGE SUR DES CAPITAINES DE PÉTROLIERS

«Les Etats-Unis se mettent au chantage aujourd'hui : commandant, livrez-nous le pétrole iranien en échange de plusieurs millions de dollars ou vous aller subir des sanctions», c'est ce constatait un diplomate iranien suite aux aventures du «M/T Grace 1» à Gibraltar. Pour les capitaines de navire, c'est le summum. Devenus sales pollueurs après un siècle de sales marchands d'esclaves, tout en restant boucs émissaires, les voilà maintenant mercenaires achetables à coup de millions de dollars, à la limite de la baraterie !

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LE COÛT DE L'ISM

Un expert américain (Richard Paine) a récemment fait un business plan sur l'application ou non du code ISM obligatoire.

Aux États-Unis le "subchapter M" est l'application d'un mini code ISM pour les remorqueurs, une initiative comparable à celle du Royaume-Uni avec le «safety management code for large yacht».

«C'est un bon exercice de style qui pourrait, peut-être, convaincre les sceptiques du code ISM qui restent nombreux. Un système de gestion de la sécurité (SMS) correctement mis en œuvre peut aider toute organisation maritime à générer un retour sur investissement (ROI).

Au-delà de l'image de marque, le SMS est un avantage prouvé pour le résultat net. Les entreprises dotées de systèmes de gestion efficaces ont considérablement moins d'accidents et de sinistres. Les navires sont exploités plus en sécurité que jamais et les pertes en mer continuent de diminuer. C'est cette approche systématique de la sécurité qui continue de changer le jeu.

Quel est le résultat final ? Les systèmes de gestion de la sécurité (SMS) auront toujours des coûts initiaux et récurrents, mais lorsque le SMS évite un incident, une blessure ou une panne, les économies pour la compagnie peuvent être importantes. Finances mises à part, la sécurité ne devrait pas être après coup dans l'émotion. Réalisez plutôt des profits pour l'entreprise en investissant d'abord du temps et des ressources afin d'éviter les pertes futures. Il s'avère que les systèmes de gestion de la sécurité ont du sens».

En conclusion il n'était pas nécessaire d'écouter M. Paine pour en être persuadé mais c'est bien qu'il rappelle le coût d'un accident. Dans cet article il est cité une remarque importante de la part d'un avocat maritime : «Les jurés et les juges veulent savoir si les compagnies de navigation ont consacré du temps et des ressources à la mise en œuvre d'outils de gestion visant à éviter les accidents maritimes et les accidents de personnes».

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

RAPPORT SUR L'ÉCHOUEMENT DU LEDA MAERSK À OTAGO LOWER HARBOUR EN NOUVELLE-ZÉLANDE LE 10 JUIN 2018

On lira avec intérêt sur internet un rapport analysant un problème maritime récurrent. Il s'agit encore de la non-ap-

plication des procédures du SMS dès que le pilote est à bord. C'est en particulier l'oubli des exigences de vérification de la navigation du pilote même avec des formations BRM et les audits du superintendant de la flotte qui estimait que le navire était totalement en conformité.

Ce genre de vérification qui s'apparente plutôt à une inspection est nécessaire mais la force de l'audit interne est que l'auditeur est indépendant du secteur audité, ce qui n'était pas le cas de celui-ci.

Si Maersk, comme d'autres armateurs, suivaient mieux le code ISM, cela éviterait ce 100% «entre amis» qui a été démontré nettement exagéré par la commission d'enquête indépendante.

Maersk a fait amende honorable et a revu ses procédures de navigation avec pilote tandis que ses officiers ont passé un BRM mis à jour. Par contre, il ne semble pas que l'indépendance de l'auditeur interne ait été respectée.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

ECHEC À L'OMI DE LA PROPOSITION DE RÉDUCTION DE LA PUISSANCE DES NAVIRES EN VUE DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO₂

Lors du dernier MEPC, un rapport de l'International Council on Clean Transportation (ICCT) a prouvé que cette réduction de puissance envisagée par un groupe de membres ne réduisait en fait que très peu l'empreinte carbone.

Non seulement l'empreinte n'est pas réduite de manière significative mais de plus, à trop jouer avec la réduction de charge on commence à mettre la propulsion en péril, ce qui n'est pas le but recherché.

En revanche, la réduction de vitesse est possible. Cependant les gains sont également ridicules, ce que les marins savent depuis longtemps, avec des moteurs construits pour fonctionner d'une manière optimale à 80% de leur puissance nominale.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

ACCIDENT DU CARNIVAL HORIZON : UN ACCIDENT APRÈS LES MESURES COSTA CONCORDIA

Le Carnival Horizon (323 m de long) a heurté l'angle du Pier 90 à New-York au cours de la manœuvre d'arrivée le 28 août 2018. Le National Transport Safety Board vient de publier son rapport sur les causes et les recommandations qui en découlent.

Les causes :

La mauvaise communication entre le pilote de port, le capitaine du navire et l'équipe de passerelle avec un facteur contributif qui est la mauvaise position de l'officier de manœuvre avant et durant l'évitement sur tribord à l'arrivée au Pier 88. D'importants dégâts sur le pier 90, mais pas de blessés sur les 6 361 personnes à bord (passagers et équipage). Pourtant depuis la perte du Costa Concordia chez sa filiale

Costa Croisière, le géant américain semblait tenir ses promesses de mieux gérer le «bridge ressource management» sur la passerelle de tous les navires du groupe.

Il s'agit d'appliquer le principe de penser à haute voix, durant la manœuvre afin que l'équipe passerelle toute entière soit au courant des ordres et des intentions de chacun. Le pilote donnait bien à haute voix, ses ordres pour les propulseurs avant et les remorqueurs tandis que le capitaine manœuvrait les moteurs azipods tout seul dans son coin sans annoncer quoi que ce soit.

La procédure de manœuvre prévoyait que la position soit suivie sur l'ECDIS et que l'officier de quart informe également à haute voix de la position du navire et de la tendance. Le 3e lieutenant de manœuvre avant était alternativement sur les petites plateformes avant tribord et bâbord, mais en raison de leurs positions il ne voyait pas l'étrave et bien sûr perdait du temps à aller de la petite plateforme tribord à celle de bâbord.

Mesures immédiates : un membre d'équipage supplémentaire est positionné sur le pont avant à l'étrave et peut ainsi communiquer les distances réelles de l'étrave à l'obstacle.

Même si le pilote de port a été reconnu coupable en interne de mauvaise gestion des échanges pilote/pilote et capitaine/pilote, l'équipe passerelle n'a pas fonctionné et principalement le «staff captain» qui était chargé selon la procédure manœuvre de surveiller la manœuvre en général. En effet le déplacement en avant aurait dû être notifié à haute voix et ainsi le capitaine du navire aurait pu casser cette erre due au reflux. Les réparations ont coûté 2,5 millions de dollars US.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

LE STENA IMPERO A ÉTÉ VICTIME DE SIGNAUX GPS BROUILLÉS DANS LE DÉTROIT D'ORMUZ.

Il semble que l'équipage ait été rapidement trompé par les positions erratiques calculées par leur GPS et qu'il aurait ensuite coupé ses émetteurs AIS, ce que les Iraniens lui ont reproché. On en saura plus lorsque Stena aura terminé sa propre enquête mais il semble qu'aujourd'hui, les navires qui passent le détroit d'Ormuz tiennent compte de cette possibilité.

LA RÉPONSE SÉCURITAIRE FRANÇAISE AUX ENJEUX MARITIMES NATIONAUX

RENCONTRE MARINE NATIONALE - ARMATEURS FRANÇAIS À BREST LE 29 NOVEMBRE 2019

Introduction :

Cette rencontre se déroulait à la Préfecture Maritime de l'Atlantique. Avant de commencer nous avons respecté un moment de recueillement en hommage aux 13 soldats français morts au Mali la veille. Le Préfet Maritime, le Vice-Amiral d'Escadre Lozier a fait une introduction, rappelant qu'historiquement la marine de guerre a été créée pour protéger la marine de commerce. Il a ensuite présenté les deux piliers de la réponse sécuritaire qui sont le recueil d'information et la diffusion d'alerte d'une part et l'action d'autre part. Il a brièvement présenté la situation dans le Golfe de Guinée rappelant que la sécurité de la zone est l'affaire des pays riverains et que le rôle de la France est de les aider notamment à travers le processus de Yaoundé. Il a rappelé à ce propos que la France avait participé récemment à l'exercice « Grand African Nemo » avec 19 pays riverains et de nombreux pays partenaires.

Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France, a ensuite ouvert le séminaire insistant sur la nécessité pour les deux marines, marchande et nationale, de travailler ensemble. Ces deux marines ayant deux points communs : la mer et les marins.

Enjeux maritimes et acteurs pour une stratégie globale

La flotte stratégique française, un enjeu pour l'autonomie nationale :

Le préfet Jacques Gérard, conseiller institutionnel CMA-CGM a replacé les choses dans le contexte historique, rappelant que durant le XX^{ème} siècle nous avons fait face à des menaces de façon permanente. Suite à la guerre froide et après l'illusion de « la fin de l'histoire » nous sommes passés d'une logique de gestion de conflit à une logique de gestion de crise

qui a entraîné une diminution de l'armée et la fin du service militaire. Il semble maintenant nécessaire de se réarmer, de plus avec le passage du multilatéralisme au bilatéralisme une flotte stratégique est plus que jamais nécessaire. Prenant l'exemple des conteneurs il a expliqué que pour approvisionner la France il y aurait besoin de 40 porte-conteneurs (de taille variées pour pouvoir desservir tous les ports). Actuellement la CMA-CGM compte 24 porte-conteneurs sous RIF (bientôt 28). Il a rappelé la question de la formation et du vivier de marins nécessaire pour armer ces navires, formation et vivier actuellement insuffisants. Il a également fait part de ses inquiétudes quant à la gestion des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) modifiée par la loi LOM. La distribution des AOT passant par un appel d'offre il craint que ceux-ci soient attribués aux moins disant qui pourraient par exemple être des groupes chinois. Il est inutile d'avoir une flotte stratégique si nous n'avons pas le contrôle des quais pour charger ou décharger les navires.

Les opérations maritimes françaises :

Le Contre-Amiral Vaujour a rappelé que la France a une marine globale, présente partout dans le monde, permettant principalement trois choses : garantir la dissuasion, protéger le territoire national et agir en zone de crise. Concernant la protection du territoire national il a insisté sur la nécessité des sémaphores en métropole et outre-mer. Concernant les zones de crises il a listé le Golfe de Guinée (piraterie et pêche illégale), le canal du Mozambique (pêche illégale et immigration illégale à Mayotte), Ormuz (tension avec l'Iran notamment), la corne de l'Afrique (où la piraterie est contenue), la mer de Chine (construction de polder à l'encontre du droit maritime international) et enfin la méditerranée avec les problèmes d'immigration, de trafic d'armes, la Syrie et les tensions avec la Turquie concernant les forages à Chypres. Le Contre-Amiral a conclu par une phrase qui sera reprise et confirmée par différents intervenants au cours de la journée : nous sommes actuellement dans un monde désinhibé, décomplexé, violent et dans lequel les souverainetés sont remises en cause.

Piraterie et brigandage : tendances 2019 :

Le Capitaine de Corvette Chehab, Commandant du MICA center (Maritime International Coordination and Awareness center) a tout d'abord clarifié la distinction entre piraterie et brigandage : la piraterie concerne les actes en haute mer, le brigandage dans les eaux intérieures. Distinction importante car j'avais été surpris dernièrement de voir une attaque avec prise d'otage classée comme acte de brigandage dans une évaluation sécuritaire, le terme brigandage laissant à penser que l'acte est moins grave que la piraterie. La somme des rançons ces sept dernières années est évalué à 330 millions de dollars américains. Le nombre d'actes est relativement stable (environ 380 événements par an) avec des variations régionales : une baisse en Asie du Sud-Est, une augmentation en Amérique Latine et la zone la plus touchée le Golfe de Guinée avec principalement le Nigeria.

Dans cette dernière zone on dénombre une centaine de marins kidnappés chaque année, un chiffre malheureusement stable. Les actes dans le Golfe de Guinée fluctuent en fonction de la météo (saison des pluies et état de la mer), le beau temps favorisant les actes au large, l'inverse entraînant des actes près des côtes, dans les zones de mouillage ou les rivières. On note également une augmentation des enlèvements à l'approche des fêtes de fin d'année, en effet les pirates savent que les compagnies feront tout leur possible pour libérer leurs marins avant les fêtes, d'où une résolution de crise plus rapide et un prix plus élevé. Enfin il semble qu'au fur et à mesure que les acteurs sur place prennent des mesures de protection pour leurs navires au Nigeria on observe que la piraterie s'étend à l'ouest et au sud-est.

L'Asie de Sud-Est fait face principalement à des vols en Indonésie (en baisse) et en Malaisie, dans le DST de Singapour (en hausse). L'Amérique Latine subit une hausse du nombre d'acte mais il s'agit principalement de vol sur des unités de plaisance dans l'arc antillais. Concernant la Somalie et le Golfe d'Aden la mission Atalanta a été très efficace et un seul acte a été répertorié en 2019 dans cette zone.

Lors de la séance de questions réponses qui a suivi un représentant d'armateur a demandé de clarifier quel est le point de contact à privilégier en cas d'attaque de pirate : le MICA center ou le CROSS Gris-Nez ? Un représentant du SGmer a expliqué que, selon une note administrative adressée aux armateurs, le point unique d'alerte est le CROSS Gris-Nez. Il a immédiatement été contredit par les représentants de la Marine Nationale affirmant que le point de contact à privilégier est le MICA center. Il est à noter que l'alerte donnée par le

déclenchement du SSAS (Ship Security Alert System) arrive au CROSS Gris-Nez mais que c'est bien le MICA center qui est en mesure de déclencher les moyens militaires sur place pour intervenir suite à une attaque de pirates. La note administrative en question sera révisée prochainement, en attendant le Contre-Amiral Vaujour s'est voulu rassurant : quel que soit le canal par lequel l'alerte sera donnée elle sera traitée et les moyens seront déployés.

Prise en compte des menaces maritimes

Piraterie dans le golfe de Guinée :

Le Capitaine de Frégate Bertrand a présenté la mission Corymbe qui agit dans le golfe de Guinée selon deux axes : rendre possible l'évacuation des ressortissants français de la zone par la mer si besoin et soutenir les opérations des marines locales dans le cadre du processus de Yaoundé. Il a expliqué que la situation dans cette zone est très différente de celle de la corne de l'Afrique. La France maintient dans le golfe de Guinée un navire et un Falcon. Il a présenté les patrouilles « étrilles » menées dans la zone autour des intérêts français. Il a enfin expliqué comment la Marine Nationale participe à l'instruction, la formation et encourage la synergie entre les marines notamment à travers des grands exercices tels de le « Grand African Nemo » ou des patrouilles communes « patrouilles Sagne ».

Eric Heller a ensuite présenté le département sûreté de Total pour le golfe de Guinée. La société ayant environ 3000 employés sur zone et environ 30 millions de dollars de production par jour on comprend facilement l'enjeu. Total a deux hubs logistiques au Nigeria, l'un près de Port Harcourt, l'autre à Lagos. Ils suivent environ 400 navires sur zone avec l'AIS. Ils ont 56 coordinateurs de sûreté qui gèrent la situation sur zone selon les concepts de détection, protection, alerte, intervention et organisation. Chaque site est équipé de navires de sûreté, du fait de cette réponse les actes de piraterie ont depuis 6 ans migré à l'est de la zone. En 2018 Exxon Mobile c'est équipé selon le même principe et la piraterie migre maintenant vers l'ouest de la zone. On voit une fois de plus que les pirates s'adaptent et cherchent toujours des cibles plus vulnérables quand des mesures sont prises à un

endroit. Quelques KPI ont ensuite été brièvement présentés, parmi eux on peut noter que le temps moyen de détention des otages est de 25 jours et que 43% des incidents ont lieu de jour (le reste de nuit donc).

Lors de la séance de questions réponses qui a suivi un représentant d'armateur a questionné l'efficacité du processus de Yaoundé, débuté en 2013 et qui n'a pas permis de réduire de façon significative la piraterie dans le golfe de Guinée. Le préfet maritime, le Vice-Amiral d'Escadre Lozier, a répondu que le processus de Yaoundé était la seule réponse possible car il s'agit de travailler dans les eaux de pays souverains et que donc le problème ne peut être résolu que par les pays riverains. Il a réaffirmé que la France ne demandait ni une intervention de l'Union Européenne ni une intervention de l'OTAN dans cette zone. Tout en avouant que la situation n'évolue pas aussi vite que voulu il a exprimé son optimisme du fait que le Nigeria semble enfin s'engager plus profondément dans le processus de Yaoundé ce qui selon lui devrait donner des résultats.

L'impact sur le flux commercial provoqué par le trafic de drogue :

Le Capitaine de corvette Giron a présenté la situation des trafics de drogues dans le monde. Les saisies de cocaïne sont en hausse depuis 2015 du fait d'une augmentation de la production (en Amérique du Sud). Le pavot est en hausse également du fait de la production en hausse (en Afghanistan), cette plante permet la production d'opium, d'héroïne et de morphine mais son trafic est principalement terrestre. La marijuana est légèrement en hausse (la production est atomisée et ne concerne pas une zone en particulier). La drogue qui impacte le plus le transport maritime est la cocaïne avec un transport aux deux tiers sur des navires de commerce, un tiers sur des navires de pêche. Les impacts sur les flux commerciaux sont nombreux : immobilisation des navires, appréhension des équipages (au premier rang desquels les capitaines naturellement), dégradation de la réputation des compagnies, hausse des primes d'assurance et enfin un durcissement des réponses étatiques renforçant la criminalisation des marins (qui dans la plupart des cas ne sont pas impliqués dans les trafics qui se font à leur insu).

La notion de « chiffre noir » a été expliquée : il s'agit de la différence entre ce que l'on sait et la réalité des trafics. Si ce chiffre est trop important alors les réponses apportées seront inappropriées, d'où l'importance pour les acteurs de terrain (marins, armateurs) de faire remonter aux autorités les signaux faibles pour leur permettre d'affiner leur image de la situation.

Sandrine Castera du SGmer a confirmé le constat de la hausse des saisies dû à la hausse des productions et a expliqué qu'il était nécessaire de s'adapter avec des actions multiples sur tous les vecteurs dont le vecteur maritime. Elle a également expliqué la nécessité de coopération au niveau national (entre armateurs et l'administration) et au niveau international dans le but de sécuriser la chaîne logistique.

Réponses aux nouvelles préoccupations

La menace terroriste dans une continuité mer-terre :

Alain Mistre, CSO (Company Security Officer) chez Corsica Linea, a exposé l'événement qui s'est produit sur le Pascal Paoli en septembre dernier. Dans la nuit du 19 au 20 septembre 2019 des militaires embarqués comme passagers sur le Pascal Paoli lors d'une liaison entre la Corse et Marseille ont signalé à l'équipage le comportement suspect de passagers, évaluant le risque d'attentat terroriste à 5 sur 10. Le capitaine donne l'alerte à terre et la plan terrorisme mer est mis en place. La marine nationale dépêche une frégate avec un hélicoptère prêt à intervenir, des commandos sont mobilisés et le plan blanc est déclenché à Marseille (préparation des secours, notamment des ambulances sur le port en cas de tuerie de masse). A bord les suspects sont surveillés par vidéo jusqu'à ce que les gendarmes maritimes montent à bord du ferry quelques heures après l'alerte et interpellent les suspects. Il s'agit finalement d'une fausse alerte mais qui a permis de tester le dispositif en réel pour la première fois. Il semble que tous les acteurs aient réagi comme il le fallait. De nombreuses leçons ont été tirées de cet incident notamment la mise en place au sein de la compagnie d'une check list « suspicion de terroristes à bord ». Les contrôles à l'embarquement ont été renforcés pour se rapprocher des contrôles existants dans les aéroports. La sécurisation des passerelles vitrées à 360° reste une difficulté à résoudre. Lors de cet événement il n'y a pas eu de communication envers les passagers pour éviter des mouvements de panique, il semble que cette décision ait été la bonne.

Le Colonel Cheylan du SGmer fait une rapide présentation des « instructions relatives à la transmission des alertes de sûreté des navires et échanges d'informations relatives à la sûreté entre les navires et les organismes à terre ». Un point très

administratif et qui concerne plus les compagnies que les capitaines.

Le Capitaine de Frégate Huet du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale a détaillé les spécificités du maritime en matière de terrorisme. L'environnement marin est fait d'incertitudes par rapport à la terre (position du navire, météo etc.) ce qui rend l'intervention complexe. Les impacts d'un acte terroriste sur un navire seraient par contre importants : impact médiatique, politique (géopolitique) et économique. Pour s'en prémunir la détection des signaux faibles est une fois de plus primordiale, notamment à travers le Contrôle Naval Volontaire. Le suivi des consignes telles que les mesures ISPS, les zones à risque etc. est également important de même que la préparation des équipages et des forces d'intervention. Le développement des gardes armés privés à bord des navires suite à la loi Leroy est selon le Capitaine de Frégate une bonne réponse. Il est encore nécessaire de développer la coopération internationale pour pouvoir intervenir si une attaque a lieu sur un navire sous pavillon étranger ou dans les eaux internationales. Il a été évoqué par exemple les difficultés juridiques que poseraient l'intervention lors d'une attaque terroriste de militaires anglais embarqué sur un ferry anglais dans les eaux françaises, avec des ressortissants français à bord. Jean-Marc Roué a souligné que ce point devait être résolu car les passagers doivent pouvoir être protégés pendant toute leur traversée. Le Contre-Amiral Vaujour a expliqué que ce problème est sur le point d'être résolu mais que comme il s'agit d'un abandon de souveraineté la question n'est pas aussi simple qu'elle peut paraître.

De nouvelles zones d'intérêt et de vigilance :

L'Arctique :

Jean Carotenuto de Ponant a présenté les différentes nouvelles routes arctiques qui seront utilisées par les navires de la compagnie. Il a présenté un exercice SAR effectué en Arctique, le code polaire demandant à ce que les passagers et équipages puissent survivre 5 jours en attendant les secours. Pour ce faire des tentes gonflables ont été testées pour survivre sur la banquise. Ces tentes ne flottant pas il semble nécessaire d'avoir dans la drome les radeaux et les tentes en supplément pour utiliser les uns ou les autres selon l'épaisseur de la glace. Lors de l'exercice un poste médical avancé a été installé avec la particularité que sur la banquise une veille aux ours doit être maintenue à chaque extrémité du camp.

Le Capitaine de Vaisseau De Torcy a présenté la « Feuille de route Nationale Arctique 2016 ». Il a expliqué que la zone Arctique est immense et la nature

hostile. De plus les moyens sont comptés (par exemple le Groenland ne dispose pas de moyen de remorquage hauturier) et les systèmes de communication limités (notamment dans les fjords, du fait du relief et de la faible élévation des satellites les navires peuvent se retrouver coupés de toute communication). Pour faire face à ces défis la Marine Nationale participe à des exercices conjoints avec d'autres nations dans le but de s'entraîner, de créer des liens de confiance avec les acteurs sur place et d'améliorer la coopération et la communication.

Le détroit d'Ormuz :

Antoine Barbey, CSO chez Vships France, a présenté la situation dans le détroit d'Ormuz rappelant quelques dates : le 14 mai (2019) 4 navires sont attaqués au mouillage à Fujairah, le 13 juin 2 navires sont attaqués à Ormuz, le 12 juillet le Stean Impero est saisi par les Gardiens de la Révolution en Iran. L'un des navires attaqués le 13 juin, le « Front Altaïr », est géré par Vships Norvège. Au moment de l'attaque le VLCC « DHT China », sous pavillon français et géré par Vships France est dans la zone et doit passer non loin de l'attaque dans les heures suivantes. Le groupe Vships informe Vships France qui fait immédiatement stopper le navire en attente de plus d'information. Après 9 heures d'attente et de discussion avec différents interlocuteurs (notamment le Capitaine et la Marine Nationale) la décision est prise de remettre en route, suivant une nouvelle route plus à l'ouest, au plus loin de la zone de tension et de la côte Iranienne. Une circulaire est envoyée à tous les navires du groupe pour amender les passages plans et suivre la nouvelle route pour tous les navires entrant ou sortant du golfe Arabo-Persique. Le Contre-Amiral Vaujour a présenté à son tour la situation dans le golfe, rappelant les attaques de navires mais également les attaques d'installation pétrolières Saoudiennes à terre. Il a expliqué que ces actes faisaient partis d'une stratégie géopolitique de certains acteurs sur place. En effet les attaques présentent les points communs suivants : il est impossible d'attribuer la faute à un acteur et les dégâts sont en dessous du seuil de réaction de la communauté internationale (stratégie dite « du seuil »). Il est donc très difficile de réagir à ces attaques car même si l'on suppose qui est à l'origine des attaques on ne peut pas le prouver et l'importance des dégâts ne justifie pas une réponse militaire. Le Contre-Amiral a insisté sur la nécessité d'avoir des hommes et des bâtiments Français sur zone ce qui permet l'autonomie d'appréciation et donc éviter les fake news et intox pour que les décideurs puissent prendre les décisions à partir d'information sûres. Il a notamment pris l'exemple du drone Américain abattu par les Iraniens car il survolait, selon eux, les eaux territoriales Iraniennes, une frégate française sur zone

a pu confirmer qu'au moment de l'attaque le drone ne se trouvait pas dans les eaux territoriales.

Visite de la FREMM Normandie et du MICA center :

La journée c'est terminé par deux visites, tout d'abord la FREMM Normandie. Il s'agit d'une Frégate Multi-Missions livrée en juillet 2019 et actuellement en phase d'essais à la mer. Le commandant nous a fait visiter le bâtiment et nous a présenté les nouveautés par rapport aux anciennes générations de frégates anti-sous-marines. Il a expliqué que beaucoup de choses ont été inspirées par la marine marchande, par exemple la passerelle intégrée. Cette frégate est armée par deux équipages tournant en 4 mois 4 mois selon un schéma proche de la marine marchande.

Nous avons ensuite visité le MICA center (Maritime Information, Cooperation and Awareness Center) qui est le centre qui reçoit les messages quotidiens des navires à travers le CNV (Contrôle Naval Volontaire) et qui reçoit et traite les alertes, coordonne la réponse et diffuse l'information en cas d'attaque de pirates. Nous avons également visité les locaux du MSCHoA (Maritime Security Centre – Horn of Africa) qui est lié à l'opération Atalanta de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et la corne de l'Afrique. Ces visites ont été l'occasion d'échanger avec les personnes en charge et pour moi de poser une question à laquelle le CSO de ma compagnie n'a pas su répondre : faut-il ou

non garder l'AIS en émission dans les zones à risque ? Sachant que notre habitude dans le Golfe de Guinée est de le couper, espérant ainsi être moins détectable, mais que dans le même temps le BMP5 conseille de le garder allumé. Il est à noter également que les américains, suite aux navires suspectés de trafiquer du pétrole Iranien malgré l'embargo, considèrent suspect tout navire éteignant son AIS. Il me semble nécessaire de rappeler également que le MICA center reçoit notre position via le LRIT (ceci nous a été confirmé par le commandant du MICA center) et que donc ils n'ont pas besoin de notre AIS pour nous positionner en cas d'attaque. La réponse à ma question a été que le MICA center n'a pas d'avis sur la question et que c'est à nous de prendre notre décision... Le commandant du MICA center a simplement indiqué qu'ils reçoivent régulièrement des alertes de navires qui croisent un navire AIS éteint et donc considéré comme suspect.

Conclusion :

C'était la première fois que l'AFCAN était invitée à ces rencontres Marine-Armateurs (qui ont lieu 2 fois par an), je pense que c'est une bonne chose, étant les premiers concernés et pouvant faire part de nos préoccupations sur le terrain il me semble important que les capitaines soient présents à ces réunions. De plus les interventions étaient de qualité et les débats très instructifs. Merci donc à la Marine Nationale pour son invitation.

*CDT. PIERRE BLANCHARD
PRÉSIDENT DE L'AFCAN*



EN PASSANT PAR LES PASSERELLES

L'ARMORIQUE ET LE CÔTES DU NORD.

Quelques mots à propos d'un Homme. Il y a quelques années, le Commandant Jean Chennevière m'a fait l'honneur de me confier ses «souvenirs» de navigation. Il ne voulait pas que nous utilisions le mot «mémoires», je ne suis pas un écrivain ni un âne disait-il ! C'est la marque de l'élégance, de l'humour et de la modestie de ce grand Monsieur.

Je n'aborderai ici que son côté littéraire.

Un jour, au détour d'une conversation il me dit avoir écrit ses «souvenirs», non pas au fil des jours mais lorsqu'il s'était arrêté de naviguer. Connaissant un peu l'homme, je me suis dit que cela devait être intéressant.

Cela n'a pas été facile de le convaincre de nous autoriser à publier partie de ces textes dans *Afcan infos*. Trop personnel, d'un autre temps, ça n'intéressera pas les jeunes disait-il à chaque nouvelle demande. Même la basse flatterie n'a pas marché. Puis à force «d'attaques» répétées, il s'est laissé faire, non sans au préalable, expurger les quatre-vingt-dix pages qu'elles représentent des noms propres et des situations qui permettaient de reconnaître les personnes. La narration est élégante, les situations sont bien plantées et on sent souvent un humour sous-jacent derrière un mot ou une situation et on imagine bien ses yeux qui devaient pétiller en écrivant ces anecdotes-là.

Jean Chennevière a fait partie du trio, avec Hubert Ardillon et moi-même, qui a concocté le contenu du N° 100 d'*Afcan infos*. Il s'est astreint, en dépit de ses difficultés de lecture, à relire nombre de numéros, à choisir des articles, à participer à l'équilibrage des sujets et des auteurs, bref, il a été très actif et déterminant dans l'élaboration de ce document.

Ces quelques mots n'évoquent qu'un tout petit aspect du travail et de l'engagement professionnel de Jean Chennevière dans de nombreux domaines. D'autres que moi ont beaucoup plus de légitimité pour l'évoquer.

C'est pour moi une grande tristesse de voir disparaître cet homme, d'une telle qualité. J'ai beaucoup de respect et d'amitié envers Jean Chennevière. Beaucoup d'émotion.

CLAUDE PELTIER.

Afcan Informations continue de publier les souvenirs du commandant Chennevière qui illustrent un type de navigation révolu mais qui décrivent remarquablement l'exercice de la fonction des capitaines à cette époque.

LES PAYS ET LES PORTS

De quelle façon aborder cette partie ? Je pourrais le faire en tenant compte du degré d'intérêt que mes souvenirs attachent à chaque lieu. Mais comment être certain du classement retenu puisqu'il pourrait varier selon mon humeur du moment ? Sans doute vaut-il mieux procéder par ordre géographique, en commençant par ce qui a trait à la ligne sur la C.O.A., car c'est quand même celle que j'ai le plus fréquentée, et en allant du Nord au Sud et donc en débutant par



L'ALLEMAGNE

Hambourg

Les navires D.V. affectés à la C.O.A. ne fréquentaient ce port qu'assez rarement car il était desservi en priorité par ceux de la Worman qui travaillait en pool avec nous à l'époque. Je pense donc n'y avoir fait que deux escales et n'ai pas gardé grand souvenir de celles-ci sinon une sortie avec des passagers que j'avais eus au cours d'un voyage africain. Il s'agissait d'un couple très agréable, les Lensch, dont le mari étant responsable du service SVEDEL à la Horn

Linie, notre agent local pour cette ligne, et la femme actrice de télévision. En fait j'ai peut-être plus parcouru la ville des années plus tard au cours d'un passage de trois jours à l'occasion d'une assemblée générale de l'IFSMA dont j'étais alors 1st vice-président.

Je ne compterai pas comme escale dans ce port un bref mouillage en rivière de l'Arya Omid pour y embarquer de la dynamite.

Bremerhaven

Quoique du domaine du maritime, ma visite n'y fut pas faite comme capitaine d'un navire mais après ma retraite en tant qu'expert judiciaire dans une affaire d'abordage.

LES PAYS-BAS

Sur la ligne de la C.O.A. nous y escalions pratiquement à chaque voyage, soit à Amsterdam, soit à Rotterdam.

Rotterdam

J'y ai moins de souvenirs mais il me reste cependant celui du jour où ayant malencontreusement fermée ma voiture, portières verrouillées, en laissant les clés à l'intérieur je me serais trouvé bien ennuyé, peut-être aurait-il fallu casser une vitre, sans l'assistance obligeante d'un docker qui, à l'aide je crois d'un fil de fer, ouvrit une porte en deux temps, trois mouvements. D'où lui venait donc ce savoir-faire ?

Il y avait dans le plus grand port du monde, comme d'ailleurs dans la plupart de ceux du nord, un foyer du marin catholique, le «Stella Maris», où lorsque nous étions en escale le dimanche j'allais parfois le matin, en famille ou accompagné d'officiers du bord, assister à la messe qui était suivie par des marins de nombreuses nationalités. C'était avant le concile et les chambardements liturgiques qui en découlèrent et le rituel de «Saint Pie V» étant donc encore respecté, l'office était en latin. Cependant les desservants avaient pris l'initiative d'une pratique qui consistait à faire lire des textes, épître et évangile en particulier, par des fidèles volontaires chacun dans sa propre langue. Suivant le nombre d'idiomes pratiqués cela pouvait être assez long mais c'était une forme de mondialisation qui permettait à tous non seulement de suivre par le biais du latin qui leur servait de point de repère mais aussi de comprendre les leçons du jour.

CDT J. CHENNEVIÈRE †,

MEMBRE FONDATEUR DE L'AFCAN ET DU CESMA.