

AFCAN

informations



photo E. Guegueniat

N°136
Déc.
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.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles : signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone, Pour ceux qui ont une adresse e.mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

Sommaire

	pages
Editorial	3
Assemblée générale de l'AFCAN.....	4
Communiqué de presse Breizh Nevez	7
OMI : Compte-rendu du Sous-comité NCSR 9.....	8
Incendie dans le compartiment machine de l'APL President Eisenhower 12	
Accident lors de l'accostage du Danielle Casanova le 1 ^{er} juillet 2003	19
Etude comparative sur la fonction de la personne désignée ISM (DPA) ...23	
Textes publiés au Journal officiel au 3 ^e trimestre 2022 (N°34).....	27
Santé mentale et bien-être du marin	28
Séminaire « Seafarers' mental health » 16 septembre 2022 à Bruxelles28	
Seafarers' wellness, 7 octobre 2022 à Cork.....	30
Réunion de la commission du bien-être des marins au Havre.....	34
Lettre au directeur général de la Méridionale	35
En passant par les passerelles	36



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2023

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 : 232 € / 180 € / 60 €
- 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	00010036210	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 2023	Fin de mandat en 2024	Fin de mandat en 2025
B. Apperry	J.P. Côte	H. Ardillon
P. Blanchard	T. Coubes	C. Chabillon
M. Guillemot	B. Derennes	J. Casabianca
F. Hardy	A. Jegu	F.X. Pizon
T. Jaouen	J. Portail	J.R. Varailon-Laborie
M. Prébot	H. Quéré	Y. de Villars

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François-Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

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



Editorial

Le capitaine, étranger, coupable idéal à la merci des pilotes et des autorités locales.

Un article récemment paru sur le site internet « maritime executive », traduit et publié par le Commandant Derennes dans notre excellente revue de presse « Tour d'horizon » a retenu mon attention. Il relate une collision multiple dans le canal de Suez et fait état des communications entre les pilotes des différents navires. Communications effectuées en arabe et laissant paraître le peu de cas que ces pilotes font de la sécurité, je cite : « Ce qui se passe est dangereux (...) Ce n'est pas mon problème, je ne suis pas responsable. »

L'idée dans cet éditorial n'est pas de montrer du doigt les pilotes qui, pour la plupart, font leur travail sérieusement mais de souligner une constante de la vie du capitaine : nous sommes presque toujours à l'étranger et dans un pays dont nous ne parlons pas la langue. Ceci a de nombreuses conséquences. En effet le capitaine ne parlant pas la langue locale n'a bien souvent pas accès aux informations qui lui seraient nécessaires pour prendre les décisions qui s'imposent en cas de problème. Comme on peut le voir dans l'exemple de Suez les pilotes se parlent souvent entre eux dans la langue locale, c'est également souvent le cas des communications pilotes/remorqueurs, pilotes/lamaneurs ou pilotes/autorités à terre.

Il est donc très compliqué pour un capitaine de remettre en question l'ordre d'un pilote à un remorqueur



s'il n'a pas compris cet ordre. Quant à demander au pilote de répéter tous les ordres en anglais c'est très irréaliste car cela surchargerait les communications souvent déjà saturées, qui plus est lors d'un événement où les ordres vont se succéder rapidement. Pourtant, si cet événement amène à un accident, le capitaine sera jugé responsable voire coupable. On arrive là à une autre conséquence du fait que le capitaine est étranger : cela fait de lui le coupable idéal. En effet il est souvent politiquement plus facile pour une autorité de s'attaquer à un capitaine étranger qu'à un pilote local dont elle a besoin pour faire fonctionner le port.

Il n'y aurait donc rien à faire ? L'application des principes de gestion de l'équipe passerelle (BRM, bridge resource management), maintenant largement diffusés peut aider à inciter les pilotes à partager les informations et donc limiter ces problèmes. Dans un monde parfait les pilotes devraient effectuer toutes leurs communications en anglais mais quand on voit que même en Europe ce principe n'est appliqué que rarement je reste assez pessimiste quant à cette possibilité. En cas d'accident il restera toujours le précieux soutien de l'AFCAN mais on préférerait prévenir que guérir.

*Cdt Pierre Blanchard.
Président de l'AFCAN*

Assemblée générale 2022 de l'AFCAN

L'assemblée générale 2022 de l'AFCAN s'est tenue les 19 et 20 octobre 2022 à Mâcon, sur les bords de la Saône.



■ LE MOT DU PRÉSIDENT Pierre BLANCHARD

Bonjour à tous, une fois n'est pas coutume je vais commencer cette assemblée générale par une anecdote qui illustre bien l'un des aspects de l'AFCAN.

Il y a quelques mois, alors que j'étais dans le golfe du Mexique, le lieutenant de quart m'appelle en passerelle, il avait détecté un objet non-identifié, la couleur et la taille pouvant évoquer une embarcation de sauvetage. Aucun signal de détresse n'avait pourtant été reçu et l'embarcation émettait un signal AIS avec la mention « uncrewed ». J'émis donc l'hypothèse qu'il puisse s'agir d'un MASS, drone autonome, d'autant qu'en passant un

peu plus près on distinguait une voile rigide. Une heure plus tard le lieutenant découvre en feuilletant la revue AFCAN INFOS disposée en passerelle qu'il s'agissait bien d'un MASS, celui des garde-côtes américains en photo dans la revue.

Cela illustre bien l'un des intérêts de l'AFCAN : des membres, actifs ou retraités, participent à des réunions, des conférences et en font le compte-rendu dans la revue. Les capitaines actifs se trouvent ensuite confrontés en mer aux problématiques qui ont été discutées. Ceci permettant aux actifs d'être informés en temps utiles des évolutions à venir et aux personnes participantes aux réunions d'apporter un retour d'expérience du terrain.

Une fois de plus, cette année a été difficile pour les marins et pour les capitaines, la crise du Covid continuant de nous compliquer la vie, la guerre en Ukraine s'ajoutant aux difficultés. Dans ces temps compliqués l'AFCAN a une fois de plus montré toute son utilité.

Je remercie tous les membres de l'AFCAN qui donnent de leur temps et de leur énergie pour permettre à notre association de poursuivre sa tâche et je remercie le commandant Côte pour son accueil et l'organisation de cette assemblée générale.

Une discussion s'engage sur le sort des marins, Russes et Ukrainiens. Certains ne peuvent pas rentrer chez eux ou craignent

de le faire car ils risquent d'être enrôlés de force dans l'armée.

Entendus lors de visites à bord : Certains marins non russes/ukrainiens indiquent qu'ils se sentent oubliés, délaissés.

Participants : 9

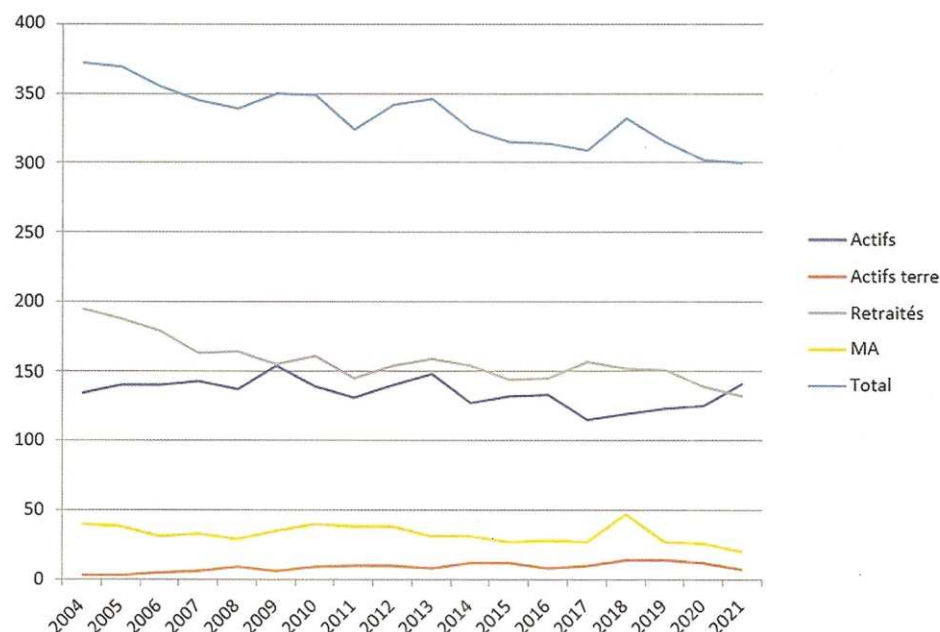
APPERRY – ARDILLON – BLANCHARD – CÔTE - DERENNES – JEGU – MASSAC - PIZON – PORTAIL

(15 en 2021 à Brest, 21 en 2020 en visio, 15 en 2019 à Marseille, 18 en 2018 à Vannes, 22 en 2017 au Havre, 13 en 2016 à Hyères, 17 en 2015 à Nantes)

Pouvoirs : 45

Situation

	Actifs	Actifs terre	Retraités	MA	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342
2013	148	8	159	31	346
2014	127	12	154	31	324
2015	132	12	144	27	315
2016	133	8	145	28	314
2017	115	10	157	27	309
2018	119	14	152	47	332
2019	123	14	151	27	315
2020	125	12	139	26	302
2021	141	7	132	20	300



Les effectifs sont stables au 31 décembre 2021.

Depuis le début de 2022, 19 adhérents actifs ont rejoint l'AFCAN mais 6 seront radiés pour important retard de paiement de cotisations.

La liste des adhérents ayant un important retard de paiement est discutée et validée, 7 retraités, 6 actifs, 6 membres associés, 2 abonnés à la revue, soit 21 personnes au total.

JURIDIQUE

Affaires en cours :

- Déclassement catégorielle sur une drague : l'affaire suit son cours et semble s'approcher du dénouement.
- Ponton Cassiopée : le délai d'appel étant passé, l'affaire est normalement enfin close. Notre collègue peut enfin espérer être libéré du poids de cette très ancienne affaire.
- Echouement Breizh Nevez : audience CAA le vendredi 21 octobre. On devrait avoir les conclusions du rapporteur public 48 heures avant, ce qui donne en général la tendance du jugement, celui-ci étant très souvent suivi. Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'une étape de l'affaire, car avec toutes les révélations qu'il y a eu, grâce au rapport de l'inspecteur du travail, il devrait y avoir une suite judiciaire, notamment ne serait-ce que pour que le capitaine récupère ses droits à indemnités. Le jugement de la CAA ne mettra donc pas fin à ce dossier. Et je pense donc que l'Afcan sera encore appelée à intervenir. Prochaine étape le 15 novembre 2022.
- Autre affaire, celle de cet été avec notre

collègue de Marfret, que son armateur avait convoqué pour un entretien disciplinaire pouvant conduire à un licenciement et qui partait un peu à l'abattoir avec la méconnaissance de ses droits et une confiance dans son armateur. Ce qui est normal quand on est jeune dans la fonction. Il ne voyait pas notamment l'intérêt de la commission de discipline. Je lui ai conseillé de la demander. Epaulé par deux capitaines de son armement, il n'a finalement eu qu'une rétrogradation temporaire le temps d'un embarquement.

BILAN COMPTABLE

Les budgets prévisionnels 2022 et 2023 sont adoptés.

Quitus est donné au trésorier à l'unanimité pour sa bonne gestion.

AFCAN Informations :

- Il est décidé de maintenir AI sous forme papier et de ne pas augmenter le montant de l'abonnement à la revue, même pour les envois hors métropole.
- Cette publication n'est possible que grâce aux articles envoyés par nos adhérents. A vos plumes !
- Montant des cotisations : Pas d'augmentation votée.

LE MOT DU WEBMASTER

Le Webmaster cherche toujours un remplaçant. Cette tâche n'est pas insurmontable, mais il est important qu'une passation puisse se faire progressivement car certaines tâches ne s'improvisent pas.

Consultation des sites

afcan.org : 11306/mois sur les 13 derniers mois, identique à l'année précédente.

un_tour_horizon.afcan.org : 186/mois sur les 13 derniers mois. A noter la très forte baisse en juillet-août.

Consultation de pages du site AFCAN sur un an	
Paquebots à voiles Club Med 1 et Club Med 2	5053
Pour résoudre les problèmes d'H2S	3627
La personne désignée par l'ISM à terre	3516
Le service de trafic maritime des détroits turcs	3378
Gestion des déchets huileux à bord des navires	3077
Capitaine de navire : statut et responsabilités	2704
Le code ISPS	2611
Pollution par hydrocarbures et transport maritime	2248
Porte-conteneurs géants	1578
Le gigantisme en construction navale	1527
Du Mermoz au Ponant : le retour des croisières à la française	1279
Conditions de manœuvre des grands navires	1214
Précis de connaissances administratives maritimes	1102
Gestion des déchets huileux à bord des navires	1098
Lien entre le Code ISM et l'application du MLC 2006	1023
Code ISM : CRITIQUE, avez-vous dit CRITIQUE ?	932
Rôle, statut, contraintes, responsabilité du Capitaine de Navire	896
Le roulis paramétrique	900
Personne désignée par l'ISM à terre REV2	765
Retour du transport des marchandises à la voile	755



Visiteurs	afcan.org	tour d'horizon
Septembre-21	13426	225
Octobre-21	10856	299
Novembre-21	11133	261
Décembre-21	9942	181
Janvier-22	13416	231
Février-22	12011	175
Mars-22	11918	263
Avril-22	11651	231
Mai-22	14083	190
Juin-22	9452	109
Juillet-22	8500	51
Août-22	9672	9
Septembre-22	10922	194

■ QUESTIONS DIVERSES

• Frais de déplacement pour l'AG.

La proposition (antérieure à l'AG) d'un adhérent est de proposer le remboursement des frais de déplacements engendrés par la venue à l'AG ou, solution préférée bien sûr, la renonciation au remboursement de ces frais avec établissement d'un reçu fiscal correspondant permettant une déduction de 66% des frais engagés. Pour beaucoup des membres présents, le risque de voir la facture exploser est trop important. Tabler sur la sagesse des adhérents qui ne demanderont que le reçu fiscal et pas le remboursement est très optimiste.

Le côté légal de l'opération est également discuté comme cela a déjà été le cas lors de plusieurs réunions GoToMeeting, ce qui avait engendré des échanges très animés et même virulents. Vu que l'interprétation des textes nationaux peut varier d'une trésorerie nationale à l'autre, il paraît important d'avoir une confirmation écrite de celle dont l'AFCAN dépend.

La question n'est pas close. Par manque de consensus lors de cette AG le débat continuera lors des réunions du lundi.

• Navires autonomes.

Il est constaté lors réunions, colloques, etc., que les concepteurs concernés envisagent toujours la possibilité d'une reprise en main par un humain. Les retours d'ex-

périence de livraisons récentes de navires neufs montrent que les problèmes sont multiples obligeant parfois l'équipage à faire le quart à la machine pendant plusieurs mois après livraison. La technologie marine est encore loin du niveau atteint dans le domaine spatial.

• Prospectus pour faire connaître l'AFCAN.

Discussion au sujet de la lettre pour faire connaître l'AFCAN. Proposition de ce qui doit y être mentionné, sous quelle forme, etc.

• AFCAN DIMANCHE / TOUR D'HORIZON

Le Webmaster indique que Tour d'horizon est peu consulté. Peut-être est-ce dû au fait qu'à l'ouverture, les articles apparaissent en anglais ? et que le message d'annonce est envoyé le dimanche ? La diffusion sera avancée dans la semaine et la traduction française sera placée avant le texte original en anglais.

• Un adhérent présent signale que vu le nombre de membres actifs de l'AFCAN ayant un brevet polyvalent, il est dommage de ne pas avoir de retours d'expérience sur les alternatives aux carburants dit « historiques » à savoir FO et DO. Il serait intéressant d'avoir ce genre de retour pour établir des articles ou une rubrique dédiée dans la revue.

• Un adhérent présent indique que vu l'augmentation du nombre de champs éoliens sur les côtes françaises, de nombreux pêcheurs côtiers s'inquiètent de leur avenir et souhaiteraient pouvoir commander les petits navires chargés de la maintenance des éoliennes.

• Routage météo : Les routeurs météo sont souvent utilisés par les armateurs ou opérateurs de navires. Il devient de plus en plus difficile pour les capitaines de ne pas suivre les conseils ou recommandations des routeurs. S'ils décident de suivre une route différente de celle suggérée par le routeur et qu'ils se plantent, les conséquences négatives ne tarderont pas.

■ TEXTE PRÉSENTÉ A LA PRESSE

Malgré les nombreuses réserves déjà exprimées, les capitaines de navires représentés par l'AFCAN constatent que les textes d'application de l'ordonnance N° 2021-1330 sur les navires autonomes et les drones maritimes prévoient, après avoir défini une catégorie de navires appelés drones, qu'ils ne seront pas soumis aux exigences du code des transports, notamment :

- une limite de longueur pour les drones de 24 m, et une vitesse de 20 nds, sans aucune analyse de risque, aucune limitation en fonction des conditions météorologiques ou de la distance parcourue, à l'instar de ce qui existe pour tous les navires avec équipage.

- une formation des opérateurs de drones nettement insuffisante en regard de celle exigée pour les capitaines de navires de taille équivalente. La référence à des diplômes de plaisance n'est pas du tout pertinente.

- une formation assurée par les fabricants et non par des professionnels qualifiés formés à la pédagogie, à l'instar de ce qui est exigé pour des capitaines de navires de taille équivalente.

Alors qu'il n'est pas démontré que l'exploitation des drones est moins dangereuse que l'exploitation d'un navire, rien ne justifie un tel écart pour des engins de même taille évoluant dans une même zone.

Association reconnue d'intérêt général dont la devise est « Unis pour la sécurité en mer », membre du Cluster maritime, l'AFCAN émet une nouvelle fois ses plus vives réserves sur les textes en cours de préparation.

Renouvellement 1/3 du conseil d'administration :

- Tiers sortant : ARDILLON / CHABILLON / GICQUIAUD / PIZON / VARAILLON / DE VILLARS
- 1 poste vacant (démission du CA)
- ARDILLON / CHABILLON / PIZON / VARAILLON / DE VILLARS sont candidats à une reconduction de leur mandat, ce qui est accepté après un vote
- CASABIANCA est candidat pour intégrer le conseil d'administration afin de combler la place vacante, ce qui est accepté après vote.

Fin de l'AG

Réunion du conseil d'administration

Confirmation du bureau (pas de changement).

Président : Pierre BLANCHARD

Vice-présidents : Hubert ARDILLON, Christophe CHABILLON, François-Xavier PIZON

Secrétaire général : Bertrand DERENNES

Trésorier : Jacques PORTAIL

Conseil juridique : Patrice LE VIGOUROUX

Conseil ISM ISPS : Bertrand APPERRY

Fin du conseil d'administration

Communiqué de presse de l'AFCAN

Affaire Breizh Nevez



Philippe Variot @ marine-marchande.net

L'autorisation de licenciement du capitaine a été jugée illégale par la CAA de Nantes. Lors de cette même audience, le mémoire en intervention volontaire déposé par l'AFCAN a été jugé recevable alors que l'avocat de la Compagnie Océane avait demandé son irrecevabilité.

L'AFCAN se réjouit de la décision de justice du Tribunal de Nantes d'autant plus, qu'avec un syndicat d'officiers de marine marchande, elle est aux côtés du Commandant Achille Martin Gousset depuis le jour de l'échouement. En effet, en tant que membre de l'AFCAN, le capitaine a contacté le service juridique de l'association immédiatement après l'échouement et depuis, bénéficie avec son avocat du soutien technique et financier de l'AFCAN.

L'AFCAN avait également envoyé plusieurs courriers de 2019 à 2022 au BEA-mer pour faire part de son étonnement concernant le rapport à charge à l'encontre du capitaine et la non prise en compte d'éléments importants (carte de navigation électronique, problème d'appareil à gouverner).

Dans son dernier courrier au BEA-mer en date du 11 octobre dernier l'AFCAN avait

estimé que les nouveaux éléments apportés étaient de nature à changer sensiblement les conclusions du rapport du 12 septembre 2019 sur l'échouement du Breizh Nevez 1, et donc qu'une réouverture de l'enquête, comme prévu par la réglementation internationale était nécessaire pour obtenir le rétablissement de la vérité et l'amélioration de sécurité en mer.

Le Bureau de l'AFCAN

OMI : Compte-rendu du Sous-comité de la Navigation, des Communications et de la Recherche et du Sauvetage (NCSR 9)



■ Preamble

Le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) traite de toutes les questions en lien avec la navigation et les communications. Cela concerne notamment : l'analyse et l'approbation de mesures d'organisation du trafic maritime et des systèmes de comptes-rendus des navires ; les prescriptions d'emport et les normes de fonctionnement applicables au matériel de navigation et de communication ; le système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) ; ou encore le développement de l'e-navigation.

Le Sous-comité s'occupe par ailleurs des questions de recherche et de sauvetage et du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), et donc de la reconnaissance des prestataires de service.

Enfin, un certain nombre de groupes de travail rendent compte au Sous-comité NCSR, parmi lesquels le groupe de travail mixte OACI/OMI sur l'harmonisation des procédures de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes et le groupe mixte d'experts OMI/UIT, sur les questions liées aux radiocommunications maritimes.

■ Le déroulement de la 9^e session du NCSR

Le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauve-

tage a tenu sa 9^e session à distance du 21 au 30 juin 2022 sous la présidence de M. N. Clifford (Nouvelle-Zélande). Le vice-président du sous-comité, M. A. Schwarz (Allemagne) était également présent.

Ont assisté à la session 90 délégations d'Etats membres, 5 délégations observatrices des organisations intergouvernementales et 25 délégations observatrices non-gouvernementales (ONG).

La délégation française était représentée par M. Damien Chevallier, représentant permanent de la France à l'OMI, en qualité de « membre présent ». Assistaient à la réunion à distance plusieurs fonctionnaires de la direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), et des représentants de l'ANFR, du SHOM, de CEREMA, du BV et de l'AFCAN.

■ Allocution du secrétaire général

Le secrétaire général a souligné les points importants de la session :

- la modernisation du SMDSM, dont le système de service de messagerie Beidou ;
- les amendements au code polaire pour les navires non SOLAS ;
- les directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ;
- les services de R-S maritimes ;
- la Conférence mondiale des radiocommunications 2023 de l'UIT ;
- les problèmes liés à l'ECDIS et aux clinomètres électroniques.

■ Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour comprenait les points importants suivants :

Point 3 : Mesures d'organisation du trafic et systèmes obligatoires de comptes-rendus de navires ;

Point 4 : Mise à jour du système LRIT ;

Point 5 : Elaboration de normes de performance générales applicables à l'équipement de réception de bord du système de navigation par satellite ;

Point 6 : Mesures de sécurité applicables aux navires non soumis à la Convention SOLAS dans les eaux polaires ;

Point 7 : Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation ;

Point 8 : Révision des directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ;

Point 9 : Circulaires révisées suite la modernisation du SMDSM ;

Point 10 : Evolution des services du SDSM ;

Point 12 : Projet de texte faisant état de la position de l'OMI pour la CMR 23 ;

Point 13 : Evolution des services mondiaux de recherche et de sauvetage maritimes ;

Point 15 : Recommandations sur l'utilisation d'appareils radio individuels de secours ;

Point 16 : Révision du guide et des normes de fonctionnement des ECDIS ;

Point 18 : Emport obligatoire de clinomètres électroniques à bord des porte-conteneurs et des vraquiers ;

Point 19. Interprétation uniforme des conventions de l'OMI relatives à la sécurité.

Une réunion du groupe de spécialistes sur l'organisation du trafic maritime, chargé d'examiner à titre préliminaire toutes les propositions concernant les « Mesures d'organisation du trafic et systèmes obligatoires de comptes-rendus de navires », s'est tenue à distance du 13 au 17 juin 2022. Le rapport de ce groupe a été examiné au titre du point 3 de l'ordre du jour.

Le président a accepté tardivement un document soumis par l'Ukraine concernant des faits nouveaux intervenus au CES.35 et au MSC 105, compte tenu du caractère délicat de ces faits qui touchent à la recherche et au sauvetage.

■ Les répercussions du conflit armé opposant la Fédération de Russie et l'Ukraine sur la conduite des opérations de recherche et de sauvetage

Le Sous-comité a examiné le document dans lequel l'Ukraine propose des mesures relatives au sauvetage (SAR), en particulier en ce qui concerne les opérations SAR en temps de guerre, la saisie des navires dans les zones de guerre et la nécessité de mettre en place un système de vérification des régions SAR définies par les Etats membres. En outre, l'Ukraine recommande d'envisager un groupe de travail par correspondance qui sera chargé d'élaborer des propositions concrètes aux fins d'examen par le MSC 106.

Se référant à ce document, l'Ukraine a fait une déclaration dans laquelle elle attire l'intention sur la volonté de la Fédération de Russie de saper les normes du droit international maritime en commettant des infractions de nature illégale bafouant la sécurité maritime.

La délégation de la Fédération de Russie a répondu à cette déclaration en affirmant que l'Ukraine n'apporte aucune preuve factuelle des accusations qu'elle avance.

La délégation ukrainienne a réagi à l'intervention de la Fédération de Russie en indiquant, en particulier, que l'Ukraine a, au moyen de nombreuses circulaires, fourni des preuves manifestes des violations de la Convention SAR commises par la Fé-

dération de Russie, notamment en ce qui concerne la saisie d'un centre secondaire de coordination SAR et d'une station côtière NAVTEX et la prise en otage, et la détention d'un navire SAR et de son équipage par la Fédération de Russie.

Après avoir pris note des avis généralement favorables à l'examen des questions soulevées par l'Ukraine, en particulier en ce qui concerne la recherche et le sauvetage, le Sous-comité a invité le Comité à prendre note des échanges de vues qui se sont tenus au sujet du document de l'Ukraine et du fait que les délégations souhaitent que ces questions soient examinées, ainsi que de l'intention de l'Ukraine d'élaborer, en collaboration avec les parties intéressées, un document qui serait soumis au MEPC 108.

■ Point 3 - Mesures d'organisation du trafic et systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

Le Sous-comité a approuvé pour adoption par le MSC 106 les mesures suivantes :

- *Modifications des DST et mesures associées existants « Aux abords des ports d'Odessa et d'Ilyichevsk » et « Entre les ports d'Ilyichevsk » (Ukraine)*
- *Etablissement d'une route recommandée au large du Cap Shio-no-Misaki (Japon)*
- *Modification de la zone à éviter dans la région des îles San Miguel, Santa Rosa, Santa Cruz et Anacapa, au large des côtes de la Californie du Sud et du DST « dans le chenal de Santa Barbara », et création d'une zone de mouillage interdit dans la partie méridionale de Pulley Ridge au large des côtes de la Floride (Etats-Unis)*
- *Recommandations sur la navigation à l'intention des porte-conteneurs qui font route dans les DST « Au large de Vlieland », « A Terschelling-baie d'Helgoland », « Au large de la Frise » et « Voie d'accès occidentale de la baie d'Helgoland*

■ Point 4 - Mise à jour du système LRIT

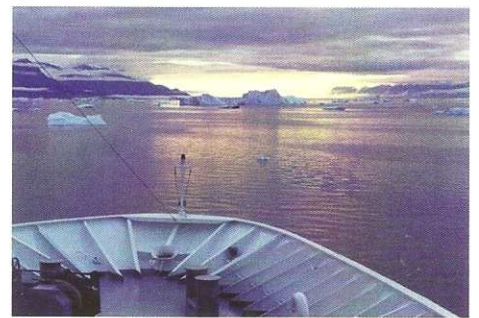
Le Sous-comité a établi la version définitive des projets d'amendement :

- aux normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance (résolution MSC 263-84), telle qu'amendée ;
- à la circulaire intitulée « Système d'identification et de suivi des navires à grande

distance-documentation technique (partie I) » (MSC.1/Circ.1259/Rev.8) ;

- aux recommandations concernant les visites et la délivrance de certificats attestant que les navires satisfont à l'obligation de transmettre des renseignements LRIT (MSC.1/Circ.1307) ;
 - au plan aux fins de la continuité du service du système LRIT (MSC.1/Circ.1376 (Rev.4).
- pour soumission au MSC aux fins d'approbation/adoption.

■ Point 6 - Mesures de sécurité applicables aux navires non soumis à la SOLAS exploités dans les eaux polaires



Le Sous-comité a établi le texte définitif de la première série de projets d'amendements au chapitre XIV de la convention SOLAS et au Recueil sur la navigation polaire afin d'intégrer de nouvelles prescriptions applicables aux navires non soumis à la Convention SOLAS exploités dans les eaux polaires en ce qui concerne la sécurité de la navigation et la planification du voyage.

Ces amendements s'appliqueraient aux navires suivants :

- navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres,
- yachts de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'assurent pas un service commercial, et
- navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500.

Les amendements visent à renforcer la sécurité des navires exploités dans les conditions particulières que présentent les zones polaires, ainsi que celle des personnes à bord.

Le Comité de la sécurité maritime (MSC 106 en novembre 2022) est invité à approuver les projets d'amendements au chapitre XIV de la Convention SOLAS et aux parties I-A et I-B du Recueil sur la navigation polaire, aux fins de leur adoption ultérieure et de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Le *Recueil sur la navigation polaire* de l'OMI définit les prescriptions requises visant à garantir la sécurité des navires exploités dans les conditions difficiles des zones arctique et antarctique, en tenant compte notamment des températures extrêmes, et à faire en sorte que le matériel essentiel reste en état de fonctionner dans ces conditions.

■ Point 8 - Révision des directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance

Le Sous-comité a finalisé une révision des directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (résolution A 940-23). Le projet de résolution révisée de l'assemblée sera présenté au MSC, puis au MEPC et au LEG pour approbation en vue de son adoption par l'assemblée de l'OMI (A 33) en 2023.

Les gouvernements sont invités à tenir compte du texte révisé de ces directives lorsqu'ils déterminent des lieux de refuge et répondent à des demandes d'accès à de tels lieux qui sont adressées par des navires ayant besoin d'assistance.

Les directives ont été adoptées pour la première fois en 2003, soit vingt ans auparavant, afin de fournir une recommandation à un navire se trouvant dans une situation de besoin d'assistance, autre qu'une situation nécessitant le sauvetage des personnes à bord, susceptible d'entraîner son naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation.

La révision proposée reconnaît que le secteur maritime a connu, partout dans le monde, une évolution rapide, marquée par divers progrès sur les plans organisationnel, opérationnel et technique. L'expérience de la gestion de situations relatives à des navires ayant besoin d'assistance s'est accrue dans le monde et a façonné la révision des directives.

Les directives révisées visent à poser les fondements d'un cadre opérationnel qui permette aux Etats côtiers, aux capitaines de navires, aux exploitants et/ou aux assistants et autres parties concernées par l'intervention, de prendre en charge un navire qui aurait besoin d'assistance et qui chercherait un refuge, et de se prononcer à son égard.

Entre autres changements, à l'heure où les réseaux sociaux sont des vecteurs d'information, il est proposé une nouvelle section sur la gestion des médias et de l'information, recommandant que les Etats prennent en considération dans leurs moyens d'organisation respectifs, formation comprise, la gestion des médias et des demandes d'information concernant la prise en charge d'un navire ayant besoin d'assistance qui cherche un lieu de refuge.

■ Point 9 - Circulaires révisées suite à la modernisation du SMDSM

Le Sous-comité a finalisé un certain nombre de projets de circulaires COMSAR et MSC concernant la modernisation du SMDSM.

Il a en particulier approuvé :

- la circulaire COMSAR/Circ.32/Rev.1 sur l'harmonisation des prescriptions relatives aux installations électriques du SDSM à bord des navires soumis à la Convention SOLAS ;
 - la circulaire COMSAR/Circ.33/Rev.1 intitulée « Programme d'enseignement concernant le certificat d'opérateur de station côtière du SMDSM (CSOC) ;
- et les projets de circulaires MSC contenant les instruments suivants :
- les directives d'exploitation du SMDSM à l'intention des navires en situation de détresse ;
 - la procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires ;
 - les directives sur les alertes de détresse ;
 - les consignes à suivre pour alerter les autorités de recherche et de sauvetage.

en vue de leur approbation par le MSC 106.

■ Point 10 - Evolution des services du SMDSM

Agrément du service de messages du système Beidou en vue de son utilisation dans le SMDSM

Le Sous-comité a décidé de recommander au MSC 106 l'agrément du service de messages du système BeiDou (BDMSS) en tant que nouveau service mobile par satellite



régional en vue de son utilisation dans le cadre du SMDSM, sous réserve de la résolution d'un certain nombre de questions techniques et opérationnelles en suspens. Une liste complète des problèmes en suspens a été dressée avant que le prestataire de service pour le BDMSS, le *China Transport Telecommunication Information Group Co.(CTTIC)* puisse être intégré au SMDSM en tant que prestataire de services mobiles par satellites.

L'organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO), qui avait pour mission d'évaluer les aspects techniques et opérationnels, a été invitée à soumettre un rapport au MSC 106 sur les résultats prévus des installations du BeiDou en Chine.

Directives sur les dispositions relatives aux renseignements sur la sécurité maritime (RSM)

Le Sous-comité a décidé que la résolution A.705(17) intitulée « Recommandation relative à la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime », telle que modifiée par la résolution MSC.468 (101) et d'autres résolutions pourrait nécessiter une révision, et qu'il faudrait examiner la question plus avant au sein d'un groupe de travail par correspondance (groupe de travail sur la diffusion des RSM et des renseignements SAR).

Révision du manuel NAVTEX

Le Sous-comité a achevé la mise au point du Manuel NAVTEX (MSC 1/ Circ.1310/ Rev.1), qui entrera en vigueur le 1er janvier 2023, sous réserve de l'approbation du MSC 106.

■ Point 12 - Projet de texte faisant état de la position de l'OMI pour la CMR-23

La version définitive du projet de texte faisant état de de l'OMI sur les questions inscrites à l'ordre du jour de la CMR-23 ayant trait aux services maritimes a été établie pour approbation par le MSC 106 et soumission à la réunion de préparation à la conférence de l'UIT pour la CMR-23.

La prochaine conférence mondiale des radiocommunications (CMR-23) se tiendra aux Emirats arabes unis du 20 novembre au 15 décembre 2023

Le projet de texte des notes de liaison réalisé par groupe de travail de l'UIT-R sur

la préparation de la CMR-23 concernant la modernisation du SMDSM, la mise en œuvre de l'e-navigation et l'introduction de systèmes à satellites supplémentaires dans le SMDSM, a été examiné par le NCSR 9. Les résultats de son examen seront présentés au MSC 106.

■ Point 13 - Evolution des services mondiaux de recherche et de sauvetage maritimes

Le Sous-comité a approuvé le texte révisé de la « *liste de documents et publications que devraient posséder les centres de coordination de sauvetage maritime et les centres de coordination de sauvetage conjoints* » qui sera diffusé sous couvert de la circulaire SAR.7/Circ.15 en vue de son approbation par le Comité. Cette liste fournit aux MRCC et aux JRCC, uniquement à des fins opérationnelles, la liste des documents qu'ils devraient posséder ou pouvoir consulter sous forme numérique de façon rapide et efficace.

Le Sous-comité a aussi approuvé une circulaire COMSAR sur « *Procédure d'acheminement des alertes de détresse* », qui clarifie l'acheminement des alertes de détresse afin de fusionner la prescription liée au SMDSM avec les procédures d'exploitation en matière de recherche et de sauvetage au niveau international.

Point 15 - Appareils radio individuels de secours

Le Sous-comité a établi la version définitive d'un projet de circulaire MSC intitulée « *Recommandations sur l'utilisation d'appareils individuels de secours lors de situations critiques faisant de nombreuses victimes* ».

Il faudrait, dans le cas des navires qui pourraient être contraints de procéder à l'évacuation de nombreux membres d'équipage ou passagers, tenir compte et traiter des considérations ci-après dans le cadre du système de gestion de la sécurité du navire prescrit par le code international de gestion de la sécurité (Code ISM).

Ces recommandations concernent l'équipage, les passagers présents à bord, les personnes désignées comme responsables de la sécurité des passagers dans les situations d'urgence et les personnes responsables des embarcations de sauvetage.

■ Point 16 - Révision du guide et des normes de fonctionnement des ECDIS



Le Sous-comité a achevé la mise au point du texte révisé de circulaire intitulée « *ECDIS-Guide de bonnes pratiques* » qui deviendra la version Rev.2 du document MSC.1/Circ.1503/Rev.1. en vue de le soumettre au MSC aux fins d'approbation.

Le projet de guide actualisé comprend notamment une nouvelle section relative aux « *Mises à jour des ECDIS à bord* ».

Le Sous-comité a également achevé un projet de texte révisé des normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) (résolution MSC.232 (82)), en vue de son adoption par le MSC 106.

Les mises à jour des normes de fonctionnement introduisent notamment l'application de nouvelles normes de l'OMI et spécifications des produits S-98, S-100 et S-101 de l'OHI pour ce qui était des équipements ECDIS installés le 1^{er} janvier 2026 ou après cette date avant le 1^{er} janvier 2029.

■ Point 18 - Emploi obligatoire de clinomètres électroniques à bord des porte-conteneurs et des vraquiers

Projet d'amendement à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

Le Sous-comité a établi le texte définitif du projet d'amendements à la Convention SOLAS concernant l'import obligatoire de clinomètres électroniques dont la nouvelle prescription est la suivante :

Les porte-conteneurs et les vraquiers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er janvier 2026 ou après cette date doivent être équipés d'un clinomètre électronique ou d'un autre dispositif équivalent qui puisse déterminer,

afficher et enregistrer le mouvement de roulis du navire.

Le projet de prescriptions ne s'applique pas aux navires de charge transportant occasionnellement des cargaisons en vrac et aux navires de charge générale transportant des conteneurs en pontée.

Les clinomètres permettent d'obtenir des données sur les situations critiques qui compromettent la stabilité du navire et la sécurité de la navigation, ainsi que de transmettre les données relatives à la période du roulis et à l'angle de gîte réel à tous les autres dispositifs ou à toutes les autres fonctions du navire, le cas échéant, lesquelles peuvent être utilisées de manière fiable par le personnel maritime présent à bord des navires ou être enregistrées en vue de leur utilisation dans le cadre des enquêtes sur les accidents.

■ Point 19 - Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sécurité

Le Sous-comité n'a pas approuvé les interprétations uniformes concernant la « *définition des alertes de catégorie A* » et l'expression « *Vue de la mer* » employée dans la règle V/22 de la Convention Solas.

Commentaires

De même que lors des sessions précédentes du PPR 9, du MEPC 78 et du MSC 105, les discussions au sujet du conflit de la Russie avec l'Ukraine ont réduit la durée des débats en plénière.

Malgré cela, les projets suivants ont pu être finalisés :

- exigences obligatoires en matière de navigation et de planification de voyage pour les navires non SOLAS opérant dans les eaux polaires ;
- normes de performance révisées pour le système d'affichage des cartes électroniques et d'information (ECDIS) ;
- amendements SOLAS pour rendre obligatoire les inclinomètres électroniques pour les porte-conteneurs et les vraquiers ;
- directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance.

**René TYL, Membre de l'AFCAN
Conseiller de la délégation française**

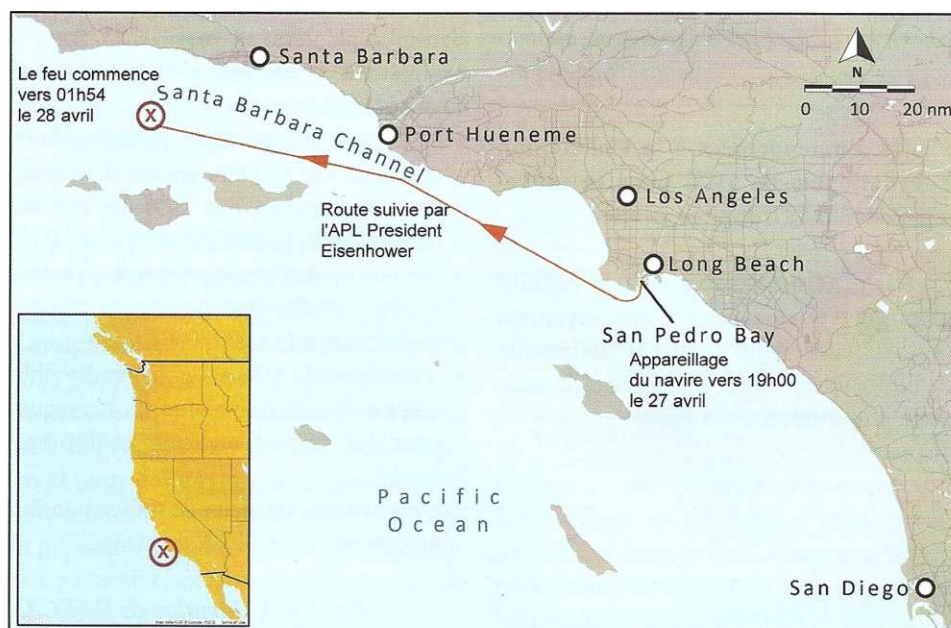
Incendie dans le compartiment machine de l'APL

« President Eisenhower » en 2021

Traduction libre par le Cdt PIZON du rapport du NTSB MIR-22/15 du 10 mai 2022



Le 28 avril 2021, vers 01h54, le porte-conteneurs APL « President Eisenhower » faisait route vers l'ouest en passant par le Santa Barbara Channel, situé à environ 17 milles au sud-ouest de Santa Barbara en Californie, quand le navire a subi un incendie dans le compartiment machine. L'équipage a combattu le feu en utilisant des manches à incendie et un système d'extinction fixe par brouillard d'eau, avant d'employer le système d'extinction fixe au dioxyde de carbone du compartiment, ce qui a éteint le feu. En raison de l'incendie, le navire a perdu sa propulsion et a dérivé plusieurs heures avant d'être remorqué au port de Los Angeles. Cela n'a causé aucune pollution ni blessure parmi les vingt-deux membres d'équipage. Les dommages au navire ont été estimés à 8,22 millions de dollars US.



Endroit indiqué par un X rouge, là où l'incendie a éclaté dans le compartiment machine de l'APL « President Eisenhower ». (Source cartographique : Google Maps)

Déroulement des faits

1. Condition de départ

Sous pavillon US, long de 300 mètres, l'APL « President Eisenhower » a été construit en 2005 par Hyundai Heavy Industries, à Ulsan, en Corée du Sud. Appelé à l'origine Hanjin Dallas, le navire a une capacité de 7 471 conteneurs équivalents vingt pieds. Le navire est opéré par APL Maritime, filiale d'American President Lines. Il est équipé d'un moteur principal à 12 cylindres simple effet, à basse vitesse et commande directe, de 93 120 hp, conçu par MAN B&W et construit par Hyundai Heavy Industries. Le navire est exploité sur la ligne Asie du Sud-Est - côte ouest des États-Unis.

Ce navire comporte 13 ponts. Sur le pont supérieur (pont principal continu), se

trouvent deux armoires incendie de secours : une à bâbord (A), l'autre à tribord (B). Les armoires incendie ont servi de postes de rassemblement pour deux équipes incendie et contiennent des équipements de pompier, des appareils respiratoires portables (SCBA), et tous les autres équipements nécessaires pour lutter contre un feu à bord du navire. L'équipe incendie 1 s'est rendue à l'armoire incendie A, et l'équipe incendie 2 s'est rendue à l'armoire incendie B. Le pont supérieur comporte au milieu du navire la salle de commande de lutte contre le feu (FCS), où l'équipage peut manœuvrer les vannes de carburant à fermeture rapide, les commandes de fermeture de la ventilation, le système fixe de brumisateur d'eau, et le système d'extinction fixe de dioxyde de carbone (CO2).

2. Séquencement des évènements

Le 27 avril 2021, à 19h00, à la fin des opérations commerciales, l'APL « President Eisenhower », partiellement chargé, a appareillé du port de Los Angeles à destination d'Oakland - Californie, avec un équipage de 22 marins.

A minuit le 28 avril, le navire était à environ 6 milles au sud de Port Hueneme - Californie, faisant route dans le chenal nord-ouest du dispositif de séparation de trafic Santa Barbara Channel, à une vitesse de 17,5 nœuds avec le moteur principal réglé à 68 t/mn. Le quart passerelle était assuré par le troisième lieutenant et deux matelots qualifiés. Les ordres du commandant pour la nuit donnaient instruction d'augmenter progressivement la vitesse du moteur principal à un maximum de 80 t/mn. Le troisième lieutenant opérait ainsi conjointement au moyen du téléphone avec la machine, avec le deuxième lieutenant mécanicien (le mécanicien d'intervention désigné) qui était dans la cabine de contrôle machine. Le premier lieutenant mécanicien était également dans la cabine de contrôle machine, assistant au réglage du moteur pour le nombre de tours/minute commandé. Le troisième lieutenant a augmenté le nombre de tours/minute du moteur principal par paliers de 4, de 68 t/mn jusqu'à 80 t/mn. Après chaque palier, le deuxième lieutenant mécanicien a confirmé localement que le moteur principal et d'autres machines avaient répondu convenablement au changement de réglage et fonctionnaient comme souhaité. Cette augmentation de vitesse, également désignée sous le nom de montée en puissance du moteur principal, prend 40 minutes environ.

À 00h42, le moteur fonctionnant à 80 t/mn, le deuxième officier mécanicien et le premier officier mécanicien ont quitté la cabine de contrôle machine, et chacun a commencé une ronde de sécurité distincte dans le compartiment machine afin de s'assurer que toutes les machines fonctionnaient correctement. À 00h52, les deux officiers mécaniciens sont revenus à la cabine de contrôle machine. Le troisième lieutenant a déclaré qu'à cet instant, les officiers mécaniciens l'ont informé que le moteur principal et les machines « paraissaient en bonne condition. »

Le compartiment machine et les machines à bord de ce navire sont automatisés, commandés, et surveillés de manière à ce que les espaces de machines puissent être sans équipage. L'usage est que les officiers mécaniciens du navire y travaillent et surveillent les espaces machines au cours de la journée, et le compartiment machine est sans surveillance la nuit. À 00h53, le deuxième et le premier officier mécanicien ont quitté la cabine de contrôle machine pour les espaces de logements situés au-dessus. Le compartiment machine et les machines ont été mis en statut « sans surveillance » avec les alarmes configurées pour retentir sur le pont, dans les espaces communs, et dans la cabine du deuxième officier mécanicien (parce que cet officier était désigné comme officier d'intervention). En plus, le navire est muni d'un système de télévision en circuit fermé avec une majorité des caméras vidéo située dans les espaces machines. L'équipage utilise des écrans d'ordinateur de bureau pour examiner ces espaces mais ne les surveillent pas continuellement.

Vers 01h54, l'un des matelots de quart (AB1) était sur l'aileron tribord de la passerelle quand il a remarqué de la fumée provenant d'un panneau ouvert du compartiment machine situé à quelques mètres à gauche de l'axe du navire, en-dessous, sur le pont supérieur juste à l'arrière du château. Il est rapidement rentré dans la passerelle et en a informé le troisième lieutenant. Au même moment, le panneau indicateur d'incendie sur la passerelle a indiqué une alarme de flamme ou de détecteur de fumée qui avait déclenché dans le compartiment machine. Le troisième lieutenant a immédiatement appelé le capitaine, qui est venu sur la passerelle. De nouveaux détecteurs se sont déclenchés dans le compartiment machine, et l'alarme générale du navire s'est automatiquement mise en service. Utilisant l'écran

de télévision en circuit fermé situé sur la passerelle, le capitaine et le troisième lieutenant ont eu la confirmation d'un départ de feu dans le compartiment machine. En allant à son poste de rassemblement incendie devant l'armoire incendie à bâbord, le matelot de quart (AB1) a directement alerté les membres d'équipage qui étaient dans leur cabine, d'un départ de feu dans le compartiment machine.

Le premier et deuxième lieutenant mécanicien se sont dirigés vers leur armoire incendie B. Une fois arrivé, le deuxième officier mécanicien a ouvert la porte la plus proche du compartiment machine qui était quelques mètres plus loin (légèrement à gauche de l'axe du navire sur le pont supérieur) et a vu des flammes près de la chaudière de mouillage sur le pont N° 2. Se rendant compte de la gravité du feu, lui et le premier officier mécanicien ont mis des équipements et appareils respiratoires de pompier, puis ont essayé d'utiliser les extincteurs portatifs ABC pour attaquer le feu par la porte du compartiment machine. Voyant que les extincteurs étaient inefficaces, ils sont retournés à l'armoire incendie de tribord. Le reste de l'équipage dans les équipes d'incendie 1 et 2 est arrivé aux emplacements respectifs de rassemblement et a prévenu la passerelle que tout le personnel était présent aux postes incendie.

À 02h02, le commandant a commencé la réduction du nombre de tours du moteur principal et à réduire la vitesse du navire. Pour échapper à la fumée qui remplissait la passerelle et aux alarmes dont le bruit empêchait des communications claires, le capitaine a transféré les commandes du navire au pupitre tribord de la passerelle, d'où il pouvait commander le navire et communiquer principalement en utilisant la radio UHF, avec le second capitaine et les chefs des équipes incendie. A peu près au même moment, anticipant que la lutte contre l'incendie pourrait causer la perte de courant électrique et de l'éclairage primaire, le chef mécanicien a démarré manuellement le groupe électrogène de secours (EDG) et l'a relié au tableau de secours (bien que l'EDG ait été conçu pour se mettre automatiquement en marche et se connecter au tableau de secours si le navire perdait le courant électrique, le chef mécanicien voulant contribuer à l'action).

Le compartiment machine et les espaces machines de l'APL « President Eisen-

hower » sont protégés contre l'incendie par deux systèmes d'extinction : un système de brumisation d'eau et un système d'extinction fixe de CO2. Le système de brumisation d'eau est composé d'un réservoir d'eau douce, d'une pompe, et de bouches de pulvérisation qui peuvent délivrer de la brume d'eau dans les espaces de machines pour refroidir par évaporation les flammes et les gaz environnants, idéalement à un point où la combustion ne sera plus possible. Le système d'extinction fixe de CO2 est composé de 294 cylindres de 45 kilogrammes contenant le gaz de CO2 (il y a 50 cylindres supplémentaires destinés aux espaces de cargaison) qui peuvent être déclenchés manuellement et dirigés dans les espaces du compartiment machine et des auxiliaires, et envahir l'espace avec du CO2 et évacuer l'oxygène nécessaire à la combustion.

A 02h04, les membres d'équipage des deux équipes incendie ont disposé des manches d'incendie sur l'extérieur du pont supérieur et ont commencé le refroidissement du tambour machine à l'arrière du château. Le deuxième officier mécanicien a déclaré qu'à ce moment, il a constaté que le système de brumisation d'eau au-dessus du moteur principal avait été automatiquement démarré, et que les témoins d'indication de la salle de commande incendie confirmaient l'activation du système.

Vers 02h10, tout en continuant à refroidir autour du tambour moteur, les équipes incendie préparaient une approche en salle des machines par l'intermédiaire d'une porte extérieure sur le pont supérieur. Deux marins de la première équipe incendie de secours ont remarqué que le panneau au pont supérieur du compartiment machine était encore ouvert. Ils ont fermé le panneau et l'ont assujéti pour éviter l'arrivée d'oxygène dans le compartiment. L'un des marins a déclaré que ce panneau horizontal sur hiloire (environ 3,5 par 3,5 pieds) était traditionnellement fermé quand le navire appareillait du quai et qu'il a pu avoir été laissé ouvert pendant l'escale récente. Le commandant a déclaré qu'occasionnellement, le chef mécanicien entrouvrait le panneau pour améliorer la ventilation du compartiment machine.

À 02h12, le chef mécanicien et le commandant ont décidé d'activer les fermetures d'urgence du carburant et de la ventilation du compartiment machine pour réduire la

quantité de fuel et d'oxygène pouvant alimenter l'incendie.

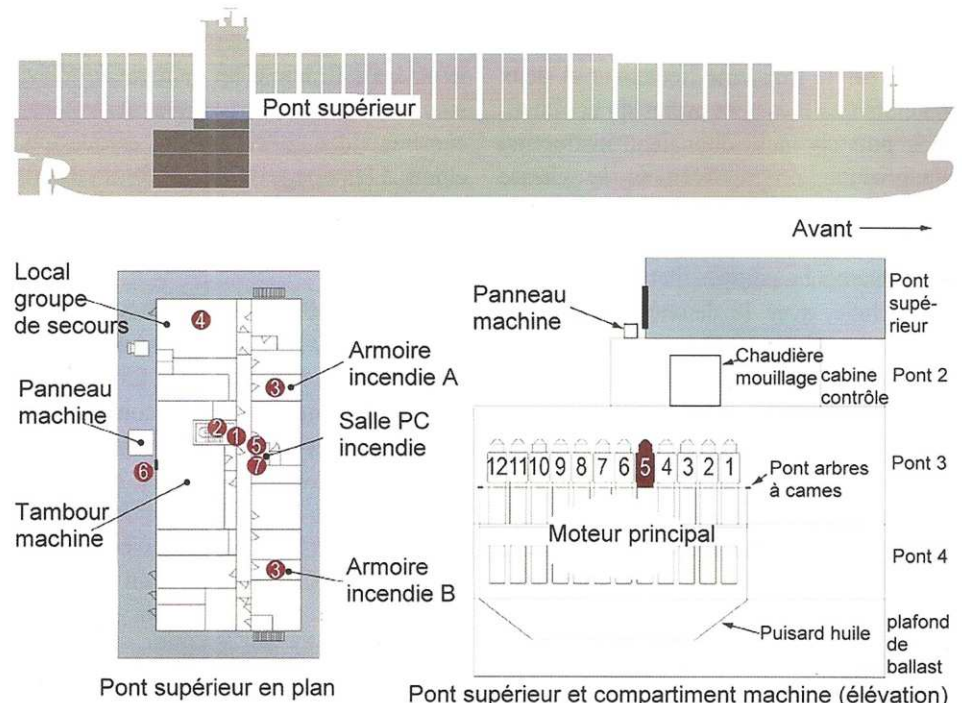
Le chef mécanicien a entrepris ces fermetures à partir des commandes situées dans la salle de commandement incendie. Cela incluait les vannes à fermeture rapide de carburant pour le moteur principal et les groupes électrogènes (sauf pour le groupe de secours). L'apport de fuel-oil sous pression au moteur principal et aux groupes électrogènes s'est arrêté et le navire a perdu la propulsion, la puissance électrique et l'éclairage primaire.

Au cours des 6 minutes suivantes, le deuxième officier mécanicien et les deux marins de l'équipe incendie 1 avaient endossé des équipements et appareils respiratoires de pompier. Pour combattre l'incendie, ils ont fait deux entrées distinctes par la porte extérieure du compartiment machine sur le pont supérieur. Soutenue par les équipes incendie et surveillée par le second capitaine, l'équipe d'attaque a utilisé une manche incendie de 3 cm et un diffuseur pour envoyer de l'eau pulvérisée sur l'incendie un pont en dessous, qu'ils observaient situé près de la chaudière auxiliaire. D'après l'équipe, du feu « rouge et orange » était la seule chose qu'ils pouvaient voir, et « tout le reste était noir. » L'équipe d'attaque a avancé d'en-

viron 2 mètres dans cet espace, mais ils se sont rendu compte que le feu était trop violent. Sur l'avis du second capitaine et du chef mécanicien, le capitaine a décidé de préparer l'envoi du CO2 dans cet espace. Pendant que l'équipage se rassemblait de nouveau du côté tribord du navire (au vent), le second capitaine s'est assuré que toute la ventilation du compartiment machine était fermée et que les portes du compartiment machine et les auvents des gaines de ventilation du moteur principal étaient fermés.

À 02h23, conformément aux directives signalées localement dans la salle de commandement incendie, le chef mécanicien a envoyé le CO2 dans le compartiment machine. Sur la passerelle, le capitaine a informé la Garde côtière des USA et la personne désignée à terre de la situation de l'APL « President Eisenhower ». Pour alerter d'autres navires dans le secteur, les feux de navigation du porte-conteneurs et la transmission de système d'identification automatique (AIS) ont été changés pour indiquer que le navire n'était pas maître de sa manœuvre.

Vue de profil de l'APL « President Eisenhower » (en haut). Vue en plan du pont supérieur montrant la séquence d'opérations



- ① Le 2e lieutenant mécanicien confirme la présence d'un feu près de la chaudière de mouillage au pont 2
- ② Le 2e et le 1er lieutenant mécanicien entrent dans la zone avec des extincteurs ABC portables
- ③ les équipes incendie se rassemblent entièrement aux armoires incendie, mettent les équipements incendie
- ④ Le chef mécanicien démarre localement le groupe électrogène de secours
- ⑤ Le chef mécanicien déclenche les arrêts d'urgence fuel-oil et ventilation au PC incendie à 02h12
- ⑥ L'équipe incendie attaque le feu depuis le pont supérieur extérieur à 02h14
- ⑦ Le chef mécanicien déclenche l'envoi du CO2 à 02h23

pendant l'incendie (à gauche). Le profil du pont supérieur et des ponts du compartiment machine avec l'origine de l'incendie en accentué (à droite).

L'équipage ne pouvait pas voir sur les écrans de télévision en circuit fermé si l'incendie s'était éteint après l'envoi du CO₂, car beaucoup de caméras situées près du feu étaient endommagées. Ils savaient que n'importe quelle tentative d'entrée dans le compartiment machine ferait rentrer de l'oxygène dans l'espace et causer un accroissement de l'incendie. Ils se sont donc assurés que toutes les portes, panneaux, et autres sources de ventilation sont restées fermées. Pendant tout le reste de la matinée, l'équipage a laissé du temps passer pour que le CO₂ sature la zone et que le refroidissement des cloisons externes du compartiment machine sur le pont supérieur se poursuive.

Sans propulsion, le navire a dérivé au nord vers le littoral de la Californie environ 11 milles plus loin. Le capitaine a maintenu les communications avec la Garde côtière US qui a envoyé sur place le cutter Blackfin, patrouilleur des USCG, au milieu de la matinée, et la direction à terre de l'exploitant du navire, qui a commandé des remorqueurs pour assister le navire et qui a passé un contrat de sauvetage maritime. Une fois désignée, la société de sauvetage a envoyé une équipe spécialisée de cinq pompiers marins professionnels pour aider l'équipage.

À 14h02, le remorqueur Teresa Brusco de 4 700 hp est arrivé à côté de l'APL « President Eisenhower » qui était à environ 3,5 milles du rivage, et a commencé à pousser le porte-conteneurs de nouveau dans le Santa Barbara Channel. A peu près en même temps, un autre navire transportant l'équipe marine de lutte contre l'incendie est arrivé. À 16h58, l'équipe marine de lutte contre l'incendie a embarqué à bord du navire et a été informée par le capitaine et les officiers de la condition du navire et des événements.

L'équipe marine de lutte contre l'incendie a alors constaté des « clignotements » sur le réseau de télévision en circuit fermé indiquant que plusieurs caméras du compartiment machines fonctionnaient toujours, et qu'un petit feu pouvait encore exister. L'équipe a établi qu'une caméra infrarouge orientée vers l'avant fournissait des images thermiques de température réduite sur

les cloisons extérieures du compartiment machine, et qu'il s'était écoulé environ 17 heures depuis l'envoi du CO₂ dans la salle des machines. L'équipe était sûre que le feu primaire était éteint.

L'équipe marine de lutte contre l'incendie et l'équipage ont établi un plan pour entrer dans le compartiment machine et étudier le clignotement. À 19h08, le premier officier mécanicien et un membre de l'équipe marine de lutte contre l'incendie, portant les équipements de pompier et les appareils respiratoires autonomes, sont entrés dans la cabine de contrôle machine, puis le compartiment machine par l'intermédiaire de la coursive tribord sur la deuxième plate-forme et ont découvert que le « clignotement » était un témoin d'alarme et pas un feu. Ils ont continué à faire des relevés de température dans toute la salle des machines. La plupart des lectures étaient entre 27 et 32°C. À 19h14, le Shirley C, un remorqueur qui était arrivé sur le site a commencé à remorquer le navire sur 100 milles, de nouveau vers le port de Los Angeles, avec plusieurs remorqueurs en attente. Sur les conseils et avec l'aide de l'équipe marine de lutte contre l'incendie, l'équipage a lentement commencé à aérer l'espace, naturellement, en ouvrant des conduits et des trappes pour dégager les composés organiques volatils. Le matin du 29 avril, la salle des machines a été considérée sûre pour y accéder. Plus tard dans la matinée, l'équipage est parvenu à mettre en marche deux des générateurs électriques diesel principaux du navire et à renvoyer la puissance et l'éclairage pri-

maires aux parties du navire qui avaient été épargnées par l'incendie. À 20h00, l'APL « President Eisenhower » est arrivé dans le port de Los Angeles, et à 23H58, le bateau a été amarré au pier 46.

3. Informations supplémentaires

a. Recommandations réglementaires

L'APL « President Eisenhower » était soumis aux règlements de la Convention internationale pour la sécurité de la vie en mer (SOLAS), qui établit que les « surfaces avec des températures au-dessus de 220°C qui peuvent être atteintes en raison d'un défaut de l'installation carburant doivent être correctement isolées. »

En juin 2017, les USCG ont publié le Marine Safety Alert 06-17, « le jet de carburant en feu – Déjà vu - Préparer et empêcher que cela vous arrive ! ». Le bulletin d'alerte recommande aux armateurs et aux opérateurs d'examiner régulièrement toutes les sources de chaleur, en particulier les échappements de moteur, et « s'assurer que tous les isolations, couvertures, et pare-feux sont maintenus et proprement ajustés. »

b. Télévision en circuit fermé

Après l'accident, les inspecteurs ont examiné l'enregistrement de la télévision en circuit fermé du moteur principal et de la chaudière de mouillage. L'enregistrement a fait apparaître à 01h24, c'est-à-dire 30 minutes avant que l'incendie ait commencé, un jet de carburant diesel à niveau de soufre très réduit (carburant consommé par le



Les enregistrements de télévision en circuit fermé du moteur principal montrent le jet de carburant dans la zone autour du cylindre n°5 environ 30 minutes avant l'incendie, puis le moment où l'incendie a commencé, et sa progression (les groupes date/heure sont avancés de 4 heures). (Source d'arrière-plan : APL)

moteur principal au moment de l'incendie) autour du cylindre de n°5. Le jet a varié en intensité mais est resté effectif jusqu'à son ignition à 01h54, le feu s'est alors intensifié très rapidement.

En moins d'une minute, des cartons et des caisses en bois contenant des pièces de rechange qui étaient stockés à côté de la chaudière auxiliaire, directement au-dessus du cylindre n°5, ont également pris feu. Cinq minutes après que l'incendie ait commencé, la vidéo du moteur principal n'était plus visible avec la fumée épaisse dans le compartiment machine. La vidéo de la chaudière de mouillage a montré le feu continuant à brûler les boîtes et les matériaux combustibles adjacents pendant environ 15 minutes, jusqu'à ce qu'elle aussi ait été inopérante à cause de la fumée épaisse

La technologie analytique visuelle existe. Elle est conçue pour utiliser la vidéo standard de télévision en circuit fermé afin de détecter brume, fumée et jets de carburant en temps réel pour ainsi alerter l'équipage avant n'importe quel départ de feu. Cette technologie n'a pas été exigée à bord de ce navire, et la compatibilité de cette technologie avec le système existant de la télévision en circuit fermé du navire n'est pas connue. DNV, la société de classification de ce navire, propose des moyens pour empêcher le feu dans les espaces de machines et accentuer l'importance des systèmes de détection rapides de fuite d'huile. Un système considéré comme moyen acceptable pour la détection de fuite rapide d'huile est « détection automatique de fuite d'huile par l'analyse visuelle. »

c. Enquête après accident

Des évaluations des dommages et les estimations du coût des réparations ont été conduites par la société APL, le fabricant du moteur principal, et d'autres entreprises de réparation de navires. La majeure partie des dégâts causés par l'incendie au moteur principal partait de la plate-forme d'arbre à cames du moteur principal vers le haut et était située entre les cylindres 3 et 7, avec les 4, 5, et 6 subissant les dommages les plus graves. Les dommages ont continué vers le haut et par la grille au-dessus du moteur principal, où la chaudière de mouillage est située, et par le tambour des machines.

La chaleur de l'incendie a déformé le rail du pont roulant situé au-dessus du moteur principal. Le câblage électrique, les cap-

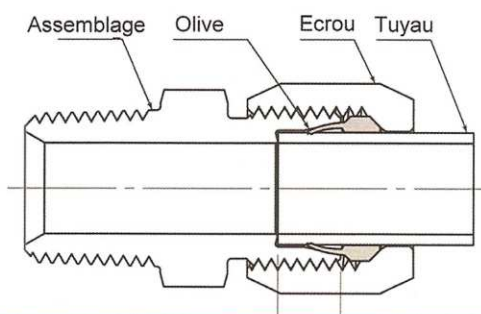
teurs, et l'isolation du compartiment située dans la zone ont été également fortement endommagés.

Après l'incendie, les investigateurs ont découvert qu'au matin du 27 avril, avant le départ du navire, une section nouvelle de la tuyauterie en acier 17,3 millimètres de diamètre servant au retour du fuel-oil pour le moteur principal a été installée par le deuxième officier mécanicien sur le cylindre n°5 (cette section comportait une fuite grosse comme un trou d'épingle environ 2 mois auparavant qui avait été bouchée en attendant la réception de la nouvelle tuyauterie). La section de la tuyauterie avait été installée dans le chantier naval pendant la construction et n'était pas fournie par le fabricant du moteur comme pièce d'origine du fabricant (OEM). La tuyauterie avait été réalisée dans les règles par un atelier local de fabrication pour s'adapter à la tuyauterie existante. La nouvelle tuyauterie a été reliée à la tuyauterie de retour de fuel-oil existante en utilisant un assemblage par compression s'adaptant sur chaque extrémité. Comme la nouvelle section de la tuyauterie n'était pas livrée avec des garnitures de compression, de nouveaux montages - spécifiquement une olive et l'écrou de compression pour chaque extrémité de la tuyauterie - avaient dû être utilisés par les mécaniciens de l'équipage pour effectuer la réparation.

Typique pour des garnitures de compression, une olive doit être fixée de manière permanente, ou « étampée », sur la nouvelle tuyauterie pour assurer l'étanchéité. Le

deuxième officier mécanicien a effectué cet étampage en installant la nouvelle section de la tuyauterie au moteur. Il a déclaré qu'il n'avait jamais eu à remplacer une section où une nouvelle olive était requise pour être étampée sur la tuyauterie en acier. Il a également dit que pendant l'installation, la nouvelle section de la tuyauterie n'a pas été alignée facilement sur ses colliers de fixation et qu'il a dû temporairement enlever quelques colliers pour obtenir un meilleur alignement. La méthode pour vérifier si une olive a été correctement étampée consiste à desserrer l'écrou de compression et inspecter visuellement l'olive, et vérifier la pression du système associé (parce que le tuyau de carburant n'était pas d'origine, il n'y avait pas de procédure du fabricant pour remplacer le tuyau de retour). Après l'installation, les premier et deuxième officiers mécaniciens ont utilisé la pompe à fuel-oil du moteur principal pour faire un essai sous pression du système associé à environ 8 bar (pression de fonctionnement normale) pendant environ une heure. Les deux mécaniciens ont inspecté la tuyauterie et les garnitures pour déceler les fuites au cours de cette période, et rien n'a été remarqué. Personne d'autre que le deuxième officier mécanicien n'a vérifié l'étanchéité des garnitures de compression et l'état des olives étampées.

Un examen du navire après accident a montré que la tuyauterie de retour de fuel-oil récemment installée pour le cylindre de n°5 s'était complètement déconnectée du



Détail en coupe du montage typique de compression et du corps (dessus). Olive correctement étampée sur la vieille section de la tuyauterie de retour de fuel-oil de l'APL « President Eisenhower » (en bas). (Source de la figure du haut : Worldwide Fittings)

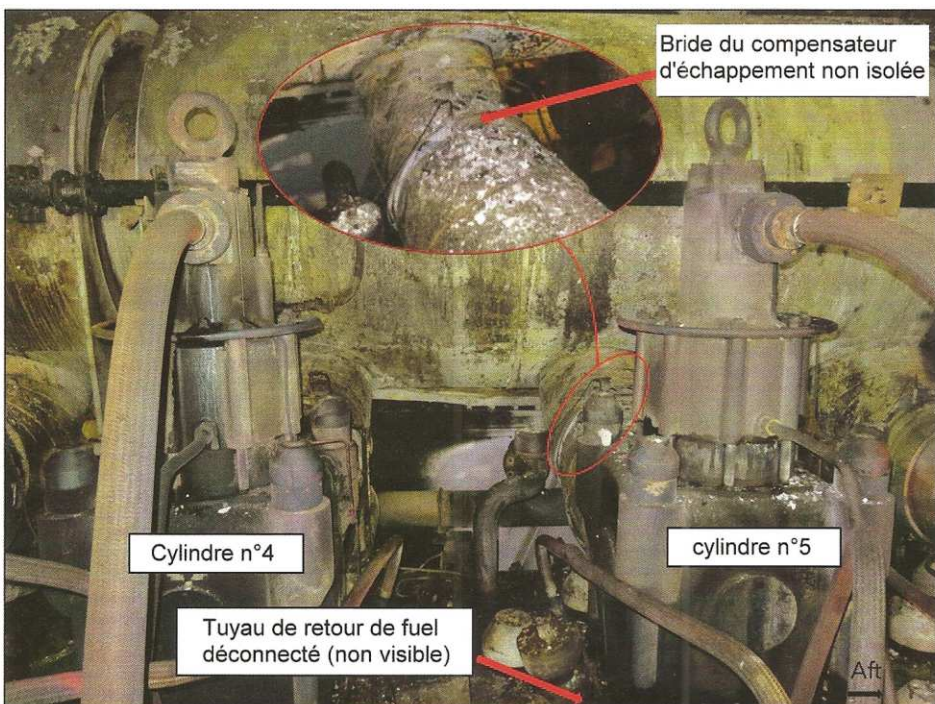
Cylindre n°5 le tuyau déconnecté de retour de fuel-oil récemment installé.



corps de l'ajustement le plus proche de la culasse du cylindre. L'écrou de compression du montage pouvait être détaché à la main, et l'olive n'était pas estampée sur la tuyauterie. En outre, une bride de compensation d'échappement de moteur principal pour le cylindre de n°5, qui était à 1,22 mètre à partir de la tuyauterie débranchée, n'a pas été isolée ou n'a pas été protégée par la tôle. Les données principales du moteur indiquent qu'à charge du moteur comparable, les températures de gaz d'échappement atteignent environ 315° C lorsque le feu a pris.

Après le sinistre, le fabricant du moteur a établi que l'incendie avait commencé quand le fioul de la tuyauterie de retour déconnectée sur le cylindre n°5 a été pulvérisé sur la sur-

face exposée d'une bride sur le compensateur de soupape d'échappement (morceau extensible de type soufflets flexible d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement du moteur). Le rapport effectué par le fabricant a également relevé que « l'isolation de la bride du compensateur d'échappement en tôle pour tous les cylindres était insuffisante et que la tôle ne couvrait pas les brides. » Le rapport a conclu que « toutes les surfaces ayant une température au-dessus de 220° C sont à isoler correctement » et la raison de la déconnection de la tuyauterie de retour de carburant sur le cylindre n°5 était « vraisemblablement dû à un assemblage incorrect et un serrage insuffisant » du montage de compression, ou « l'olive n'a pas été



Bride non isolée du compensateur d'échappement du cylindre n°5 du moteur principal en relation avec le tuyau déconnecté de retour de carburant.

montée correctement, c'est-à-dire, le tuyau en acier n'a pas été entièrement engagé dans l'olive au serrage. »

d. Entraînement de l'équipage

Du fait de leur certification en qualité de marins du commerce, l'équipage de l'APL « President Eisenhower » avait reçu une formation maritime spécialisée de lutte contre l'incendie avant l'embarquement. Cette formation requise sous-entend compréhension et compétence dans une variété de simulations d'incendies à bord d'un navire, et compétence dans la réponse, l'attaque, et l'extinction des incendies. De plus, à bord du navire, suivant les règlements des USCG et la politique sécurité de l'armement, l'équipage a participé à la formation hebdomadaire de sécurité, incluant souvent des scénarios d'incendie. Après l'incendie, le chef d'équipe de lutte du sauvetage contre l'incendie, qui a 48 ans d'expérience dans ce domaine, a déclaré que les membres d'équipage du navire « ont été très bien formés, » et que leurs décisions, préparation, et mise en œuvre du système fixe du CO2 du navire pour éteindre l'incendie « étaient parfaitement conformes au manuel. »

e. Accidents comparables

Le 8 décembre 2015, un incendie de salle des machines a éclaté à bord du porte-conteneurs « Gunde Maersk » près de Seattle - Washington. Le NTSB a établi que la cause probable du feu était « un montage effectué incorrectement sur un conduit de carburant alimentant une pompe d'injection de carburant pour le moteur auxiliaire n°1 ».

Le 16 janvier 2017, le transporteur de véhicules « Alliance St Louis » était en route dans le golfe du Mexique quand une prise de sortie s'est détachée sur la pompe à fuel-oil du cylindre n°6 du moteur principal, ayant pour résultat la diffusion de carburant sur le collecteur chaud de gaz de l'échappement du moteur. Le carburant pulvérisé a rapidement pris feu. Le NTSB a établi que la cause probable du feu était « serrage inapproprié d'une prise de tuyau sur le capot supérieur du logement de la pompe à fuel-oil du cylindre n°6. »

■ Analyse

Les enregistrements de télévision en circuit fermé montrent que vers 01h24, alors que le porte-conteneurs faisait route de nuit, du gazole à teneur très réduite en soufre a commencé à être pulvérisé autour du cylindre n°5 du moteur principal, environ 30 minutes avant que l'incendie ait commencé. La salle

des machines était alors sans surveillance, et la dispersion du carburant est passée inaperçue. Bien que n'étant pas installé à bord de l'APL « President Eisenhower », la technologie analytique de vidéo de télévision en circuit fermé existe et peut être intégrée dans un système embarqué. Cette technologie a été approuvée par la société de la classification du navire comme moyen utilisable pour identifier la brume de carburant en temps réel et pour alerter l'équipage de cette situation dangereuse. Si cette technologie avait été en service à bord de ce navire et en raison du temps de pulvérisation du carburant avant le début de l'incendie (30 minutes), il y a de fortes chances que l'incendie eut été évité.

Un examen du navire après l'accident a montré qu'un assemblage par compression sur l'extrémité d'une section de tuyauterie, nouvellement installée sur le retour de carburant, s'était déconnecté entraînant la pulvérisation de gazole (la pression de système de retour était de 8 bar. Pendant 30 minutes, le carburant a continué à être pulvérisé, et par la suite, il s'est enflammé au contact d'une surface chaude et un incendie s'est déclaré. Le gazole à taux de soufre très réduit est un liquide très inflammable avec un point d'inflammation standard de 60° et un point éclair moyen de 220°C. Pour empêcher les liquides combustibles, tels que le gazole, d'atteindre des surfaces de contact qui dépassent les températures de 220°C les règles de la SOLAS exigent que de tels composants soient correctement isolés, et les USCG ont émis un Marine Safety Alert en 2017 recommandant aux marins qu'ils vérifient régulièrement les sources de chaleur pour en vérifier la conformité. Cependant, après l'incendie, les enquêteurs ont constaté qu'une bride de compensateur de soupape d'échappement sur le cylindre n°5 - qui était sujette à des températures d'échappement internes du moteur plus élevées que 220°C (aussi dépassant souvent 315°C) - près de l'extrémité déconnectée du tuyau de retour de carburant était exposée et pas isolée. Par conséquent, il est probable que la bride non protégée et non isolée du compensateur de soupape d'échappement ait agi en tant que source de mise à feu du gazole en pulvérisation.

L'examen après accident de la tuyauterie de retour de gazole déconnectée et du montage défaillant de compression a montré que l'olive de scellement du montage de compression n'a pas été suffisamment étampée au tuyau en acier. Un représentant du fabricant du moteur principal a établi que c'était

vraisemblablement dû au serrage inapproprié du montage de compression, ou l'olive a été montée incorrectement - en fait, le tuyau n'a pas été entièrement inséré dans l'olive au serrage. Le deuxième officier mécanicien, qui n'avait jamais effectué une installation avec une nouvelle olive de compression requise sur la tuyauterie en acier, a reconnu avoir rencontré des difficultés en accomplissant le montage. Après l'installation, il a testé le système sous pression pendant environ une heure, pendant laquelle aucune fuite n'a été repérée. Il pourrait avoir également desserré l'écrou d'assemblage de la compression et examiné l'olive pour vérifier qu'elle avait été étampée avec succès sur la tuyauterie après serrage de l'écrou de compression. S'il avait fait ainsi, il aurait vraisemblablement observé que l'olive avait été incorrectement étampée.

La réponse de l'équipage à l'incendie était opportune et efficace, et l'activation du système fixe du CO2 du navire pour éteindre l'incendie a été telle qu'un pompier marin spécialisé a conclu « qu'elle était exactement conforme au manuel ». La détection de l'incendie et le système d'alarme du navire déclenchés ont informé l'équipage quelques moments après le début. En 10 minutes, les membres d'équipage ont été tous rassemblés, et les équipes de pompiers avaient disposé des manches à incendie et ont commencé le refroidissement de l'environnement. L'équipage a eu la prévoyance de fermer rapidement le panneau de salle des machines au pont supérieur et a coordonné et déclenché les arrêts d'urgence de carburant et les fermetures de ventilation pour maîtriser le feu en limitant l'oxygène et le carburant dans l'espace en feu. Le capitaine a communiqué clairement avec les USCG et la gestion à terre du navire. Ainsi une réponse coordonnée du secours a pu être rapidement organisée. Les équipes incendie ont mis sous contrôle deux accès dans le compartiment machine et ont considéré le feu trop important pour être combattu avec des manches à incendie. De plus, ces équipes ont déclenché le système fixe de CO2 sous contrôle, vérifiant continuellement la zone, s'assurant que toutes les sources de ventilation du compartiment machines restaient sécurisées, refroidissant l'environnement, et permettant au CO2 d'agir comme prévu.

■ Conclusions

Cause probable

Le NTSB a établi que la cause probable de l'incendie du compartiment machine du na-

vire était dû à un membre d'équipage étampant insuffisamment une olive de compression lors de l'installation de la tuyauterie de retour de fuel-oil d'un cylindre du moteur principal, permettant à une extrémité de la tuyauterie de se déconnecter et pulvériser le gazole sur un composant non protégé et non isolé, voisin de l'échappement du cylindre.

Expérience acquise

Détection rapide d'une fuite d'huile :

Les systèmes de détection rapide de fuites de carburant sont des outils précieux qui peuvent être utilisés pour empêcher un incendie dans les espaces de machines. La technologie analytique visuelle est conçue pour être utilisée via la vidéo standard de télévision en circuit fermé pour détecter en temps réel la brumisation et la diffusion de carburant et ainsi, alerter l'équipage avant n'importe quel départ de feu. Cette technologie est proposée par les sociétés de classification comme moyen acceptable d'identification des fuites et peut être intégré aux systèmes existants de télévision en circuit fermé. Si cette technologie avait été en service à bord de l'APL « President Eisenhower », la pulvérisation de gazole aurait pu être détectée bien avant que le feu ne se soit déclaré.

Circonscrire les incendies de compartiment machine :

L'équipage de l'APL « President Eisenhower » a effectivement contenu la diffusion d'un feu principal dans la salle des machines en supprimant les sources de carburant et d'oxygène et en communiquant activement. Ces efforts montrent l'importance de la formation basée sur des scénarios réalistes, y compris les urgences du compartiment machine, qui impliquent d'arrêter les machines, le carburant, l'huile et les systèmes de ventilation, aussi bien que la surveillance de l'environnement.

Navire : President Eisenhower

Type : Cargo, general (Containership)

Pavillon : United States

Port d'enregistrement : Wilmington, Delaware

Année de construction : 2005

Numéro officiel (US) : 1284569

Numéro IMO : 9295220

Société de classification : DNV

Longueur hors tout : 299.9 m

Largeur : 42.8 m

Tirant d'eau (à l'accident) : 12.65 m

Tonnage brut : 82,794

Puissance machine : 93,120 hp (69,440 kW)

Constructeur machine : MAN B&W/ Hyundai Heavy Industries, 12K 98 MC-C, slow-speed diesel engine

Cdt François-Xavier PIZON

Vice-président de l'AFCAN

Accident lors de l'accostage du Danielle Casanova le 1^{er} juillet 2003.

Déroulement du procès les 29 et 30 juin 2022.

Compte-rendu à partir de notes prises au cours des audiences, qui ne revêt aucun caractère officiel.

Parties civiles :

Représentées principalement par maître KU-CHUKIAN. Le compagnon de la victime n'est pas présent, il a adressé une lettre au tribunal dans laquelle il dit être trop « éccœuré » par le déroulement de l'enquête. Sont présentes, les deux sœurs et la nièce de la victime. Cette dernière avait une douzaine d'années au moment des faits et se serait trouvée dans la voiture qui est tombée à l'eau si elle n'avait pas annulé son voyage au dernier moment.

Prévenus :

- Gérard BOUVIER, commandant du Danielle Casanova au moment des faits, assisté par son avocat maître ALLEGRINI.
- SNCM, en fait son liquidateur, en tant que personne morale, représentée par deux avocats.

■ PREMIÈRE JOURNÉE

MATIN

- Présentation d'une exception de nullité déposée par l'avocat de la SNCM, à laquelle se joint l'avocat du commandant BOUVIER compte tenu de la durée anormalement longue de la procédure, en référence à la Cour européenne des droits de l'Homme. Cette demande d'exception de nullité est prise en compte par le tribunal qui toutefois réserve sa réponse dans la mesure où la Cour européenne ne prévoit pas l'annulation d'un procès mais octroie des indemnités. A ce sujet, la jurisprudence pourrait évoluer dans les mois qui viennent.
- La partie civile demande que soit ajouté un chef d'accusation : la mise en danger de la vie d'autrui pour non-respect d'une obligation de sécurité.

Puis le président rappelle les faits résumés ci-après : au moment de son accostage, le DANIELLE CASANOVA percute le ponton CASSIOPÉE, qui rompt ses amarres et se



détache du quai, provoquant la chute à l'eau d'une voiture avec deux personnes à bord, dont une seule arrivera à s'extraire du véhicule.

APRÈS-MIDI

Le commandant est à la barre du tribunal. Le président a souhaité l'entendre sur deux aspects : les conditions de vent et la manœuvre effectuée. Sur chacun de ces aspects le commandant s'exprime, puis répond aux questions, dans l'ordre : du président, du procureur, de la défense, de la partie civile. Toutes les parties peuvent intervenir à tout moment.

1. Les conditions de vent.

Un long débat a lieu sur la connaissance qu'avait le commandant sur les conditions de vent qui régnaient dans le port au moment d'un premier contact avec le port, une heure avant la prise de pilote.

A ce moment-là, le vent était de l'ordre de 15 à 20 nœuds, puis il a fraîchi au fur et à mesure que le navire se rapprochait. Plusieurs témoignages sur le quai font état d'un vent « fraîchissant », ce qui pour le président du tribunal, si l'on se réfère à l'échelle de Beaufort,

veut dire un vent atteignant la force 6, soit 22 à 27 nœuds (« vent frais »).

Pour le commandant à aucun moment le vent n'a atteint une valeur qui aurait justifié la demande d'un remorqueur ou l'accostage à un poste de repli.

La partie civile fait état d'une note de service qui recommandait d'aller à un poste de repli lorsque le vent atteignait une valeur maximum de 20 à 25 nœuds.

Le commandant avait connaissance de cette note. Ce n'était pas une note officielle aux capitaines mais un courrier faisant état d'une réunion au cours de laquelle ces valeurs avaient été annoncées. S'ensuit un long débat sur ce que signifie l'expression « vent maximum atteignant entre 20 à 25 nœuds ». C'est 20 nœuds ou c'est 25 nœuds ? Tous les pilotes et commandants interrogés confirmeront en tous cas que ces valeurs ne justifient pas un poste de repli ni un remorqueur pour un navire comme le DANIELLE CASANOVA. Une note du chef du pilotage recommande un remorqueur à 30 nœuds de vent et/ou un poste de repli à 35 nœuds.

Le commandant est questionné sur les raisons pour lesquelles il a mis l'ancre en penaud à la

prise de pilote. Réponse : c'est une mesure de prudence recommandée par le pilote compte tenu de l'étroitesse de la place à quai et de la présence d'un avitailleur le long du PAGLIA ORBA, en train de souter.

S'ensuit une discussion sur le mot « soutage » : pour le président et le procureur cela signifie « embarquement dans les soutes », donc opérations commerciales. Ils pensaient donc à tort que le commandant du DANIELLE CASANOVA était au courant que des opérations commerciales étaient en cours sur le PAGLIA ORBA.

Le président s'étonne cependant de l'ignorance du personnel à la passerelle du DANIELLE CASANOVA quant aux opérations en cours sur le PAGLIA ORBA alors que la porte avant de ce navire est ouverte. Il lui est expliqué que la porte reste ouverte pendant toute la durée de l'escale, opérations commerciales ou pas.

2. le déroulement de la manœuvre.

Le commandant décrit la manœuvre. Au cours de celle-ci une violente rafale le freine en le poussant vers le Napoléon Bonaparte et il doit reprendre un peu de vitesse pour le dépasser. Cela lui permet d'éviter le Napoléon Bonaparte, mais il a manqué quelques mètres pour éviter le ponton, malgré l'ancre mouillée et la machine en arrière toute.

S'ensuit une longue discussion sur la rafale « imprévue », confirmée par plusieurs témoins sur d'autres navires. La partie civile met en doute le fait que l'on puisse être surpris par le vent dans le port à Marseille.

Le commandant est questionné sur le fait de ne pas avoir utilisé les signaux sonores pour prévenir les personnes se trouvant sur le ponton. Il répond que les signaux sonores sont strictement réglementés et qu'ici le bruit de la chaîne filant à l'eau était suffisant pour prévenir d'une situation anormale. Ceci sera confirmé par tous les commandants et pilotes qui témoigneront. S'ensuit un débat sur la concentration du commandant sur la manœuvre qui ne lui permettrait pas de voir ce qui se passe sur le ponton.

Le président du tribunal produit une manœuvre d'accostage à un poste similaire effectuée sur simulateur à l'ENSM à la demande de la Gendarmerie maritime. Elle ne correspond pas à celle effectuée ce jour-là, manœuvre dont la pertinence sera pourtant confirmée par tous les pilotes et commandants qui interviendront. Le président s'interroge alors sur la qualité de l'enseignement à l'ENSM.

En résumé, ce qui est reproché au commandant :

- mauvaise appréciation du vent
- pas de signal sonore
- du matériel défectueux à bord
- manœuvre pendant les opérations commerciales en cours sur un autre navire

Pour l'appréciation du vent il y a diverses interprétations qui ont été entendues le matin.

Pour les instruments en panne (VDR, loch électromagnétique et girouette) aucun n'avait d'utilité pour la manœuvre : la vitesse s'apprécie par rapport à des repères à terre, le vent avec le pavillon sur la plage avant, et le VDR ne donne aucune information en direct, mais seulement à des fins d'enquête.

Pour le signal sonore, il est répondu que l'utilisation de celui-ci est codifiée et que le bruit causé par l'affalement de la chaîne d'ancre suffit à lui seul pour signaler une situation urgente comme celle-ci.

Le procureur demande pourquoi ne pas avoir pris de remorqueur et demande si cela n'est pas dû à des pressions exercées par l'armateur pour limiter leur utilisation à cause des coûts. Le commandant répond très clairement et sans hésitation : il n'a jamais subi aucune pression pour ne pas prendre de remorqueur. C'est simplement parce que cela aurait été inutile, voire même handicapant avec les conditions de vent prévues.

Le procureur fait état d'une fiche d'anomalie d'un commandant signalant l'inadaptation des quais aux nouveaux navires. Il s'étonne que les commandants n'aient pas exercé leur droit de retrait face à des manœuvres visiblement très difficiles.

Réponse : même si la manœuvre est difficile, cela ne justifie pas de refuser d'aller à un poste attribué par le port et validé par le pilote.

S'ensuit une longue discussion technique pour savoir si une option était possible comme celle de s'échapper par le pont d'Arenc, au moment où le navire a commencé à se rapprocher du Napoléon Bonaparte sous l'effet du vent. Le commandant explique qu'il n'avait plus le choix une fois engagé à Sainte-Marie. Passer le pont d'Arenc qui fait 50 m de large, à supposer qu'on ait eu le temps de le faire ouvrir, n'est pas envisageable dans ces conditions avec un navire comme le DANIELLE CASANOVA. Envisager d'aller tourner dans le bassin d'Arenc, c'était prendre le risque d'aborder le ravitailleur à couple du PAGLIA

ORBA. Donc il n'y avait pas de solution de secours.

Puis le président fait état du rapport du BEA-mer qui confirme dans ses grandes lignes les dires du commandant.

Enfin la situation à terre est évoquée. S'ensuit une longue discussion pour établir le statut du ponton : prolongement du navire ou prolongement du quai ?

Sur les cartes du SHOM il est indiqué un ponton en dur. Le commandant précise que la responsabilité du navire commence à la porte du navire, ce qui sera confirmé par tous les intervenants de la défense. Pour eux, le ponton est sous la responsabilité de la terre. Tous les témoignages iront dans ce sens. Reste à savoir si c'est la responsabilité du port ou celle de la SNCM. Seule cette dernière est représentée à l'audience, le port n'ayant pas été concerné par l'appel du non-lieu. Le président rappelle que la SNCM a déjà été condamnée suite à un accident survenu auparavant (chute à l'eau de deux véhicules au débarquement), ce qui semble indiquer que le tribunal ayant jugé cette précédente affaire l'avait estimée responsable du ponton.

A 18h10 début de l'audition des témoins

1. Christian COTTET,

ancien pilote très expérimenté. C'est lui qui a rentré le Napoléon Bonaparte juste avant le DANIELLE CASANOVA. Il était donc sur place et son témoignage de pilote très expérimenté est capital. Il confirme la pertinence de la manœuvre et les dires du commandant concernant le vent.

2. Franck JAUFFRET,

commandant en activité dans la Compagnie CORSICA LINEA qui a remplacé la SNCM. Il apporte son témoignage sur la personnalité et le professionnalisme du commandant BOUVIER qu'il connaît bien pour avoir été formé par lui. Il confirme qu'il aurait fait la même manœuvre dans ces conditions de vent. L'audience est levée à 20h00.

■ DEUXIÈME JOURNÉE

Reprise de l'audience à 9h00 le 30 juin, qui commence par la poursuite de l'audition des témoins cités par la défense.

1. Jean-François ROSSIGNOL,

ancien commandant de la SNCM, et surtout ancien « DPA » ou « Personne Désignée à Terre » de la compagnie, c'est à dire res-

ponsable de l'application de l'ISM, le code international de management de la sécurité. Il explique au tribunal le principe et le fonctionnement de ce code. Pour lui, ce sont bien les services de terre de la SNCM qui ont la responsabilité des passagers jusqu'à leur franchissement de la porte du garage. Il estime que le fait que le second capitaine du PAGLIA ORBA se trouve sur le quai et non devant l'entrée du navire est une anomalie. Le second capitaine, en charge du placement des véhicules à bord, donne le feu vert à la terre pour qu'elle envoie des véhicules de taille plus ou moins grande en fonction des places disponibles dont il a connaissance par le capitaine d'armes qui, lui, se trouve dans le garage.

2. Christophe CHABILLON,

ancien commandant à la Compagnie Méridionale de Navigation, et vice-président de l'AFCAN, Association Française des Capitaines de Navires. Il répond lui aussi à diverses questions concernant la manœuvre, précisant qu'on ne pouvait jamais garantir à 100% sa réussite, et qu'il a lui-même vécu des situations similaires, sans heureusement les mêmes conséquences dramatiques. Pour lui les prévisions du port concernant le vent sont très fiables et généralement plutôt au-dessus de ce que l'on rencontre en arrivant. Maître KUCHUKIAN, après avoir fait l'éloge de l'AFCAN, « association prestigieuse », fait part de son désaccord avec les positions du professeur BONASSIES, membre associé de cette association, pour qui le commandant en tant que préposé n'engage pas sa responsabilité. Maître KUKUCHIAN pense l'inverse, et pour lui, le commandant reste bien responsable des conséquences de ses actes dans l'exercice de sa mission.

En résumé, de tous les témoignages il ressort :

- confirmation de la justesse des choix de manœuvre faits par le commandant du DANIELLE CASANOVA.
- l'officier de port aurait dû prévenir le PAGLIA ORBA de l'arrivée du DANIELLE CASANOVA et les opérations commerciales auraient dû être stoppées.
- longue discussion sur la différence entre un « sifflet » en bout de rampe du navire et un « planchon » permettant de passer du quai au ponton. Si le ponton avait été équipé de « sifflets » comme ceux équipant les navires, le véhicule ne serait vraisemblablement pas tombé à l'eau, les sifflets ne pouvant se retrouver à la verticale de par leur conception.
- l'organisation de l'embarquement des pas-

sagers revient au service « ad-hoc » de la SNCM, en lien avec le second capitaine du navire.

11h50

PLAIDOIRIE DES PARTIES CIVILES

Maître KUCHUKIAN

Pour lui, c'est une affaire assez simple : le commandant n'est pas resté maître de sa manœuvre, il a été trop sûr de lui, il ne devait pas faire cette manœuvre. La force majeure maritime ne peut pas s'appliquer ici. On ne peut pas s'étonner d'avoir du vent à Marseille. L'ancre en penaud avant d'entrer montre que l'on s'y attendait.

Il répète que pour lui le commandant reste responsable des fautes dans l'exercice de ses fonctions. Il n'est pas un simple préposé de l'armateur.

La SNCM doit aussi être condamnée mais le commandant est responsable : il dirige le navire, il est le maître à bord.

Il cite plusieurs jurisprudences pour demander la condamnation du commandant pour deux motifs :

- mise en danger de la vie d'autrui par non-respect d'une obligation de sécurité
- homicide involontaire

Pour la mère de la défunte, ses deux sœurs, ses neveux et nièces, il demande « in solidum » avec la SNCM :

50 000 + 10 000 = 60 000 euros x 3 = 180 000 euros.

Maître LOMBARD

Représente le mari de la défunte. Elle demande 150 000 euros pour :

- préjudice d'affection
- préjudice d'angoisse d'une mort imminente
- préjudice d'attente et d'inquiétude

12h35

RÉQUISITIONS DU PROCUREUR

Le procureur souligne l'exercice difficile que constitue la tenue de ce procès 19 ans après les faits.

Pour lui, le commandant BOUVIER est un élément brillant, il appartient à ces gens qui font la fierté de la France, mais nul n'est infailible. Commander c'est prévoir et anticiper. Il a réalisé une manœuvre hasardeuse qui a entraîné un décès. C'est le changement de direction du vent qui a conduit à l'accident.

La SNCM a laissé faire un embarquement « à la bonne franquette ». Le statut juridique du ponton pose problème. La note d'un com-

mandant qui évoquait la difficulté de manœuvre dans le port date du 16 juillet 2002, donc après l'accident.

Le procureur ne retient pas la faute de mise en danger de la vie d'autrui par non-respect d'une obligation de sécurité. Il recommande de ne pas annuler la procédure.

Ses réquisitions :

Contre la SNCM :

225 000 euros = peine maximale à l'époque des faits (ce serait 400 000 euros aujourd'hui).

Contre le commandant BOUVIER :

Il est coupable des faits.

Le procureur ne demande pas de peine de prison compte tenu de son âge.

Il demande une amende pénale dont il laisse le tribunal fixer le montant, ou décider d'une dispense de peine.

14h00

PLAIDOIRIES DE LA DÉFENSE

1. SNCM

Une des deux avocates de la SNCM, après avoir contacté le liquidateur pendant l'interruption de séance, fait une proposition d'indemnisation au cas où la SNCM serait condamnée. Elle indique que cette proposition est limitée dans le temps car au-delà d'un certain délai, il y aura d'autres créanciers prioritaires. Cependant elle demande la relaxe. La deuxième avocate reproche au commandant BOUVIER de n'avoir pas tenu compte de la note recommandant un poste de repli pour un vent de 20 à 25 nœuds. Pour elle, l'infraction a été commise pour le compte de la SNCM par un représentant de la SNCM. Elle demande la relaxe pour la compagnie.

2. Commandant BOUVIER

Maître ALLEGRINI, après avoir rappelé les circonstances du drame et tous les éléments ayant été apportés en séance, remercie le procureur pour sa modération, mais demande la relaxe pure et simple pour le commandant, qui n'a commis aucune faute.

Le président met le jugement en délibéré au 22/09/ à 8h30. Fin de l'audience à 16h15.

■ CONCLUSION

Le président, entouré de deux assesseurs, a bien mené les débats, prenant soin de laisser à chaque intervenant le temps de s'exprimer. On peut néanmoins regretter le déficit de



moyens dont semble disposer le tribunal : interventions au micro parfois inaudibles pour le public, écrans destinés au public fonctionnant mal.

Tout au long de ces deux journées, la victime ne sera pas oubliée, y compris par la défense. Le témoignage émouvant de sa nièce, qui

aurait dû se trouver dans la voiture tombée à l'eau, aura été là pour le rappeler si cela avait été nécessaire.

Le procureur a fait montre de compréhension et de respect pour tous les acteurs de ce drame, mais n'en a pas moins estimé le commandant coupable. Cependant il laisse une

porte ouverte en suggérant au tribunal la possibilité d'une dispense de peine.

Même après 19 ans, ce procès aura permis au commandant de s'expliquer pour la première fois, et sans doute aux parties civiles de mieux comprendre comment ce drame a pu arriver. Le témoignage de plusieurs commandants et pilotes aura permis d'éclairer le tribunal et de lever certaines ambiguïtés.

De nombreux problèmes ont été soulevés : responsabilité civile du commandant dans l'exercice de ses fonctions, statut juridique du ponton, partage des responsabilités entre la terre et le bord, adaptation des postes à quai pour des navires de grande taille, fiabilité des informations météo, etc.

Quelle que soit la décision du tribunal, on peut espérer que des leçons ont déjà été et/ou seront encore tirées pour éviter à tout jamais qu'un tel drame ne puisse se reproduire.

Marseille, le 5 juillet 2022
Commandant Marc PREBOT

Accident lors de l'accostage du Danielle Casanova le 1^{er} juillet 2003. **Délibéré du 26 septembre 2022.**

Le président commence par rappeler la complexité de cette affaire, qui a vu pas moins de huit juges d'instruction se succéder, puis rend la décision concernant la demande de nullité déposée par la SNCM.

Pour le tribunal, la SNCM a eu plusieurs fois l'occasion de s'expliquer, l'accident s'est produit en 2003 et la liquidation de la société est survenue en 2014. Certes, beaucoup de responsables en service à l'époque ne sont plus là pour témoigner, mais elle aurait pu faire appel par exemple au commandant Jean-François ROSSIGNOL, DPA au moment des faits, comme l'a fait la défense.

Décréter la nullité de la procédure serait un déni de justice. La demande est rejetée.

■ ACTION PUBLIQUE à l'encontre du commandant BOUVIER

Sur les accusations de maladresse, imprudence, négligence :

- les appareils en panne n'avaient pas d'utilité pour la manœuvre
- l'utilité du signal sonore pour alerter les passagers, qui se croyaient en sécurité sur un quai en dur, n'est pas démontrée. Le bruit de la chaîne a été suffisant pour alerter le commandant du PAGLIA ORBA présent sur le ponton, comme l'aurait fait la sirène.

Sur les conditions climatiques :

- Il y a eu deux rafales de vent : une au passage de Sainte-Marie, une autre au moment du dépassement du Napoléon Bonaparte.
- Il n'y avait pas 30 nœuds de vent, mais le vent qui était en train de faiblir s'est remis à fraîchir de manière imprévisible.
- Pour la prise de remorqueur, le tribunal comprend que c'est utile à partir de 25/30

nœuds. Quand le vent fraîchit le navire est déjà engagé et c'est trop tard pour en prendre un. Le vent n'était pas supérieur à 25 nœuds avant le passage devant le poste de repli 93.

Sur la surestimation de ses capacités de marin :

- Il n'y a pas eu de divergence de vue avec le pilote. Un demi-tour aurait été hasardeux. La maladresse n'est pas établie.

Pour toutes ces raisons le tribunal prononce la relaxe.

■ ACTION PUBLIQUE à l'encontre de la SNCM

La compagnie avait été alertée sur la saturation du quai du Maroc par deux commandants

: aucune réponse n'a été apportée, sinon par des fiches rédigées dans des termes peu précis, et un compte rendu de réunion manquant de précision. Aucune note au commandant n'a été rédigée. Le tribunal qualifie les mesures prises de mesures « en trompe l'œil ». Le ponton CASSIOPÉE était utilisable, mais la gestion des passagers n'était pas adaptée. Les responsabilités entre le second capitaine et le directeur d'agence n'étaient pas clairement définies.

La présence du commandant du PAGLIA ORBA a pu troubler l'autorité sur le ponton, le second capitaine n'était pas à sa place, mais ils n'ont enfreint aucune consigne.

Il n'a pas été tenu compte de l'expérience d'un accident précédent avec la chute d'une voiture à l'eau.

La gestion globale dépasse le responsable ISM, qui n'est pas décisionnaire. C'est le président de la SNCM qui est responsable.

En conclusion, la SNCM est déclarée coupable et condamnée à une amende de 225 000 euros.

■ ACTION CIVILE

La demande de requalification de l'accusation

en « mise en danger de la vie d'autrui », faite par maître KUKUCHIAN, n'est pas retenue. Les plaintes du compagnon de la victime et de la famille sont déclarées recevables.

A l'encontre du commandant BOUVIER : il n'est pas retenu de faute civile. Le commandant est relaxé au civil comme au pénal.

La SNCM est condamnée à verser diverses indemnités allant de 30 000 à 150 000 euros suivant les liens de parenté avec la victime, et correspondant à peu près aux demandes présentées.

■ CONCLUSION

C'est la fin d'une procédure qui aura duré 19 ans avec des souffrances tant pour les parties civiles que pour le commandant mis en cause. Comme écrit précédemment, ce procès a été d'une grande qualité grâce à un important travail de préparation par la défense, une excellente connaissance du dossier tant par les parties civiles que par la défense, et aussi des débats remarquablement menés par un président très pédagogue et fin connaisseur du milieu maritime.

En plus des indemnités, les parties civiles auront pu avoir enfin des réponses à leurs questions. Leur proche n'a pas été victime

d'un commandant négligent et maladroit, mais d'une organisation défailante à terre. Leur action incitera les exploitants de navires à améliorer la sécurité des passagers sur le quai, et ainsi participera, espérons-le, à éviter la survenance d'un autre drame.

Pour les commandants et plus largement pour tous les navigants, il faut retenir la nécessité d'avoir des procédures clairement établies, de les réclamer si elles n'existent pas, et surtout de les respecter et de les faire respecter.

Ce procès a été aussi l'occasion de montrer que si le commandant est quelques fois « lâché » par son armateur, il peut toujours compter sur le soutien sans faille de ceux qui comme lui assument ou ont assumé les lourdes responsabilités du commandement.

Leur présence et leur témoignage dans ce procès, avec la participation active de l'AFCAN, en plus d'apporter un précieux soutien moral au commandant, aura sans nul doute aidé le tribunal à dépasser les a priori et à mieux comprendre la réalité de ce métier hors du commun.

*Marseille, le 13 octobre 2022
Commandant Marc PREBOT*

Étude comparative sur la fonction de la personne désignée ISM (DPA) dans une compagnie de navigation en fonction de ses opérations

Page du code ISM N° 58

■ Introduction

La compréhension du rôle de la personne désignée ISM dans la structure d'une compagnie de navigation est toujours source d'interprétations diverses, ce qui ne facilite pas notre environnement de travail que l'on soit capitaine de navire, directeur général d'une compagnie maritime, grande ou petite, expert prodiguant du conseil auprès des compagnies ou encore agent de l'administration du

pavillon ou d'une organisation certificatrice agréée par cette même administration (RO).

Une étude pour clarifier semble donc nécessaire. Nous étudierons le statut de la personne désignée tel que décrit dans le code ISM et les circulaires d'application consécutives édictées par les comités compétents de l'OMI et qui s'appliquent aux navires dits SOLAS (+ de 500 GT et pratiquant une navigation internationale) et celui tel que décrit

dans les autres codes existants s'appliquant à des navires plus petits dits « non SOLAS », soit :

1. Responsabilité de la DPA dans le code ISM et la littérature correspondante
2. Responsabilité de la DP dans le DSM Code au Royaume-Uni (Domestic Passenger Ships Management/ DSM)
3. Responsabilité de la DP dans le Workboat code 2019 au Royaume-Uni (navires de charge supérieurs à 500 GT)

Première constatation : une organisation, des objectifs et une mise en œuvre similaires mais néanmoins avec des DIFFÉRENCES notables dans les responsabilités de la DPA entre les deux codes.

■ Rôle particulier de la personne désignée dans le code ISM

Suggérée en Grande-Bretagne dès 1986 après la perte du Grainville dans une « Merchant Navy Notice 1188 » dans un objectif de « good ship management practice in safe ship operations », puis entérinée telle quelle dans la résolution 741 - acte de naissance du code ISM - la personne désignée à terre avait, dès le départ, **la responsabilité de surveillance des aspects techniques et sécurité des opérations des navires de la compagnie afin d'apporter l'appui des services à terre en cas de besoin tout en donnant des instructions claires au capitaine afin d'assurer une bonne communication entre le navire et les services à terre.** Il s'agissait déjà d'une fonction complètement nouvelle qui sortait du classique :

capitaine d'armement



responsable sécurité compagnie



capitaine

Cette recommandation du pavillon avait apparemment été peu suivie, c'est ce que dit le rapport du tribunal de Londres dans sa décision du 24 juillet 1987 sous la signature de M. Justice SHEEN, car les armateurs britanniques et en particulier ceux du Herald of Free Enterprise (HOFE) qu'il jugeait, estimaient qu'ils étaient déjà en conformité en oubliant l'absence d'instructions claires pour la sécurité des opérations dans cette compagnie.

En fait, à aucun moment, il ne s'agissait de confier à la personne désignée la responsabilité de la sécurité des opérations des navires qui restait entre les mains des officiers du bord sous le commandement du capitaine en suivant les instructions de la compagnie et donc de ses directeurs transversaux, comme dans toutes les compagnies du monde. Les termes employés sont précis : il s'agit de surveiller (*oversee*) d'une manière continue (*monitoring*) les aspects sécurité et protection de la pollution des opérations des navires.

Le code ISM créé quelques années après, a repris pratiquement les termes de la Notice 1188 en commençant par une **liaison sûre** avec le plus haut niveau décisionnel, le **monitoring** (surveillance) pour les aspects sécurité et prévention de la pollution des opérations de chaque navire et en y ajoutant **l'assurance du soutien adéquat au navire** en ressources/aide des services à terre. Cet étrange « **monitoring** » qui contient un aspect de surveillance continue, a aussitôt provoqué de nombreuses discussions techniques surtout chez les Anglo-saxons qui en étaient pourtant les « inventeurs » et cela certainement parce que cette notion de « **surveillance** » était assez nouvelle dans une si vieille industrie largement dominée par ces mêmes Anglo-saxons.

Comment va-t-on créer ce contrôle permanent des activités des navires dans une démarche proactive ? Les différents rapports effectués en cours de voyage ne suffiront donc plus (démarche typiquement réactive) ! Il fallait donc inventer quelque chose de totalement nouveau.

C'était effectivement le cas et changeait finalement le « statut de semi-liberté » dont jouissait le navire (et son capitaine) loin de ses bases.

On s'attaquait donc à des traditions presque antédiluviennes, vous comprenez certainement que ce code ISM tout neuf allait avoir du « vent-de-bout » du côté des capitaines anciens mais aussi auprès des sempiternels capitaines d'armement qui avaient traditionnellement, et jalousement, la partie sécurité sous leur responsabilité.

Selon le raisonnement de l'OMI, les armateurs allaient y trouver intérêt en créant ain-

si une personne à terre en charge de contrôler les aspects sécurité, même à distance, des opérations du navire.

Mais en lisant un peu mieux le texte du code, ils se sont rapidement aperçus que suite aux conclusions du rapport de l'accident du HOFE, leurs responsabilités étaient à présent mises en avant (tous les paragraphes du code commencent par « *la compagnie devrait* ») tout en précisant encore le rôle primordial du capitaine mais pas que ...*

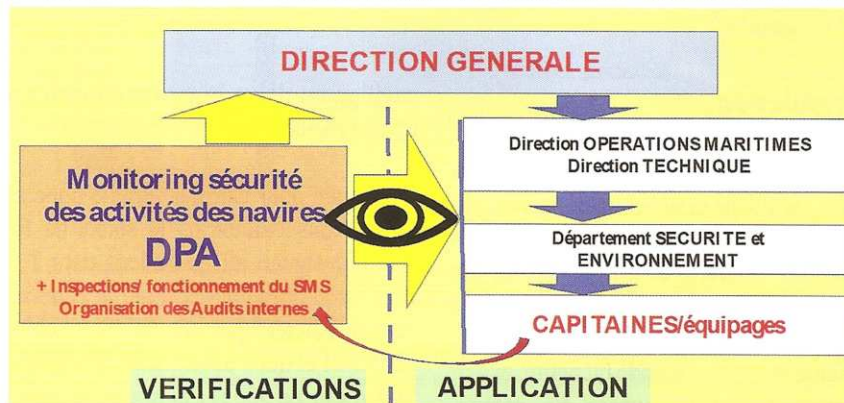
Dès la sortie du code, l'ICS avait aussitôt publié des « guidelines » comme elle en a la bonne habitude, et pour elle, qui avait grandement participé au groupe de travail, la chose était entendue : « *The task of implementing and maintaining the SMS is a line management responsibility. Verification and monitoring activities should be carried out by a person independent of the responsibility for implementation* » **

C'était tout simplement le concept de l'entreprise moderne : **tenter d'éviter dans les aspects santé et sécurité au travail, les défaillances dans la chaîne décisionnelle en assurant un monitoring indépendant le long de cette chaîne.**

Pour l'OMI, la chose était donc entendue, mais pour les autres ?

En effet il reste une poignée d'irréductibles qui refusent ce concept et continuent à considérer que la DPA est responsable de la sécurité via sa responsabilité d'implémentation du SMS. En fonction du concept ci-dessus cette interprétation n'a aucun sens aujourd'hui.

Fonctionnement d'un SMS conforme au code ISM



En conclusion partielle, bien comprise, la fonction de personne désignée a du sens bien que dans les tendances du XXI^e siècle et même si une confusion persiste, elle reste marginale et ne peut être que le résultat d'un concept archaïque de management des entreprises, effrayées d'une apparente perte de pouvoir mais aussi d'une incroyable peur de voir une surveillance indépendante s'installer à leurs côtés.

Nous en parlons depuis longtemps et il serait exagéré de s'étendre à nouveau sur ce point.

Ne s'appliquant qu'aux navires SOLAS, le code oubliait donc les navires plus petits et réglementation oblige, ceux restant dans des liaisons de cabotage (voir la page du code ISM N°56, Afcan Informations N°134)

Ce genre d'oubli ne pouvait satisfaire l'industrie maritime, et une réglementation comparable ne pouvait qu'être créée afin de garder tout le sens du pourquoi du code : améliorer le management de la sécurité dans les compagnies et leurs navires. N'avait-on pas prévu tout cela ? Relisez le paragraphe 1.3 du code : *les prescriptions du code peuvent être appliquées à tous les navires.*

Peut-être considéré comme inatteignable par une partie de la profession, le code ISM a un peu maigri dans des tentatives d'application à des navires plus petits ne pratiquant pas la navigation internationale.

Comme souvent, nos amis Anglo-saxons ont été les premiers à réagir en commençant par les petits navires à passagers assurant les liaisons ou les promenades le long des côtes.

■ Rôle de la personne désignée dans le DSM code (Domestic safety management)

Lorsque la MCA (UK) a publié en 2001 son code pour Domestic Passenger Ship (revu en 2017 et appelé DSM - Domestic Safety Management) présenté comme une sorte de code ISM pour petits navires transportant plus de 12 passagers le long des côtes, le rôle de la personne désignée est apparu modifié. Ref : MSN 1869 (amend 1) et MGN 536 directives correspondantes pour l'application (amend 3).

La principale différence concerne l'organisation de la compagnie avec la responsabilité de la ou des personnes désignées en ce qui concerne la santé et la sécurité.

En fait, si l'on organise à chaque fois la sécurité selon un canevas logique du code ISM adapté, ici apparaît la santé qui est complètement absente du code ISM lui-même.

Pour ceux qui ont un peu l'habitude des systèmes de management, la santé du marin reste un tabou car elle est liée très souvent à la fatigue alors que dans les causes des accidents, le facteur fatigue apparaît très souvent sinon à chaque fois.

Que les Britanniques aient exigé une personne désignée pour gérer cela, sans trop de détails toutefois, est assez significatif. Le siècle actuel sera certainement celui où on découvrira comment mesurer la fatigue sans pour cela avoir des électrodes sur la tête de l'officier de quart. (ref: projet MARTHA).

Rôle de la DPA dans le cas du DSM :

Appelée DP (Designated Person) les responsabilités ressemblent à celles de la DPA du code ISM : « monitoring of safe operation of ships » avec la responsabilité de l'application des exigences de santé et sécurité au travail contenu dans les règles de 1997 existantes (Health & Safety at works).

Comme on peut le voir, le secteur santé en fait partie. Et cela c'est nouveau, ce que l'OMI n'a pas pu faire, l'administration britannique l'a fait.

Inclure la santé du marin dans un système de management mérite une étude spécifique au-delà de ce que l'OMI a déjà fait et qui ne concerne que la prévention de la fatigue par différents instruments :

La circulaire MSC.1/Circ.1598- STCW VIII/1, la résolution sur les effectifs et en final, l'OIT dans la MLC 2006 sur la durée du travail et le repos effectif à bord.

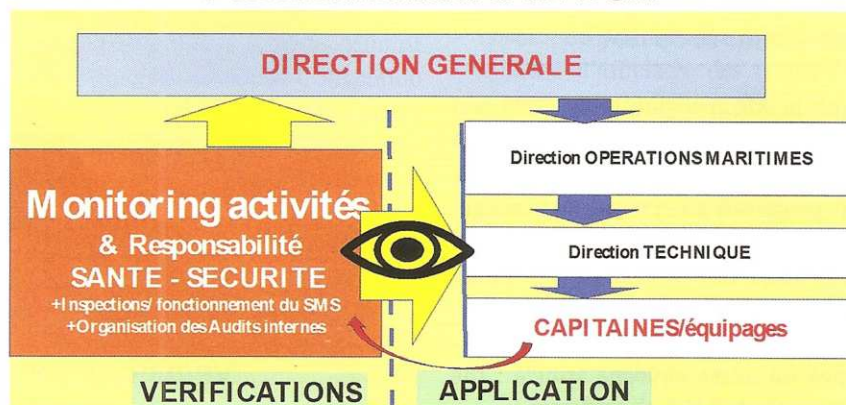
NB : Evoquer la santé surtout après une pandémie où les marins embarqués ont été traités pire que des lépreux n'est pas simple. Le terrain était déjà jugé brûlant pour les armateurs depuis toujours et la pandémie n'a rien arrangé même si les armateurs dans ce cas-là n'y sont pas pour grand-chose.

Afin de gérer la fatigue du marin et après des études pratiques genre Martha ou Horizon, il est aujourd'hui recommandé au sein du SMS de la compagnie de mettre en place, en annexe, un FRMS (fatigue risk management system) que l'on verrait beaucoup plus sur des long-courriers que sur des vedettes à passagers en eaux plus calmes. Mais pour contredire cela, la fatigue du marin est souvent concentrée sur des navires petits et gros, en liaisons courtes où, finalement le seul moyen que l'on ait trouvé est de diminuer les heures de travail de ceux qui dépassaient allègrement souvent les 80 heures/semaine.

Cependant, gérer la santé du marin sur le seul plan de la fatigue ne serait pas suffisant même si la fatigue reste l'élément primordial dans la prévention des accidents.

La santé tout court du marin est basée sur une aptitude à la navigation assez générale et réexaminée que tous les 2 ans alors que la vie nous prouve tous les jours que la san-

Fonctionnement d'un DSM



té du marin n'est pas meilleure que celle du terrien et qu'elle peut décliner subitement et dépasser largement les compétences du capitaine, de son Médical III et de la pharmacie succincte du bord.

Il n'y a pas beaucoup de solutions au milieu de l'océan mais beaucoup plus en rotations courtes et rapides et il serait souhaitable que le SMS mette en avant, de manière obligatoire, par exemple dans un manuel de familiarisation au navire ou via une procédure particulière, que le marin mal à l'aise ou anormalement fatigué s'en ouvre à son capitaine pour se faire remplacer d'abord et assurer ensuite une consultation auprès d'un médecin ou dans un hôpital proche.

En conclusion partielle, on voit que la DP ici joue le même rôle que la DPA mais d'une manière plus pratique. On pourrait penser que pour des vedettes à passagers assurant des petits voyages souvent à vocation touristique, on aurait pu diminuer un peu plus un système de management que les long-courriers estiment déjà exagéré. Il n'en est rien car il faut savoir que si l'administration (y compris britannique) délègue assez facilement ses responsabilités de contrôle aux RO, il n'en est pas de même pour les navires à passagers. C'est la peur de l'impact des conséquences d'un accident de NAVPAX toujours meurtrier sur des petits navires transportant jusqu'à des centaines de passagers plus ou moins jeunes, tout simplement.

Enfin, vous aurez remarqué que les Britanniques qui voulaient (sans succès) absolument insérer santé et sécurité dans le code ISM (dans le sens protection de la santé et prévention des accidents), ont continué en l'exigeant pour leurs propres navires le long de leurs côtes, ce qui a du sens.

■ Rôle de la personne désignée dans le « mini-code ISM »

Lorsque la MCA a publié en 2009 son code pour Large yachts (qui en est à sa 3e édition aujourd'hui) dans lequel une annexe proposait un système de management pour des navires en-dessous de 500 GT, une autre interprétation du rôle de la personne désignée à terre est apparue. NB : Dernièrement cette annexe est parue dans un autre ouvrage appelé : the Workboat Code (ed 2 amend 1).

Cette répétition du code pour navire de charge de moins de 500 GT est assez significative. En effet les parcs éoliens ou hydroliens se multipliant assez rapidement tout autour des Îles britanniques et ailleurs, il devenait urgent de se préparer à une arrivée non pas uniquement de navires d'installation, mais surtout de navires de maintenance offshore qui opéreront en permanence sur les lieux.

En annexe 7 de ce code on trouve des directives pour la mise en place d'un système de management à bord de ces « navires de travail » inférieurs à 500 GT auparavant placé à la suite du code pour les grands yachts commerciaux.

Cela manquait c'est vrai, mais, surprise, une autre définition du rôle de la ou des personnes désignées apparaît.

En effet, la fonction si particulière de **monitoring** présente dans les deux versions précédentes disparaît et des notions de responsabilité de santé et sécurité apparaissent pour la ou les personnes désignées (DP).

Tout se passe comme si on avait simplifié un système de surveillance de deuxième niveau assez sophistiqué mais très sûr, par une responsabilité banale et pour ainsi dire ordinaire d'un **responsable en charge de la santé et de la sécurité** au sein de la compagnie.

Même si le mini-code ISM ne le précise pas, il s'agit pour parler pratiquement de la « **protection de la santé** » d'une part et « **prévention des accidents** » d'autre part comme la règle 4.3 de la MLC 2006 l'a superbement montré.

Les marins sont d'ailleurs théoriquement en bonne santé à l'embarquement et tout doit être fait ensuite pour leur éviter des atteintes à leur santé au travail en partant des risques inhérents au travail à bord, jusqu'à la santé mentale.

NB : les risques liés, au temps passé à bord en quasi-confinement loin de sa famille en passant par les risques liés à la fatigue et au stress auxquels se sont ajoutées récemment les conséquences de la pandémie Covid-19.

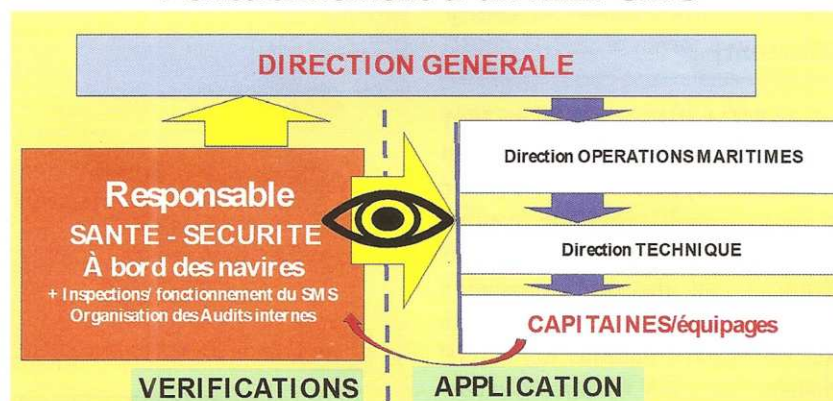
En pratique pour ce genre de petits navires, l'organigramme est plus simple mais le « monitoring » d'une personne, à part des directeurs intermédiaires, n'existant plus, on se retrouve à l'**époque d'avant ISM**. Plus de garde-fou en cas de blocage à ces niveaux comme dans le cas du HOFE, plus de by-pass salvateur !

Nous sommes un peu étonnés de voir cela de la part des Britanniques qui ont inventé la fameuse DPA.

Pourquoi ? Parce qu'un navire inférieur à 500 GT est trop petit. Mais pourtant, pour des vedettes à passager encore plus petites, on l'exige, allez comprendre !

Parce que c'est impossible ? Non, ce n'est peut-être pas facile, comme par exemple dans les petites compagnies familiales, mais on y arrive quand même. En effet une personne indépendante des responsabilités purement marines (sécurité des opérations ou maintenance) avec une formation adéquate et de l'expérience peut assurer la fonction de DPA même si son indépendance est un peu à la limite de la réglementation ... il suffira d'ajouter dans le SMS que les audits internes sont assurés par un expert indépendant et la boucle est bouclée.

Fonctionnement d'un mini-SMS



L'organigramme classique ISM d'une compagnie de navigation utilisant des petits navires de moins de 500 GT et qui ne sont pas des navires à passagers, change un peu avec cette nouvelle définition du rôle de DP.

En conclusion partielle, ce mini-ISM est simple et facile à appliquer tout en assurant les éléments indispensables d'un « good ship management » réalisant pour ces petits cargos, ce pourquoi le code ISM a été inventé : la prévention des accidents. On peut se demander pourquoi il n'est pas plus répandu. **

■ En conclusion

La réglementation européenne via le règlement 336/2006 et la directive 45/2009 a aussi pris en compte les navires à passagers de plus de 24 m n'effectuant pas de navigation internationale et il ne reste donc que le cas des petits navires de charge pratiquant une navigation uniquement nationale et les vedettes à passagers de longueur inférieure à 24 mètres.

Aux dernières nouvelles pour ne pas être en reste par rapport aux Britanniques, la Commission européenne envisagerait à brève échéance une application de l'ISM ou d'un système équivalent, qui serait applicable à tous les bateaux à passagers (rappel navire à passagers : navire transportant plus de 12 passagers) suivant la considération N°8 du règlement 336/2006.



photo E. Guegueniat

On ne sait pas grand-chose de ce que font les Japonais, mais le naufrage récent d'un bateau d'excursion avec la perte de 26 personnes va probablement rebattre les cartes dans ce pays.

Cette nouvelle exigence européenne, qui pourrait être applicable avant 2027, est de taille et fera grand bruit le long de nos côtes. Pensez au nombre de vedettes traîne-touristes tout autour des côtes en Europe.

** Certains armateurs avaient craint la disparition du « capitaine bouc-émis-saire » si confortable pour eux. La suite leur a donné tort. Mais on attend toujours un « jugement d'après ISM » où la cellule de prison serait occupée par le directeur de la compagnie qui aurait volontairement ignoré le laxisme sécurité de son entreprise largement en dehors des clous. Lord Justice Sheen aurait dit au patron de P&O propriétaire de Townsend Thoresen « Je ne peux pas vous*

mettre en prison, car la loi n'existe pas, mais croyez-moi, je le regrette. »

*** Les USA, suite au désastre du Conception, envisagent d'exiger un système de management ISM pour les petits navires à passagers même inférieurs à 100 Tx.*

Les Philippines ont aussi un « national management system » pour leurs innombrables petits ferries/roros qui assurent les liaisons avec leurs 7 000 îles, mais apparemment pas pour les petits cargos.

Cdt Bertrand APPERRY
Expert maritime,
Membre de l'AFCAN
bertrand.apperry@orange.fr

Textes publiés au Journal officiel au 3^e trimestre 2022 (N°34)

Pour obtenir les textes :

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

→ **Décision du 17 mai 2022** relative à la liste des Etats dont les brevets conformes à la convention STCW sont reconnus par la France
Texte NOR : PRMM2221054S, publié au JORF n° 0201 du 31 août 2022

→ **Arrêté du 3 août 2022** portant suspension de la mise sur le marché et ordonnant le retrait et le rappel des treuils pour embarcations de sauvetage et canots de secours de marque Zhenjiang DH Marine Equipement CO., Ltd et de modèle DW34F Electric Boat Winch produits selon le type 2020-031-MED

Santé mentale et bien-être du marin

L'AFCAN fait partie de la Commission du bien-être des gens de mer dans au moins deux ports français. Je participe aux réunions de la Commission du port du Havre depuis sa création en 2009. Le bien-être du marin n'est donc pas chose nouvelle pour l'AFCAN.

Depuis une année, il s'avère que j'ai également participé à différents colloques, séminaires, réunions sur le même sujet.

Comment cela est-il possible ? Eh bien ! c'est principalement parce que l'on parle de plus en plus de bien-être, de santé mentale. C'est ce que j'appelle volontiers « l'effet positif de la pandémie Covid ».

Nous nous sommes plaints, à juste titre, que les marins étaient les grands oubliés parmi les

travailleurs essentiels au développement économique. Jamais cités, jamais vus, retenus sur leurs navires en escale (et c'est toujours un peu le cas), contrats prolongés, sans que personne ou presque, à terre, ne se sente concerné.

Mais cette période a tout de même permis de mettre en exergue ces deux éléments de vie sur les navires : le bien-être et la santé mentale du marin.

Les trois articles suivants sont des comptes-rendus de réunions sur ce sujet dont deux sont à l'échelle européenne. On ne peut que s'en féliciter.



Les temps changeraient-ils ? Peut-être.

Une anecdote : lors du séminaire sur le bien-être à Cork, treize personnes sont intervenues (hors questions). Sur les treize, sept étaient des femmes. Quel changement de perspective dans le monde marin !

Ceci explique peut-être cela.

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

Séminaire « Seafarers' mental health » 16 septembre 2022 à Bruxelles



Le président de l'AFCAN avait été contacté par ETF (European Transport workers' Federation) mais, embarqué à cette date, il a été remplacé par le soussigné qui a représenté l'AFCAN et CESMA lors de cette journée.

Le programme de la journée était : « Seafarers' Mental Health », vaste programme qui aurait mérité plus d'une journée.

Après quelques mots de bienvenue, M. Livia Spera, secrétaire général d'ETF, a laissé la parole au secrétaire général de l'ECSCA (European Community Shipworkers' Associations), M. Sotiris Raptis

Celui-ci déclare que la santé mentale des équipages est une question sérieuse, que travailler à bord d'un navire demande une excel-

lente condition, physique bien sûr, mais aussi mentale et psychologique.

La santé mentale est un défi aux multiples dimensions. Il faut déterminer et comprendre les facteurs de risque, puis continuer à mettre en œuvre des outils efficaces pour soutenir le bien-être mental des gens de mer.

S'appuyer sur la coopération existante entre l'ECSA et l'ETF sur des sujets clés, tels que formation, compétences, numérisation, intimidation et harcèlement, est essentiel pour relever ces défis.

Pour l'ECSA, améliorer le bien-être des gens de mer à bord passe avant tout par la formation. Améliorer, encore et encore, la réponse de l'équipage devant un problème permet de travailler plus en confiance, donc d'améliorer la santé mentale du marin. Et pour améliorer la réponse de l'équipage, la seule voie connue est l'entraînement, aux tâches et aux situations.

Puis la représentante de la Commission européenne (Santé au travail) a rappelé que le stress, la dépression, l'anxiété existaient avant la pandémie.

Mais cette pandémie a exacerbé la situation. La Commission prépare actuellement une législation pour améliorer l'environnement à bord et donc la santé mentale des gens de mer, en prenant en compte différents facteurs tels que isolement, fatigue, harcèlement. Tous ces facteurs sont augmentés par la vie à bord et en mer.

Premier panel de discussion intitulé « Seafarers' mental health : identifying the problem ». Le docteur Marcus Oldenburg – Center for psychosocial medicine, Hambourg - Allemagne, a parlé des facteurs de risques psychologiques qui affectent la santé mentale des gens de mer, entre autres plus de fatigue au travail car il y a surcharge, due à la diminution des équipages qui a entraîné aussi une augmentation de la sensation d'isolement.

Le docteur Rob Verbist, International maritime health association, Anvers - Belgique, note que malheureusement on ne regarde pas la santé mentale des gens de mer lors de leur visite de pré-embarquement. Bien sûr on peut ensuite faire un suivi par radio d'un problème psychique. Mais il faut aussi remarquer qu'il y a eu peu ou pas de possibilité de suivi médical dans les ports pendant la pandémie.

Le docteur David Lucas, médecin des gens de mer, Brest - France, a relevé que 20% des élèves ont déjà subi, et en ont donc été affectés, un événement traumatisant lors de leur premier embarquement. Ce qui sous-entend que ce type d'évènement survient assez fréquemment. Pour M. Tim Springett, UK Chamber of shipping, la santé mentale des gens de mer évolue. Il n'y a jamais une cause unique dans la dégradation de la santé

mentale du marin. Il y a plusieurs facteurs qui l'affectent. Et ces facteurs sont pour la plupart sous le contrôle de l'armateur ou du manager : conditions de vie, de contrat, de travail, d'isolement. Il n'y a pas toujours la volonté de la part de l'armateur de regarder, de s'investir. Il y a aussi d'autres facteurs : les conditions et particularités familiales du marin et son éloignement qui ne permet pas d'intervenir, même s'il existe des facilités d'accès à des services appropriés. De plus on est plus anxieux quand on peut regarder les nouvelles sur les médias. Cela a un impact qui a été très important pendant la pandémie.

Bien sûr on peut empêcher un suicide en améliorant la santé mentale. Mais il faut d'abord identifier les problèmes qui ont été vus par d'autres. Il ne faut pas « faire avec ».

■ Des questions à la fin de ce panel :

Quels ont été les risques psychosociaux, leurs effets et impacts, causés par la pandémie sur les gens de mer ?

Qu'avons-nous appris de la crise sanitaire ?

Le Covid a eu un aspect négatif. Le plus important est la facilité des Etats à interdire relèves et sorties à terre en escale, suivie par l'incapacité de ces mêmes Etats à autoriser de nouveau les relèves et les sorties à terre lorsque la situation s'est améliorée.

La question est de savoir si les leçons ont été retenues, les gouvernants ont-ils appris ? La prochaine pandémie répondra.

Deuxième panel de discussion, intitulé « How to protect seafarers : best practices »

Le docteur Camille Jego, Coordinator of Crapem, Saint-Nazaire - France, est revenue sur la mise en place du Crapem, le sens de ce centre, à savoir mettre en place des outils de prévention en matière de suicide.

Madame Léa Scarpel, Association européenne contre les violences faites aux femmes au travail, Paris – France, a parlé du soutien de l'association aux victimes, de la formation nécessaire dans les écoles, à tout niveau (élèves et professeurs), pour que ces situations disparaissent. La thématique de la violence faite aux femmes au travail est enfin prise en compte dans l'agenda des diverses commissions européennes concernées, ce qui prouve que cela devient enfin important.

Puis deux représentants d'armateurs sont intervenus. Ils ont exposé qu'ils étaient très concernés par le bien-être des marins qu'ils emploient.

(Note : ce dont on pouvait s'attendre, étant donné qu'ils intervenaient).

L'un d'eux a tout de même annoncé qu'il était envisagé de faire passer un entretien, ou des tests, psychologique avant l'embauche du marin (éventuellement avant son embarquement). Entretien qui déterminerait si le marin allait être employé et vers quel poste il serait plutôt orienté !

■ Questions à la suite des présentations :

Comment pouvons-nous protéger et soutenir la santé mentale des gens de mer ?

Comment pouvons-nous encourager les gens de mer concernés à demander de l'aide et du soutien et les mettre à l'aise pour accéder aux services de soutien en santé mentale ?

Réponse de Madame Jego. Il n'y a pas d'obligation à donner son identité, ce qui facilite la possibilité de raccrocher, puisque le rappel n'est pas possible. La psychologie des marins est particulière. A bord, chacun a un travail et une organisation spécifique. Un marin qui ne travaille pas, ou plus, se dit que son travail est laissé à un autre, d'où une difficulté d'approche et d'accroche au début de l'entretien.

Le Crapem étant un dispositif spécifique pour les marins, cela rassure.

■ Remarques de la DG Move

L'accès à internet illimité est une question importante pour les gens de mer et aussi pour les familles.

En ce qui concerne le problème des sorties à terre, on ne sait pas si c'est lié à la pandémie ! Enfin il faudrait réviser STCW pour y inclure une formation à la psychologie.

À ce sujet une personne du Lycée maritime de La Rochelle, France, est intervenue. Il faudrait inscrire des référentiels de formation, dans toutes les écoles maritimes, donc les généraliser. Les modalités pourraient évoluer suivant les fonctions exercées à bord, et prévoir bien sûr une formation continue sur le sujet.

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

Seafarers wellness, 7 octobre 2022 à Cork

Organisé par le Nautical Institute Ireland branch et l'Irish Institute of Master Mariners en association avec NMCI (National Maritime College of Ireland), département Maritime Studies.



Des mots de bienvenue du NMCI (M. Cormac Gebruers, directeur du NMCI, Cpt Sinead Reen, directrice du département des études maritimes), Irish NI (Cpt. Steve Malone, président du Irish NI) et Cpt. Dermot Gray (président de l'IIMM).

La présidence de cette journée est tenue par le capitaine James Robinson, DSM, FNI.

■ Looking after the human factor in large and complex safety critical systems

Madame Alison Kay, Trinity college Dublin.

Comment soutenir les gens de mer, et quand ? En mer, au port, en congés ?

Il existe une approche systémique pour les gens de mer entre sécurité et bien-être. Cela est lié à une perte de relations, aux activités, aux exercices, à l'alimentation et à la fatigue. L'objectif est d'éliminer, d'atténuer ou de contrôler les dangers qui peuvent conduire à ces pertes.

On peut considérer comme trois niveaux de « sécurité » :

1. Les humains sont principalement consi-

dérés comme un handicap ou un danger.

2. Les humains sont considérés comme une ressource nécessaire à la flexibilité et à la résilience du système.
3. Le système doit être conçu pour permettre aux humains d'être flexibles et résilients et de gérer les événements inattendus.

Aujourd'hui, nous nous situons entre les niveaux 2 et 3 : les humains sont censés prévenir ou réagir aux aléas et faire preuve de souplesse et d'ingéniosité lorsqu'ils surviennent.

Il y a trop souvent des enregistrements falsifiés des heures de travail/de repos. En Europe, environ 20 % des accidents sont liés au stress.

Concernant le bien-être, les droits humains fondamentaux ci-dessous ne sont (trop souvent) pas respectés :

- Nourriture de qualité
- Logement décent
- Installations récréatives décentes
- Sorties à terre en escale
- Accès Internet
- Prise en charge de l'intimidation et du harcèlement.

■ Consensus on STCW learning outcomes/competences in medical training of designated officers and crew in merchant marine

Dr. Nebojsa Nikolic, International Maritime Health Foundation

Les objectifs des travaux de la fondation sont :

- Suivre la recommandation des 4^e et 5^e sessions du Sous-comité HTW de l'OMI sur les actions futures concernant la révision des cours modèles 1.13 sur les premiers secours élémentaires, 1.14 sur les premiers secours médicaux et 1.15 sur les soins médicaux.
- Suivre la conclusion IMO MSC(100) 17.8 Le comité a également convenu que la pyramide d'évaluation de Miller (MSC 100/17/12), qui fournissait un cadre pour l'évaluation des compétences cliniques à utiliser dans le processus de définition des résultats d'apprentissage/compétences dans les cours types 1.13, 1.14 et 1.15, devrait être prise en compte dans le contexte du travail.
- Suivre la déclaration de l'IMO HTW(6) :

le développement/révision des compétences est nécessaire.

- Prévenir la méthode courante de conception des programmes d'études dans les facultés de médecine européennes.
- Évaluer les résultats d'apprentissage/compétences pour la formation médicale de premier cycle en Europe dans le cadre de la formation médicale du personnel médical désigné à bord des navires marchands.
- Parvenir à un consensus sur les résultats d'apprentissage/compétences dans la formation médicale des officiers désignés et de l'équipage de la marine marchande.

En conclusion : un nouveau guide médical devrait être publié.

■ The Human element

By Capt. John Dolan, Master Mariner, The Standard Club Ltd

Il est d'abord revenu sur les périodes Covid :

Premiers cas :

Maladie non diagnostiquée à bord – Peur de l'inconnu – Paralysie du port / de l'État – Indisponibilité des installations médicales – Quarantaine – Retards du navire et de l'assistance médicale – Détérioration de la cargaison - Rapatriement d'un membre d'équipage décédé – Déviation – Crise des relèves d'équipage – Litiges de charte-partie – Demandes de couverture.

Défis et couverture du club :

Effet de la perturbation – Difficulté à obtenir des réponses claires - Nouvelles considérations - Différences de formulation entre les clubs IG - Règles de quarantaine et de désinfection - Relations avec les correspondants - Résilience et adaptabilité de l'industrie – Maintien et examens des règles – Champ d'actions très large - Flexibilité.

Action du Club :

Équipe Covid interne établie – Discussion de la couverture avec les assureurs - Révision des règles du club - Groupe de travail IG Covid - Pages web dédiées à Covid - Mises à jour quotidiennes du site web - Suivi des ports - FAQ du club - Interprétation et reformulation de la règle de quarantaine – Revue des clauses charte-partie – Données sur les cas, les tendances et les contestations.

Cas actuels :

Routine – Familiarité du club avec la gestion

des dossiers – Les membres / courtiers comprennent la couverture et les clauses – Les correspondants savent ce qui est attendu – Mises à jour régulières des correspondants – Nouveaux problèmes résolus rapidement – Crise des relèves d'équipage résolue – Fiabilité des tests – Interprétation des résultats des tests – Gain de temps et d'argent.

Ce que les membres peuvent faire :

Vivre/travailler en toute sécurité avec le Covid-19 – Connaître les ports et leurs exigences – Revisiter et re-tester les procédures – Planifier l'assistance médicale, les débarquements d'urgence, les déviations – Test et vaccination Covid-19 – Accords avec les hôtels et autres installations – Fournisseurs de désinfection – Utilisation du savoir des correspondants locaux et des agents – Revoir les clauses de la charte-partie – Santé mentale et bien-être des gens de mer.

Retour à une situation normale (non Covid), pourquoi les systèmes de sécurité du navire échouent ?

Les navires sont des lieux de vie et de travail dangereux – Manque de connaissances – Manque d'expérience – Manque de jugement – Manque d'entretien – Manque de familiarisation ou trop familiarisé avec les risques/dangers (complaisance).

Mais il y a des raisons sous-jacentes : Confusion (mauvaise expérience, hiérarchie, coût, réglementation, distraction) – Comportement de l'équipage (raccourcis, ignorer la cause profonde, attendre un avis/conseil/quoi faire) – Circonstances (pression commerciale, problèmes de conception des navires, comportement « tout va bien »).

■ Ship operation and wellness

Capt. Aine Hyde, from her vessel at sea in the North Sea

Capitaine sur un navire de soutien pour les plates-formes de brut et de gaz. 118 membres d'équipage dont 4 femmes, plusieurs nationalités européennes et sud-africaines.

Pour pouvoir embarquer un test PCR est nécessaire. Bien sûr, on parle beaucoup Covid à bord. Comme il y a des plongeurs, en cas de Covid, ce serait beaucoup plus dangereux pour eux car ils travaillent en ambiance confinée.

L'équipage travaille majoritairement en 6/6. Les rotations sont sur une base de 3

mois embarqué et 2 mois de repos. Tous les membres d'équipage n'étant pas relevés en même temps, il y a plusieurs relèves par semaine. Cela a posé problème pendant la période Covid, les relèves étant reportées sans avoir aucune idée de la prochaine date. Côté bien-être, il y a des équipements de jeux et de sport à bord, ainsi qu'un accès wifi.

Ce qui pourrait être amélioré pour le bien-être : avoir une connexion internet gratuite et une meilleure qualité de nourriture.

■ Diet and nutrition

Dr. Fiona O'Halloran, Munster Technological University

Ne pas confondre « bonne nourriture » et « nourriture saine ». Une alimentation saine et diététique contribue à la prévention des maladies non transmissibles.

Suite à une enquête sur le « comportement alimentaire et l'évolution pondérale des marins européens et asiatiques pendant leur embarquement et en congés », il ressort que plus de 45 % des marins sont en surpoids et 10 % obèses. De plus, les habitudes alimentaires et la nutrition à bord sont différentes de celles à domicile, principalement en raison de différences culturelles.

Résultats : les habitudes et les apports alimentaires, à bord, sont généralement malsains - Préférences pour les aliments riches en énergie, sucrés, gras et salés - Les gens de mer courent un risque élevé de maladies cardiovasculaires, de diabète de type 2 et de surpoids par rapport à la population générale.

Recommandations :

Davantage d'études sont nécessaires pour examiner les effets « à bord » par rapport aux effets « à domicile » - Des évaluations diététiques et des interventions nutritionnelles sont nécessaires, mais doivent être appropriées - L'éthique de la santé publique doit être promue - Rendre homogènes les réglementations internationales sur la nutrition.

■ Fitness

Madame Joan Dinnen, Munster Technological University

Le génome humain a évolué pour soutenir un mode de vie physiquement actif vers 8 000 av. J.-C. et est resté inchangé depuis 10 000 ans.

Le mode de vie sédentaire ne maintient pas les exigences métaboliques et la charge musculaire requises pour une bonne santé. L'absence d'exercice entraîne à de nombreuses inadaptations qui conduisent à des maladies chroniques.

Il peut s'agir de : maladie coronarienne, hypertension, certains cancers localisés, diabète de type 2 - dépression - ostéoporose - fragilité physique.

Et les gens de mer ne sont pas exclus du mode de vie sédentaire.

■ Seafarer supports in the port of Cork

Capt. Nick Bourke, port of Cork

Problèmes rencontrés ou sentiments des gens de mer :

Sécurité (les ports présentent des risques inhérents) – Emplacements éloignés avec peu (ou très peu) d'installations locales – Mauvaise utilisation de l'ISPS – Longs trajets pour les transports en commun – Accès à Internet – Accès aux directions et aux informations (mais moins maintenant avec le Smartphone) – Langue – Monnaie - Isolement – Ressenti d'être la main-d'œuvre oubliée et la paranoïa des «étrangers» (surtout pendant le Covid), une sorte de xénophobie.

Les avantages de Cork pour les marins en escale :

Le terminal de croisière et les quais ont un excellent accès au centre-ville - Tivoli relativement proche de la ville avec un accès facile - Cork est un endroit sûr pour aller à terre - Transports publics disponibles - Projet Wifi - Mission du marin.

Le projet Wifi de Cork en 4 phases :

1. Sea-Fi (Excellente couverture, mais certaines limitations suivant le propriétaire avec des équipements et la bande passante)
2. Points d'accès portuaires Cobh Cruise Terminal et Ringaskiddy DWB
3. Points d'accès portuaires s'étendant aux quais Tivoli et CCT (Q4-2022)
4. À venir : City quays / Private berths / Port wide

La mission du marin :

Autorisation d'accès à tous les postes d'amarage et participation au programme Seaman's Mission

Accès aux cartes SIM, aux articles « welfare »,

aux trajets hors du port, aux contacts sociaux
Installations de stockage de matériel

Vaccination Covid

Problèmes : Main-d'œuvre oubliée – Non répertoriée car pas de numéro social irlandais – Difficultés de traitement – Vaccinations à deux injections – Alignement pan-juridictionnel

Ce qui a été fait :

Statu quo non accepté - Relations dans le cadre de la gestion des urgences inter-agences – Préparation d'un plan qui a fait de Cork le premier port d'Irlande à délivrer des vaccins C19 aux gens de mer (interventions pour permettre le processus, délivrance d'une carte d'identité médicale temporaire, communications par les agents locaux, présentation aux autres ports irlandais du modèle Cork, contacts avec d'autres ports ou juridictions pour l'injection de la deuxième dose).

■ Fatigue in the maritime industry

Dr. Claire Pekcan, Safe Marine

Nous n'avons pas été conçus pour travailler 24h/24 et 7j/7. Nous avons besoin en moyenne de 7/8 heures de sommeil par jour. Suite à une enquête réalisée auprès de pilotes allemands sur la qualité de leur sommeil, il ressort que (le score 1 étant le meilleur et 14 le pire, et augmentant avec l'âge) :

Hors service : moyenne de 2,2

En service (mais à domicile) : 5,8

En service (sur le bateau-pilote) : 10,5

Et pour le conjoint du pilote, la moyenne est de 3,1 lorsque le pilote n'est pas en service et de 5,5 lorsqu'il est en service à domicile.

Autre point d'intérêt sur la qualité du sommeil : les travailleurs de jour ont une moyenne de 1,5 et les travailleurs de nuit de 5,9.

Les conséquences de la fatigue chronique sont : la privation de sommeil, le stress, les expositions physiques, la maladie, les troubles métaboliques, les troubles cardiovasculaires, les troubles gastro-intestinaux, et la perte de vigilance mentale et physique, les effets psychosociaux (troubles du comportement).

Pour lutter contre la fatigue, l'humain a la maîtrise de soi, mais c'est une ressource limitée ; ci-dessous une échelle de cette ressource et comment nous l'utilisons :

Ce que nous devrions faire

- Travailler en toute sécurité même quand on veut le faire rapidement

- Suivre la procédure alors qu'on veut prendre un raccourci
- Se concentrer sur la tâche pour ne pas être distrait
- Persister même si nous sommes fatigués
- Ne pas parler
- Faire semblant d'être de bonne humeur alors que ce n'est pas le cas
- Gérer nos émotions négatives

Ce que nous faisons

■ Counselling in the NMCI the word from over the horizon

M. Paul McCarthy, MTU/NMCI

Les niveaux de dépression, d'anxiété et de stress augmentent à mesure que le niveau de compréhension est de plus en plus bas. Et plus long est le temps de dépassement du contrat normal à bord, plus faibles sont les capacités de sens, de réflexion et de compréhension.

Que peuvent faire les entreprises ?

Sensibiliser les crew managers aux conséquences sur la sécurité de leurs actions

Investir dans la formation aux facteurs humains pour le personnel à terre

Surveiller le bien-être émotionnel du personnel

Mettre en œuvre la gestion des risques de fatigue pour permettre la récupération après des événements stressants

Coacher les agents de l'entreprise pour un leadership en sécurité et facteurs humains

Que peuvent faire les marins ?

Ne pas faire semblant d'être de bonne humeur

Ne pas cacher le vrai ressenti

Ne pas ressasser la même chose encore et encore

Ne pas s'engager dans une réflexion de type «si seulement»

Mais

Trouver de l'humour dans la situation

Essayez de penser à ce que l'autre personne ressent

S'occuper d'autres choses

Chercher des personnes avec lesquelles on se sent bien

Se dire qu'on ne peut pas tout contrôler

Gestion du stress pour la mer

Psycho-éducation sur le stress, les facteurs de stress et les réactions au stress

Compétences simples de gestion du stress telles que la respiration calme et la relaxation musculaire progressive

Compétence de base en matière d'affirmation

de soi, y compris les moyens de dire non aux demandes inappropriées

Résilience

Exercice

Support mutuel

Les mots d'au-delà de l'horizon

L'intimidation : l'un des plus gros problèmes

Stress : isolement, mal du pays, difficultés relationnelles, problèmes culturels vs multi nationalités

Dépression et anxiété : un niveau alarmant pour la jeune génération dans le monde entier
Dépression avant, pendant et après les contrats

Idées suicidaires

La cocaïne et le porno internet

■ Improving the mental wellbeing of seafarers

M. Simon Grainge, International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)

L'ISWAN est une ligne d'assistance téléphonique gratuite, disponible 24h/24 et multilingue pour les gens de mer et leurs familles. L'ISWAN est concerné par le contact avec la famille, les facilités de débarquement et de bien-être, l'espace de vie, la rémunération, l'alimentation, le maintien en forme et en bonne santé, la formation et le développement personnel, l'interaction avec les autres, la charge de travail.

Les thèmes actuels des appels sont : le Covid, l'Ukraine, les agressions et le harcèlement sexuels, l'abandon, la fatigue, la santé mentale et le suicide.

Pour améliorer la santé mentale sur les navires, il faudrait :

- Identifier les risques pour la santé mentale
- Mettre en œuvre des stratégies de gestion des risques
- Sensibiliser aux problèmes de santé mentale
- Réduire la stigmatisation et les conséquences négatives de la recherche d'aide
- Promouvoir des modes de vie mentalement sains
- Établir des mécanismes efficaces de soutien et de réponse

Prendre soin de notre santé mentale est tout aussi important que prendre soin de notre santé physique. Plusieurs facteurs peuvent avoir

un impact sur la santé mentale des gens de mer, tels que le stress au travail, les pressions familiales et les sorties à terre en escale limitées. Être en mer peut également rendre difficile l'accès à l'assistance.

Cependant, l'ISWAN a développé une gamme de ressources d'auto-assistance pour aider les gens de mer à gérer et à faire face à la mauvaise humeur, au stress et à la fatigue, et à maximiser leur bien-être psychologique général. Il se compose d'une série de trois guides d'auto-assistance, d'une gamme de graphiques d'informations sur la santé mentale et le bien-être et d'un exercice de relaxation audio. La formation ISWAN aide les participants à reconnaître les premiers signes d'un équipage en difficulté et à développer les compétences nécessaires pour réagir efficacement. Ce sont des cours conçus pour être dispensés en ligne. Les cours sont développés en trois modules.

Module 1 : Introduction à la santé mentale.

Sensibilise à la santé mentale et au bien-être, s'attaque à la stigmatisation et aux mythes courants et introduit une meilleure compréhension du langage et de la terminologie entourant la santé mentale et le bien-être psychologique.

Module 2 : Reconnaître les signes et première réponse.

S'appuie sur l'introduction du module 1 à la sensibilisation à la santé mentale, développe la capacité des participants à reconnaître les signes et les symptômes des membres d'équipage qui peuvent avoir des problèmes de santé mentale, et introduit l'utilisation des premiers secours psychologiques comme cadre de réponse initiale.

Module 3 : Prévention du suicide.

Fournit un niveau de formation plus avancé à ceux qui ont suivi les modules 1 et 2 pour bénéficier d'une meilleure compréhension de la sensibilisation, des risques et de la prévention du suicide.

■ The development of a standard for mental health awareness and wellness training for sea and shore staff in the merchant navy

Dr Chris Haughton, Haughton Maritime

La présentation a débuté par un exercice personnel sur le temps passé (travail, jardin, associations, temps passé en famille, etc.) avec

des différences entre le temps effectif et le temps souhaité pour chaque partie.

Puis quelques mots sur la publication du MNTB (commission de formation de la marine marchande) sur la formation des gens de mer pour la sensibilisation et le bien-être à la santé mentale, formation qui se fait sur une participation volontaire sans évaluation formelle et peut être dispensée en ligne.

Résultats de la formation des gens de mer et/ou du personnel à terre :

- Décrire les différents types et causes de mauvaise santé mentale
- Reconnaître les changements de comportement chez soi et chez les autres
- Éviter de juger et de stigmatiser les autres
- Indiquer les actions à entreprendre ou à signaler
- Reconnaître les mesures qui favorisent le bien-être

■ Healthy people at sea - joining the dots

Dr Imogen Stiliz, Consultant occupational medicine at Shell Health

Le Dr Stiliz a donné un aperçu de ce que Shell fait pour ses marins et son personnel à terre.

■ Conclusion :

There are several needs: more sport/muscles exercises, more welfare, more means of communications (and cheaper). But all these times allowed to above is taken on the rest time on board. And a great majority of seafarers are working on a 6/6 basis. When we add the permanent noise, the vibrations and the lengths of the contracts, the commercial pressure, etc., all are increasing the fatigue.

For a certain level of work, good mental health = less fatigue = more rest time = more crew on board to do the work = more expensive crew.

The final question is « who will pay » ?

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

Réunion de la Commission du bien-être des gens de mer du port du Havre

Mardi 18 octobre 2022 – Sous-préfecture Le Havre

La commission est ouverte par M. Clément Jacquemin, directeur départemental adjoint des Territoires et de la Mer, délégué à la mer et au littoral - DDTM76.

■ Compte-rendu des associations

Il y a un retour à la normalité pour les associations : pour les visites aux navires, mais aussi concernant la venue des marins au foyer.

Mission de la mer : en moyenne 170 matinées de visites à l'année, soit 500 navires en escale visités (un peu moins de 10% de la totalité des navires en escale).

Le premier constat est que certaines compagnies n'autorisent toujours pas les sorties à terre de leurs marins, même si cette interdiction est compensée par une plus grande facilité d'accès aux moyens internet du bord. Accès toujours chers et en conséquence, les marins en escale sont demandeurs de cartes de téléphone.

La Mission est attentive à la situation des marins ukrainiens. Un grand nombre vient d'Odessa ou de la région du Donbass. Les familles sont presque toutes en sécurité, pour la plupart à l'extérieur de l'Ukraine. Depuis le printemps les propos ont changé. Auparavant, ils parlaient de la guerre sans avoir vraiment d'idées de ce que cela représentait. Désormais, beaucoup montrent une photo de leur maison détruite par les bombardements, et cela les affecte nettement plus.

Il y a aussi des Russes à bord, avec des Ukrainiens. L'on voit même des compagnies qui évitent le mélange de ces deux nationalités. Les marins russes sont très souvent originaires de Crimée (ex-Ukraine), et donc la cohabitation avec les Ukrainiens n'est pas des plus faciles.

Il y a aussi un problème avec les marins birmans. Ils vivent sous une dictature et ne peuvent pas trop parler, il faut faire attention aux messages. On peut les rencontrer mais presque individuellement, sinon on note une difficulté à se confier lors de la rencontre.

La rencontre est indispensable face à tous ces problèmes. Comme de nombreux marins ne sortent toujours pas à terre, il va falloir repenser les services rendus par le Seaman's club.

Mission allemande : visite d'une centaine de navires par mois (25 par semaine).

Depuis janvier il y a eu visite sur 10 navires ayant des problèmes de contrats, notamment d'extensions forcées de contrats.

L'impression après ces visites est qu'il semble y avoir plus d'abus et d'agressions qu'avant. Cela tient à plusieurs facteurs : impossibilité de sortie à terre, contrats allongés, conflit en Ukraine.

Par contre on se préoccupe beaucoup des Ukrainiens, ce qui est normal vu la situation, mais la conséquence est un ressenti négatif pour les marins non-ukrainiens. Même si ce n'est pas exact, beaucoup de marins ont l'impression que l'on se désintéresse de leur sort. Et cela joue aussi sur le moral du marin embarqué.

■ Seaman's club

Il y a eu peu d'activités en début d'année, une centaine de marins reçus par mois en moyenne. En septembre, les visites sont bien remontées, puisque presque 600 marins ont été reçus. On revient à la situation d'avant Covid. Mais le chemin est encore long.

Le Seaman's club propose depuis le Covid des livraisons aux navires. Les commandes sont faites depuis le bord, les livraisons baissent lorsque les visites augmentent, ce qui est normal.

En ce qui concerne le transport des marins, on revient doucement à un mélange de marins de différents navires, ce qui était impensable encore il y a quelques mois. De ce



photo E. Guegueniat

fait, le nombre de rotations diminue un peu ainsi que les frais de carburant.

On note aussi que les chauffeurs bénévoles, qui avaient presque entièrement disparu pendant la pandémie, reviennent petit à petit.

On a aussi parlé du futur déménagement du Seaman's club, probablement fin 2023 ou début 2024, à suivre donc.

Une information intéressante :

Il est possible d'arriver au port du Havre (et c'est probablement valable pour d'autres ports français et européens) en ayant fait tous les papiers avant l'arrivée. Ceci grâce à la fameuse "maritime single window" que les capitaines, y compris l'AFCAN, appelaient à être mise en place, et qui concerne la procédure d'arrivée par mail.

Une bonne nouvelle ?

Oui, sauf qu'il y a un effet pervers, et non prévu.

Comme tous les papiers sont faits à l'avance, il n'y a plus besoin d'agent à l'arrivée.

Des compagnies nomment alors un agent, virtuel, fictif, voire réel mais ne résidant pas dans le port d'escale. On a parlé d'agent polonais pour des navires escalant au Havre !

Donc plus d'agent venant à bord à l'arrivée au port, et en conséquence, personne à qui demander un petit service, un achat, une visite chez le médecin ou le dentiste qui n'était pas prévue avant l'arrivée, etc.

Plus de prise en charge directe par l'agent. Effet pervers que nous (en tout cas je) n'avions pas prévu.

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

Courrier AFCAN Meridionale

Nov 2022

Association Française des Capitaines de Navires

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



Le 08 Novembre 2022



A l'attention de Monsieur Benoit Dehaye directeur général

Copies :

Cdt Emmanuelle Jarnot, directrice de l'armement, commandants navires la
Méditerranéenne, Service juridique AFCAN

Mr Eric BANEL - Directeur Général des Affaires Maritimes, de la pêche et de
l'aquaculture

Objet : Attitude inacceptable à l'égard d'un capitaine

Monsieur le directeur.

Nous avons appris par une organisation syndicale qu'une réclamation a été portée par les délégués de bord équipage des 3 services le 27 septembre dernier sur le cahier de réclamations du Piana soulignant que l'embarquement du commandant prévu le 30 septembre « n'était pas souhaitable et recommandé ».

Les délégués de bord lui reprochent d'« avoir failli à ses obligations de probité, neutralité, impartialité » au cours d'une situation de crise sociale le 12 septembre. Suite à cette réclamation, vous avez rapidement réaffecté le commandant sur un autre navire.

Nous savons qu'il n'y a eu aucune mise en cause du commandant lors de la situation de crise, ni après jusqu'à cette réclamation.

Nous soulignons que la mise en cause de valeurs morales à l'encontre d'un capitaine, dont l'exercice de la fonction exige des conditions de moralité, constitue une grave accusation, qui ne peut rester sans réponse de votre part.

A notre connaissance, il n'y a eu aucune réponse sur le cahier de réclamations, ce qui constitue une infraction qui serait à la charge du capitaine embarqué le jour d'un contrôle.

Nous pensons que cette décision donne raison aux signataires de la réclamation qui pourront ainsi considérer avoir obtenu le désaveu du commandant de votre part et se targuer d'avoir eu facilement gain de cause.

Nous considérons qu'un tel renoncement est de nature à affaiblir durablement l'autorité et la fonction de capitaine à bord de vos navires.

Aussi pour lever toute ambiguïté et réaffirmer sans ambages la confiance et le soutien de la direction envers ses commandants, nous vous suggérons à minima d'apporter une réponse écrite aux délégués équipages par la même voie.

Cordialement

Cdt. Bertrand DERENNES

Secrétaire Général AFCAN

En passant par les passerelles

Nous poursuivons la publication des «souvenirs»
du Commandant Chennevière.
Nous sommes dans la rubrique des ports qu'il a
fréquentés, en partant du Nord vers le Sud.



■ BREST

J'avais fréquenté la partie de ce port la plus à l'ouest, c'est-à-dire l'Arsenal, à l'époque du cours d'EAR puis à l'occasion de quelques périodes à bord de dragueurs de mines mais mon approche civile n'a été matérialisée que par une seule escale au port de commerce. Était-ce pour y embarquer ou y débarquer du fret ? je ne m'en souviens même plus, et je ne cite donc ce havre finistérien que pour ne pas laisser aux Bretons matière à se dire délibérément oubliés.

■ NANTES

On a vu que cette escale m'avait été familière dans mes premières années de navigation en tant que lieutenant, et même brièvement de novice, et j'ai en ces occasions largement fait relation de mes souvenirs relatifs à cette ville pour qu'il ne soit pas utile d'y revenir. Puisque d'ailleurs par la suite j'en fus éloigné, nos lignes ne nous y conduisant plus et que je n'y vins guère plus de deux fois, la première avec l'Armorique ou le Picardie au tout début des années 60 et enfin pour mon dernier voyage en 1980, j'avais alors dégagé une opinion assez peu favorable des procédures mises en œuvre dans la régulation du trafic, mais peut-on juger sur une expérience unique ? Sans doute pas.

■ LA PALLICE

Que dire de ce port ? Qu'il fallait bien y aller pour décharger une partie du bois. Et pourquoi cette réticence ? En fait elle tient uniquement aux conditions nautiques.

Au commencement était l'époque où la largeur de nos navires était inférieure à celle de l'écluse menant au bassin. Il y avait d'abord lieu de se présenter devant

celle-ci ce qui impliquait une brusque abattée sur bâbord dès le passage de la jetée avec envoi d'aussières à terre, étape pas toujours nécessaire mais malgré tout systématique car solidement entérinée par l'usage. Puis une fois le nez pointé dans l'écluse, en général porte amont ouverte, il fallait y faire entrer tout le navire « avec un chausse-pied », pour employer une expression aussi imagée que juste, car il ne restait que fort peu d'eau tant sous la quille que surtout de chaque bord et en s'aidant non seulement des amarres envoyées à terre mais aussi de la machine. Comme il y a toujours un bien pour un mal on ne risquait pas des avaries en heurtant les bords du sas puisque le V du $\frac{1}{2}$ MV² était quasi nul, par contre ce V s'accroissait brusquement dès que le navire commençait à se pointer dans le bassin où il entraît alors « comme un p.. sur une toile cirée » autre expression dont je laisse deviner le sens du troisième terme.

Puis vint la série des « Ciotat » dont la largeur dépassait les 22 mètres, donc celle de l'écluse, et ce fut alors le môle d'escale qui nous accueillit. Manœuvre certes plus aisée mais avec une tenue à poste délicate dès que vent et mer forçaient. Comme quoi l'on n'est jamais content !

En revanche, La Pallice offrait une contrepartie à ces ennuis car, bien qu'en étant un peu éloigné, c'était le port de La Rochelle, cité des plus agréables où il faisait bon flâner sous les arcades. Mais tous n'avaient pas une voiture à disposition pour rallier aisément la ville.

L'évocation des arcades, comme celles de la rue du Palais m'amènent à noter une particularité liée à l'affirmation du rapport de mer. Alors que dans la plupart des autres ports elle se faisait devant un juge en tenue de ville, quand ce n'était

pas devant un simple employé du greffe, le décorum était ici de mise et c'est un juge revêtu des attributs de sa fonction qui recevait solennellement le serment du capitaine.

Qui plus est, au cours de mon embarquement de second sur le Rochefort, je m'étais lié d'amitié avec le chef mécanicien Georges M., amitié et estime qui s'étaient encore renforcé lorsque je commandais l'Armorique et, ce qui en découlait naturellement, avec sa famille. Sa maison était un havre d'accueil lors de nos escales. Attenante au grand parc de la ville on s'y sentait à l'écart des bruits urbains et il n'était pas rare de voir des paons voler au-dessus des murs et passer des pelouses publiques à celle de son jardin. Quand les M. ne venaient pas déjeuner ou dîner à bord c'était nous qui allions chez eux mais quel que soit le lieu des rencontres celles-ci étaient toujours agrémentées des récits pleins de verve de Georges, instructifs ou cocasses, souvent les deux à la fois, le fond, basé sur ses expériences tant de la guerre à la France Libre que de son passage de directeur/fondateur des Chantiers de Libreville, en était apparemment inépuisable.

En 2001 je suis revenu à La Rochelle à l'occasion d'une rencontre d'anciens commandants D.V. Au hasard de mes promenades dans le centre-ville je me suis peu à peu retrouvé des années en arrière rien qu'en levant les yeux pour lire sur les plaques les noms des rues qui, comme ces rues elles-mêmes et certains magasins, m'étaient restés familiers. Mais j'avais vingt ans de plus et la famille M. n'était plus là !

*Cdt J. Chennevière,†
Membre fondateur de l'Afcan
et du Cesma.*

