

AFCAN

informations



Photos Recycleurs Bretons

N°134
Juin
2022



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

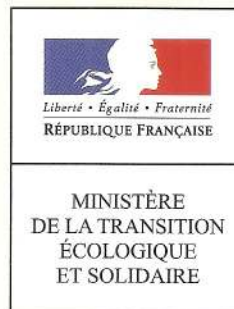
Tél. 0298 463 760 - Courriel : courrier@afcan.org

Directeur de la publication : Cdt Pierre Blanchard

Site internet : <https://afcan.org>

L'AFCAN participe aux travaux de l'OMI*, 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
OMI : 9 ^e session du Sous-comité PPR 9	4
Enjeux et avenir de la filière de déconstruction navale à Brest.	11
Lettre à la DRH de Corsica Linea	13
Drones, lettre au directeur des Affaires maritimes	14
L'odyssée de deux élèves de l'hydro au moment de l'armistice	15
One Ocean Summit - Brest, février 2022	19
Séminaires SkillSea	23
Faut-il « désarmer » l'Établissement national des invalides de la marine ? ..	26
Savez-vous que le code ISM a 30 ans ?	33
Textes parus au Journal officiel au 1 ^{er} trimestre 2022	36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2022

Membres actifs navigants : 207 €
Actifs en mission à terre : 155 €
Retraités et Membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 25 €

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 : 25 €

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

TITULAIRE DU COMPTE : ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN)
ADRESSE : RUE DE BASSAM 29200 BREST

DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)

Pour un virement bancaire :

CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
30004	00243	00010038210	71

Numéro de compte bancaire international
IBAN : FR76 3000 4002 4300 0100 3621 071
BIC (Bank Identification Code): BNPAFRPPBRE

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 2022	Fin de mandat en 2023	Fin de mandat en 2024
H. Ardillon	B. Appery	J.P. Côte
C. Chabillon	P. Blanchard	T. Coubes
J.F. Gicquiaud	M. Guillemot	B. Derennes
F.X. Pizon	F. Hardy	A. Jegu
J.R. Varailion-Laborie	T. Jaouen	J. Portail
Y. de Villars	M. Prébot	H. Quéré

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

Hauts-de-France & 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*

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



Alors qu'un nouveau quinquennat commence, il me semble opportun de faire un bilan de la situation des marins, en France et dans le monde.

La crise de la Covid a beaucoup impacté les marins et continue de le faire. En effet, certains pays (la Chine par exemple) sont toujours fermés et n'autorisent pas les relèves. Débarquant après 5 mois de mer, je confirme que la situation n'est pas revenue à la normale, loin de là.

Le point positif est que la majorité des marins a maintenant eu accès au vaccin. Cependant, les disparités dans la reconnaissance des vaccins, et notamment la question des doses de rappel, ne simplifie pas les relèves. En effet, un marin qui a embarqué vacciné avec 2 doses peut se retrouver considéré comme non vacciné au moment de son débarquement quelques mois plus tard.

Comme si cela ne suffisait pas, la guerre a éclaté en Ukraine, mettant de très nombreux marins (Russes ou Ukrainiens) dans des situations très difficiles : difficultés pour recevoir les salaires, pour débarquer ou embarquer, impossibilité de retourner dans leur pays sous peine d'être enrôlé dans l'armée, etc.

Cette nouvelle crise, qui s'ajoute à la précédente, ne fait que commencer et semble devoir durer. Les conséquences pour ces marins vont s'additionner et empirer au fil du temps, avec notamment des problèmes de renouvellement de

brevets, de visite médicale, de livret maritime, de passeport, etc.

Ces crises qui se prolongent vont encore augmenter les difficultés des marins, des Russes et des Ukrainiens, mais également de toutes les autres nationalités, car l'impossibilité pour certains à embarquer ou à débarquer, va impacter les durées d'embarquement des autres marins dans un contexte déjà en tension.

La crise des vocations était déjà bien installée avec beaucoup de marins qui ne souhaitent plus exercer ce métier dans ces conditions dégradées (relèves difficiles, manque de considération, embarquements à rallonge, impossibilité de sortir à terre lors des escales).

Il nous reste à espérer que les marins ne seront pas une nouvelle fois les oubliés des crises en cours et à venir. La disparition du ministère de la mer dans la composition du nouveau gouvernement ne me semble pas être un signal très positif. Espérons que je me trompe.

Cdt Pierre Blanchard.
Président de l'AFCAN



OMI : 9^e session du Sous-comité de la prévention, de la pollution, et de l'intervention (PPR 9)



Le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR) a tenu sa neuvième session à distance, du 4 au 8 avril 2022. La session a été présidée par M. Flavio da Costa Fernandes (Brésil), la vice-présidente étant Mme Anita Mäkinen (Finlande).

Ont assisté à la session 86 délégations d'Etats membres (contre 114 au précédent MEPC) et 2 délégations de membres associés, 6 délégations observatrices d'organisations intergouvernementales ayant conclu des accords de coopération, et 45 délégations observatrices d'organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif.

La délégation française était représentée par M. Damien Chevalier, représentant permanent de la France à l'OMI, en qualité de « membre présent ». Assistaient à la réunion à distance plusieurs fonctionnaires de la Direction des affaires maritimes (DAM), dont certains ont fait partie des groupes de travail, et quatre conseillers représentant respectivement Naval Group, le Bureau Veritas, CMA CGM et l'AFCAN.



Le Secrétaire général, M. Kitack Lim, a prononcé une allocution d'ouverture, annonçant un ordre du jour chargé, dont les sujets principaux concernaient en particulier la lutte contre la pollution plastique, la sécurité biologique en mer, les eaux de rejet des scrubbers, la réduction de l'impact du carbone noir et le traitement des eaux usées.

■ Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour contenait entre autres les points importants suivants :

- Point 3 :** Amendements au recueil IBC ;
- Point 4 :** Substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) ;
- Point 6 :** Systèmes antisalissure sur les navires ;
- Point 7 :** Encrassement biologique des navires ;
- Point 8 :** Réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des navires ;
- Point 9 :** Systèmes de gazéification des déchets à bord ;
- Point 10 :** Eau de rejet provenant des dispositifs EGC ;
- Point 11 :** Amendements Annexe VI de MARPOL et au code sur les Nox pour un moteur diesel marin ;
- Point 12 :** Transport de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires en Arctique ;
- Point 13 :** Installations portuaires en Arctique ;
- Point 14 :** Installations de traitement des eaux usées ;

Point 15 : Déchets plastiques rejetés en mer par les navires ;

Point 16 : Conventions de l'OMI relatives à l'environnement.

■ Groupes de travail

Il a été constitué 3 groupes de travail virtuels et un groupe de rédaction virtuel :

1. Groupe de travail sur la biosécurité maritime (points 6, 7, 16 et 19) ;
2. Groupe de travail sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires (points 8, 9, 10, 11, 16 et 19) ;
3. Groupe de travail sur les installations de traitement des eaux usées et les déchets plastiques rejetés en mer par les navires (points 14, 15) ;
4. Groupe de rédaction sur les arrangements régionaux concernant les installations de réceptions portuaires en Arctique (Point 13).

■ Incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur le milieu marin et sur la sécurité et la sûreté des transports maritimes et des gens de mer



La *délégation ukrainienne* a pris la parole pour dénoncer les résultats des attaques que la Fédération de Russie continuait de commettre contre l'Ukraine, en ce qui concernait les événements de pollution du milieu marin et les incidents pendant lesquels des gens de mer avaient été blessés, et une personne tuée. Elle demandait à l'OMI de prendre une position ferme et de cesser toute coopération avec la Fédération de Russie.

La France, par la voix de S.E. Geneviève van Rossum, a déclaré sa pleine solidarité avec l'Ukraine et a condamné l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, qu'elle considérait être une violation du droit international et de la Charte des Nations Unies.

Elle s'est inquiétée des conséquences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les transports maritimes, les gens de mer et l'environnement, conformément aux décisions de la trente-cinquième session extraordinaire du Conseil de l'OMI.

Les USA, l'Australie, la Norvège, le Japon, le Royaume-Uni, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Irlande, la Suède, le Canada, le Danemark, la Slovénie, l'Espagne, la Croatie, la Pologne, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, la Belgique, Clean Shipping Coalition la Communauté européenne, la Grèce, Chypre, le Portugal, la Finlande, l'Islande, Malte et la Lettonie ont soutenu la position de la France.

La *Fédération de Russie* a réfuté toutes les accusations de l'Ukraine et des autres pays, au motif qu'elles n'étaient étayées sur rien du tout et que c'était de la propagande. Par exemple, « l'Ukraine dit que la Russie aurait tiré sur un navire panaméen et aurait été la cause de deux décès. L'Ukraine prétend avoir attaqué avec succès des navires russes. Chaque attaque doit faire l'objet d'une enquête minutieuse menée par la Russie. Ce sont des accusations infondées, il n'y a aucun danger pour les navires et les civils ».

A la demande du *Conseil de l'OMI*, la Russie a installé des couloirs humanitaires pour permettre la sortie des navires étrangers de l'Ukraine. L'évacuation des navires de commerce étrangers de la mer d'Azov se poursuit sans problème.

Mais l'Ukraine est incapable d'assurer la sortie de ses propres ports en toute sécurité, à cause des mines qu'elle a mouillées, et aurait interdit la sortie de ces navires. On parle de navires détenus sur lesquels

on aurait tiré, mais c'est l'Ukraine qui interdit la sortie de ces navires en menaçant de les couler.

La Fédération de Russie invite la communauté internationale et l'OMI à faire pression sur l'Ukraine pour débloquer la situation et assurer la sortie des navires des ports ukrainiens.

La Fédération de Russie est prête à coopérer dans toute la mesure du possible avec ces navires.

Dans ce contexte, le président a rappelé que le *Conseil de l'OMI*, qui avait tenu sa trente-cinquième réunion extraordinaire à distance, du 10 au 18 mars 2022, afin d'examiner les incidences sur les transports maritimes et les gens de mer de la situation en mer Noire et en mer d'Azov, avait publié le résumé de ses décisions à ce sujet. Le conseil avait, entre autres, condamné fermement la violation par la Fédération de Russie de l'intégrité territoriale et de la souveraineté d'un Etat membre de l'ONU, déploré les attaques perpétrées par la Fédération de Russie et leurs conséquences sur la sécurité et la sûreté maritimes, le bien-être des gens de mer et le milieu marin, demandé à la Fédération de Russie de mettre fin à ces activités illicites et appelé les parties à s'efforcer de résoudre la crise par la voie diplomatique.



■ Point 4 : Elaboration d'un guide opérationnel sur la lutte en matière de déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)

Le Sous-comité a examiné un document dans lequel le REMPEC présentait un manuel multirégional sur la lutte en matière de déversements de SNPD dans le milieu marin, et proposait de s'en servir comme base pour élaborer un guide de l'OMI sur la lutte en matière de déversements de SNPD.

Le Sous-comité a décidé d'inviter les délégations intéressées à poursuivre les

travaux pendant la période intersessions en se fondant sur le document du REMPEC, et de soumettre un projet de guide au PPR 10.

■ Point 6 : Révision des directives associées à la Convention AFS à la suite de l'adoption de mesures de contrôle sur la cybutrine

Le Sous-comité a rappelé que les amendements à la Convention AFS concernant les mesures de contrôle sur la cybutrine devaient entrer en vigueur le 1er janvier 2023.

Le Sous-comité était saisi d'examiner des documents de l'Allemagne et de la Chine qui proposaient des modifications et des révisions des directives associées à la Convention AFS à la suite de l'adoption de mesures de contrôle sur la cybutrine.

Le Sous-comité a décidé de renvoyer ces documents au groupe de travail sur la biosécurité maritime. Après examen du rapport, et après des échanges de vue qui ont suivi, il a approuvé les projets de texte des directives de 2022 pour :

- un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires,
- l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires,
- les visites et la délivrance de certificats concernant les systèmes antisalissure sur les navires.

■ Point 7 : Examen des directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes



Le Sous-comité était saisi pour examiner les documents suivants :

- celui de la *Norvège* contenant le rapport du groupe de travail par correspondance sur l'examen des directives sur l'encrassement biologique.
- ceux du *Chili*, de la *Chine*, de l'*ICS*, *BIMCO* et *INTERTANKO*, des *Bahamas*, de la *Norvège*, de la *Belgique*, de l'*Argentine* et du *Secrétariat*, dont

toutes les propositions étaient très techniques.

Compte tenu du peu de temps disponible, le Sous-comité a renvoyé tous ces documents au groupe de travail sur la biosécurité marine.

Après examen et approbation du rapport du groupe, le Sous-comité a constitué de nouveau le groupe de travail par correspondance sur l'examen des directives sur l'encrassement biologique, auquel il a confié le mandat d'établir une version définitive du texte révisé des directives en vue de son approbation au PPR 10.

■ Point 8 : Réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux



Le Sous-comité était saisi d'examiner en plénière cinq documents soumis par la Finlande, le Danemark, WWF et autres, le FOEI (Friends Of Earth International) et ImarEST qui proposaient des mesures visant à réduire les émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux.

WWF, Pacific Environment et la Clean Shipping Coalition affirmaient qu'il était essentiel de prendre des mesures pour réduire les émissions de carbone noir au cours de cette décennie, tant pour l'Arctique que pour la planète dans son ensemble. Ils faisaient référence au sixième rapport du GIEC, intitulé « Climate change 2021 », qui soulignait l'urgence que tous les secteurs, y compris les transports maritimes, cessent d'émettre du carbone noir le plus rapidement possible, en particulier dans l'Arctique et à proximité, mais aussi au niveau mondial.

Pour réduire les émissions de carbone noir provenant des transports maritimes, ils formulaient des propositions au sujet des mesures prioritaires qu'il fallait mettre en œuvre rapidement telles que :

- l'utilisation de distillats ou d'autres combustibles de substitution ou méthodes de propulsion plus propres qui permettent de réduire les émissions de carbone noir pour les navires exploités dans l'Arctique ou à proximité ;
- la poursuite de la mise au point et de l'utilisation de filtres à particules diesel ou de précipitateurs électrostatiques ;
- l'élargissement de zones de contrôle des émissions (ECA) et/ou la création de nouvelles ECA ;
- le renforcement des propositions relatives à l'EEXI et à l'EEDI afin de réduire considérablement les émissions de GES et de carbone noir conformément à un scénario visant à limiter le réchauffement à 1,5°.

Lors des échanges de vues qui ont suivi, et qui ont dû être écourtés faute de temps, toutes les délégations ont considéré que le groupe de travail sur la pollution poursuivait l'examen de ces documents.

Rappelant l'ampleur et la gravité des changements climatiques dans l'Arctique comme cela est affirmé dans les rapports du GIEC et par la COP 26, plusieurs délégations ont estimé qu'il fallait rendre obligatoire pour les navires exploités dans l'Arctique d'utiliser des distillats, et qu'à cette fin le Sous-comité devrait s'attacher à élaborer des orientations sur la manière de mettre en œuvre la résolution MEPC intitulée « Protéger l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes ».

Concernant les méthodes de mesures, plusieurs délégations dont la France, faisant référence au document de la Finlande, ont considéré que les trois méthodes de mesures sélectionnées par l'Organisation (spectroscopie photoacoustique -PAS-, incandescence induite par laser- LII-, indice de fumée du filtre-FSN-) étaient appropriées, et que le FSN était particulièrement adapté pour mesurer les émissions de carbone noir provenant des gaz d'échappement des moteurs diesel marins.

A la suite d'une intervention de la délégation observatrice du Conseil circumpolaire inuit (CCI), plusieurs délégations ont souligné que, compte tenu de l'urgence climatique et de la vulnérabilité des communautés autochtones de l'Arctique, mises en évidence dans le récent rapport AR 6 du GIEC, l'Organisation ne devrait pas consacrer des efforts et des ressources à l'élaboration de direc-

tives facultatives mais plutôt avoir, dès le départ, l'objectif d'élaborer des mesures de contrôle obligatoires efficaces. A cet effet, ces délégations ont soutenu le passage à des combustibles plus propres et l'installation de systèmes de traitement des gaz d'échappement tels que les filtres à particules diesel.

Rapport du groupe de travail sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

Après avoir décidé l'envoi de ces documents au groupe de travail sur la pollution, le Sous-comité a chargé ce groupe d'élaborer le mandat d'un groupe de travail par correspondance à ce sujet, en tenant compte du mandat relatif au résultat intitulé « Réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions provenant des transports maritimes internationaux ».

Lors de l'examen des conclusions du rapport du groupe de travail, les délégations observatrices du FOEI et de la CSC ont fait des déclarations dans lesquelles elles soulignaient qu'il était urgent de prendre des mesures obligatoires pour réduire les émissions de carbone noir.

Le FOEI a rappelé que le Secrétaire général de l'ONU avait critiqué l'inaction des Etats en matière du réchauffement climatique. Le réchauffement de l'Arctique est trois fois plus important que la moyenne globale et ce réchauffement est irréversible. L'OMI n'est pas arrivée à réduire les émissions des équivalents CO₂, dont 20 % sont du fait de la navigation maritime. L'OMI doit agir tout de suite pour respecter les accords de Paris et prendre des mesures obligatoires avec effet immédiat sur l'Arctique.

La CSC a soutenu la déclaration du FOEI, en évoquant l'avenir de nos enfants et petits-enfants. Le tableau décrit par l'IPPC est terrifiant, annonçant un péril imminent dont l'impact en cascade est irréversible. Les variations du climat sont la cause de l'insécurité alimentaire occasionnant des déplacements de personnes. Est-ce là l'avenir pour nous. Récemment un morceau de glace de la taille de New-York est tombé dans l'océan. Qu'avons-nous fait, nous avons discuté sans agir, alors que la salle est remplie de représentants d'industries sales qui profitent des industries fossiles. Vous

avez choisi l'inaction, est-ce cela notre devoir ?

Après avoir pris note des échanges de vues du groupe de travail sur la réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux, le Sous-comité a approuvé le rapport du groupe, et constitué le groupe de travail par correspondance.

■ Point 9 : Normes relatives aux systèmes de gazéification des déchets à bord et amendements connexes à la règle 16 de l'Annexe VI de MARPOL

Le Sous-comité était saisi, pour examen, du document soumis par le *Panama* qui présentait le projet des textes de directives applicables aux appareils de traitement thermique des déchets. Faute de temps, ce document a été renvoyé au groupe de travail sur la prévention de la pollution en ce qui concerne les normes relatives aux systèmes de gazéification des déchets à bord et les amendements connexes afin que celui-ci élabore le mandat du groupe de travail par correspondance sur la pollution de l'atmosphère par les navires.

■ Point 10 : Evaluation et harmonisation des règles et recommandations relatives au rejet, dans le milieu aquatique, d'eau de rejet provenant des dispositifs EGC, y compris les conditions et les zones



Le Sous-comité était saisi d'examiner 29 documents concernant les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (dispositifs EGC, exhaust gas cleaning system), et des documents que le MEPC lui avait renvoyés.

Tous ces documents avaient un rapport avec les travaux relatifs à l'évaluation des risques et aux directives relatives à

l'évaluation des incidences sur le milieu aquatique de l'eau de rejet provenant des dispositifs EGC et à la livraison des résidus EGC.

Les échanges de vues ont été nombreux, à l'issue desquels toutes les délégations qui ont pris la parole estimaient que le groupe de travail sur la pollution par les navires examine plus avant tous ces documents.

Elaboration de directives relatives à l'évaluation des risques et des incidences et à la livraison des résidus EGCS

S'agissant de l'élaboration de directives relatives à l'évaluation des risques et à l'évaluation des incidences du rejet, dans le milieu aquatique, d'eau de rejet provenant de dispositifs EGC, le Sous-comité a chargé le groupe de travail de poursuivre l'élaboration des directives en se fondant sur un document du *Japon* présentant un projet de directives à ce sujet, qu'il proposait d'utiliser comme document de référence.

Il a aussi chargé le Sous-comité d'examiner plus avant le document de la *Corée* qui pourrait être utilisé comme document de base.

S'agissant de l'élaboration de recommandations relatives à la livraison des résidus EGCS, le Sous-comité est convenu que le groupe de travail devrait se fonder sur un document de l'*Allemagne* qui présentait un certain nombre d'avant-projets de directives.

Achèvement des travaux concernant un nouveau résultat intitulé « Evaluation et harmonisation des règles et recommandations relatives au rejet dans les eaux d'effluents liquides provenant de dispositifs EGC, y compris les conditions et zones »

Les échanges de vues concernant les questions relatives à la réglementation ont été nombreux. Plusieurs délégations ont soutenu l'idée d'inclure, dans l'Annexe VI de MARPOL une référence spécifique à la capacité des Etats membres à réglementer les rejets provenant des dispositifs EGC dans les ports, les estuaires et autres zones maritimes de leur juridiction, alors que d'autres délégations ont déclaré que cela n'était pas nécessaire, car les Etats membres étaient déjà en mesure d'instaurer de telles restrictions, conformément au droit international.

Plusieurs délégations ont appuyé la pro-

position visant à élaborer une base de données répertoriant les restrictions locales/régionales.

Sans exclure la possibilité d'imposer des restrictions à l'avenir, plusieurs délégations ont penché en faveur d'une évaluation des risques.

S'agissant de la création d'une *base de données de substances* chimiques et toxicologiques, les divergences ont porté sur la question de savoir si elle devait être gérée par l'Organisation ou toute autre entité plus compétente.

Après examen de toutes ces questions, le Sous-comité a chargé le groupe de travail d'achever les travaux restants relatifs au présent résultat.

Rapport du groupe de travail

Le Sous-comité a approuvé les projets de directives suivants :

Projet de circulaire MEPC sur les directives relatives à l'évaluation des risques et des incidences de l'eau de rejet provenant de dispositifs EGC

Projet de circulaire MEPC sur les orientations de 2022 concernant la livraison des résidus EGCS et de l'eau de rejet stockée aux installations de réception portuaires

Concernant l'*achèvement des travaux relatifs au présent résultat*, le Sous-comité a décidé de reporter à 2025 l'échéance des travaux correspondants à l'examen des questions relatives à la réglementation et de la base de données des substances.

■ Point 11 : Elaboration d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL et au code technique sur les Nox concernant l'utilisation de plusieurs profils d'exploitation du moteur pour un moteur diesel marin

Le Sous-comité était saisi d'examiner les documents soumis par *Euromot*, *l'ICS*, *les Etats-Unis*, *la Finlande*, *IMarEST* et *le Japon*, dont les propositions étaient hautement techniques. Faute de temps, il les a renvoyés au groupe de travail ad hoc.

Après avoir pris note des échanges de vues du groupe de travail, le Sous-comité a décidé de renvoyer tous ces documents au groupe de travail par correspondance.

■ Point 12 : Elaboration de mesures visant à réduire l'utilisation et au transport de fuel-oil lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques

Le Sous-comité avait invité le Sous-comité SDC à examiner le projet de directives en ce qui concerne l'emplacement des citernes à combustible, et le Sous-comité HTW à examiner la section concernant la formalisation, la formation et les exercices. Le Sous-comité a pris note des avis exprimés au SDC 8, qui faisait remarquer l'incohérence entre le libellé du texte situant les citernes de HFO à moins de 0,76 m du bordé et la figure correspondante, et qu'il était nécessaire d'obtenir des précisions à ce sujet. Le Sous-comité a noté aussi l'avis du HTW 8, à savoir que cette sections contenait des dispositions qui faisaient doublon dans le contexte du Recueil sur la navigation et du code STCW. La Fédération de Russie a reconnu qu'il fallait décrire et illustrer l'emplacement des citernes à combustible de façon plus détaillée. Elle a confirmé que l'option consistant à placer les citernes à combustible directement au bordé extérieur était acceptable, à condition que ces citernes soient situées au-dessous de la ligne de flottaison et que le principe d'équilibre hydrostatique soit également respecté. Elle a expliqué qu'il fallait satisfaire à l'une des conditions suivantes, à savoir :

- que la distance entre le bordé extérieur et la citerne à combustible soit d'au moins 0,76 m,
- ou le principe d'équilibre hydrostatique soit respecté.

Cela signifiait que toutes les parties de la citerne devaient être situées au-dessous de la ligne de flottaison dans toutes les conditions de chargement de sorte que, dans l'éventualité d'une avarie de citerne, la pression créée par la colonne de combustible liquide statique soit inférieure à la pression de l'eau au point d'avarie potentielle, entraînant un écoulement d'eau dans la citerne plutôt qu'un écoulement de combustible vers l'extérieur.

Après avoir noté ces informations, le Sous-comité a décidé de laisser ce point de l'ordre du jour en suspens jusqu'à sa prochaine session.

■ Point 13 : Elaboration des amendements à apporter aux Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL pour permettre aux Etats disposant de ports dans la région de l'Arctique de conclure des arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires

Le Sous-comité était saisi d'examiner un document du *Canada et autres* qui présentait un projet d'amendement aux Annexes de MARPOL à ce sujet ainsi qu'un projet d'amendements connexes aux directives de 2012.

Après avoir noté que les propositions énoncées par le Canada avaient reçu l'assentiment général des délégations, le Sous-comité est convenu de renvoyer ces amendements au groupe de rédaction.

Rapport du groupe de rédaction

Après examen du groupe de rédaction, le Sous-comité a pris les mesures suivantes :

- Approbation du projet d'amendements aux Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL, concernant les installations de réception régionales dans l'Arctique, en vue de son approbation par le MEPC 78 et de l'adoption ultérieure des amendements par le MEPC 79 ;
- Approbation du projet d'amendements aux directives de 2012, pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception, ainsi que le projet de résolution connexe.

■ Point 14 : Révision de l'Annexe IV de MARPOL et des directives connexes afin d'y inclure des dispositions relatives à la tenue des registres et des mesures permettant de confirmer la performance des installations de traitement des eaux usées tout au long leur durée de vie

Le Sous-comité a rappelé que le PPR 7 avait constitué un groupe de travail par correspondance à ce sujet, et que, dans la nécessité de poursuivre les travaux, le PPR 8 avait constitué un nouveau groupe de travail par correspondance.

Rapport du groupe de travail par correspondance

Le Sous-comité était saisi d'examiner

le document soumis par la *Norvège* qui présentait le *rapport du groupe de travail par correspondance* sur les amendements à l'Annexe IV de MARPOL et aux directives connexes, y compris le projet d'amendements à l'Annexe IV de MARPOL, le projet d'amendements aux directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées, le projet de directives pour la mise œuvre de l'Annexe IV de MARPOL pour les installations de traitement des eaux usées.

Il était saisi d'examiner aussi les documents soumis par le *Japon, l'IACS, la Chine et le FOEI*, qui formulaient des observations sur le document soumis par la *Norvège*.

En raison du peu de temps dont il disposait, le Sous-comité a renvoyé tous ces documents au *groupe de travail sur les installations de traitement des eaux usées et les déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires*, constitué au titre du point 15 de l'ordre du jour.

Rapport du groupe de travail

Après examen de la partie du rapport du groupe de travail se rapportant au point 14 de l'ordre du jour, le Sous-comité a pris note des échanges de vues du groupe, et constitué de nouveau le *groupe de travail par correspondance*, qu'il a chargé d'effectuer en particulier les tâches ci-après :

- poursuivre l'élaboration du projet d'amendements aux directives de 2012,
- poursuivre l'élaboration du projet d'amendements aux directives relatives à la mise en œuvre de l'Annexe IV de MARPOL,
- poursuivre l'élaboration du projet d'amendements à l'Annexe IV de MARPOL,
- déterminer dans quelle mesure le projet d'amendements à l'Annexe IV de MARPOL s'appliquerait aux navires neufs et aux navires existants, en tenant compte du principe général selon lequel les navires ne devraient pas être pénalisés de manière indue,
- déterminer s'il est nécessaire de mettre en place des installations portuaires adéquates.

Le Sous-comité a pris note des pro-

grès accomplis par le groupe de travail concernant la poursuite de l'élaboration des projets d'amendements à l'Annexe IV de MARPOL et aux directives connexes, et du fait que le rapport écrit sur ces travaux serait diffusé aux fins d'examen par le PPR 10.

■ Point 15 : Activités de suivi découlant du plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires

Propositions visant à réduire le risque environnemental associé aux pellets de plastique transportés par navire

Le Sous-comité a rappelé le document du Sri Lanka soumis au MEPC 77 qui examinait les incidences du déversement par le navire *MV X-Press Pearl* de 11 000 tonnes de pellets de plastique au large de Colombo en mai 2021.

Il était également saisi pour examen des documents soumis par l'Arabie saoudite, la Norvège, FOEI, Pacific Environment et la CSC, le CEFIC, le DGAC, qui proposaient, entre autres, diverses mesures, comme celle de classer les pellets de plastique comme des substances nuisibles, ou de les classer sous la classe 9 du code IMDG.

La Norvège présentait un rapport sur l'expérience de l'administration côtière norvégienne concernant l'opération de nettoyage menée après l'incident du *MV Trans Carrier*.



Lors des échanges de vues qui ont suivi, de nombreuses délégations ont insisté sur le fait de prendre des mesures de toute urgence, et appuyé les propositions visant à classer les pellets de plastique comme des substances nuisibles. D'autres délégations ont estimé qu'il fallait trouver d'autres solutions, comme celle d'améliorer les prescriptions relatives à l'arrimage des conteneurs conte-

nant les pellets de plastique, ou qu'il fallait s'attaquer aux causes profondes de ces événements de pollution.

La majorité des délégations, dont la France, s'est prononcée en faveur d'une analyse plus approfondie, et a déclaré qu'elle était favorable à l'envoi de tous ces documents au groupe de travail.

Le Sous-comité est convenu de charger le groupe de travail sur les installations de traitement des eaux usées et les déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires de poursuivre l'examen des documents soumis afin qu'il puisse en être tenu compte dans le projet de mandat du groupe de travail par correspondance qui serait chargé d'examiner toutes les options qui permettent de réduire le risque environnemental associé aux pellets de plastique transportés par navire.

Il a aussi invité les Etats membres à lui soumettre à une future session les meilleures pratiques à suivre en matière d'intervention et de nettoyage en cas de déversement de pellets de plastique, en se fondant sur le rapport soumis par la Norvège.

Marquage des engins de pêche

Le Sous-comité était saisi d'examiner de documents soumis par la FAO, le Vanuatu, le Japon et le Royaume-Uni, renvoyés par le MEPC 77 au PPR 9, et de documents soumis directement à la présente session par l'Afrique du Sud, FOEI, Pacific Environment et la CSC, et les Pays-Bas, relatifs au marquage des engins de pêche. Le Secrétariat formulait dans un document un avis juridique sur la définition du terme « ordures » applicable aux engins de pêche, en vertu de l'Annexe V de MARPOL.

Le Sous-comité a pris note des options disponibles que les Etats parties à MARPOL pourraient envisager, séparément ou conjointement, s'ils le souhaitaient, de s'attaquer de manière plus complète aux problèmes du rejet et du marquage des engins de pêche.

Lors des échanges de vues, de nombreuses délégations se sont prononcées en faveur d'une prescription obligatoire relative au marquage des engins de pêche et ont appuyé la proposition selon laquelle :

- l'Annexe V de MARPOL était l'outil adéquat pour rendre obligatoire le

marquage des engins de pêche,

- l'élaboration de normes en fonction d'objectifs serait la meilleure façon de répondre aux préoccupations soulevées en ce qui concernait les questions juridiques et de mise en œuvre.

A cet égard, ces délégations ont estimé qu'une approche fondée sur des objectifs offrait une certaine souplesse aux administrations pour élaborer des législations nationales, comme de nombreux pays, tel le Vanuatu, avaient déjà mis en œuvre des systèmes de marquage obligatoire.

De nombreuses autres délégations ont estimé que la proposition visant à élaborer une prescription obligatoire était prématurée.

Certaines délégations ont considéré, en se référant au document du Secrétariat où il n'était recensé aucun autre instrument que l'Annexe V de MARPOL, qu'une solution pouvait consister à élaborer un code relevant de l'Annexe V de MARPOL afin de disposer d'un instrument pour traiter le problème des ordures provenant des navires de pêche.

Après avoir examiné la question, le Sous-comité est convenu qu'il pourrait élaborer une circulaire MEPC afin de promouvoir la mise en place de dispositifs de marquage des engins de pêche et les directives volontaires de la FAO sur le marquage des engins de pêche.

Reconnaissant que les avis divergeaient sur les options réglementaires possibles et sur la possibilité de rendre la marquage des engins de pêche obligatoire, et estimant qu'il était nécessaire de clarifier la politique de haut niveau afin de faire progresser ses travaux futurs, le Sous-comité a invité le Comité à donner un avis supplémentaire sur les actions réglementaires possibles, en tenant compte :

- de l'approche obligatoire fondée sur des objectifs qu'il était proposé d'élaborer dans le cadre de l'Annexe V de MARPOL, telle que proposée dans les documents de la FAO et du Vanuatu ;
- de l'approche volontaire décrite dans le document du Japon, axée sur une coopération renforcée avec la FAO et les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) ;
- du document du Secrétariat ;
- des renseignements communiqués par la FAO.

Notification des pertes ou des rejets d'engins de pêche



Le Sous-comité a rappelé que le PPR 7 avait constitué le groupe de travail par correspondance sur les déchets plastiques rejetés en mer par les navires et avait chargé la France d'examiner en particulier la manière de modifier l'Annexe V de MARPOL pour faciliter et renforcer la notification des pertes accidentelles ou rejets d'engins de pêche.

Faute de temps, le PPR 8 n'avait pu examiner le rapport du groupe, et avait transmis les documents y afférant au PPR 9. Le Sous-comité avait invité les Etats membres et les ONG intéressées à soumettre des propositions ou des documents contenant des observations supplémentaires.

Dans ce contexte, le Sous-comité était saisi pour examen de quatre documents soumis par la France, les Emirats arabes unis, les Palaos et Vanuatu, la Norvège, l'Allemagne et autres. Le document de la France concernait le rapport du groupe de travail par correspondance, y compris les projets d'amendements à l'Annexe V de MARPOL, ainsi qu'un avant-projet de résolution MEPC. Les autres documents formulaient des observations sur le rapport du groupe de travail, et proposaient de constituer un groupe de travail par correspondance.

Faute de temps, le Sous-comité a chargé le groupe de travail sur les installations de traitement des eaux usées et les déchets plastiques rejetés en mer par les navires d'élaborer le mandat du groupe de travail par correspondance à ce sujet afin de faire avancer les travaux relatifs aux mécanismes de notification, aux modalités de notification et aux renseignements à communiquer aux administrations et à l'OMI pour faciliter et améliorer la notification des pertes accidentelles ou des rejets d'engins de pêche, sans examen en plénière.

Amendements à l'annexe V de MARPOL visant à rendre obligatoire le registre des ordures pour les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 100

Le MEPC 77 avait chargé le PPR 9 d'établir un projet d'amendements à ce sujet en se fondant sur un document de l'*Afrique du Sud et autres*. Faute de temps, le Sous-comité a chargé le groupe de travail sur les installations des eaux usées et les déchets plastiques rejetés en mer par les navires d'élaborer un projet d'amendements à l'Annexe V de MARPOL concernant l'obligation d'un registre des ordures pour les navires d'une jbg de 100 à 400, sans examen en plénière.

Rapport du groupe de travail sur les installations de traitement des eaux usées et les déchets plastiques rejetés en mer par les navires

Après avoir examiné les parties pertinentes du groupe, le Sous-comité a approuvé le rapport dans son ensemble. Il a approuvé le *projet d'amendements à l'Annexe V de MARPOL visant à rendre obligatoire le registre des ordures pour les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 100 et inférieure à 400*.

Groupe de travail par correspondance sur les déchets plastiques rejetés en mer par les navires

Après avoir pris note des échanges de vues du groupe de travail sur les propositions visant à réduire le risque environnemental associé aux pellets de plastique transportés par navires ainsi que sur la notification de la perte ou du rejet d'engins de pêche, le Sous-comité a constitué le groupe de travail par correspondance, et l'a chargé d'effectuer les tâches ci-après :

- examiner plus avant les options permettant de réduire le risque associé au transport de pellets de plastique ;
- examiner plus avant les projets d'amendements à l'annexe V de MARPOL, afin de prévoir les mécanismes de notification, les modalités et les informations à communiquer aux administrations et à l'OMI pour faciliter la notification de la perte ou du rejet d'engins de pêche ;
- élaborer un projet d'amendements approprié aux directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL.

■ Point 16 : Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à l'environnement

Interprétations uniformes des dispositions de l'Annexe VI de MARPOL et du code technique sur les Nox, 2008

Le Sous-comité était saisi pour examen des documents de l'*IACS, et de la Chine* à ce sujet. Compte tenu du peu de temps disponible, il a renvoyé ces documents au *groupe de travail sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires*.

Rapport du groupe de travail

Approbation du projet d'amendements à l'Interprétations uniformes du code technique sur les Nox, 2008, en vue de son approbation par le MEPC 78

Approbation du projet d'interprétation uniforme de l'Annexe VI de MARPOL, en ce qui concernait l'utilisation des biocarburants, en vue de son approbation par le MEPC 78, en faisant remarquer qu'il y aurait lieu d'examiner plus avant les deux demandes restantes

Interprétations uniformes des dispositions de la Convention BWM

Le Sous-comité était saisi pour examen des documents de l'*IACS, de la Corée et de la Chine*. Compte tenu du peu de temps disponible, il a renvoyé ces documents au *groupe de travail sur la biosécurité marine*.

Rapport du groupe de travail

Le Sous-comité a approuvé le *rapport dans son ensemble*, et l'*interprétation uniformes de l'appendice I de la Convention BWM* et invité le Comité à l'approuver aux fins d'inclusion dans une nouvelle circulaire BWM.

Le Sous-comité a noté que le groupe n'était pas parvenu à un accord sur une interprétation uniforme de la règle B-3 de la Convention BWM.

Divers

La dixième session du PPR est prévue se tenir du 24 au 28 avril 2023.

Le Sous-comité a élu à l'unanimité M. Flavio da Costa Fernandes (Brésil) président et Mme Anita Mäkinen (Finlande) vice-présidente, tous deux pour 2023.

René TYL

Membre de l'AFCAN

Conseiller de la délégation française

Enjeux et avenir de la filière de déconstruction navale à Brest.

■ La déconstruction navale brestoise, une activité en plein essor qui dispose des atouts nécessaires pour se développer.

Située à la croisée des routes maritimes mondiales, le port de Brest bénéficie d'une situation géographique idéale. Il est par ailleurs le seul sur la façade atlantique française à prendre en charge les navires de fort tonnage.

Le port dispose d'infrastructures adaptées issues de son passé historique en construction et réparation navale, comme les formes de radoub, les moyens de levage, les outils de remorquages et la future aire de carénage. A noter également que le

chantier de déconstruction des Recycleurs Bretons, exploité par Navaleo, est inscrit sur la liste européenne des installations agréées de recyclage de navires.

Le développement de la filière de déconstruction navale brestoise s'appuie sur le modèle d'une économie circulaire responsable :

- la collaboration avec des partenaires locaux est privilégiée (bureaux d'études, agents maritimes, location de matériel...),
- le traitement des déchets et la valorisation des matières sont réalisés au centre de tri haute performance des Recycleurs Bretons à Guipavas,
- les ferrailles sont exportées vers des

fonderies en France et en Europe (30 000 tonnes d'acier en 2021). Nous conservons ainsi les ferrailles en Europe et participons à la décarbonation des aciers conformément au rapport émis par le groupe de travail du Conseil National de l'Industrie relatif au contrat stratégique de filière « Mines et Métallurgie » édité en décembre dernier.

L'accompagnement et le soutien de la Région Bretagne, de la SPBB (Société Portuaire Brest Bretagne), de Brest Métropole Océane ou encore des associations telles que Mor Glaz sont une force supplémentaire pour appuyer le développement de cette filière et lui donner une dimension européenne.



■ Une filière qui se consolide

En 2020 et 2021, la déconstruction des trois derniers sous-marins de type AGOSTA (3 500 t) pour la Marine nationale a démontré le savoir-faire et le potentiel de l'activité. Pour la déconstruction simultanée des deux

premiers sous-marins, Navaleo a loué la forme de radoub 210 jours, sollicité 70 partenaires locaux, investi 1,5 M€ sur son ICPE (Unité fixe de traitement, moyens de manutention, de levage, de décapage et de découpe), et créé 25 emplois. Nous projetons la création de 10 à 15 emplois

par an. La filière de déconstruction navale présente donc un réel potentiel économique pour notre région.

L'avenir de la déconstruction navale brestoise se construit avec un carnet de commandes qui compte actuellement

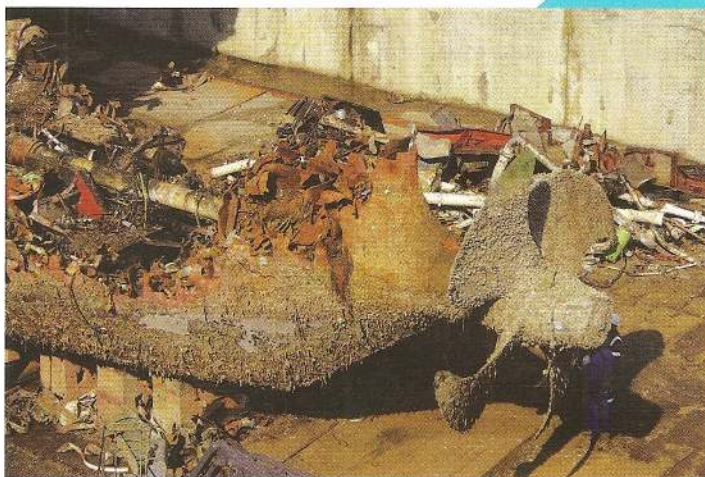
5 navires en cours de déconstruction :

- les navires Karl (600 t) et Antigone Z (600 t), deux navires ventouses confiés par la Région Bretagne,
- le bac de Loire St Hermeland (300 t) confié par le département de Loire-Atlantique,
- le Rio Tagus (1 000 t) confié par la Région Occitanie, et
- le pétrolier brise-glace russe Varzuga

(6 600 t) acheté par Les Recycleurs Bretons. Ce dernier, d'une longueur de 165 mètres, sera le plus gros navire de commerce jamais déconstruit en France.

Doucement, les réglementations pour anticiper la déconstruction des navires évoluent. L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses (anciennement dénommé passeport vert) qui identifie les matériaux dangereux (amiante,

métaux lourds, pcb, hydrocarbures, etc.) est désormais intégré à la conception d'un navire neuf et obligatoire depuis le 31.12.2000 pour les navires existants, pour les navires battant pavillon européen ou mouillant dans un port européen. Réalisé via des organismes agréés, il est une réelle avancée pour faciliter et surtout sécuriser le recyclage des navires.



■ Des défis à relever

Malgré tous ces points forts, la filière de déconstruction navale brestoise reste à conforter. Si le marché est en plein essor, l'expertise brestoise doit faire face à une rude concurrence en Asie et en Turquie où les chantiers de déconstruction de navire proposent des prix attractifs au détriment des réglementations sociales, sanitaires et environnementales. En 2021, sur 763 navires et unités offshore, 583 ont été acheminés vers les chantiers de déconstruction situés sur les plages du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan (source : Bilan 2021 - ONG Shipbreaking Platform).

Par ailleurs, son développement se heurte également à une problématique de recrutement, due notamment à l'absence d'école ou de filière de formation dédiée. Le manque de main-d'œuvre et d'infrastructures dédiées ne permet pas non plus à l'heure actuelle un positionnement sur des navires de tailles plus importantes (paquebots de croisière par exemple), des solutions existent et nous sommes prêts à relever ce défi si les portes venaient à s'ouvrir.

Une harmonisation européenne, voire mondiale, des réglementations environnementales et sociales et la mise en place d'une politique RSE chez les

armateurs pour faciliter la déconstruction de ces navires sont autant de leviers sur lesquels s'appuyer. Il est aussi indispensable que d'une part, la convention de Bâle censée proscrire l'exportation ou l'importation et traiter le plus près possible du lieu de production les déchets dangereux, dont font partie les navires ; et d'autre part, la convention de Hong Kong réglementant les conditions environnementales et sociales de déconstruction des navires, après cette interminable période de latence, soient enfin respectées.

NAVALEO

Lettre à la DRH de CORSICA LINEA

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60

E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>



Le 17 Avril 2022

A Madame Agnès LLOVERA
Directrice des Ressources humaines CORSICA linea

Objet : Situation du Capitaine Franck MANICACCI

Madame la Directrice

Suite à l'accident du JEAN NICOLI à ALGER le 6 avril 2022, nous avons appris que le Commandant Franck MANICACCI a été sommé de débarquer immédiatement après l'accostage du navire à Marseille - sans remplaçant ! - et qu'il a été convoqué à un entretien préalable à un licenciement.

L'AFCAN considère qu'une attitude aussi radicale de la Direction est inacceptable car, à notre connaissance, aucune enquête officielle n'a conclu à la faute du Capitaine.

Nous vous demandons donc de reconsidérer votre position et d'attendre, avant de condamner unilatéralement notre collègue, que la procédure officielle et réglementaire qui sied à ce genre d'évènement arrive à son terme.

Dans cette attente, nous continuons d'être informé de la situation du Commandant Franck MANICACCI.

Veuillez recevoir, Madame la Directrice, nos respectueuses salutations.

Pour le Président actuellement embarqué
Cdt. Bertrand DERENNES
Secrétaire Général

Drones, lettre au directeur des Affaires maritimes

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60
courriel : courrier@afcan.org - Site Internet : <https://www.afcan.org>

Le 23 mars 2022



Monsieur le Directeur des Affaires maritimes

Tour Séquoia
92055 PARIS-La-Défense Cedex



Objet : Présentation des textes d'application de l'ordonnance sur les drones

Monsieur le Directeur,



Bien que l'Association Française des Capitaines de Navires n'ait pas été conviée aux réunions d'échanges sur l'ordonnance relative aux conditions de navigation des navires autonomes, nous avons eu connaissance des textes en préparation pour cette mise en œuvre et nous souhaitons vous faire part de nos inquiétudes

Si nous comprenons la volonté des concepteurs et constructeurs de ne pas avoir trop de contraintes réglementaires, notre association, qui regroupe la grande majorité des capitaines en activité, tient à attirer votre attention sur les risques que ce type de navire vont entraîner pour l'exercice du métier de capitaine. Nous souhaitons un encadrement plus strict de ces nouvelles activités, et une meilleure prise en compte de l'avis des professionnels de la mer.

La définition des drones, engins autonomes faisant l'objet d'une procédure allégée, prévoit une longueur de 24 m et une vitesse de 15 nœuds. Cela nous paraît excessif en raison de l'énergie cinétique emmagasinée. Les conséquences d'une collision d'un navire de cette taille, à cette vitesse, avec un autre navire, peuvent être dramatiques, tant sur le plan humain qu'environnemental, sans parler des conséquences financières.

De plus, nous attirons votre attention sur la nécessité de prévoir une formation maritime suffisamment solide pour les opérateurs de drones. Les 12 heures de formation aux COLREGs évoquées dans le texte sont pour l'AFCAN tout à fait insuffisantes.

Une limite sur la distance à parcourir, la définition et la surveillance de zones réglementées, une prise en compte des conditions météo avec éventuellement des limitations d'exploitation, à l'instar de ce qui est en vigueur pour les navires, une analyse de risque avant toute mise en service, sont autant de points qui méritent d'être étudiés.

Nous vous remercions de bien vouloir tenir l'AFCAN informée des décisions qui seront prises à cet égard.

En l'attente, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos respectueuses salutations.

Pour le président, embarqué,
Le commandant F.X. Pizon, Vice-président

Copies : Journaux "Le Marin", "Journal de la Marine Marchande", "mer et marine.com"

L'odyssée de deux élèves de l'hydro au moment de l'armistice

On n'est jamais à la place d'un autre. Chaque individu est un sujet tellement complexe qu'il est vain d'en prévoir le comportement, davantage encore dans des situations d'exception, et il n'est même pas possible de prévoir son propre comportement.

Primo Levi, les naufragés et les rescapés

Après la Seconde Guerre mondiale, beaucoup d'entre nous se sont demandé quel aurait été leur comportement dans ces circonstances dramatiques. Les événements de 1940-1945 qui divisent profondément les Français, présentent tous les signes d'une crise générale des valeurs apte à susciter des trajectoires singulières.

Ainsi, dans son ouvrage «Aurais-je été résistant ou bourreau», l'auteur Pierre Bayard, né en 1954, nous donne l'exemple de deux destinées totalement opposées, celle de Lucien Lacombe, personnage principal d'un film de Louis Malle et celle Daniel Cordier illustrée dans son ouvrage autobiographique, *Alias Caracalla*.

Pour autant, le problème du passage à l'action ne s'est pas toujours posé de façon si ambiguë. Bien souvent, il n'y avait pas d'autre choix. Une exigence irrépressible amena une poignée de jeunes gens, dès l'annonce de l'armistice, à continuer la lutte aux côtés des Anglais. Certains, comme George Ménage ou François Flohic, racontèrent leur expérience des combats auxquels ils participèrent en Atlantique Nord, en Arctique et dans la Manche.

Le problème ne s'est cependant pas posé de la même manière pour les marins qui furent contraints de rejoindre les ports anglais après le désastre de Dunkerque. Ils furent plus de vingt mille pour la marine de guerre et plus de quinze mille pour la marine marchande à s'y rendre. Mais le 27 juin, surlendemain de l'armistice, le maréchal Pétain donne à tous les résidents français présents en Grande-Bre-

tagne l'ordre de rentrer. Moins de deux mille marins, dont quelques centaines seulement pour la Marine nationale, décideront de continuer le combat en juin 1940, considérant qu'il fallait d'abord faire la guerre pour chasser l'ennemi du territoire. Les autres refusèrent de se rallier aux Forces navales françaises libres, estimant qu'il fallait rester fidèle au gouvernement français.

■ Lacombe Lucien, une crevaison fatale



Le film de Louis Malle met en scène un jeune homme au moment précis où il s'interroge sur son attitude face aux événements de la dernière guerre. Le héros, Lucien Lacombe, jeune paysan frustré de 18 ans, dont le père est prisonnier de guerre, vient voir son ancien instituteur et lui déclare qu'il souhaite s'engager dans la Résistance, ayant entendu dire que celui-ci dirigeait le maquis local. Celui-ci lui répond de façon évasive, il trouve Lucien un peu jeune, mais ne lui oppose

pas de refus net. Le lendemain Lucien crève, il est obligé de marcher plusieurs kilomètres. En arrivant à la ville, il aperçoit une maison dont les habitants semblent faire la fête. Parmi ceux-ci, il reconnaît un ancien coureur cycliste avec lequel il sympathise. Celui-ci et ses amis, un groupe de collaborateurs, le font boire afin de soutirer des renseignements sur les maquis de la région. Lucien, qui a livré le nom de l'instituteur, se réveille avec la gueule de bois, et sensible à la sympathie que lui témoigne le groupe de collaborateurs, accepte de participer à leurs actions. Après différentes péripéties, Lucien est abattu par les résistants. Le cinéaste ne condamne pas le personnage de Lucien qu'il présente cependant comme un parfait «salaud», selon la définition sartrienne. Mais c'est la manière dont il évoque la destinée humaine que le film est susceptible de perturber. La bicyclette est le symbole du rôle qu'y joue le hasard. Sans cette crevaison, Lucien n'aurait pas sans doute rencontré le groupe de collaborateurs et aurait été accepté dans le groupe de résistants de l'instituteur.

L'importance du hasard pourrait laisser croire que le choix de s'engager dans la Résistance ou dans la collaboration n'est pas dû à des convictions idéologiques, mais au simple jeu des circonstances.

■ Daniel Cordier, le parcours original et paradoxal d'un héros

La raison principale qui a conduit Daniel Cordier à s'engager dans la Résistance, plutôt que d'attendre tranquillement la



ras dont il sait que de Gaulle est un fidèle lecteur. Il lui faudra longtemps pour comprendre que Maurras a effectivement rejoint Pétain.

Après avoir subi une formation de radio et de saboteur, il est finalement parachuté dans la France occupée en juillet 1942. Chargé de devenir le secrétaire particulier de Georges Bidault, il est très vite recruté par un certain Rex dont il ne connaît pas l'identité : il sera son secrétaire et son radio jusqu'à l'arrestation de ce dernier en juin 1943. C'est seulement en octobre 1944 qu'il apprend le nom de celui qu'il a fréquenté quotidiennement, Jean Moulin.

Les quelques jours qui séparent le discours de Pétain de l'embarquement sur le *Léopold II* montrent comment Cordier s'est retrouvé à la croisée de son destin. Celui-ci est représenté par sa décision de partir pour Bayonne, puis de quitter la France, quand la plupart de ses camarades font le choix de rester à Pau.

■ François Flohic et Georges Ménége, deux élèves de l'Hydro de Paimpol

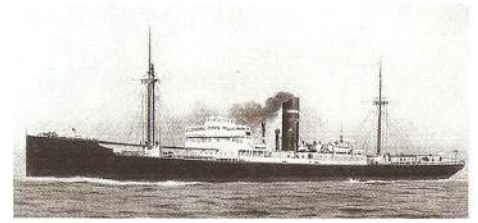
«Qui perd l'occasion est comme celui qui laisse l'oiseau s'envoler de sa main. C'est sans retour» (Saint Jean de la Croix)

Comme Daniel Cordier, deux élèves de l'École d'hydrographie de Paimpol, François Flohic et Georges Ménége ont refusé d'accepter l'armistice promulgué par le maréchal Pétain. Ils ont en commun d'avoir quitté Paimpol pour continuer la lutte en Angleterre.

Georges Ménége, un marin breton

Georges Ménége est né le 2 septembre 1921 à Saint-Brieuc. Son père, capitaine au long cours, était commandant chez d'Orbigny. Dans les années 1930, années de la crise économique, les congés étaient rares. Pour conserver son embarquement son père avait été contraint de ne revenir à la maison que tous les deux ans. Sa mère et ses grands-parents maternels, tous deux instituteurs, veillèrent à son éducation et suivaient ses études avec attention.

En classe de troisième, il déclare à sa mère et à son grand-père, également atterrés, vouloir abandonner ses études pour être marin, et embarquer le plus tôt possible. A la fin de l'année scolaire 1936/1937 il effectue en qualité de pilotin un voyage complet Europe-Amérique du Sud sur le



Pavon de l'armement d'Orbigny. A son débarquement, il n'a qu'un but, réussir le concours d'entrée à l'École d'hydrographie de Paimpol. Reçu en juin 1939 à son baccalauréat avec mention «Assez bien», il prépare l'examen d'entrée à Paimpol qu'il réussit en septembre. Le 3 septembre, la France déclarait la guerre à l'Allemagne

François Flohic, lui aussi

François Flohic raconte qu'en 1945, revenant dans sa famille à Paimpol après plus de quatre ans d'absence, il fut interpellé en gare de Guingamp où il attendait une correspondance, par un bon Breton au fort accent, en ces termes : «Te zou Brezonnec», ce qui lui fit un plaisir immense.

Né le 2 août 1920 à Ploubazlanec, breton issu de plusieurs générations contraintes de chercher sur mer les moyens de leur subsistance, François Flohic, dont l'enfance avait été marquée par la forte personnalité de son grand-oncle Edouard, ancien capitaine des Bordes, avait toujours décidé d'être capitaine au long cours. Sa mère, « femme de marin, femme de chagrin », rappelait-elle, n'aimait pas du tout ce qui l'orientait vers la mer. Néanmoins, elle encourageait son fils à poursuivre ses études, contrairement à l'avis de son père, qui avait débuté sur les bancs de Terre-Neuve à l'âge de quatorze ans et estimait qu'il était temps que son fils gagnât sa vie.

En septembre 1939, il réussit à se faire inscrire au cours d'élèves-officiers de l'École de navigation maritime de Paimpol.

■ L'École de Paimpol

L'École d'hydrographie de Paimpol était depuis plusieurs années dirigée, plus que fermement, par le professeur en chef d'hydrographie Charles Pacé célèbre par sa personnalité et la qualité de son enseignement.

Georges Ménége évoque le souvenir de concours de calculs nautiques avec quelques studieux camarades, afin d'obtenir les automatismes et la célérité

fin de la guerre, est son désaccord idéologique avec la volonté du maréchal Pétain, dans son discours du 17 juin, de cesser le combat. Né à Bordeaux en août 1920, Cordier est, par sa famille, de tradition d'extrême droite, et adhère aux thématiques de Maurras, parmi lesquelles la haine de la République. Sur le plan de la pensée politique cependant, il était prêt à soutenir le gouvernement du maréchal Pétain, mais le destin en a décidé autrement.

Réfugié près de Pau, après avoir tenté de se faire enrôler dans l'armée, il entend l'appel du maréchal Pétain ordonnant de cesser le combat. Il est d'autant plus effondré qu'il a fait campagne, suivant en cela les demandes de Maurras, pour que Pétain se voit confier les pleins pouvoirs. Il se trouve trahi par celui-là même en qui il avait placé toute sa confiance. L'armistice est signé le 22 juin.

Il réunit quelques jeunes gens autour de lui, leur explique qu'il est fondamental de continuer le combat en s'appuyant sur les forces et les territoires de l'Empire français. C'est avec seize camarades, âgés de dix-huit ans pour la plupart, qu'il s'embarque à Bayonne le 21 juin 1940 sur le *Léopold II*, à destination de l'Afrique du Nord.

Peu de temps après avoir quitté la France, le capitaine du bateau change d'avis et prend la direction de l'Angleterre. Parvenu à cette destination inattendue, Cordier s'engage alors dans la légion de volontaires français dirigée par le général de Gaulle, et ce toujours par fidélité à Maur-



indispensables au succès à l'examen de sortie. Tous les calculs devaient s'effectuer à l'aide des tables de Friocourt en un temps maximum donné.

Bien qu'ils fussent un peu désorientés par l'atmosphère délétère de la drôle de guerre de l'hiver 39-40, marquée par l'outrance des slogans « la route du fer est coupée » ou « nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts », Pacé avait réussi à convaincre ses étudiants de poursuivre leurs études au lieu de s'engager comme certains, dont François Flohic, en avaient manifesté le désir, arguant qu'ils seraient plus utiles à la patrie que de partir comme simples marins.

Mais le 13 mai, la « drôle de guerre » est finie, les Allemands franchissent la Meuse et leur offensive se développe. Des flots de réfugiés arrivent de plus en plus nombreux en Bretagne. De « potaches attardés » qu'ils étaient restés, les élèves de l'Ecole prennent conscience du danger.

Les examens de fin d'année avaient été fixés aux 17 et 18 juin 1940. Le 17 juin, ils se passent normalement. Le 18 juin, ils seront suspendus.

Le même 17 juin, Georges Ménage en compagnie de quelques camarades, dont François Flohic, écoute le message aux Français du maréchal Pétain. Atterrés, ils refusent l'emprise des Allemands et décident de passer en Angleterre pour continuer la lutte avec les Anglais. Mais comment ? Et les examens ? Et la famille ?

■ Les bateaux-pilotes de Rouen

Après avoir participé à l'évacuation de Rouen et du Havre, les deux bateaux-pilotes de la station de Rouen, le *Georges Leverdier* et l'*Albert Faroult* quittent le port du Havre le 13 juin vers un port de l'Ouest où il y a peut-être des services à rendre. Saint-Malo est atteint, puis Paimpol où les deux navires qui ont échappé aux mines et aux bombes ne doivent pas tomber aux mains des Allemands. La

décision est prise, les deux navires quitteront Paimpol dès que possible pour l'Angleterre.

Dès l'annonce de la suspension des examens, plusieurs élèves demandent qu'on organise leur passage en Angleterre. Le directeur de l'école, Charles Pacé, et l'inspecteur général de l'enseignement Lecoq sont d'avis qu'il faut partir pour l'Angleterre avec les deux bateaux qui doivent appareiller à la marée du soir, et ont l'intention d'en discuter sans attendre avec l'administration de l'inscription maritime.

Parmi ces élèves, Georges Ménage et François Flohic qui avaient rejoint les quais de Paimpol, rencontrent un de leurs camarades, Jean Saliou (voir infra), fils d'un pilote du Havre, qui leur apprend que, des matelots n'étant pas rentrés à temps, l'*Albert Faroult* recherchait un complément d'équipage. Le bateau-pilote appareillera bien à la marée du soir du 18 juin, lui-même et le fils du patron du *Faroult* sont assurés de partir aussi.

Ce n'est pas le cas de leurs deux camarades qui devront user d'audaces et de ruses pour pouvoir monter à bord, l'administrateur de l'inscription maritime ayant refusé leur embarquement. Profitant d'une bousculade, ils arrivent à sauter à bord et rejoignent leurs camarades régulièrement embarqués. Un peu plus tard, interrogés par un pilote qui leur demande « ce qu'ils foutent là », ils répondent qu'inscrits maritimes, ils ont été



Albert Faroult



Georges Leverdier

embarqués avec les autres.

Avant de partir sur le *Faroult*, Georges Ménage avait informé ses grands-parents et sa mère, de sa décision de passer en Angleterre pour rejoindre son père à Liverpool où il venait de prendre le commandement du *Macon*.

De son côté, François Flohic avait fait ses adieux à ses parents, laissant une mère malheureuse mais résignée et un père qui ne pouvait cacher son émotion. A 17h30, le *Faroult* appareille pour l'Angleterre avec son nouvel équipage.

■ La déception de l'arrivée en Angleterre

Après une nuit de navigation, au cours de laquelle les élèves participèrent aux quarts, le *Faroult* qui a rejoint de nombreux navires, mouilla le 19 juin au hasard en baie de Falmouth, alors qu'il pensait avoir atterri sur Plymouth. Il faut dire que les compas n'avaient pas été compensés après l'installation d'une ceinture magnétique et que la navigation avait été approximative.

Remis dès leur débarquement à l'agent consulaire de France, et présentés comme élèves de l'Ecole de navigation de Paimpol, ils sont logés dans un des nombreux hôtels inoccupés de cette station balnéaire.

Le 23 juin, ils apprennent la fâcheuse nouvelle de la signature de l'armistice.

Le 26 juin, ils prennent le train pour Londres sous la surveillance de la Home Guard. De là, ils sont conduits au Camberwell Refuge Center, centre de tri chargé de repérer les indésirables. Interrogé à plusieurs reprises par différents enquêteurs, Georges Ménage demande que l'on prenne contact avec son père à Liverpool, déclare qu'il refuse l'armistice et réitère sa volonté de se battre avec les Anglais.

Le 27 juin, l'arrivée d'un officier de marine leur apprend la création des Forces françaises libres et la reconnaissance officielle du général de Gaulle par le gouvernement britannique. Mais ils réalisent qu'ils sont prisonniers et se résignent à attendre.

Le 28 juin, Georges Ménage et Jean Saliou n'en reviennent pas d'être autorisés à prendre le train pour Liverpool où ils sont attendus, le premier par son père, le second par des amis de sa famille.

■ Le choix de Georges Ménage

Le 30 juin, Georges Ménage avait retrouvé, non sans émotion, son père à Liverpool. Celui-ci avait décidé de l'embarquer comme élève-officier sur son navire, le *Macon*. Il avait proposé la même chose à Jean Saliou, qui préféra s'engager dans la marine britannique. A cette époque, son père était bien décidé à continuer la lutte et ne désapprouvait pas que son fils fût venu en Angleterre.

Le 3 juillet à l'aube, les Britanniques s'emparent, par surprise de tous les bâtiments français présents dans leurs ports. Les équipages sont débarqués de force et envoyés dans des camps. L'affaire se fait presque sans coup férir au prix de trois morts, un Anglais et deux Français.



Le lendemain, les Anglais bombardent la flotte française au mouillage à Mers-el-Kébir, près d'Oran, causant la perte de mille deux cents hommes, coulant le cuirassé *Bretagne* et mettant hors de combat les cuirassés *Dunkerque* et *Provence*, sans compter d'autres bâtiments.

Ces nouvelles ne sont pas faites pour encourager les marins à continuer la lutte aux côtés des Anglais. Le 5 juillet, l'équipage, commandant en tête, refuse de naviguer sous pavillon anglais et demande son rapatriement. Seuls, l'officier radio et Georges Ménage en décideront autrement, restant discrets au milieu de ces hommes passionnés. Entretemps, ils apprennent que Jean Saliou a réussi à s'engager chez les Anglais.

Le 17 juillet, le *Macon* est placé sous garde militaire. Les jours se succèdent sans que la situation évolue. A bord, un service minimum assure la sécurité et les fonctions indispensables, laissant l'équipage quasi inactif.

Le 10 août, ils sont relevés par des marins anglais et envoyés au camp de Crystal Palace à Sydenham, à environ vingt kilomètres de Londres. Là sont regroupés la plus grande partie des équipages des navires de commerce français saisis

dans les ports anglais, soit environ 2 500 hommes.

La décision de Georges Ménage n'a qu'un seul objectif. Jamais il ne rentrera pour se soumettre à un gouvernement qui accepte l'occupation de son pays. Toutefois, Anglais ou de Gaulle, son choix n'est pas encore fait. A la fin du mois d'août, les Anglais décident de séparer les marins et les officiers, ceux-ci se retrouvent dans trois hôtels, dans le quartier d'Euston Station. Londres est bombardé quotidiennement.

Au hasard de ses pérégrinations dans Londres, Georges Ménage prend contact avec les Forces françaises libres et obtient l'adresse du bureau de la marine marchande à l'état-major de de Gaulle, dont il saura plus tard qu'il ne fonctionne que depuis le 12 août.

Le 15 septembre, il se présente au lieutenant de vaisseau Ybert du bureau de la marine marchande, à qui il fait part de son désir de s'engager. Il lui expose la situation particulière dans laquelle il se trouve, la majorité de ses camarades, dont les capitaines sont les plus acharnés, manifestant leur hostilité envers la France libre. Il lui est conseillé de régler au plus vite sa situation personnelle.

L'entretien avec son père le déçoit profondément. Malgré tous les arguments de celui-ci pour un retour en France, il lui déclare qu'il fait de la lutte contre les Allemands une affaire personnelle. Son père est furieux, ils se quittent fâchés. Georges ne reverra son père que quatre ans plus tard, après le débarquement.

Le 21 septembre, il embarque à Glasgow sur le S/S *PLM 27* en qualité de second lieutenant.

■ Le destin de François Flohic

Le camp de Camberwell (voir supra), où se trouvait aussi François Flohic, était une véritable tour de Babel où toutes les langues de l'Europe étaient parlées. La police britannique avait beaucoup de mal à y faire son tri. Il ne venait pas à l'idée à ce groupe de jeunes bretons, sûrs de leur bonne foi, qu'ils puissent être suspectés. Mais pour les autorités anglaises, ils faisaient partie des milliers de réfugiés civils et militaires dont il importait de s'assurer au plus vite de la véritable identité.

François Flohic et ses amis sont soumis

à des séances interminables d'épreuves et de contre-épreuves au caractère fastidieux, entraînant fatigue et irritation.

Cependant, la visite le 29 juin d'un aspirant chasseur d'Afrique de la France libre les convainc de prendre une décision.

Aussi, résolu à sortir de cette espèce de prison, ils déclarent en masse vouloir s'engager dans la France libre.

Le 2 juillet, ils sont transportés dans Londres en bus à deux étages jusqu'à l'Olympia Hall sis à Kensington, immense bâtiment qui commence à accueillir les premiers volontaires de la France libre.

Mais, à peine sont-ils rassemblés sous une autorité française que la nouvelle de l'attaque de Mers-el-Kébir leur tombe dessus. Les faits s'imposaient dans leur brutalité : le 3 juillet, l'escadre de l'amiral Sommerville avait ouvert le feu sur les bâtiments français amarrés à Mers-el-Kébir. Un sentiment d'humiliation s'empare alors de leur groupe de futurs marins, et les commentaires allèrent bon train parmi eux.

Ces tristes événements ne font néanmoins pas changer leur décision de servir dans les Forces françaises libres aux côtés des Anglais. Pour eux, les Anglais venaient de marquer qu'ils n'épargneraient personne, les Allemands moins que quiconque, dès qu'ils auraient la capacité de leur répondre. Pour l'instant, il leur importait de se préparer à repousser leur invasion, raison de plus pour s'engager au plus tôt.

Le passé étant ainsi réglé, seul ne les intéressait plus que l'avenir.

Le 8 juillet, François Flohic et ses camarades sont embarqués sur le *Courbet*, vénérable cuirassé de la première guerre, pour y suivre les cours d'élève aspirant.

Il serait trop long de raconter ici l'épopée de Georges Ménage et François Flohic au cours des cinq années de guerre vécues sous le pavillon à croix de Lorraine, non pas en ce qu'elles constituent une exception, mais bien parce que de nombreux de leurs camarades peuvent se prévaloir d'expériences similaires. Ce récit fera l'objet d'un second article.

Rappelons que dernièrement, le 21 avril 2018, la délégation au Souvenir des marins de la France libre a organisé à Paimpol et à Ploubazlanec un hommage aux

jeunes gens partis pour l'Angleterre les 18 et 19 juin, et tout particulièrement à Georges Ménage (97 ans) et à François Flohic (98 ans).

Le 15 juin 2018, Emmanuel Macron a élevé Daniel Cordier, l'ancien résistant et secrétaire de Jean Moulin, âgé de 97 ans au grade de Grand-Croix de la légion d'honneur.

■ Jean Saiou, celui qui a permis l'embarquement de Georges Ménage et de François Flohic



Né au Havre le 18 janvier 1920, Jean Saiou est élève à l'École d'hydrographie de Paimpol en 1940, comme ses camarades Ménage et Flohic. Le 17 juin, son père qui était pilote au Havre, téléphone au professeur général d'hydrographie Pacé, directeur de l'École. «Il voulait sauver les deux bateaux-pilotes de Basse-Seine avant l'arrivée des Allemands», nous dit son fils, et lui demandait de partir à bord de l'*Albert Faroult*. «C'est cet appel qui a tout déclenché», ajoute-t-il.

En Grande-Bretagne, Jean Saiou est admis à la première session de l'École navale anglaise (Royal Naval College Dartmouth) et en sort aspirant le 1er janvier 1941. Il navigue durant neuf mois sur divers unités de la Royal Navy, et le 1er octobre 1941 est nommé Enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe. Il s'engage ensuite dans les FNFL, et participe à la bataille de l'Atlantique sur les corvettes *Renoncule* et *Commandant Detroyat*.

Il réussit à sauver son ami Michel Malbert, lieutenant à bord du paquebot *de La Salle*, qui venait d'être torpillé par un sous-marin allemand.

Promu enseigne de vaisseau de 1ère classe, il est nommé sur sa demande au 1er Régiment de fusiliers marins avec lequel il combat durant la campagne d'Italie. Il est grièvement blessé le 13 mai 1944 lors de la bataille du Garigliano.

Il embarque en décembre 1944 sur l'avisso *Commandant Dominé* jusqu'en juillet 1945, puis sur le *Béarn* et enfin sur le porte-avions *Arromanches*.

Il quitte le service actif le 1er décembre 1947, puis entame une nouvelle carrière comme second capitaine à la Compagnie Générale Transatlantique puis à la Compagnie des Pétroles. Admis au pilotage de la Seine en 1950 où il exerce pendant vingt ans jusqu'en 1970. Il est décédé le 8 février 1999 à Carantec.

Nous conserverons de lui le souvenir d'un excellent camarade, un peu «fort en gueule», mais néanmoins très modeste

quant à son passé héroïque, et celui d'un pilote audacieux.

■ Bibliographie

Pierre Bayard, « Aurais-je-été résistant ou bourreau », les éditions de Minuit

Georges Ménage, « Odysée d'un marin de la France libre », éditions Récits

François Flohic, « Ni Chagrin, Ni Pitié, souvenirs d'un marin de la France libre, éditions Plon

Daniel Cordier, « Alias Caracalla », nrf Gallimard

François Delpla, « Mers-el-Kébir, 3 juillet 1940 », l'Angleterre rentre en guerre, éditions François-Xavier de Guibert

Charles de Gaulle, « Mémoires de guerre, l'appel 1940-1942 », librairie Plon

Winston Churchill, « Mémoires de guerre, 1919-1941 », éditions Tallandier

Georges Blond, « L'Angleterre en guerre, récit d'un marin français », Grasset

René TYL
membre de l'AFCAN

One Ocean Summit

Brest, février 2022

Une première mondiale pour une nouvelle coopération internationale en faveur de l'Océan

Nous publions ici la reproduction - aimablement autorisée pour Afcan informations - d'extraits d'un article rédigé par M. Stéphane Miribel, rédacteur en chef au mensuel Le Droit Maritime Français de mars, DMF 2022 n° 844, 277.

Quarante ans après l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le « One Ocean Summit » qui s'est tenu récemment à Brest accélérera-il l'élaboration d'un Traité international efficace pour préserver la biodiversité en haute mer ?

C'est en tout cas l'un des objectifs de ce rendez-vous mondial regroupant plus de 100 pays, lancé à l'initiative du Président

français Emmanuel Macron dans le cadre de la Présidence française de l'Union européenne et soutenu par les Nations Unies.

Après deux jours d'échanges entre scientifiques, acteurs de l'économie maritime et ONG maritimes, il s'agit de renforcer la coopération et la prise d'actes pour une alliance durable avec l'océan. Le but ultime est de s'engager politiquement le troisième jour en présence de quarante chefs d'Etat

et de gouvernement ainsi que de hautes personnalités représentant plus de la moitié des ZEE mondiales. A leurs côtés, d'éminents dignitaires avaient fait le déplacement comme Ursula von der Leyen, *Présidente de la Commission européenne* et Monsieur Edouard Philippe, *Président de l'association internationale des villes portuaires* tandis que de nombreux autres se sont exprimés par messages vidéo comme le *Secrétaire général de l'Organi-*

sation des Nations Unies, Monsieur Antonio Guterres, la Directrice générale de l'UNESCO, Audrey Azoulay et le Secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale, Monsieur Kitack Lim.

■ L'océan au cœur de l'agenda politique international en 2022

Ce sommet s'inscrit dans une dynamique de rendez-vous internationaux dédiés en 2022 à la protection de l'océan. Fin février en effet, des négociations se tiendront à Nairobi sous l'égide des Nations Unies pour élaborer un accord international pour lutter contre la pollution plastique de l'océan. En mars, des discussions à New-York doivent aboutir à un texte international sur la protection de la haute mer. Toujours en mars en principe, à Genève, la 12^{ème} conférence ministérielle de l'OMC traitera activement de la question de la suppression des subventions publiques qui contribuent à la surpêche ou à la pêche illicite. Cet été, en Chine à Kunming, la COP Biodiversité sera l'occasion de s'engager internationalement sur l'objectif de protéger 30% des espaces terrestres et maritimes. Puis, entre le 27 juin et le 1er juillet 2022, Lisbonne accueillera la Conférence des Nations Unies sur les océans. En septembre, le Comité des pêches de la FAO se réunira à Rome et sera l'occasion de « relever le niveau d'ambition des organisations régionales de gestion des pêches » tandis que se tiendra en Polynésie française la première conférence sur les îles. Enfin, en novembre, l'Egypte organisera à Sharm El-Sheik la COP27 en donnant une large part à la protection des océans. Plus tard, en 2024, la France et le Costa Rica organiseront la Conférence des Nations Unies sur l'Océan.

■ La France compte désormais plus de 30% d'aires marines protégées (AMP)

Au-delà de la volonté clairement affichée de la France de concrétiser des accords lors de ces différents rendez-vous internationaux à venir, le sommet de Brest était l'occasion pour le président Emmanuel Macron d'annoncer de nombreuses nouvelles actions en faveur des océans, donnant ainsi naissance à ce qu'il convient d'appeler désormais : « Les engagements de Brest ».

On rapportera parmi ces actions la signa-

ture d'un décret le 10 février qui permet à la France de dépasser l'objectif de classer 30% des espaces terrestres et maritimes sous juridiction française en aires protégées puisque nous comptons à ce jour 33% d'aires marines protégées (AMP). Ce résultat est atteint avec l'extension de la réserve naturelle nationale des Terres australes françaises⁽¹⁾, désormais 2^{ème} plus grande AMP du monde avec plus de 1,5 million de km². Concernant l'objectif plus important de parvenir à 10% d'ici 2030 de zones de protection dites « fortes », notre pays accélère et multiplie par 2 le nombre de ces zones en passant de 2% à 4% en 2022. De même, la Polynésie française s'est engagée à créer dans sa ZEE au moins 500 000 km² d'AMP. Par ailleurs, le nombre d'Etats ayant rejoint lors de ce sommet la Coalition de la Haute Ambition pour la Nature et les Peuples (CHA) est encourageant puisqu'il est passé de 50 à 84 pays. Créée en 2021 à l'initiative de la France et du Costa Rica lors du 4^{ème} « One Planet Summit », cette coalition a pour objectif la protection de 30% des espaces terrestres et marins d'ici 2030. Pour autant, deux tiers de l'Océan situés au-delà des juridictions nationales, soit plus de 50% de la surface de notre planète, ne peuvent pour l'heure bénéficier d'aires marines protégées.

■ Lutter contre la pêche illégale et finaliser le traité BBNJ

La haute mer, qui couvre 64% des océans est source de nombreuses tensions. Echappant à la souveraineté ou juridiction nationale elle devient entre autres le théâtre d'une surpêche effectuée par des norias de navires usine auxquels aucun quota ou contrôle ne peut être imposé. Au total, la pêche illégale, non déclarée ou non réglementée est évaluée à près d'un cinquième des prises mondiales. Il s'agit pour l'essentiel d'une activité criminelle exercée par des mafias, notamment dans le golfe de Guinée, l'arche de la Guyane, le Pacifique et l'océan Indien. Aussi, dix ans après l'engagement de Rio en faveur d'un traité dit BBNJ (*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*), Emmanuel Macron estime qu'« il faut maintenant conclure et finaliser ce traité qui est à portée de main ». C'est pourquoi les 27 Etats membres de l'Union européenne, rejoints par 16 pays tiers⁽²⁾, ont lancé à Brest la Coalition de la Haute ambition pour un traité de la Haute mer afin d'œuvrer à la conclusion, dès cette

année, d'un accord opérationnel et mondial sur l'utilisation durable de la haute mer et la protection de sa biodiversité. Le Premier ministre de la Norvège, Monsieur Jonas Gahr Store, s'est engagé dans ce sens en énonçant que « *Nous disposons du calendrier et des instruments nécessaires pour prendre des engagements. Nous allons nous déplacer à Lisbonne et signer deux grands traités sur les plastiques et sur la biodiversité. Ne gaspillons pas de temps à mettre en place de nouvelles institutions grandioses qui compliquent les choses. Il a fallu des années pour aboutir à la Convention de Montego Bay et je crois que nous devons nous appuyer sur cette convention pour avancer avec des projets concrets* ». Il a tenu à rappeler à ce propos que la Norvège préside un panel de haut niveau pour des économies océaniques durables auquel la France adhère ainsi que depuis peu, les Etats-Unis. L'ensemble de ces Etats doivent s'engager vers une pêche durable en utilisant différents mécanismes (FAO), et renforcer un cadre d'action en commun. En France, parmi les différentes actions menées, Emmanuel Macron a souligné « la tradition française » depuis Napoléon 1^{er} de « l'action de l'Etat en mer » qui permet d'avoir une surveillance et une police des mers qu'il convient à présent d'eupéaniser (Règlement européen de 2008). D'ores et déjà, l'Italie, le Danemark, le Portugal et les Pays-Bas ont constitué un petit groupe ouvert à tous et destiné à créer des actions communes pour lutter contre la pêche illicite. Par ailleurs, de nombreux nouveaux Etats ont récemment rejoints l'Accord sur les mesures de l'Etat du port⁽³⁾ tandis que les actions de contrôle effectuées par le *Global Fishing Watches Marine Manager* ont été soulignées.

Au niveau de la protection des cétacés, la décision de l'Islande de mettre un terme à la pêche à la baleine a été confirmée tandis qu'en France le déploiement d'équipements permettant aux chalutiers et fileyeurs de mieux protéger⁽⁴⁾ les espèces qui ne sont pas à pêcher va s'accélérer. Le développement des Turtle Excluder Device (TED) qui permet de protéger et sauver les tortues va s'intensifier alors que le renforcement de notre législation en la matière, notamment vis-à-vis de nos importations, est à l'ordre du jour.

Enfin, la pêche illégale, non déclarée ou non réglementée, s'accompagne égale-

ment souvent de conditions de sécurité et de travail très dégradées des pêcheurs. Quatorze pays participants au *One Ocean Summit* se sont engagés à renforcer la lutte contre la pêche illégale ; six en annonçant ratifier en 2022 l'Accord du Cap de l'OMI qui fixe des normes de sécurité pour les navires de pêches, deux l'Accord relatif aux mesures de l'Etat du port de la FAO cité ci-avant et qui permet de mieux contrôler les activités de pêche au niveau des ports de débarquement. Pour conclure sur la pêche et les différentes mesures annoncées, signalons toutefois l'absence de représentation d'associations de pêcheurs à ce sommet. Il faut le regretter même si en concertation avec ces derniers, et pour diminuer les collisions avec les cétacés, la France, l'Italie, l'Espagne et Monaco vont demander cette année à l'OMI la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable en Méditerranée dans laquelle la vitesse de navigation sera réduite.

■ Une convention internationale contre la pollution plastique en 2022 ?

Neuf millions de tonnes de plastique sont déversées dans l'Océan chaque année, dont 8 % proviendrait des côtes et des fleuves. Mais chacun sait que la pollution des mers est d'abord d'origine tellurique (à hauteur de 80%). Concernant la pollution par le plastique, le Président a rappelé que « lorsque le plastique est déjà dans la mer ou l'océan, il y a déjà plein de microparticules, le mal est déjà fait ». Pour donner une image de l'ampleur du plastique présent dans les océans, le Premier ministre de la République d'Irlande, Monsieur Michael Martin, a indiqué que si l'ensemble du plastique présent dans les mers et océans était transformé en film d'emballage, on pourrait recouvrir 3 fois la superficie de la France...

Après deux initiatives internationales, financière et politique, que sont le Clean Oceans Initiative⁽⁵⁾ et le Global commit-



ment⁽⁶⁾, Emmanuel Macron estime qu'il est temps de parvenir à un accord mondial sur la pollution plastique sous l'égide des Nations Unies. C'est pourquoi au côté de l'Union européenne et de nombreux Etats dans le monde, dont les Etats-Unis, il a demandé à ce que l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement qui doit se réunir les prochaines semaines à Nairobi lance les négociations formelles pour un accord international pour la fin du plastique à usage unique. Le Président de la Namibie, Monsieur Hage Geingob, a tenu à préciser que les pays africains ne polluent pas beaucoup par rapport aux pays industrialisés. « Ce n'est pas l'Afrique qui produit le plastique mais c'est elle qui en souffre », a-t-il dit. Si en France depuis le 1er janvier les emballages des produits alimentaires en plastique ne sont plus permis et qu'une filière industrielle du recyclage est en train de se mettre en place, il convient dès lors pour le Président Macron de « mobiliser des financements pour aider les pays en voie de développement ou les pays émergents pour qu'ils puissent rentrer dans cette pratique ».

Enfin, dernier point à signaler à propos de la pollution terrestre et ses incidences sur la mer et les océans, l'annonce faite à Brest en faveur de la suppression cette année en France de trois décharges⁽⁷⁾ littorales sur une cinquantaine répertoriées comme prioritaires ; la hausse du niveau de la mer pouvant menacer de libérer leurs déchets en mer et donc, d'aggraver le problème.

■ « Ne pas juste affirmer que nous devons limiter l'usage de la mer pour la protéger »

Monsieur Robert Abela, Premier ministre de la République de Malte, a fait une intervention particulièrement intéressante et quelque peu détachée des discours habituels sur la protection de l'océan. Selon lui, nous ne devons pas juste affirmer qu'il convient de limiter l'usage de la mer pour la protéger, même si nous sommes tous d'accord pour prendre davantage d'initiatives dans ce sens. Cette protection doit être envisagée en adoptant différentes perspectives. Ainsi par exemple, l'initiative visant à limiter la vitesse des navires dans certaines zones⁽⁸⁾ augmentera le temps de navigation et donc, les coûts du transport, ce qui peut avoir des conséquences sur l'inflation et peut-être, sur les citoyens. C'est pourquoi il convient selon M. le Premier Ministre de

Malte d'adopter une approche holistique, générale, des répercussions que chaque initiative aura. Il s'agit avant tout de trouver le bon équilibre. Par exemple, à Malte, la mise en place de bornes électriques au port permet certes aux navires de ne pas utiliser leurs moteurs pour avoir de l'électricité à bord, mais, parallèlement « tous les navires qui croisent en méditerranée ou ailleurs utilisent du fuel-oil lourd, avec une concentration de sulfure importante, alors qu'il serait immédiatement possible de leur demander d'utiliser un fuel à bas sulfate ! ».

■ Présence à Brest des CIO de 4 armements européens représentant 55% du transport maritime mondial

« Si le transport maritime était un pays, ce serait le 8ème plus grand émetteur de gaz à effet de serre dans le monde » a déclaré à Brest John Kerry, Envoyé spécial du président des Etats-Unis pour le climat, les océans étant non seulement le lieu de 80% de la vie sur notre planète, mais également l'élément indispensable à notre vie sur terre puisqu'ils produisent plus de la moitié de notre oxygène. Rappelant l'urgence à agir, il a encouragé l'industrie du transport maritime à s'engager vers une rapide réduction des gaz à effet de serre, ce que les quatre premiers armateurs au monde présents à Brest ont alors pu confirmer.

En effet, prenant la parole en premier, M. Rodolphe Saadé, Président Directeur Général de CMA-CGM, compagnie française de transport et d'affrètement maritime, a fait savoir tout d'abord qu'il ne transportera plus de déchets plastiques à compter du 1er juin prochain afin que ceux-ci ne puissent plus arriver dans des pays où ils ne peuvent être recyclés. Puis, par rapport à la décarbonation de l'industrie du transport maritime, il a annoncé l'investissement de son groupe dans une flotte au GNL (Gaz naturel liquéfié), ce qui permet de réduire les émissions de CO2 de 20% environ. Reconnaisant que ce n'était pas assez, il a signalé qu'il ne s'agissait que d'un carburant de transition. En effet, ses équipes continuent à travailler sur d'autres modes d'énergie, comme le méthane, que ses navires pourront utiliser dès qu'il sera disponible puisqu'ils sont équipés pour, ce qui permettra de réduire les émissions de CO2 de l'ordre de 100%. Enfin, soulignant

que la force du secteur du transport maritime était de pouvoir travailler ensemble, il a demandé à ce qu'on accélère les collaborations, invitant les acteurs à rejoindre par exemple la nouvelle académie que CMA CGM a créé à Marseille, *Tangram*, qui accueillera dès 2023 l'Institut maritime français de la décarbonation fondée par le Cluster Maritime Français.

De son côté, le *Directeur général de HAPAG-LLOYD AG*, M. Rolf Habben Jansen, investit également dans des navires fonctionnant à deux types de carburants. Et, tout en rappelant que depuis l'an passé ils avaient décidé de verdir leurs finances, c'est-à-dire de rendre leurs objectifs climato-compatibles, il a annoncé que leurs bureaux seraient tous décarbonés d'ici fin 2023.

Le CIO de la compagnie allemande a également fait état des engagements pour une décarbonation de l'association mondiale des transporteurs maritimes qu'il co-président, savoir :

- le soutien à toutes mesures en rapport avec le marché du carbone ;
- la demande de nouvelles normes équitables pour les futurs navires en construction ;
- l'analyse, pour chaque nouveau type de carburant, de son parcours tout au long de son utilisation ;
- une demande de soutien des organisations internationales dans les investissements massifs que nécessite la fourniture de carburants à zéro émission de carbone ;
- l'instauration de corridor vert partout où cela est possible ;
- l'investissement dans la recherche et le développement.

M. Soren SKOU, *Président Directeur Général de l'armement danois A.P. MOL-LLER-MAERSK* a énoncé également ses engagements face à un monde qu'il juge en « crise climatique ». L'utilisation de carburant vert est la solution la plus réaliste pour l'industrie du transport maritime. 12 navires à carburant « vert » sont actuellement en commande et d'ici à 2040, l'ensemble de sa flotte sera décarbonée puisque susceptible d'utiliser différents carburants à zéro émission de CO₂.

Mais, il reste selon lui deux défis majeurs à relever et signalés également par son homologue Rolf Habben Jansen.

D'abord ces nouveaux carburants n'existent pas encore. Il faut les fabriquer,

les inventer, ce dont le marché va s'occuper. Ensuite, le prix des carburants verts sera deux à trois fois plus élevé que les carburants fossiles. Aussi, a-t-il appelé l'OMI à faire preuve de courage et à fixer un prix du carbone le plus rapidement possible afin que les armateurs puissent bénéficier de règles de jeu équitables.

Enfin, chez MSC, compagnie maritime domiciliée à Genève, la neutralité carbone sera en principe atteinte en 2050, et ce, sans dépendre de mécanisme de compensation. Le méthane ainsi que l'hydrogène sont notamment étudiés même si leur utilisation industrielle n'est pas encore acquise. Ne sachant pas combien de temps durera la transition vers zéro émission de carbone (10, 15 ans ?), le PDG de MSC, M. Soren TOFT a indiqué qu'il avait décidé d'investir également dans des navires à propulsion GNL, même s'il reconnaît que cela ne suffit pas. Dans le contexte actuel, c'est une solution qu'on doit utiliser. De même, à l'instar d'autres armateurs, MSC a décidé de renoncer à la route du grand Nord pour ne pas casser la glace du passage du Nord/Est et que des particules de carburant se retrouvent sur la calotte glaciaire. Surtout, M. Soren TOFT a insisté sur l'impérieuse nécessité de créer un véritable mécanisme du marché mondial du carbone.

En attendant l'instauration de ce marché du carbone en maritime via des quotas d'émissions qui peuvent être échangés, chaque acteur devant au terme d'une année restituer autant de quotas que de CO₂ émis, d'autres initiatives pour le verdissement du transport maritime ont été annoncées à Brest.

Par exemple, 22 armateurs européens⁽⁹⁾ se sont engagés dans le nouveau label *Green Marine Europe* et ainsi décidés d'appliquer des mesures très concrètes visant à lutter contre le bruit sous-marin, les émissions atmosphériques polluantes, les émissions de gaz à effet de serre, les espèces aquatiques envahissantes et les rejets huileux tout en encourageant la gestion des matières résiduelles ainsi que le recyclage des navires.

Au niveau portuaire, 35 acteurs dont 18 grands ports européens et mondiaux ont décidé d'accélérer la fourniture d'électricité aux navires en escale pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et réduire la pollution atmosphérique dans les métropoles portuaires.

■ Conclusion

Chaque Etat est d'accord pour mettre en avant les kilomètres carrés de son littoral, l'importance de sa ZEE et des océans pour son pays et sauver le climat. Les initiatives et actions, qu'elles soient issues d'organisations non gouvernementales internationales ou autres, d'institutions, d'associations, ou encore de gouvernements, sont de plus en plus nombreuses et variées, à tel point qu'il est difficile de toutes les recenser et de savoir précisément ce qu'elles font et comment elles le font. Une recension de chaque action est à présent indispensable si l'on veut parvenir à une coopération efficace. C'était l'un des objectifs de cette première conférence mondiale sur l'océan qui a confirmé que tous ont conscience que 2022 sera une année décisive pour l'instauration de mesures efficaces en faveur de la protection du climat, de la biodiversité et des océans. Il reste maintenant à transformer impérativement « l'essai » comme l'a remarquablement exprimé Monsieur Eric Orsenna.

Stéphane MIRIBEL

Rédacteur en Chef

Le Droit Maritime Français (DMF)

stephane.miribel@wolterskluwer.com

contact@wkw.fr

1. Décret n° 2022-157 du 10 février 2022 portant extension et modification de la réglementation de la réserve naturelle nationale des Terres australes françaises.

2. Australie, Canada, Chili, Colombie, Comores, Egypte, Inde, Maroc, Monaco, Norvège, Pérou, République Démocratique du Congo, Royaume-Uni, Singapour, Suisse, Togo.

3. Maroc, la Jamaïque, le Timor oriental, les îles Marshall, la Papouasie et les Comores.

4. Notamment dans le golfe de Gascogne.

5. L'union de la Banque européenne de reconstruction et de développement, de la Banque européenne d'investissement et des banques de développement française (AFD), allemande (KfW), italienne (CDP), espagnole (ICO) pour financer la réduction des pollutions plastiques s'est engagée, à Brest, à doubler le budget de leur intervention dans ce secteur, soit 4Md\$ d'ici 2025.

6. Engagement politique mondial pour une nouvelle économie des plastiques et l'abandon de toutes les utilisations à usage unique rejoint à Brest par la Grèce, l'Italie, la Colombie, la Corée du Sud, et la Ville de Paris. Cet engagement, porté par la fondation Ellen Mac Arthur et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement rassemble Etats, collectivités, entreprises et ONG.

7. Dollemard en Seine-Maritime, Fouras en Charente-Maritime et l'Anse Charpentier en Martinique.

8. Afin de réduire la pollution atmosphérique, l'ensemble des pays méditerranéens et l'UE se sont engagés à demander à l'OMI la création d'une zone à faibles émissions de soufre sur toute la Méditerranée au 1er janvier 2025. V. égal supra, la création d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable avec vitesse réduite pour la protection des cétacés.

9. Brittany Ferries, Compagnie Maritime Nantaise, Compagnie Maritime Penn Ar Bed, Corsica Linea, Genavir-IFREMER, Sogestran Shipping, La Méditerranée, Orange Marine, Ponant, Maritima, CMA-CGM, Aranui, Stena Line, Plastic Odyssey, Louis-Dreyfus Armateurs, Compagnie Maritime DNO, MSC Croisière, Express des Îles, Iliens, SPM Ferries, TOWT.

■ A - 14 décembre 2021 - par vidéo

Déficits de compétences - développements futurs du secteur du transport maritime et besoins éducatifs des professionnels maritimes.

Comment les instituts d'enseignement et de formation maritimes peuvent-ils adapter leurs formations aux besoins de l'industrie et au futur environnement de travail de leurs étudiants ? Et quels sont les besoins en compétences des professionnels maritimes actuels et comment peuvent-ils être améliorés ou requalifiés ?

Une enquête, réalisée par l'Université norvégienne des sciences et technologies, auprès du personnel maritime (70% de navigants et 30% à terre) montre :

- 40% sont d'accord avec la phrase « surchargé de connaissances obsolètes »
- 55% sont d'accord avec la phrase « il manque des sujets importants »
- 30% sont d'accord avec la phrase « satisfaisant à tous égards ».

Ce qui est demandé ?

économie maritime, droit maritime, technologies des navires, compétences environnementales, compétences numériques, compétences transversales, mesures et recommandations.

Besoin de compétences futures

Les tendances de l'avenir :

- Le volume d'expédition augmente et l'industrie maritime se développe en tant qu'employeur
- Réduction des émissions (ONU/OMI) d'au moins 50 % d'ici 2050
- Plus de compétence dans les systèmes d'énergie renouvelable
- La stratégie GES de l'OMI a un impact significatif sur la conception et l'exploitation de tous les navires
- La pression commerciale pousse tous les armateurs vers la décarbonation
- Plus de formation nécessaire pour améliorer la sécurité et le fonctionnement

- La formation sera de plus en plus numérique et en ligne
- Automatisation et autonomie
- Les ports vont rivaliser pour devenir des hubs logistiques de premier plan.
- La croissance attendue en terme de communications maritimes par satellite pourrait être de 400 % au cours de la prochaine décennie (années 2020)



Salle de contrôle à terre du Yara Birke-land : les officiers maritimes sont nécessaires à terre pour les navires télécommandés ou autonomes

Conseils de quelques experts maritimes

La connectivité améliorée ouvre de nouvelles opportunités dans le transport maritime. Les centres de contrôle auront accès en permanence aux données embarquées. Les gestionnaires de flotte pourront analyser et conseiller l'équipage sur les conditions météorologiques de navigation, les consommations de carburant, l'arrivée au port, le besoin de service, etc.

Cependant, les utilisateurs de la technologie autonome seront en grande partie des gens de mer. Ils doivent savoir comment interagir avec les systèmes informatiques pour répondre aux défis de l'exploitation des navires autonomes, par exemple lorsque les routes sont modifiées ou que les navires se trouvent dans des eaux dangereuses.

Malgré l'introduction de plus de technologies numériques, l'élément humain reste nécessaire. Il est d'une importance vitale de maintenir des gens de mer qualifiés qui apporteront leur propre expertise dans un monde de plus en plus numérique.

On attend des gens de mer qu'ils soient capables d'analyser les données, ce qui

leur permettra de conseiller l'équipage et son capitaine sur la navigation, les conditions météorologiques, la consommation de carburant et l'arrivée au port.

Les gens de mer doivent savoir comment interagir avec les systèmes informatiques pour répondre aux défis de l'exploitation des navires autonomes, comme la connaissance des cultures et des lois particulières dans des domaines spécifiques. Les gens de mer sont censés être en mesure d'aider les banques et les compagnies d'assurance à prévenir les pertes, à estimer la consommation d'énergie, à réduire la pollution et à réduire les émissions de gaz.

Il est important d'utiliser une approche numérique pour permettre des programmes d'apprentissage tout au long de la carrière, ce qui permettra aux gens de mer de travailler dans tous les secteurs et services du transport maritime.

Les gens de mer ont besoin d'un système de formation flexible et évolutif, et il est important que les établissements de formation maritime encouragent la spécialisation.

L'interface entre les emplois de navigants et à terre devrait être améliorée pour aider les gens de mer à acquérir des compétences et des aptitudes transversales dans les secteurs maritimes (développement de logiciels, technologie, marketing).

Recommandations pour l'éducation et la formation

Transport maritime écologique

- Mesure, calcul et documentation des émissions, législation européenne et internationale
- Exploitation de machines complexes hybrides et à faible ou zéro émission
- Economie environnementale, systèmes de management de la performance
- Méthodes de logistique et d'optimisation pour atteindre une utilisation élevée des navires
- Routage avancé, prenant en compte des facteurs tels que le vent, le courant et la houle
- Comment gérer une variété de carbu-

rants et de sources d'énergie (compréhension des risques)

Technologies numériques

- Compétences de base en technologie numérique (capteurs, réseaux, connectivité et cyber-sécurité) pour opérer dans un environnement de plus en plus numérique
- Analyse avancée et utilisation des données dans l'optimisation de la flotte
- Compréhension approfondie des systèmes complexes à bord et des systèmes connectés au navire pour pouvoir assurer la redondance nécessaire de tous les systèmes
- Mettre à jour, entretenir et réparer les systèmes numériques

Innovation

- Compréhension du développement commercial en tirant parti de la technologie numérique (suivi du fret, surveillance technique du navire, logistique dans les chaînes de valeur numériques connectées, exploitation portuaire intelligente (smart port), gestion de flotte, courtage en ligne)
- Une bonne éducation et formation maritimes situées dans de solides pôles industriels seront une condition préalable pour développer de nouvelles compétences
- Des liens étroits entre les établissements d'enseignement et les grappes industrielles peuvent favoriser l'innovation en tant que création de connaissances et force de R&D

Mobilité mer-terre et attractivité

- Compétences transversales nécessaires pour leur permettre de passer d'un poste de travail à bord, au siège de l'armateur ou au centre de contrôle à terre ou dans une autre organisation de la chaîne, et retour
- Nécessité d'établir des programmes d'apprentissage tout au long de la carrière, ce qui permettra aux gens de mer de travailler dans tous les secteurs et services du transport maritime
- Les clusters maritimes avec une variété d'opportunités d'emploi et de parcours de carrière sont une clé de l'attractivité
- Une meilleure interface entre les emplois en mer et à terre peut aider à développer des compétences et des aptitudes transversales dans les secteurs maritimes

Opérer dans un monde numérique

- La flotte du futur communiquera en permanence avec ses gestionnaires qui surveilleront en permanence les positions, les manœuvres et les vitesses des navires. Les gestionnaires de flotte pourront analyser ces données, ce qui leur permettra de conseiller le capitaine et l'équipage sur la navigation, les conditions météorologiques, la consommation de carburant et l'arrivée au port.
- Les gens de mer doivent savoir comment interagir avec les systèmes informatiques pour répondre aux défis de l'exploitation des navires autonomes, par exemple lorsque les routes sont modifiées ou que les navires se trouvent dans des eaux dangereuses.
- Exploitation par un « équipage » dispersé et d'équipes numériques connectées (composées à la fois de membres en mer et à terre)
- Nouveaux rôles dus aux centres de contrôle à terre prenant en charge les navires avec des services d'optimisation, de contrôle à distance et d'autonomie

Guide de conception de boîtes à outils pour une formation adaptée

Le projet SkillSea a développé un guide de conception de boîte à outils pour permettre aux prestataires de formation de développer, d'adapter et d'ajuster les cours aux besoins émergents ou non-satisfaits de manière transparente, pratique et complète. Pour une meilleure adéquation entre les besoins en compétences de l'industrie et la formation des professionnels maritimes, le projet SkillSea propose sept paquets pédagogiques. Parce qu'il existe une grande variété de pratiques locales, régionales et nationales, le guide de conception de la boîte à outils SkillSea a été créé comme référence commune.

Il contient :

- Des objectifs d'apprentissage, groupe ciblé, conditions d'entrée et évaluations
- Des résultats d'apprentissage, méthodes d'enseignement, matériel pédagogique et méthode d'évaluation
- Une évaluation du cours

SkillSea propose déjà – ou à venir – des Dossiers Pédagogiques (EP pour Educational Packages)

- Digital Skills I : Digital seafarer
- Digital Skills II : Maritime cybersecurity
- Green Skills I : Environmentally friendly ship operation
- Green Skills II : Using performance data
- STEM : Problem Solving
- Leadership
- Entrepreneurship & innovation : Personal and corporate
- Train-the-trainer manual

Digital seafarer

Résultat d'apprentissage visé : infrastructure d'information à bord d'un navire moderne; évaluer les données et agir en conséquence

Mode d'enseignement : apprentissage en ligne ;

étude dirigée en classe / apprentissage mixte; adapté à l'apprentissage à bord

Durée : 21 heures – formation accompagnée

Groupe cible : STCW niveau opérationnel ou en formation – équivalent national du CEC niveau 4-5 (CEC : Cadre européen des certifications)

Environmentally friendly ship operation

Résultat d'apprentissage visé : opérations respectueuses de l'environnement, mesures de décarbonation actualisées

Mode d'enseignement : en face-à-face

Durée : 36 heures

Groupe cible : STCW niveau opérationnel ou en formation, expérience embarquée – équivalent national du CEC niveau 5

■ B - 16 février 2022 – par vidéo Dossier pédagogique (EP) «Green Skills I»

Le Dossier pédagogique « Green Skills I, environmentally friendly and sustainable ship operation -ou- Compétences vertes I, exploitation écologique et durable des navires » vise à fournir les connaissances et les compétences nécessaires pour exploiter les navires de manière écologique et durable. Retour d'expérience du Fleetwood Nautical Campus qui a participé au pilotage de ce paquet.

Le problème

- Pour beaucoup de gens de mer, penser à une carrière en mer ce n'est pas penser à la « protection de l'environnement » ni à la « transformation digitale ». Mais ces sujets sont les compé-

tences que l'industrie recherche en ce moment.

- Le transport maritime est le mode de transport le plus propre
- L'EP s'adressait aux gens de mer ayant environ 6 mois de formation maritime ou d'expérience en mer ou une expérience à terre équivalente.

Les mesures expliquées

Mesures de l'OMI

- Objectif : d'ici 2050 50% de réduction des GES et 70% de réduction du CO2
- Recherche : études d'émissions de GES
- Collecte de données : auprès des navires sur la consommation de fioul
- EEDI, SEEMP : en 7 ans, intensité carbone réduite de 20% pour les navires neufs, voire 50% pour certains types de navires
- EEXI, CII : mesures pour les navires existants pour réduire l'intensité carbone de 40% d'ici 2030 par rapport à 2008

Mesures opérationnelles

- Amélioration de la planification de la flotte / mesures basées sur la logistique – routage météo et optimisation du voyage (arrivée à l'heure, slow steaming)

Mesures techniques

- Efficacité énergétique dès la conception
- Forme de coque, hélices, moteurs efficaces
- Carburants à faible teneur en carbone
- Stockage d'énergie, biocarburants, voiles
- Énergies renouvelables : énergie solaire, éolienne, marémotrice
- Branchement électrique portuaire en escale

Mesures axées sur le marché

- Rendre la pollution trop chère

Retour d'expérience sur le dossier pédagogique

- L'équipe qui a piloté l'EP n'était pas composée de spécialistes de l'enseignement, mais de spécialistes du domaine maritime
- Les étudiants ne correspondaient pas exactement au public spécifié
- L'EP a structuré et mis en évidence les domaines clés à aborder
- L'EP signale les dernières ressources et matériels mis à jour

Retours d'expérience des étudiants

- Les étudiants avaient des parcours et des expériences variés
- La présence était obligatoire pour la plupart des candidats
- Le cours a été dispensé sous forme de cours en ligne en temps réel
- Les élèves se sont investis tout au long du cours
- Les étudiants ont indiqué que le cours leur avait ouvert les yeux sur des aspects de l'industrie maritime qu'ils n'avaient pas envisagés auparavant

Gains

- L'EP est une collaboration entre l'éducation et l'industrie
- Il est librement accessible à tous
- Il est possible de l'utiliser dans un contexte éducatif
- Il est également possible de l'utiliser sur le lieu de travail
- Il est flexible suivant les besoins

Dossier pédagogique «Digital Skills II»

Le cours de cyber-sécurité maritime du dossier pédagogique «Digital Skills II» vise à fournir aux professionnels de la mer les connaissances et les compétences nécessaires pour minimiser la vulnérabilité des navires, prévenir les principaux cyber-risques et répondre efficacement aux cyber-incidents et attaques. La formation s'adresse aux professionnels de la mer qui occupent des postes à responsabilité à bord ainsi qu'au personnel à terre pour les sensibiliser à la gestion de la sûreté et de la sécurité liée aux cyber-menaces à bord. Retour d'expérience de l'Académie maritime estonienne de Tal-Tech.

Le problème

- Il n'existe pas de programmes obligatoires de sensibilisation à la cyber-sensibilisation et d'éducation à la cybersécurité pour les gens de mer
- Manque de connaissances et d'expérience pour gérer les cyber-incidents à bord des navires
- Aucun informaticien à bord des navires
- Incapacité à détecter des anomalies ou d'éventuels incidents à bord
- Manque de connaissances sur la manière de conserver des preuves numériques pour un diagnostic numérique plus approfondi

Le résultat est l'effet Dunning-Kruger aussi appelé syndrome de sur-confiance.

En psychologie, l'effet Dunning-Kruger est un biais cognitif par lequel les personnes ayant des connaissances ou des compétences limitées dans un domaine intellectuel ou social donné surestiment fortement leurs propres connaissances ou compétences dans ce domaine par rapport à des critères objectifs ou à la performance de leurs pairs ou de personnes en général. recherche

Domaines couverts par l'EP

- Cyber-sécurité en général (éléments essentiels, contexte réel et scénarios, principales menaces, acteurs, techniques et tactiques)
- Cyber-sécurité maritime (risques et menaces pour l'industrie maritime et les navires provoqués par les vulnérabilités des systèmes informatiques IT (Information Technology) et OT (Operational Technology) embarqués, transformation numérique pour l'industrie maritime et à bord des navires)
- Législation et lignes directrices (cadre de l'UE sur la cyber-sécurité, références de l'OMI et lignes directrices de l'industrie)
- Processus de gestion du risque cybermaritime (éléments clés et bonnes pratiques pour les professionnels maritimes)
- Cyber-attaques dans l'industrie du transport maritime (analyse et études de cas)

Groupe ciblé

Professionnels de la mer qui occupent des postes à responsabilité à bord et également pour le personnel à terre afin de les sensibiliser à la gestion de la sûreté et de la sécurité liée aux cyber-menaces à bord.

- À bord : capitaine, officiers navigants, mécaniciens, SSO, officier sécurité des navires
- A terre : CSO, délégué à la protection des données, DPA, responsable informatique

Durée du cours

24 heures de contact livrées en 3 jours ouvrés, réparties sur 4 semaines. De plus, au minimum 21 heures sont suggérées pour l'apprentissage indépendant et la recherche

Gains

Connaissance et compréhension

- Comprendre les termes et concepts essentiels de la cyber-sécurité

- Identifier les principaux cyber-risques et menaces, les acteurs de la menace et leurs objectifs
- Reconnaître et évaluer les cyber-risques et menaces potentiels à bord (systèmes IT et OT)
- Indiquer et résumer le cadre juridique et les lignes directrices de l'UE, ainsi que les orientations de l'OMI sur la cyber-sécurité maritime
- Résumer le processus de gestion des risques cybernétiques conformément aux directives maritimes pertinentes

Aptitudes et compétences

- Interpréter l'intégrité des données et reconnaître les alertes
- Utiliser des appareils numériques à bord pour garantir les niveaux de sécurité requis pour les réseaux numériques, les serveurs et les applications
- Détecter et prévenir les cyber-attaques

- et décider des actions à entreprendre (mesures préventives et réactives)
- Connaître la gestion et l'évaluation des risques de cyber-sécurité

Exemple d'une étude cas et évaluation : cas OT - ECDIS infecté par un logiciel de rançon

Configuration d'une station ECDIS avec cartes et capteurs connectés (équipement réel ou simulé) puis infection par un logiciel de rançon.

Le participant doit :

- Comprendre ce qui s'est passé avec le système ;
- Savoir quelles sont les actions suivantes (à partir de l'infection) ;
- Savoir où se procurer les fichiers de sauvegarde de la configuration du système, le DVD du système d'exploitation, etc. ;
- Réinstallez le système d'exploitation, le logiciel ECDIS et récupérez les cartes.

Conclusion

- L'industrie maritime a besoin d'une approche plus holistique pour une meilleure cyber-sécurité
- L'éducation et la formation en cyber-sécurité sont très importantes pour les spécialistes maritimes
- Augmenter le niveau de sensibilisation à la cyber-sécurité parmi la haute direction
- Collaboration accrue entre le milieu universitaire et l'industrie
- Conférenciers compétents nécessaires pour la formation de sensibilisation à la cyber-sécurité
- L'EP n'est qu'une première étape.

*Cdt H. Ardillon
Vice-président de l'AFCAN
Secrétaire général du CESMA*

Faut-il « désarmer » l'établissement national des invalides de la Marine (ENIM) ?

« Les ordonnances de 1945 créant la Sécurité sociale ont préservé les régimes déjà en place, construits par et pour certaines professions au cours des siècles précédents. Devenus régimes spéciaux après 1945, compte tenu du régime général, ils ont fait l'objet de débats politiques passionnés au gré des réformes successives de l'assurance vieillesse depuis 1993. En effet, le terme « régime spécial » renvoie un son anachronique à l'ère de la contrainte budgétaire et de la nouvelle gestion publique ». (Dylan Vloëbergh-Lair⁽¹⁾, « La Sécurité sociale des marins »).



tection sociale fondé sur la solidarité professionnelle.

■ Les origines de la protection sociale des marins

Colbert est le premier à se pencher sur le problème de la situation des gens de mer et de leur devenir.



Auparavant les gens de mer n'étaient soumis à aucun contrôle. Pour le recrutement de la flotte royale, on utilisait le « système de la presse » : selon les besoins on saisissait les marins dans les ports, volontaires ou

non, et on les obligeait à embarquer sur les vaisseaux du roi.



Colbert va remplacer ce recrutement anarchique et autoritaire par le « système des classes ».

A partir de 1668 les gens de mer sont recensés et répartis par « classes » appelées à servir par roulement dans la Marine tous les trois ans, c'est-à-dire une année pour le roi, une année à la pêche et une année au commerce.

Relevant de cette catégorie, le régime social des marins a été régulièrement mis à l'index pour ses règles complexes et son rapport démographique très défavorable, à l'origine d'un déficit couvert par l'Etat. C'est dans ce contexte que le projet de loi instituant un système universel de retraite (SUR), déposé au début de l'année 2020 par le gouvernement, a ouvert la voie à la mise en extension à long terme du régime social des marins⁽²⁾.

Porteur d'un esprit initialement pionnier, il est néanmoins le premier système de pro-

Ce système avait l'avantage d'assurer un recrutement régulier pour la Marine royale, sans nuire pour autant à la marine de commerce et à la pêche, et en contrepartie, allait assurer aux recrutés un certain nombre de secours qui, avec un recul de trois siècles, nous paraissent remarquables.

Outre une solde, les gens de mer reçoivent des avantages « sociaux » importants, avec des soins et des indemnités en cas de maladie ou d'accident, une pension pour invalidité avec attribution à la veuve en cas de décès. Le Fonds des invalides, créé en 1673 par Colbert, est alimenté par un prélèvement sur les soldes (6 deniers par livre soit 2,5 % de la solde) et sur les dépenses générales de la marine (y compris la construction navale).



L'ordonnance sur la marine, publiée en 1681, codifie le fonctionnement de la marine de commerce. Elle s'appuie sur des textes anciens comme les rôles d'Oléron et la jurisprudence des consulats de la mer, et précise le contenu du contrat d'engagement, la définition de la tâche, le contrat à la part avec une protection sociale a minima, le lien de subordination avec le recours à des peines corporelles (qui sont abolies à la fin du XIX^e siècle), les salaires, les assurances, les cas d'avaries.

Cette organisation est maintenue jusqu'à la Révolution et elle est pérennisée par la loi du 3 Brumaire an IV, révolutionnant le système des classes par la création de « l'Inscription maritime ».

Celle-ci améliore le montant des pensions, élargit l'accès à la demi-solde et prend davantage en compte la famille du marin (ce qui est présenté comme un « privilège » sans mention du service rendu !). La même tendance se poursuit au XIX^e siècle avec une extension des pensions aux ascendants et aux descendants, une amélioration du montant des retraites et une meilleure couverture des risques et accidents maritimes. Ce système de protection, envié car exorbitant du droit commun, a été décrié selon les périodes, jusqu'à être menacé de disparition.

Ainsi, dans sa séance du 4 février 1870, le Corps législatif a décidé l'ouverture d'une enquête spéciale sur la situation de la marine marchande, et en particulier sur l'Inscription maritime, au motif qu'elle était une entrave au succès et au développement de la navigation.

La commission d'enquête parlementaire avait pour mission de mener à bien cette tâche délicate en étudiant cette institution à fond et sur toutes ses faces.

Les défenseurs de l'Inscription maritime en réclamaient le maintien au motif qu'instituée depuis deux cents ans par Colbert, elle était un bienfait pour les marins qui en sollicitent eux-mêmes le maintien, et qu'elle était utile au développement de notre industrie maritime et indispensable à notre marine militaire. Un mémoire sur l'histoire, la situation et l'avenir de l'Inscription maritime⁽³⁾, déniait ces assertions, a même été adressé à la commission d'enquête en apportant la preuve que l'Inscription maritime a toujours contribué à empêcher le développement de notre marine marchande.

Actuellement, le régime établi pour les gens de mer et l'Etablissement des Invalides sont pérennes. Ce dernier est devenu l'ENIM, et c'est sous cette appellation qu'il perdure et continue de gérer la sécurité sociale des marins. Mais dans la présentation de l'établissement, il est précisé que « le régime de sécurité sociale des marins géré par l'ENIM est un régime spécial », au sens de l'article L. 711.1 du code de la sécurité sociale. Il est alors évident que ce régime se considère encore comme particulier et adapté à un milieu exigeant.

■ Le système social des gens de mer, un régime spécial à l'usage de privilégiés ?

En 1846, dans un discours, Thiers déclare, au sujet de l'établissement des Invalides de la Marine :

Colbert a dit : « Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la caisse des Invalides qui n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenus infirmes au service, je pourrai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences, manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera. Telle a été cette institution de paternité, ou plutôt de maternité, qui est le contrepoids de l'inscription maritime. » Ce système

de protection qui semble être décrié par période, envié car exorbitant du droit commun, est-il un système de privilégiés ?

Les bénéficiaires de l'ENIM

Devenu formellement Etablissement national des invalides de la marine en 1930⁽⁴⁾, ce système de protection des marins incarne depuis plus de trois siècles la solidarité entre les gens de mer. Les bénéficiaires relevant obligatoirement de l'ENIM sont les marins français embarqués sur des navires de commerce, pêche ou plaisance immatriculés dans un département français de métropole ou d'outre-mer, dans les territoires de Saint-Pierre-et-Miquelon ou des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), en Polynésie française.

Sont aussi bénéficiaires et doivent obligatoirement s'affilier, les marins français embarqués sur des navires étrangers dans le cadre d'un accord de sécurité sociale prévoyant le maintien de l'affiliation à l'ENIM. Il y a aussi les anciens marins devenus pensionnés et les ayants droit des assurés de l'ENIM. La Caisse générale de prévoyance (CGP) couvre les risques maladies, maternité, accidents du travail, maladies professionnelles (AT-MP) et décès.

La pension de retraite est assurée par la Caisse de retraite des marins (CRM) qui gère les pensions et les reversions au bénéfice des ayants droit en cas de décès.

Au titre de ce qu'on appelle les « interventions sociales », l'ENIM développe une action sociale par le biais de versement d'aides aux personnes âgées, et de secours, presque entièrement financée par une subvention de l'Etat.

L'alimentation de l'ENIM se fait sur le même principe du prélèvement différencié, c'est-à-dire que les armateurs contribuent pour la part patronale, et les marins (y compris les pensionnés) pour la part salariale.

Le secteur maritime, secteur le plus accidentogène en France

Pour mémoire, le secteur maritime regroupe quatre genres de navigation : commerce, pêche, cultures marines et plaisance professionnelle, la pêche et le commerce étant les deux principaux secteurs.

Le bilan des accidents du travail maritime⁽⁵⁾ fait état en 2019 de 1 887 accidents du travail maritime (ATM) pour un effectif de 38 368 marins ressortissant de l'ENIM ayant travaillé dans les différents

secteurs de l'activité maritime, soit un indice de fréquence de 49 pour 1 000 marins. La pêche et le commerce restent les secteurs les plus accidentogènes avec 93 % du nombre d'accidents. La pêche représente plus de la moitié (58 %) du nombre d'accidents⁽⁶⁾.



Le secteur maritime connaît un taux de mortalité plus élevé que dans les autres secteurs d'activités en France. Les accidents mortels y sont 14 fois plus importants que la moyenne française et 5 fois plus fréquents que dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, secteur réputé le plus accidentogène en France.

La pêche reste l'un des secteurs les plus dangereux en termes d'accidents de travail mortels parmi l'ensemble des secteurs d'activités économiques en France : le taux de survenue d'un accident mortel en France y a été 28 fois supérieur à la moyenne nationale et 10 fois supérieur à celui du BTP. Les naufrages et chutes à la mer constituent toujours les premières causes d'accidents mortels.

S'agissant des maladies professionnelles (MP), les troubles musculo-squelettiques (TMS) restent les pathologies les plus fréquentes (111 cas de TMS en 2019, soit 60 % des maladies professionnelles). Pour les gens de mer, ces maladies sont la conséquence de gestes répétés et de la sollicitation excessive des articulations comme par exemple le saisissage des remorques sur les navires « roll on - roll off » ou le démailage des filets sur les navires de pêche. En deuxième position, avec 34 cas, se trouvent les affections liées à une exposition à l'amiante.

Au total, 186 maladies professionnelles ont été reconnues en 2019, nombre en augmentation de 9 % par rapport à 2018.

Une multi-exposition des marins aux facteurs de risques professionnels

Concernant la sécurité du travail à bord des navires, l'OMI a édicté en 2006 une circulaire concernant les « Directives sur les

éléments fondamentaux d'un programme d'hygiène et de sécurité au travail à bord des navires ».

La Convention sur le travail maritime (MLC, 2006), entrée en vigueur en août 2013 et adoptée en octobre 2014, a rendu obligatoire la circulaire OMI. Elle a permis une avancée significative pour harmoniser *a minima* la protection de la santé et de la sécurité au travail des marins.

La pénibilité du travail des marins résulte de la multi-exposition de facteurs dont les effets sur la santé ont été exposés lors du premier congrès de l'urgence medico-psychologique tenu récemment à Saint-Nazaire.

Faut-il le rappeler, un navire est un lieu de travail flottant qui ne connaît pas d'arrêt (hors période à quai), à bord duquel les marins sont soumis à de nombreux risques psycho-sociaux : éloignements, éléments naturels, risques de météo et de mer, expositions physiques et chimiques, horaires décalés, travail de nuit, équipages multinationaux, isolement familial, harcèlement, piraterie, secours aux naufragés, attaques et brimades diverses lors des escales, par ailleurs de plus en plus courtes.

Quant à l'accès aux soins, il est assuré par un personnel non médical aidé par le CCMM (Centre de consultation médicale maritime), et dans certaines zones traversées par le navire, l'accès au CCMM peut être très difficile voire impossible.

A cela il faut ajouter que le lieu de travail est le milieu de vie du marin de commerce, ce qui empêche une déconnexion totale du travail pendant l'embarquement.

La crise sanitaire liée à la pandémie a exacerbé ces risques : le navire est vu comme un milieu favorable à la transmission du virus, avec des moyens médicaux disponibles insuffisants, le refus des autorités portuaires et de l'Etat d'autoriser le marin de débarquer rendant impossible les relèves, voire de la prise en charge des malades lors des escales. Les confinements avant et après embarquements, ainsi que les tests systématiques, sont vécus comme une contrainte supplémentaire.



S'agissant de la pêche, la vie est particulièrement difficile : le bateau est bruyant, toujours en mouvement, le pont est souvent glissant, le maniement des engins de pêche peut être dangereux. Les conditions climatiques peuvent être rudes et le marin est souvent amené à travailler dans le vent et l'humidité. Le rythme de travail est très soutenu, il dépend de la durée des marées (nombre de jours consécutifs) qui varient le plus souvent de 1 à 20 jours. A la grande pêche, que l'on appelle aussi « le grand métier », la durée de la campagne s'étend sur trois mois.

C'est un des métiers les plus durs avec celui des mineurs, disent les pêcheurs. Le travail s'effectue par tranches de quatre heures, de nuit comme de jour ; les journées sont longues, même pour un côtier qui quitte le port le matin vers 4 ou 5 heures pour revenir le soir vers 16 ou 17 heures.

Le marin se sent souvent déconnecté de la vie à terre. Eloigné de son domicile, il n'a pas de vie de famille. Il doit accepter la vie en collectivité et la discipline. Toutefois, les conditions de vie à bord sont très différentes selon que le pêcheur travaille à la grande pêche, la pêche au large, la pêche côtière ou la petite pêche. Derrière ces statistiques et ces constatations, la justification du régime social des marins se fait jour. Bien avant la mise œuvre de véritables politiques publiques, visant à prévenir les AT-MP et la mortalité dans la profession, le modèle curatif a impliqué l'existence d'un régime spécial visant à compenser ces risques liés au travail maritime. Que sa justification soit sociologique ou épidémiologique, l'existence de l'ENIM n'en demeure pas moins controversée.

■ L'ENIM apparaît porteur d'un régime fixé dans ses spécificités, malgré une première mutation

Une longue dégradation démographique

Fondé sur une solidarité interprofessionnelle, le régime social des marins est devenu, de manière progressive et discrète, dépendant de la solidarité du reste de la société. Ses conséquences ont nourri la remise en cause de l'existence de l'ENIM. La principale cause est l'effet de la dégradation continue de la baisse du nombre de cotisants actifs. Alors que la France comptait 140 000 inscrits maritimes en 1950, elle ne recensait plus que 28 645 actifs en 2020, soit une baisse de 79,5 % en sept décennies.

En 2020, pour un nombre de pensionnés de 109 920⁽⁷⁾, le ratio actifs/pensionnés est évalué à 0,26 cotisant pour 1 pensionné (3,8 retraités pour 1 cotisant), taux de couverture le plus faible des régimes spéciaux, alors qu'il était de 0,66 en 1993.

A titre d'exemple, la flotte de commerce française est passée de la 5^e place dans le monde dans les années 1960 à la 29^e aujourd'hui. Elle compte seulement 186 navires de transport (de plus de 100 tx de jauge brute) contre 424 en 1980.

Le déclin du nombre de navires sous pavillon français et l'emploi maritime en France sur une longue période explique la dégradation du ratio entre le nombre de cotisants et le nombre de retraités. Entre 1993 et 2020, le rapport entre le nombre de marins cotisants au nombre de titulaires de pensions est passé de 0,6 à 0,27.

L'ENIM, un régime dont l'enjeu n'est pas l'équilibre financier

Le régime de retraite des marins n'a jamais été équilibré. Les cotisations de la branche retraite du régime ne représentent qu'une faible part des ressources.

D'une part, le rapport démographique irrémédiablement dégradé a eu une conséquence majeure sur le régime social des marins.

D'autre part, une politique de baisse des cotisations sociales due aux nombreux abattements et exonérations pour la pêche et le commerce⁽⁸⁾ pour tenter de redresser la compétitivité du pavillon français, a largement contribué à la diminution des ressources de l'ENIM.

Dans un tel contexte de diminution du nombre de cotisants (tant armateurs que marins) et des taux de cotisation, le recours à des ressources extérieures pour le financement du système ENIM est devenu sans cesse croissant.

Cela s'est traduit par une subvention d'équilibre versée annuellement par l'Etat, à partir de la mission « régimes sociaux et de retraite ». Évaluée en 1984 à 518 millions d'euros, son montant en 2020 était de 823,2 millions d'euros pour 1 004,4 millions d'euros de charges de pensions, soit un ratio de subvention/pensions de 81,2 %. (A titre de comparaison, ce taux était de 61,9 % en 2017 pour la SNCF).

Parmi les régimes de retraite subventionnés par l'Etat, le régime de retraite des marins est celui dont la part de dotation de l'Etat est le plus important.

Parallèlement, l'inexistence d'une branche AT-MP propre à l'ENIM entraîne également un coût pris en charge par la sécurité sociale. Le régime des marins ne dispose pas de branche autonome couvrant les risques d'accidents du travail et de maladie professionnelle. De surcroît, il n'existe pas de contribution employeur ou de cotisation salariale spécifique en matière d'AT-MP. Cette situation apparaît en contradiction avec la forte sinistralité des métiers maritimes. Ainsi les marins victimes d'accident du travail ou de maladie professionnelle ne peuvent recevoir de majoration de rente en cas de faute inexcusable de l'employeur comme c'est le cas dans le régime général.

En conséquence, les dépenses liées à ce risque ont été prises en charge par la CNAM. En 2020, la branche AT-MP de la CNAM a versé 57,3 millions d'euros à l'ENIM.

Cette situation est doublement préjudiciable : d'une part, elle consiste à reporter en totalité sur la collectivité le coût élevé de la forte accidentologie du secteur professionnel maritime ; d'autre part elle aboutit à une déresponsabilisation des armateurs qui sont exemptés de toute contribution aux risques pris par les marins.

La complexité des cotisations salariales

Le régime de retraite et sécurité sociale des marins présente la spécificité d'utiliser le salaire forfaitaire comme assiette pour le calcul des cotisations des marins et des contributions des armateurs, ainsi que pour le calcul des pensions de retraite.

Les salaires forfaitaires sont répartis en 20 catégories de marins qui comprennent chacune jusqu'à 28 fonctions. Il existe au total 210 fonctions dont 75 comptent moins de 10 marins. De plus, pour déterminer la catégorie du salaire forfaitaire, une douzaine d'autres critères doivent être pris en compte, en plus de la fonction, comme par exemple la durée d'exercice, les titres professionnels obtenus, la définition du type de navire ou le type de navigation.

S'agissant des cotisations des armateurs, près de 30 taux coexistent, selon le risque concerné, le secteur maritime, le type de navigation et la taille du navire.

De plus, au fil des crises touchant les secteurs maritimes, différents mécanismes d'exonérations de cotisations patronales ont été créés, tels que les réductions « propriétaire embarqué » sur leurs propres navires

armés à la pêche, le « demi-rôle d'équipage » en outre-mer, ou les réductions pour les navires immatriculés sous pavillon RIF.

Ces éléments, couplés à la multiplicité des exonérations et abattements, rendent le calcul et le recouvrement des cotisations afférentes au régime social des marins extrêmement difficiles tant pour les employeurs que pour les services de l'ENIM. Cette complexité entraîne notamment d'importants coûts de gestion pour la CRM et la CGP : 24,7 millions d'euros en 2020.

Les tentatives d'une première mutation

Face à ce constat d'un régime cultivant ses spécificités, dans une situation financière chroniquement déficitaire et d'une complexité réglementaire peu compétitive (bien qu'admise par les marins et armateurs), l'Etat a entrepris une réforme d'ampleur en 2010.

Jusqu'en 2010, l'ENIM était à la fois une direction d'administration centrale, en charge de l'élaboration de la politique de protection sociale des marins, et un établissement public administratif (EPA), en charge de la gestion du régime.

La nature hybride de l'ENIM a causé un certain nombre de difficultés dans la gestion du régime. La priorité était donnée à la fonction régaliennne, c'est-à-dire à l'élaboration des normes de protection sociale des marins, au détriment de la qualité du service rendu aux affiliés et des coûts de gestion.

Cette situation explique que l'ENIM soit resté longtemps en marge des autres organismes de retraite et de sécurité sociale.

Le processus de réforme de l'ENIM, lancé à partir de 2009 dans le cadre de la RGPP (révision générale des politiques publiques) a amorcé une première mutation en le transformant en établissement public administratif plein et entier, sous une triple tutelle⁽⁹⁾, et lié à l'Etat par une convention d'objectifs et de gestion (COG), chargée de déterminer les objectifs pluriannuels de gestion et les moyens de fonctionnement dont l'établissement dispose pour les atteindre (le régime des marins était le dernier régime spécial à ne pas avoir signé de COG).

Si cette première mutation a indéniablement constitué un progrès, avec ce virage ambitieux vers le modèle des autres organismes de sécurité sociale, elle n'a pas pour autant impliqué toutes les transformations qui permettraient à l'ENIM

d'accompagner les évolutions du monde maritime.

■ Une voie reste cependant possible : conjuguer la réforme de l'ENIM à la valorisation de l'économie bleue pour le renouvellement de solidarité entre la société française et les gens de mer

La réforme de l'ENIM, et en son sein celle de la CRM et la CGP, n'est pas une idée neuve. Chaque année, le projet de loi de finances donne lieu dans le cadre de la mission « régimes sociaux et de retraites » à des rapports parlementaires qui mettent l'accent sur le régime de retraite des marins qualifié de « structurellement déséquilibré ». Ces rapports soulignent en particulier un ratio démographique fortement défavorable. A ce titre, que les gens de mer conservent un régime spécial ou non, l'effectif des 109 920 pensionnés ne s'éteindra que très lentement, et le déficit ne sera que fondu dans les comptes de l'assurance vieillesse du régime général pendant la transition.

En 2019, 30 302 actifs cotisaient à l'ENIM, alors que la France comptait 29,2 millions d'actifs selon le Bureau international du travail (BIT), les gens de mer ne représentant qu'une infime partie des travailleurs.

Si la réforme ne saurait suffire, une politique ambitieuse pour le secteur maritime s'avère indispensable pour renouveler la solidarité entre la société et les gens de mer. Celle-ci repose sur deux piliers.

Premier pilier du renouvellement de la solidarité entre la société et les gens de mer, la réforme de l'ENIM offre un vaste champ de possibilités, les mesures envisageables sont nombreuses et possibles, et ont été détaillées dans plusieurs rapports.

En premier lieu, le rapport sur l'ENIM de 2006 formulait dix recommandations dont deux sont toujours d'actualité. La première visait le renforcement de l'efficacité de la politique de prévention des accidents du travail, en créant un classement des armateurs et des navires par niveau de risque AT-MP afin de permettre à l'ENIM de mener des actions récursoires contre les armateurs et de mettre à leur charge les prestations supportées par l'ENIM au titre des AT survenus alors que les consignes de sécurité n'étaient pas respectées. La seconde visait la substitution du salaire

réel au salaire forfaitaire pour le calcul des cotisations sociales. Les auteurs du rapport faisaient aussi remarquer que l'existence d'un régime des marins n'est pas propre à la France mais est partagé par la plupart des autres grandes nations européennes (outre la France, huit pays européens disposent d'un régime spécial de retraite ou sécurité sociale pour les marins).

Ensuite, le rapport d'information de 2013 du Sénat (session 2012-2013) estime non pertinente la suppression de l'ENIM et a notamment préconisé l'harmonie partielle avec le régime général, l'instauration d'un âge de départ à la retraite selon la pénibilité de l'emploi occupé, et une simplification concernant les points suivants :

- l'assouplissement de la grille de salaires forfaitaires par catégories,
- la réduction du nombre de taux de cotisations patronales applicables aux armateurs,
- la rationalisation des dispositifs d'exonération de charges sociales.

Le rapport insiste sur la nécessité de rendre le régime plus attractif dans un contexte de forte concurrence de pavillons tiers.

Enfin, s'agissant d'une politique maritime ambitieuse, le rapport de l'Union Fédérale Maritime CFTD (2017), constatant que le déséquilibre du financement du régime de retraite dépend du contexte concurrentiel du secteur maritime, exige la mise en œuvre d'une politique publique pour y faire face. Le régime social des marins est indissociable de la politique maritime.

En tant que second pilier, générer une politique économique ambitieuse en faveur des activités maritimes recèle toutefois une plus grande complexité.

L'enjeu est de pérenniser les activités maritimes que l'ENIM protège en tant que régime de sécurité sociale. Il s'agit de maintenir sa raison d'être, c'est-à-dire les activités liées à la mer, milieu particulièrement hostile qui appelle une protection particulière pour ceux qui y consacrent leur force de travail. Or, faire le choix de maintenir l'ENIM implique de fixer des objectifs ambitieux pour dynamiser les métiers de la mer, donc réduire le déséquilibre entre les cotisants et les pensionnés.

En ce sens, la France a pris plusieurs mesures qui sont les premiers jalons d'une politique en faveur de la valorisation des professions maritimes dans le contexte

de la transition vers l'économie « bleue » durable dont relève en particulier le secteur du transport maritime.

Tout d'abord, l'annonce le 4 septembre 2020 par le ministère de la Mer, nouvellement créé, de la mobilisation de 650 millions d'euros pour le secteur maritime dans le plan de relance. Ainsi, dans tous les secteurs du maritime, le ministère de la Mer portera en particulier une grande attention au développement de formations tournées vers les métiers d'avenir du maritime pour renforcer l'attractivité des filières maritimes, porteuses d'emploi.

A ce titre, la mise en œuvre des 150 propositions pour une économie compétitive et décarbonée, présentées en juin 2020 par le député Sophie Panonacle, après consultations lancées dans le cadre du Fontenoy du maritime, a permis d'aboutir à des propositions importantes annoncées en septembre 2021 lors des Assises de l'Economie de la Mer.

L'une de ces propositions concerne notamment la formation, pierre angulaire de toute ambition en matière maritime. Elle a en particulier pour objectif le doublement du nombre d'officiers qui sortent de formation à l'ENSM d'ici 2027.

On peut noter ensuite l'objectif « plus de marins et de bateaux français » du plan stratégique mis au point en décembre 2020 par Armateurs de France. Ce plan est élaboré autour de quatre thématiques dont l'une concerne en particulier l'amélioration de la profession maritime et de son attractivité, car « cela ne rime à rien de vouloir avoir davantage de navires si nous n'avons pas des marins et officiers pour les armer ». L'organisation patronale mise pour cela en l'excellence de la formation à l'ENSM, à laquelle les armateurs doivent continuer à s'investir pour améliorer la qualité de l'enseignement que ce soit avec des équipements, des TP ou lors des embarquements.

Plus récemment, la formation aux métiers de la mer a fait l'objet le 1^{er} février 2022 de la signature d'une convention entre les ministères de l'Education nationale et de la Mer, qui vise en particulier la constitution d'un réseau de formation aux métiers de la mer et la consolidation de la dynamique partenariale de tous les lycées portant un intérêt au maritime.

De même, toujours dans l'esprit de promotion des métiers de la mer, l'ENSM et la Toulaine viennent de signer le 28 février



un partenariat. Les deux organismes souhaitent dans le cadre de ce partenariat collaborer en particulier dans les domaines de la promotion des métiers de la mer auprès des lycéens, l'accompagnement dans la recherche de stages d'emplois et d'embarquements pour les élèves officiers de l'ENSM.

Tout récemment, pour définir et mettre en œuvre l'ambition maritime du gouvernement, la création, le 1er mars 2022, de la *Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)* aura pour objectif de consolider les moyens affectés à la mer et améliorer la visibilité des enjeux maritimes au sein de l'Etat. Cette direction d'administration centrale sera structurée en trois services dont l'un sera consacré en particulier aux flottes et aux marins (emploi maritime, gens de mer, flotte de commerce).

Il s'agit aussi de rendre les métiers de la mer plus attractifs.

Pour cela, il est indispensable de réduire la forte accidentologie et l'exceptionnelle mortalité qui les caractérise. La pénibilité du travail du pêcheur en particulier, marquée par une accidentologie élevée, est une des causes du manque d'attractivité de ce métier parmi les jeunes.

A cette fin, le 8 février 2022, à la Rochelle, la ministre de la Mer et le secrétaire d'Etat chargé des Retraites et de la Santé au travail, ont signé la *3e convention d'objectifs et de gestion (COG)* cf. supra, qui accompagnera les projets de développement et de service de l'ENIM pour la période 2022-2026. Dans son discours de présentation de la COG, la ministre de la Mer a rappelé que « les marins ont de tout temps été une population spécifique, exposée aux risques sociaux et professionnels, dans un environnement méconnu des terriens, et à laquelle l'Etat a toujours dédié des mécanismes particuliers ». Elle a ajouté que « si l'Etablissement doit continuer à se moderniser, comme il le fait depuis plus de 500 ans, elle veillera à ce que soit toujours préserver sa capacité à se mettre au service d'une profession réglementée, difficile, peu comprise en dehors du cercle des initiés ». La prévention des risques professionnels a été au cœur de cette troisième COG, sujet qui permet de redonner toute sa place à l'ENIM en tant qu'architecte de la carrière des marins.

Les mesures présentées dans la COG concernant la réduction des risques professionnels en matière maritime ont été validées lors du dernier CIMer qui s'est tenu le 17 mars 2022. Quatre décisions ont été prises à ce sujet :

- Augmenter dès 2023 le budget de l'ENIM dédié à la prévention des risques maritimes pour le porter à 3 M d'euros ;
- Faire de l'institut maritime de prévention un acteur essentiel de cette politique ;
- Acter le principe de la gouvernance de l'ENIM pour en faire le pilote de la politique de prévention des accidents du travail et maladies professionnelles et mieux associer les organisations professionnelles au conseil d'administration ;
- Responsabiliser les entreprises du secteur en rendant obligatoire la mise en place de prévention au sein des entreprises les plus critiques.

Conclusion

Loin d'être seulement un sujet maritime, le sort de l'ENIM est un sujet de société, celui de la place que la France réserve à cet environnement à part, constitué de femmes et d'hommes bravant les risques à une époque où ceux-ci sont peu acceptés.

Ce sont en effet les spécificités du travail des marins, soulignées par la dangerosité et la pénibilité importantes inhérentes à leur activité, qui justifient l'existence et le maintien d'un régime spécial de retraite.

Aussi, après l'ajournement de la réforme systémique des retraites et la création du ministère de la Mer comme symbole de la volonté présidentielle de faire du XXI^e



siècle un « siècle maritime », il apparaît souhaitable de raviver la réflexion sur le sort de l'ENIM et le concept protecteur qu'il incarne.

Dès lors, faut-il vraiment désarmer l'ENIM ?

Mais, au-delà de ces considérations, ce sont les choix politiques qui détermineront si la France du XXI^e siècle sera effectivement maritime.

Notes

1. Elève à l'École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer
2. Article 7, projet de loi du 24 janvier 2020 instituant un système universel de retraite
3. Mémoire sur l'Inscription maritime adressé à la Commission d'enquête, par Jules de Crisenoy, ancien officier de marine
4. Loi du 1er janvier 1930 portant réorganisation des services d'assurance des marins français contre la vieillesse, le décès, et les risques et accidents de leur profession
5. Bilan des accidents du travail et maladies professionnelles maritimes publié par le ministère de la Mer
6. Chiffres donnés par la CNAM
7. Rapport annuel ENIM 2020

8. Ces exonérations concernent les contributions patronales et sont applicables aux cotisations retraites et prévoyance

Sources

La sécurité sociale des marins, article de Dylan Vloëbergh, Revue maritime n° 521

Mémoire sur l'Inscription Maritime, adressé à la Commission d'enquête sur la Marine marchande, par Jules de Crisenoy, ancien officier de marine, Arthus Bertrand, éditeur, 1870 *Rapport sur l'ENIM*, Inspection générale des affaires sociales (IGAS), Conseil général des ponts et chaussées (CGPC), mission d'audit de modernisation

Retraite des marins : de la réalité du travail aux spécificités du régime, Union fédérale maritime, CFDT, mai 2017

Rapport d'information fait au nom de la commission des finances du Sénat sur le régime de retraite et de sécurité sociale des marins (ENIM), par M. Francis Delattre, sénateur, session extraordinaire 2012-2013

Notre retraite est-elle menacée ?, article

René TYL, bulletin CLC n° 122, du 31/08/2017

Les origines de la protection sociale dans la marine royale puis nationale, par Madame Marie-Laure Goebbels, secrétaire générale de la Société française d'Histoire maritime (SFHM), Académie de Marine, N°3 (avril-juin 2014), novembre 2021

Le marin du 22 décembre 2021, « *le Covid-19 a accentué les risques psychologiques à bord* »

Premier congrès de l'urgence médico-psychologique des gens de mer, Saint-Nazaire les 7 et 8 octobre 2021, Cdt Hubert Ardillon, Afcan Informations n° 133

Théorie et pratique de l'évaluation des risques maritimes, Cdt Bertrand Apperry, Afcan Informations n°133

« *Marin, c'est plus qu'un métier, c'est une vocation. Mais une vocation s'éteint quand le métier perd ses derniers quartiers de noblesse à force d'être ignoré, découragé, méprisé* ». (Jeune Marine).

René TYL
Membre de l'AFCAN

Savez-vous que le code ISM a 30 ans ?

Page du code ISM N° 56

30 ans, c'est une belle durée de fonctionnement, même pour un code de management de la sécurité maritime, ce qui nous incite à évaluer le chemin parcouru et à envisager peut-être l'avenir qui lui est réservé. En effet, même si la naissance en 1992 a été assez remarquée, surtout par les armateurs pratiquant à l'international, l'adolescence a été assez terne, surtout à cause d'erreurs de compréhension et aussi par notre légendaire réticence à tout ce qui est nouveau. A présent, dans un âge adulte « triomphant » tout se passe comme si plus rien ne pouvait le détruire alors qu'en même temps, le code rappelle régulièrement, et encore plus aujourd'hui, qu'il peut s'adapter à tout ce qui flotte, même si la réglementation ne leur est pas applicable.

■ Vie du code ISM pendant 30 ans

Pas d'importants changements depuis la naissance donc, bravo les créateurs, le groupe de travail STW à Londres sous la présidence efficace de mon ami Jorgen Rasmussen, ancien officier radio marine marchande, Danois passé par l'administration maritime de son pays.

Quelques petites rectifications ont quand même eu lieu, essentiellement pour éviter des interprétations erronées vis-à-vis des objectifs premiers et récemment, un ajout significatif sur le problème nouveau de la cyber-sécurité, qui se trouve ainsi liée bizarrement au code ISM.

Néanmoins certains d'entre nous, tous convaincus, pensent à de nouvelles petites modifications du texte, essentiellement dans des objectifs de facilitation d'application.

Enfin toujours orphelin d'une vraie formation, le code devrait tôt ou tard entrer enfin totalement dans STCW.

■ La situation aujourd'hui

Entré dans un schéma résolument moderne, comme standard « sécurité et protection de l'environnement », basé sur l'application de la SOLAS et de MARPOL avec un objectif premier d'éviter les accidents, le code peine un peu à assimiler toutes les nouvelles mesures issues du retour d'expérience et de la progression continue chère à tout système de management.



photo E. Guegueniat

On se rappellera d'abord que le code ISM a été conçu **comme un pilier d'un processus d'acquisition d'une culture sécurité** dans une compagnie de navigation et en corollaire sur ses navires.

En effet, au XXI^e siècle, alors que les premiers navires autonomes sont construits, on a du mal à imaginer que cet élément indispensable de la résilience de l'industrie maritime mondiale ne s'applique toujours pas complètement à tous les navires.

En résumé, aujourd'hui quels sont les secteurs non couverts par le code ISM : petits navires à navigation nationale, tous navires de pêche mêmes pratiquant la navigation internationale qui, et c'est un comble, sont les navires qui ont le plus d'accidents⁽¹⁾.

Quelques observateurs s'interrogent depuis longtemps sur les raisons de cette exclusion alors que le code lui-même a prévu son application sur tous les navires (ref : ISM 1.3).

■ La création d'un code ISM « allégé »

Les raisons sont assez élémentaires. Les prescriptions du code, pourtant elles aussi élémentaires, semblent trop difficiles à appliquer pour de petites structures armatoriales. Cela semble logique encore aujourd'hui malheureusement, tant que la culture sécurité n'aura pas progressé dans ce secteur.

Certains Etats membres de l'OMI, en avance sur d'autres, ont depuis assez

longtemps créé des sortes de « mini ISM » afin de faciliter l'application des principes/piliers du code sur des navires non SOLAS⁽²⁾. En effet, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et aux Philippines par exemple, certains navires peuvent appliquer un système de management allégé appelé familièrement « mini ISM » qui leur permet un management de la sécurité minimum comprenant l'application des éléments principaux du code original.

Le but du maintien d'une plus grande prévention des accidents pour ces navires semble être atteint par ce management minimum.

Mais, un accident récent (2019), vient de remettre en avant cette possibilité de mini ISM et de la transformer en ISM tout court.

Il s'agit de l'incendie du Conception⁽³⁾ aux USA où tous les passagers (35) sont morts asphyxiés puis brûlés, tout simplement parce que, à cause de la « clause du grand-père », le code ISM (original ou mini) ne s'appliquait pas à ce type de navire.

Parmi les observations du NTSB (le BEA aux USA) une revue de l'application du code ISM original à tous les navires à passagers est aujourd'hui préconisée afin d'améliorer la sécurité. Comme la responsabilité des USCG a été stigmatisée à cette occasion, ceux-ci ont vivement réagi et ont lancé en juillet 2020 une WI (work instruction) qui en dit long sur leur volonté d'imposer une application du code d'une manière obligatoire à tous les navires à passagers.

Il ne faut pas se leurrer, les autres navires suivront tôt ou tard, même s'il y a encore beaucoup d'oppositions.

Alors pourquoi ne pas exiger « le mini code ISM » au minimum tout de suite, ce serait certainement plus raisonnable et aussi un premier grand pas vers moins de naufrages, d'incendies, et de morts.

■ Le mini-code ISM

Créé en même temps qu'un code de management pour les grands yachts appelé LY code (large yacht code, qui en est aujourd'hui à sa troisième révision) et glissé en annexe, le « safety management system for vessels under 500 GT », le mini-code ISM a été bien appliqué par la Grande-Bretagne et dans ses dépendances ultramarines (Red Ensign

Group) mais quasiment pas ailleurs.

Pourquoi ?

Ce pourrait être en effet une solution pour ces navires de moins de 500 GT qui ont une haute sinistralité.

Les Philippines, qui ont un nombre incroyable de petits ferries entre leur milliers d'îles, ont aussi compris l'intérêt d'un système de management allégé (national management system). D'autres pays s'y mettent en ce moment.

Etant beaucoup plus simple à appliquer, le mini-ISM pourrait convenir aux bateaux de pêche à partir de 12 mètres par exemple.

J'ai beaucoup entendu la réflexion suivante de petits armateurs : le code n'est pas adapté pour nous, il est trop compliqué, et bien sûr trop cher à appliquer et à maintenir en fonctionnement pour nos petits bateaux.

Ce n'est pas vrai sauf quand un management de la sécurité ou de la sûreté mal compris semble toujours inaccessible même avec les meilleures « motivations sécurité » de ces armateurs et de leurs équipages.

Quand je dis motivation, je reste poli car il y a souvent un déficit important de connaissance sur des notions élémentaires de sécurité comprenant les rudiments de la stabilité d'un navire par exemple – y compris chez les sauveteurs parfois – alors que cela figure dans les contenus obligatoires de leur formation initiale.

En effet, comme pour les grands navires, les enquêtes sur les accidents de navires plus petits concluent souvent à une série de mauvais comportements de sécurité des marins à bord de navires en perdition.

Ce n'est pas la réglementation qui est défailante, mais véritablement la non-application des mesures de sécurité élémentaires, pourtant souvent connues des patrons et équipages Ceci est un syndrome maritime bien connu : nous n'avons pas besoin de ça.

■ Ces deux dernières années ont été catastrophiques pour la pêche

Une succession d'accidents récents de bateaux de pêche nous a interpellés. Les réactions des pêcheurs eux-mêmes sont significatives, je cite : le Mylanoh début 2022, « *C'est un naufrage de trop* » a

déploré Dimitri Rogoff président du comité régional des pêches du Calvados, *il y en a un tous les ans* ». Le dernier remonte au 14 janvier 2021 quand le Breiz a coulé au large de Lion-sur-mer faisant trois victimes. « *C'est toujours le même profil : un bateau ancien à qui on demande de faire ce pourquoi il n'a pas été prévu au départ, avec un équipage jeune, voire novice. S'y ajoutent les problèmes des licences vendues avec les bateaux qui alourdissent les charges financières des jeunes patrons qui s'installent et d'une formation à la sécurité insuffisante. Il nous faut réfléchir collectivement pour apporter des réponses* ».

Oui, D. Rogoff ancien patron de pêche a raison. Réfléchissons donc. Des bateaux de pêche **anciens, peu adaptés** à une pêche à la coquille très rémunératrice depuis quelque temps mais souffrant d'un attrait mitigé des jeunes en général pour un métier assez difficile et **une formation sécurité, soit bâclée soit jugée inutile** par certains pêcheurs eux-mêmes.

Alors quelle solution ?

■ Un mini-code ISM adapté aux petits bateaux y compris de pêche, pourquoi pas ?

Bien que le BEA, pourtant chargé d'enquêter sur les accidents maritimes, ne le recommande à ma connaissance jamais, une prise en compte d'une amélioration de la sécurité des opérations des petits navires via un **mini-système de management** devrait être essayée. Cela fonctionne pour la majorité des 80 000 grands bateaux dans le monde, pourquoi pas pour les plus petits ?

En effet, « management » en français a une définition claire : « **ensemble des techniques de direction, d'organisation et de gestion d'une compagnie** ». Un mini-système de management de la sécurité prend en compte la sécurité des activités qu'elles soient de transport ou de pêche y compris la formation des opérateurs (formation initiale et continue), ce qui semble manquer le plus sur les petits bateaux. Ensuite le mini-code contient une particularité oubliée dans le code original, je veux parler de la protection de la santé du marin avec en cible principale, la gestion de la fatigue :

un tabou dans l'industrie maritime. Etonnant n'est-ce pas ! Vous pouvez chercher, **vous ne trouverez pas le mot fatigue dans le code ISM original** même si un renvoi à des circulaires OMI pourrait le faire d'une manière vraiment indirecte (résolution A 1047 qui date de 2011 sur les effectifs minima des navires).

On pourrait rendre ce mini-système obligatoire à la mise en service du bateau puis mettre enfin sur la table une évaluation solide des conséquences catastrophiques de la « clause du grand-père » et en complément, éviter de mettre la sécurité des petits bateaux entre les seules mains des armateurs comme nous en avons l'intention.

Un autre exemple, la MCA (UK) vient de publier **une nouvelle réglementation concernant les entrées dans les espace clos** y compris pour les bateaux de pêche suite au grand nombre de marins qui y ont perdu la vie depuis dix ans. La procédure entrée dans un espace clos est un des éléments clé dans tout système de management de la sécurité⁽⁴⁾

Le mini-ISM, système de management de la sécurité d'une simplicité remarquable et d'une facilité d'application reconnue, devrait plaire aux petits armateurs et pourrait peut-être réunir une bonne partie des solutions possibles recherchées par la profession (voir plus haut).

Déjà en place ces mini-systèmes ont fait leurs preuves : implication plus grande des patrons et des marins dans leur propre sécurité via une analyse exhaustive des risques, besoin de se rappeler les bases accessibles à tous de la stabilité d'un navire, l'importance de la maintenance, du retour d'expérience et surtout des exercices de préparation aux situations d'urgence au titre de la formation continue, sans oublier les vérifications de l'armateur sur le suivi par ses marins des procédures élaborées en commun.

■ En conclusion

Un mini-système de management forcément low-cost auquel vous pourrez

facilement ajouter une partie « satisfaction du client » pour des bateaux commerciaux si vous le jugez nécessaire, existe donc déjà. Il est d'une simplicité remarquable, ce qui devrait plaire aux petits armateurs ou armateurs à la pêche allergiques à la paperasse.

Un peu de conseil, quelques formations et surtout **un plein de bon sens** et vous pourrez réduire vos risques à un niveau acceptable, prouver que vous travaillez en prenant soin de **la santé et la sécurité de vos marins**, tout en assurant autant que possible la prise en compte de la protection de l'environnement à votre niveau.

C'est dans l'air du temps tout autour de vous.

Alors ?

Cdt Bertrand APPERRY
membre de l'AFCA
bertrand.apperry@orange.fr

NOTES

1. En ce moment la sinistralité des petits navires de pêche est inquiétante (Aube, Ar Avel Dro, Virgule, Enzo, Essor, Saint Antoine de Padoue, Surya, Rayon de Soleil, ...).
2. la SOLAS concerne les navires qui peuvent naviguer à l'international. Pour les autres, les pavillons, hors règlements communautaires comme ceux de l'Union européenne, font un peu ce qu'ils veulent en tant que réglementation, en tenant compte que parfois des accords particuliers entre nations peuvent autoriser certains manquements par des exemptions conjointement acceptées et sans oublier la terrible « clause du grand-père ».
3. Voir la page du code ISM N° 51 sur le site de l'AFCA.org. Dans cet accident la mise en place d'un système de management dans la compagnie et sur ses bateaux de safaris plongées aurait tout de suite montré que l'application systématique de la clause du grand-père allègrement utilisée par des armateurs, allait conduire à une catastrophe. Elle est arrivée. Armateur et capitaine ne sont pas près de dormir tranquille (en prison peut-être !) avant longtemps avec 35 morts sur leur conscience.
4. La nouvelle réglementation UK entre en vigueur pour les navires qui relèvent de la convention SOLAS le 14 mai 2022, tandis que pour tous les autres (y compris les navires de pêche) elle s'appliquera à partir du 14 mai 2023 dans le REG.

NB : Voir sur la page N° 57 du code ISM (à paraître) une traduction libre du mini-code ISM où vous remarquerez la solution d'une culture de management, complètement inconnue dans les petites structures maritimes classiques.

Un recours systématique aux check-lists ;

une simplicité de l'enregistrement ;

une implication du personnel de terre ;

une formation et familiarisation adéquates des marins ;

une personne désignée dont le rôle est un peu différent de celui du code ISM version SOLAS ;

une préparation aux situations d'urgence nécessaire comprenant des exercices et

une vérification interne de ces activités, ce qui n'est pas le fort des mini-compagnies.

Textes parus au Journal officiel au 1^{er} trimestre 2022 (N°32)

Pour obtenir les textes :

www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

- **Circulaire n° 0-24960-2021/ARM/DPMM/FORM et n° 2211-2021/DAM/SMC** relative à la consolidation des synergies entre les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et la chaîne sémaphorique en matière de surveillance de la navigation maritime
Texte NOR : ARMB2103080C du 30 novembre 2021, publié le 09 02 2022 au Bulletin officiel du ministère du Développement durable
- **Arrêté du 5 janvier 2022** portant désignation de l'autorité visée à l'article L5114-2 du code des transports
Texte NOR : MERT2138594A, non publié au JORF mais au Bulletin officiel du ministère de la Transition écologique et solidaire, le 6 janvier 2022
- **Arrêté du 10 janvier 2022** portant adaptation provisoire des formations de l'enseignement médical de niveau III
Texte NOR : MERT2200981A, publié au JORF n° 0012 du 15 janvier 2022.
- **Décret n° 2022-89 du 28 janvier 2022** modifiant l'article R.8 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance et relatif aux marins dont le navire est immobilisé dans le cadre d'un arrêt temporaire indemnisé lié à la sortie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne
Texte NOR : MERT2115289D, publié au JORF n° 0025 du 30 janvier 2022
- **Arrêté du 7 février 2022** portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes
Texte NOR : TREP2203844A, publié au JORF n° 0048 du 26 février 2022
- **Arrêté du 9 février 2022** relatif à la délivrance d'un agrément pour la formation préalable à l'obtention de l'attestation spéciale passagers (NDLR : concerne la navigation intérieure)
Texte NOR : TRAT2201916A, publié au JORF n° 0035 du 11 février 2022
- **Décret n° 2022-156 du 9 février 2022** relatif aux qualifications professionnelles en navigation intérieure
Texte NOR : TRAT2127224D, publié au JORF n° 0034 du 10 février 2022
- **Décret n° 2022-181 du 14 février 2022** portant publication de la Résolution 2020-I-12 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relative au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), adoptée le 4 juin 2020, et de la Résolution 2020-II-19 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relative au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), adoptée les 2 et 3 décembre 2020 (1)
Texte NOR : EAEJ2203307D, publié au JORF n° 0039 du 16 février 2022
- **Arrêté du 15 février 2022** modifiant l'arrêté du 3 août 2017 relatif aux normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer
Texte NOR : MERT2134514A, publié au JORF n° 0055 du 6 mars 2022
- **Arrêté du 25 février 2022** portant modification de l'arrêté du 19 mars 2012 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif au suivi du trafic maritime dénommé « TRAFIC 2000 »
Texte NOR : MERT2206554A, publié au JORF n° 0072 du 26 mars 2022
- **Décret n° 2022-273 du 28 février 2022** modifiant le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant sur l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (NDLR : concerne en partie la réorganisation des Affaires maritimes)
Texte NOR : TREK2201505D, publié au JORF n° 0050 du 1er mars 2022
- **Arrêté du 21 mars 2022** relatif aux conditions de délivrance de titres et attestations de formation professionnelle maritime aux personnes titulaires de brevets militaires
Texte NOR : MERT2208682A, publié au JORF n° 0084 du 9 avril 2022
- **Arrêté du 23 mars 2022** relatif à la délivrance de titres de formation professionnelle maritime aux marins relevant de l'activité de course au large (pour information)
Texte NOR : MERT2208809A, publié au JORF n° 0072 du 26 mars 2022
- **Arrêté du 24 mars 2022** portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines
Texte NOR : MERT2208314A, publié au JORF n° 0076 du 31 mars 2022
- **Arrêté du 24 mars 2022** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 222)
Texte NOR : MERT2206572A, publié au JORF n° 0087 du 13 avril 2022
- **Arrêté du 28 mars 2022** portant habilitation à la délivrance de certificats de teneur limite en humidité admissible aux fins de transport (TML) et de déclarations de teneur en humidité moyenne de la cargaison (pour NMC)
Texte NOR : MERT2209509A, publié au JORF n° 0084 du 9 avril 2022
L'arrêté ci-dessus est publié 4 autres fois sous des n° différents, selon les sociétés habilitées :
Pour SLN, texte NOR : MERT2209512A
Pour SMGM, texte NOR : MERT 2209514A
Pour SMT, texte NOR : MERT2209515A
Pour MKM, texte NOR : MERT2209517A