Marinfos Magazine

Le maritime autrement *N°19 -Décembre 2019*

Une nouvelle forme de piraterie

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

On parle beaucoup des pirates des temps modernes.

Les premiers se sont manifestés près des côtes de la Somalie, suivis ensuite par ceux du détroit de Malacca. Le golfe de Guinée est maintenant le point le plus noir des mers, avec des attaques à main armée qui se soldent par des pillages, du détournement de navires délestés de leur cargaison, avec parfois des prises d'otages, qui ne sont libérés qu'après versement d'une rançon.

Mais il s'agit essentiellement de piraterie économique, pratiquée par des gens venant de pays pauvres, souvent dirigés par des politiciens corrompus qui bâtissent des fortunes au détriment des populations locales.

Or, il y en a une autre, moins souvent mentionnée dans la grande presse : il s'agit maintenant d'une sorte de piraterie étatique et économique, pratiquée au plus niveau, et par des États.

Certes, certains pays ne se sont jamais embarrassés pour saisir les navires de commerce de leurs adversaires, mais c'était en général le fait de dictatures de systèmes totalitaires, peu soucieuses de leur image de marque.

Le non-respect des eaux territoriales, après avoir connu une accalmie, reprend de plus belle.

Au cours de ces dernières années, on a vu plusieurs puissances mondiales ne plus s'embarrasser de lois ou conventions internationales pour arriver à leurs fins.

Commençons par le plus puissant : les États-Unis.

Officiellement, ils ont adhéré aux principaux accords internationaux régissant la navigation internationale et leurs lois sont souvent similaires à celles de beaucoup d'autres nations…sauf que :

Le "*Foreign Corrupt Practices Act*" (FCPA) fournit aux autorités américaines un arsenal législatif incomparable, leur permettant de poursuivre des personnes non américaines ayant simplement contribué, directement ou pas, à aider un pays figurant sur leur liste noire. N'oublions pas que les États-Unis sont toujours officiellement en guerre avec la Corée du Nord. Pas avec l'Iran, mais ils ont coupé toutes relations diplomatiques depuis la prise d'otages américains à Téhéran en 1979. Ils entretiennent des relations diplomatiques avec les autres, y compris la Chine, le Venezuela, Cuba et la Turquie, qui est toujours membre de l'OTAN. Officiellement, il s'agit de lutter contre la corruption ; de facto, le FCPA sert les intérêts économiques américains. Les poursuites peuvent se faire dans le monde entier, sans la moindre considération des lois locales. C'est donc au nom de cette doctrine qu'ils ont saisi un navire battant pavillon nord-coréen, dans les eaux internationales. Admettons : ils sont toujours en guerre. Mais là où le bât blesse, c'est que le navire en question a été vendu aux enchères en octobre, avant même qu'une décision de justice n'ait été rendue ; il a fallu attendre une dizaine de jours après la vente pour qu'une juridiction, américaine, bien entendu, ait rendu son verdict, pas nécessairement en toute neutralité…. L'armateur chinois COSCO, contrôlé par l'État, avait transporté du brut iranien sur ses pétroliers ; la sanction tombe : quiconque affrétera directement ou indirectement un des navires en question sera ajouté à la liste noire. La firme française Total, qui avait affrété l'un d'eux, a eu beaucoup de mal à s'en sortir, après moultes tractations, plus ou moins discrètes. Quelques jours plus tard, un délai de deux mois était "généreusement" accordé aux armateurs ayant contracté antérieurement avec les chinois.

C'est ainsi que de nombreux navires sont pénalisés : ils ont du mal à se fournir en soutes ou à faire escale dans beaucoup de ports, toute entité ou personne physique leur fournissant la moindre assistance pouvant être mis à l'index du jour au lendemain. COSCO a été obligé d'abandonner ses assureurs londoniens pour aller sur le marché chinois. Ces mesures ont poussé un certain nombre d'armateurs nationaux à passer sous le pavillon de Hong Kong.

La Russie s'est emparée de trois bâtiments ukrainiens et de leurs équipages. Quand les bateaux ont été restitués, plusieurs mois après, ils avaient été vidés de tout ce qui pouvait s'enlever, y compris les cuvettes des toilettes !

Il suffit de considérer qu'une élection n'a pas été régulière pour que tout un pays soit sanctionné, comme par exemple le Venezuela, et tout le système répressif se met en branle !

Récemment, les États-Unis ont condamné les chantiers sud-coréens Samsung à leur payer des dizaines de millions de dollars pour corruption… au Brésil ! https://tinyurl.com/qt6qwn8 (notons au passage que cette toute-puissance américaine peut avoir ses limites :

https://tinyurl.com/ttsu3m9)

Toutes ces sanctions ont peut-être parfois certains effets positifs, mais également négatifs : de plus en plus de navires, pour ne pas être repérés par les satellites dans les ports mis à l'index, débranchent tout simplement leur système d'identification (AIS), mettant ainsi en péril la sécurité de la navigation.

Heureusement, une récente décision laisse une lueur d'espoir :

https://tinyurl.com/rnn7rdu.

Mais il n'y a pas que les américains, loin de là. On les remarque surtout en raison de leur puissance considérable à mettre certaines sanctions en place. ***Suite et fin de l'éditoriaL page 5.***

Sommaire

- *Editorial : Une nouvelle forme de piraterie. Sébastien d'Aubade.*
- *L'erreur humaine. Capt. Pilchard.*
- *Le droit d'Angarie.*
- *Les combustibles, les soutes, la traçabilité. Capt. Pilchard*
- *Voeux, humour*

Rédacteur en chef : Sébastien d'Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Capt Pilchard

L'erreur humaine

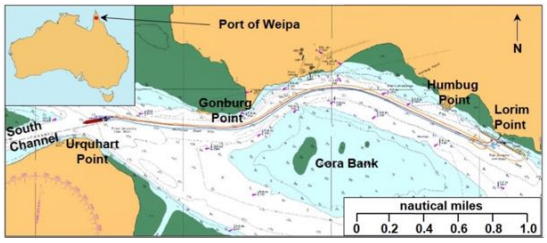
Capt. Pilchard

Il est communément admis, et les chiffres le prouvent, que l'erreur humaine soit la cause majeure, et de loin, des accidents maritimes (*) et aériens, en revanche les accidents qui sont évités ou rapidement circonscrits par l'intervention des marins dans des circonstances délicates ne sont - et ne peuvent évidemment pas - être objectivement portés à leur crédit pour réduire la statistique.

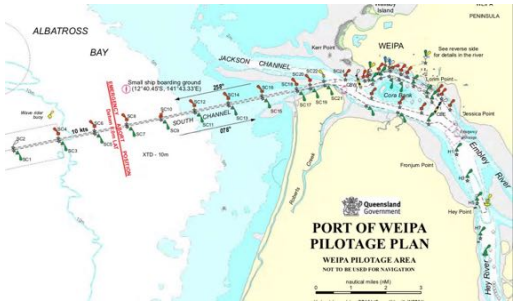
"Orient Centaur" DWT 114,841 tons

Un exemple récent : le mini-cape 'Orient Centaur' (chargé de 115,000 tm de bauxite) appareille au tirant d'eau de 12,97 m. de Weipa dans le Queensland australien pour la Chine avec 2 pilotes. C'est un bateau de 2010, classé au Lloyds Register, géré par une maison réputée, InterOrient, sous pavillon de Chypre.

C'est un des plus gros bateaux autorisé pour ce port et ses approches, il est plus long, 255 m, que le chenal d'accès est large, 106 m. avec une profondeur de 11,10.m, une UKC théorique de 1,20 m (*Under keel clearance*, la profondeur d'eau sous la quille en français) et une hauteur d'eau de 2,73 m. ce jour-là (**).

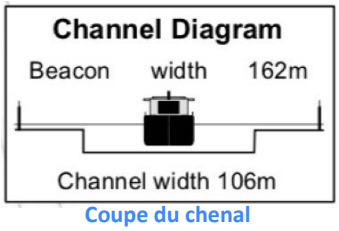


Le 6 novembre 2017, en transit vers la mer à +/- 9 noeuds, au niveau des bouées SC11-SC12, une avarie de machine impossible à corriger promptement survint(***), le bateau s'échoua par l'avant tribord, immédiatement l'arrière commença à pivoter entraîné par le courant de jusant, l'appareillage s'étant fait à la haute mer (à cause du tirant d'eau de 12,97 m). 16 minutes après avoir touché le bord nord du chenal par l'avant, c'est l'arrière qui touchait le bord sud, bloquant le chenal d'accès.



40 minutes après l'échouement initial, le bateau était renfloué et le rapport de l'ATSB (le BEA Mer australien) d'indiquer : "*The actions of the pilots, ship's crewmembers and tug masters following their arrival at the ship were timely and significantly reduced the consequences of the occurrence.*" ("Les mesures prises par les pilotes, les membres de l'équipage du navire et les remorqueurs après leur arrivée à bord du navire ont été prises en temps opportun et ont considérablement réduit les conséquences de l'événement"). C'est le moins que l'on puisse dire !

Il faut bien comprendre que, si le succès de la manoeuvre de déséchouement n'avait pas été immédiat, les conséquences auraient été graves. La basse mer suivante donnait 0,59 m. de hauteur d'eau soit, 11,10 + 0,59 = 11,69 m. d'eau pour un tirant d'eau de 12,97 m. Le bateau se serait retrouvé dans la pire des situations, car, du fait de sa largeur et de celle du chenal, il y aurait eu le milieu reposant sur le fond et l'avant et l'arrière sur les bords en escalier (voir le diagramme du chenal ci contre) avec le risque très élevé de se briser rapidement, sans parler qu'il aurait rapidement fait sa souille ce qui aurait beaucoup compliqué la manoeuvre lors des marées hautes suivantes. C'est d'ailleurs ce que dit le rapport : "*There was then a significant risk the ship's structural integrity could be compromised ... the pilots estimated they had about 30 minutes to refloat the ship*" ("Il y avait alors un risque important que l'intégrité structurale du navire soit compromise... les pilotes ont estimé qu'ils avaient environ 30 minutes pour renflouer le navire…").



Coupe du chenal
Largeur entre les bouées : 162m.
Largeur du chenal : 106M.

Avec un navire chargé, éventuellement cassé en deux, c'est la fermeture du port pour des mois. Sans compter des frais de renflouement très importants !

L'intervention humaine compétente et immédiate a été essentielle pour éviter des conséquences financières pharaoniques.

Les docs :

- Rapport : https://t.ly/mGWpx
- Reconstruction vidéo de l'échouement : https://t.ly/zOdnj
- Les procédures du port de Weipa : https://t.ly/kmD7q

(*) Cf Marinfos 14.

(**) 11,10 + 2,73 = 13,83 - 1,20 = 12,63 - 12,97 = - 0,34 m. !!! (et même pire avec l'UKC dynamique de 1,31 m.).

(***) Chemise de cylindre percée, perte du refroidissement eau douce, arrêt automatique du moteur principal par alarme de température.

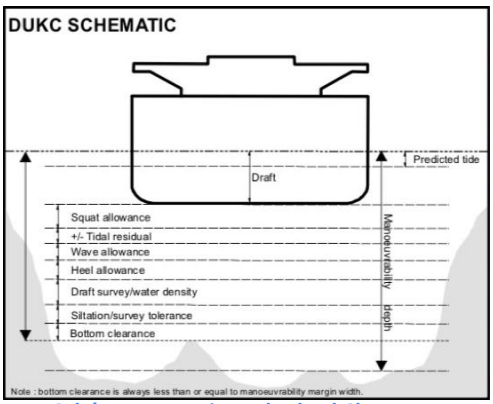
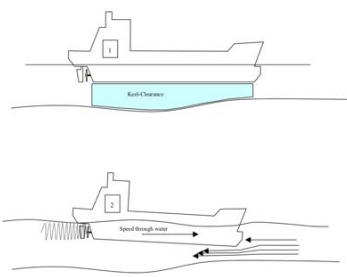


Schéma *Dynamic Under keel Clearance*
(Profondeur d'eau sous la quille)



Le "*Squat*" est un terme anglais qui signifie accroupissement et qui, dans le domaine maritime, fait référence au phénomène de sur-enfoncement du navire associé à sa vitesse.

Le droit d'angarie

Après l'attaque de Pearl Harbour le 7 décembre 1941, les États-Unis sont entrés en guerre contre le Japon le même jour et, le 11 décembre 1941, en vertu du pacte tripartite des forces de l'Axe, pour répondre à la déclaration de guerre contre le Japon, l'Allemagne et l'Italie déclarent la guerre aux États-Unis.

Le paquebot "Normandie" est alors désarmé depuis septembre 1939 au *pier 88* de la *French Line* à New-York avec un équipage français réduit pour le maintien en condition opérationnelle et sous la surveillance d'un groupe d'environ 150 *coast-guards* américains, dont l'objectif principal était de prévenir toute tentative de sabotage.

Pour les États-Unis, c'est (évidemment) l'État français du Maréchal Pétain qui est (et restera jusqu'au bout) le gouvernement légitime, il y a d'ailleurs un ambassadeur près ce gouvernement à Vichy, William Leahy.

Eu égard à la situation française et à la politique de collaboration mise en place par le Maréchal Pétain, les États-Unis considèrent que la France est l'alliée de l'Allemagne qui lui a déclaré la guerre. Ils exercent alors le droit de saisie du "Normandie" comme étant un bien appartenant à un belligérant ennemi.

C'est l'application du droit d'angarie (*jus angarie*) : "Réquisition de navires étrangers, par un État, dans un port ou dans des eaux relevant de son autorité" ('Vocabulaire juridique' - Gérard Cornu - PUF). "Le droit d'angarie a connu un élargissement dans la pratique des 1re et 2e guerres mondiales, des États neutres l'ayant invoqué et exercé à l'égard de navires belligérants se trouvant dans leurs ports" ('Lexique des termes juridiques' - R. Guillien et J. Vincent - Dalloz).

Ce concept de droit international remontant au XVIe siècle est développé aux articles 53 et 54 de la Convention de La Haye de 1899 connue comme la "Conférence internationale de la Paix".

En pratique, l'application de ce droit est principalement soumise à deux conditions :

(i) le droit peut être exercé dans des situations d'extrême nécessité et de nécessité absolue,

(ii) qu'une indemnisation intégrale doit être versée au propriétaire en cas d'exercice de ce droit.

Le "Normandie" a donc été saisi le 20 décembre 1941 et il ne fut pas le seul, début 1941 ce furent 87 navires étrangers qui subirent le même sort dans les eaux et ports des États-Unis - certes moins célèbres que notre malheureux paquebot - et à fin 1941, le nombre s'éleva à 237.

Les combustibles marins. Les soutes
La traçabilité

Capt. Pilchard

Litiges nombreux et constants

Les litiges de soutes sont nombreux et constants. Au cours de l'année 2018 par exemple, plus de 100 navires ont connu des problèmes de panne de pompe à carburant après avoir pris des soutes potentiellement contaminées à Houston. La gravité et l'éventail des demandes d'indemnisation sont allés des armateurs devant se dérouter en urgence vers un port pour décharger les soutes de mauvaise qualité, nettoyer les cuves et racheter des soutes conformes, jusqu'aux navires s'échouant en raison d'une panne moteur.

La chaîne des fournisseurs, courtiers, sous-traitants de fournisseurs de soutes est complexe et potentiellement source de litiges, le plus grand étant, récemment, la faillite du fournisseur intermédiaire OW Bunker (OWB) sous-traitant, en obtenant du carburant à crédit auprès d'eux, la fourniture de soutes à d'autres fournisseurs grossistes, OWB accordait aussi aux armateurs ou exploitants de navires des facilités de paiement.

Au moment de la faillite d'OWB, le cas classique était que les navires avaient consommé le carburant, non encore payé, et aucun paiement au fournisseur n'avait été effectué. Le sous-traitant et la société qui avaient livré effectivement les soutes faisaient pression sur les propriétaires du navire pour qu'ils paient.

À qui, le cas échéant, le paiement était-il dû ? Le paiement était dû à OWB par contrat, mais le sous-traitant affirmait que la fourniture de soutes n'était pas une vente de marchandises, que les soutes étaient toujours leur propriété et qu'elles devaient être payées par le navire si OWB n'était pas en mesure de payer au nom du navire. Des centaines d'armateurs ont été touchés par la faillite et ont été déclarés doublement responsables du coût du carburant, à OWB et au fournisseur réel.

Opération de soutage à couple.

La réglementation au 1er janvier 2020

Le soufre présent dans les carburants marins étant reconnu nocif pour l'environnement et la santé, l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a décrété qu'à compter du 1er janvier 2020, la limite de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires exploités en dehors des zones de contrôle des émissions (ECA) devra être abaissée à 0,50 % m/m (masse par masse), contre 3,5 % m/m actuellement. Les armateurs devront cesser d'utiliser du mazout à haute teneur en soufre.

Au sein de ces zones de contrôle des émissions (ECA), la teneur en soufre autorisée est par ailleurs déjà limitée aujourd'hui à 0,10 % m/m.

Depuis le 1er janvier 2019, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 t. sont d'ores et déjà tenus de recueillir les données relatives à leur consommation de chaque type de fuel-oil utilisé à bord.

Les données agrégées sont communiquées à la fin de chaque année civile à l'État du pavillon qui délivre un certificat de conformité à chaque navire.

Les solutions pour diminuer la pollution

Les armateurs se préparent et certains ont décidé d'équiper leur flotte de *scrubbers* (système de lavage des gaz d'échappement), d'autres, une minorité pour l'instant, ont préféré changer de technologie pour leurs nouvelles constructions et ont adopté des énergies alternatives, notamment le gaz.

Suite et fin de l'article page 4.

Fin de l'article "Combustibles marins, les soutes, la traçabilité".

Il convient toutefois de noter que compte tenu des préoccupations soulevées par les rejets des systèmes d'épuration, un certain nombre de ports a unilatéralement interdit ou imposé des conditions restrictives à l'utilisation d'épurateurs à circuit ouvert (*scrubbers*). Aujourd'hui, un peu plus de 3 700 navires, en exploitation ou en commande, sont équipés d'épurateurs à circuit ouvert, seuls une petite vingtaine le sont avec un circuit fermé, une version de l'appareil qui ne se décharge pas dans la mer et qui stocke le soufre extrait dans des réservoirs avant de le déverser dans une installation d'élimination sûre dans un port. Selon le Conseil international pour des transports propres (CICP), un organisme sans but lucratif qui fournit des analyses scientifiques aux organismes de réglementation environnementale, les navires qui ont adopté les dispositifs le plus rapidement sont les plus gros navires, tels que les vraquiers, les porte-conteneurs et les pétroliers, lesquels "ont les plus gros moteurs et qui ont toujours été les pires pollueurs". Pour chaque tonne de carburant brûlée, les navires utilisant des épurateurs à circuit ouvert émettraient environ 45 tonnes d'eau de lavage chaude, acide et contaminée contenant des agents cancérigènes, notamment des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et des métaux lourds.

Selon *Transport and Environment*, une ONG basée à Bruxelles, l'augmentation des volumes d'eaux usées, rejets des *scrubbers* à circuit ouvert, créera des sédiments toxiques autour des ports et pourrait avoir un effet dévastateur sur la faune sauvage. L'ONG ajoute même "les épurateurs sont en fait des dispositifs de triche en ce sens qu'ils satisfont à la législation environnementale, tout en permettant aux navires de continuer à polluer. Elles sont légales selon les règles de l'OMI, ce qui permet aux compagnies maritimes "de se laver les mains" de leurs responsabilités environnementales". Le combat de cette ONG, et de bien d'autres, vise la pollution par les métaux lourds qui est associée à des dommages au système nerveux central chez les humains et les animaux, tandis que les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques qui sont des constituants naturels du charbon et du pétrole, ou qui proviennent de la combustion incomplète de matières organiques telles que les carburants marins) ont été accusés de causer divers cancers. Enfin, pour clore ce chapitre écologique, l'acidification croissante des eaux de la planète tue les récifs coralliens, ce qui, selon des études scientifiques, menace des chaînes alimentaires océaniques entières.

Des problèmes de corrosion avancée ont aussi été détectés sur plusieurs *scrubbers* déjà installés.

À voir donc si le choix d'équiper les navires de scrubbers se révélera à terme une bonne solution et un investissement rentable ?

Certains spécialistes évoquent l'énergie nucléaire comme combustible pour les navires. C'est, disent-ils, une solution totalement exempte d'émissions - elle n'émet ni SOx, ni NOx, ni CO2, ni particules. La technologie étant également des millions de fois plus dense en énergie que les combustibles fossiles et les carburants de remplacement qui sont actuellement envisagés comme le GNL, le méthanol, l'ammoniac et l'hydrogène…

Pour ce qui est de répondre à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) de l'OMI pour 2050, c'est la seule solution éprouvée actuellement disponible, ajoutent-ils, capable de remplacer les combustibles fossiles dans toutes les applications marines.

La Russie exploite des navires marchands nucléaires depuis de nombreuses années. À l'heure actuelle, cela comprend les brise-glace à propulsion nucléaire, certains de ces navires devenant des navires à passagers pendant l'été et naviguant vers le Cercle arctique. Par conséquent, on pourrait soutenir qu'en marge de l'industrie des croisières, il existe déjà des navires à propulsion nucléaire.

L'énergie nucléaire pourrait être une option particulièrement intéressante pour l'industrie des ferries qui font des mouvements de ports entrée/sorties à un rythme soutenu.

La majorité des armateurs a, en tout cas, opté pour l'utilisation du diesel et brûle (et brûlera) donc du fuel marin HFO (heavy fuel oil) 380 centistoke au minimum conforme à la norme ISO 8217 http://tinyurl.com/yxrcu58j. (Voir page 2, "*Requirements for marine residual fuels*" dans la "*Category ISO-F*" sous "RMG 380" la liste des éléments).

Le "fuel marin" et la traçabilité

Des sociétés imaginent déjà des logiciels de traçage des soutes reprenant étape par étape leurs parcours depuis l'extraction jusqu'à la livraison, avec tous les intermédiaires techniques et commerciaux que cela comporte.

Le fuel marin, "*Residual*", n'est pas absolument un produit "pur" qui apparaît en premier, en haut des colonnes de raffinage. Il ne "sort" évidemment pas non plus de la raffinerie, où qu'elle soit située, déjà conforme à la norme qui est valable mondialement, on y arrive, après décantation et centrifugation, par des mélanges (*blending*) et ajouts d'additifs => il faut donc que l'ensemble des acteurs soient liés (au-delà du/des contrats propres au produit lui-même) par un contrat commun (*block chain*) pour la traçabilité, qui, comme tout contrat doit incorporer la mention du droit applicable et comment résoudre les différends.

Si l'on prend le "*blending*", par exemple, une raffinerie peut avoir dans différentes cuves de stockage des milliers de tonnes de qualités différentes, selon les provenances ou le processus. Il faut donc prendre dans deux ou plusieurs cuves des quantités spécifiques (voir prendre des tonnages à la raffinerie d'à côté, éventuellement en acheter à celle d'un concurrent), les rassembler pour faire le mélange, ajouter les additifs puis, éventuellement envoyer par *pipe* le produit à la norme dans les cuves de stockage du port, lesquelles peuvent appartenir ou être gérées par un tiers, ces cuves de réception ne sont pas forcément vides et peuvent contenir, par exemple, 30 ou 40 % de fuel à la norme provenant d'une autre source. Ensuite vient le transfert aux bateaux, éventuellement via un souteur, ce qui ajoute un étage supplémentaire à la traçabilité.

En ce qui concerne les additifs, certains d'entre eux, par exemple, sont faits pour annuler, réduire ou masquer les effets de résidus qui feraient sortir le fuel de la norme. On peut en conclure que la transparence à toutes les étapes n'est pas, pour l'instant, une priorité !

Cas pratiques

Imaginons un vraquier, affrêté, soutant dans le golfe US de "mauvaises soutes" et s'en apercevant au milieu de l'Atlantique. Il fait demi-tour pour décharger ces soutes impropres (malgré le Jones Act), il doit ensuite les décharger, nettoyer et racheter de nouvelles soutes etc.

Imaginons maintenant qu'il est 07h00 à Singapour, 01h00 du matin à Marseille, un gros porte-conteneurs de CMA-CGM, aux horaires stricts, soute à Singapour avant de rentrer en Europe, la traçabilité s'avère partielle, mais les soutes sont à la norme. Que fait-on ?

(i) De nos jours, cela dépasse manifestement l'autorité du bord,

(ii) On part et il y a un problème. Arrêt en mer, déroutement, escale supplémentaire, cela coûte très cher et on perd tout ou partie des recours puisqu'on n'a pas tenu compte du *warning*, voire on perd l'assurance.

Le service technique hurle, le juridique et l'assurance de même !.

(iii) On ne part pas, les coûts du délai sont vite monumentaux. La direction de la ligne hurle !

Tout cela n'est pas simple (et nous n'avons pas listé tous les cas de figures), la traçabilité se fera avec le temps, certainement.

Gardant à l'esprit que ce n'est, en général pas quand on est en direct avec les majors pétrolières que l'on a des problèmes de soutes, c'est :

(i) en traitant via une double chaîne, souvent plus ou moins obscure, de courtiers et *traders* (cf OW Bunkering)

(ii) pour des STEM dans des pays exotiques.

Fin de l'éditorial "Une nouvelle forme de piraterie".

L'Iran a montré son pouvoir de nuisance en saisissant, à plusieurs reprises, des bateaux qui visiblement, bien que navigant près de ses côtes, n'avaient pas pénétré dans ses eaux territoriales (on notera au passage qu'une partie d'entre eux transportaient des produits raffinés dont le pays a grand besoin).
Gibraltar, obéissant aux États-Unis, avait saisi un pétrolier iranien, avant de le laisser repartir quelques semaines plus tard.
Les chinois ne sont pas de reste : leurs bâtiments harcèlent ceux des pays voisins de la mer de Chine, surtout s'ils revendiquent, souvent à tort, la souveraineté d'îlots qui appartiennent à d'autres États. La Turquie n'est pas de reste, car ses bâtiments chassent des eaux territoriales de Chypre, sur lesquelles elle n'a aucun droit, tous les navires des autres pavillons :
https://tinyurl.com/ql633sv
Les bateaux de pêche de la Chine pillent de façon quasi systématique les zones économiques des pays n'ayant pas les moyens d'assurer une surveillance côtière efficace. Elle est suivie dans ce domaine par la Corée du Nord qui envoie ses poubelles flottantes, mal équipées, mais avec des équipages travaillant jour nuit pour une maigre pitance. Certains bateaux, faute d'avoir pu se ravitailler en carburant, finissent à la dérive ; on a même retrouvé leurs marins morts à bord, faute de nourriture…
N'oublions pas l'Espagne, dont les chalutiers et thoniers "s'égarent" systématiquement dans les eaux de leurs voisins, quitte à envoyer ensuite ses excuses les plus plates aux pays concernés, en promettant de prendre pour les contrevenants des sanctions qui ne seront jamais appliquées. Pour certaines régions, la pêche est un secteur important de l'économie, et il n'est pas question d'entraver cette activité.

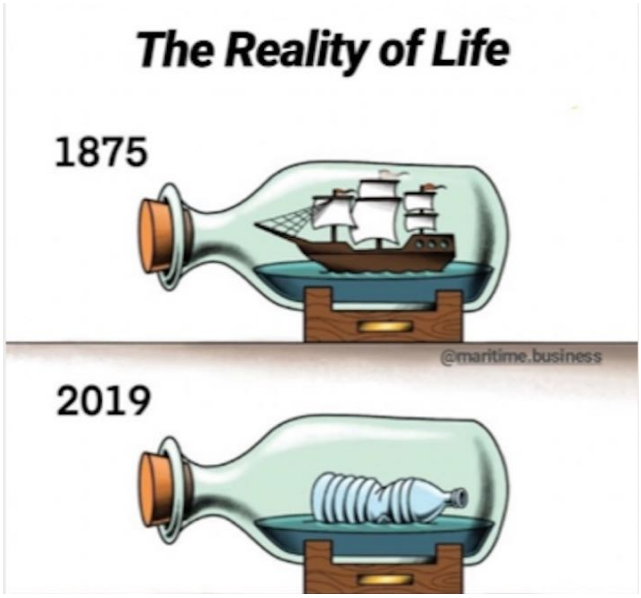
Edward Thatch (1680-1718), plus connu sous le nom de Barbe Noire avait pour habitude de tresser sa barbe avec des rubans noirs et de mettre des mèches à canon allumées dans ses cheveux lors des combats afin de se rendre encore plus effrayant.

Ces pirates ne ressemblent pas à Barbe Noire où Henry Morgan, pour autant qu'ils aient vraiment existé, avec la panoplie qu'on leur attribue, y compris le foulard noué sur la tête et les boucles d'oreilles. Ceux-ci sont en costume-cravate et vont chaque matin au bureau.
Autres temps, autres mœurs…

L'équipe de Marinfos vous souhaite de belles fêtes de fin d'année.

Meilleurs voeux pour 2020

Humour



Pour s'abonner au bulletin gentyco1@gmail.com

***Marinfos Magazine** est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.*
Les envois et dossiers de Marinfos : http://marinfos.e-monsite.com