



Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement

N°23 - Septembre 2020

Ports français : la défaite en chantant...

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

Un récent article de presse nous fait revenir sur un épineux sujet :

<https://tinyurl.com/y54bnvp5>

Il vous souvient sans doute de celui que nous avons publié il y a quelques années sur la situation des ports français par rapports à leurs concurrents étrangers : <https://tinyurl.com/y3gunfuj>.

Quoi de neuf depuis ?

Eh bien, rien !

Mais rien du tout...

On retrouve toujours des professionnels inquiets tirant la sonnette d'alarme, des fonctionnaires qui se veulent rassurants en promettant ceci ou cela à brève échéance et une presse professionnelle pour le moins accommodante. Le "coup de gueule" cité vient d'ailleurs, ce qui en dit long.

Pourquoi ?

Parce que la filière maritime défend très mal ses intérêts, nous ne cessons de le répéter. On entend de ci de là le même refrain "vous comprenez, on ne peut pas se mettre à dos l'Administration et les syndicats" (entendez la CGT).

Mais si, on peut ; on peut très bien : vous pouvez vous fâcher avec l'Administration sans craindre quoi que ce soit, car elle ne fait pratiquement rien pour vous, et vous n'avez donc plus rien à perdre. Le temps qu'une décision soit prise pour améliorer telle ou telle mesure est si long que la situation a changé entre-temps, rendant la réforme souhaitée dépassée, voire inutile. Il serait nécessaire que la bureaucratie se réveille. Les professionnels sont des contribuables et sont au service de l'État...et vice versa, ce que nous avons tendance à oublier.



Quant à la CGT, rien de nouveau sous le soleil : elle reste égale à elle-même, recommandant à ses adhérents de scier la branche sur laquelle ils sont assis, contribuant ainsi au déclin de nos ports, qui devraient pourtant être dans le peloton de tête en Europe en raison de la position stratégique de la France.

Mais depuis 1965, les ronds-de-cuir règnent en maîtres et certains fonctionnaires intelligents et pragmatiques sont eux-mêmes prisonniers de leur hiérarchie, sans pouvoir en sortir.

Les politiciens ont envahi les conseils d'administration des ports, plus soucieux de leurs buts électoraux ou autres que de la compétitivité locale et nationale.

La défaite continue et s'accroît, inexorable, mais tout va très bien madame la couardise...

Pour sortir de la crise, le port de Marseille vient de créer pas moins de sept groupes de travail ; il pourrait en créer vingt que cela ne changerait rien. Ce qu'il faudrait, c'est déclencher une campagne de presse pour dénoncer les inepties et manquements du système, poliment, mais fermement.

Marinfos a trop souvent l'impression de lancer l'alerte de son île déserte, mais peu importe : nous continuerons, parfois accompagnés de haussements d'épaules, plus rarement avec des encouragements...

"Seamen lives matter"

(La vie des marins compte)

Marinfos s'associe aux diverses organisations qui oeuvrent pour que cesse le scandale actuel des relèves d'équipage qui, plusieurs mois après le début de la pandémie, ne peuvent s'effectuer à cause des restrictions imposées par les États. Plusieurs centaines de milliers de marins ne peuvent toujours pas, ni débarquer, ni embarquer.

On peut lire sur le site de l'OMI l'alerte récente de son secrétaire général, le sud-coréen, Kitack Lim, qu'une crise humanitaire se déroule présentement en mer et qu'il est urgent d'agir pour protéger la santé des marins et assurer la sécurité de la navigation. On estime que plus de 300 000 marins et membres du personnel maritime sont présentement bloqués en mer et sont incapables d'être rapatriés malgré l'expiration de leurs contrats. Un nombre similaire de gens de mer ne parvient pas à rejoindre les navires pour les relever. Cette situation est due aux restrictions imposées par plusieurs gouvernements en réponse à la pandémie de COVID-19. Il s'agit notamment de restrictions aux déplacements, à l'embarquement et au débarquement dans les ports, de mesures de quarantaine, d'une réduction du nombre de vols disponibles et de limites à la délivrance de visas et de passeports.

Certains marins sont maintenant à bord depuis plus de 17 mois, ce qui dépasse largement la limite de 11 mois fixée par la Convention du travail maritime (CTM). Plusieurs se sont vu refuser l'accès à des soins médicaux et n'ont pas pu obtenir de permission à terre, ce qui enfreint les droits que leur confèrent la CTM et d'autres instruments internationaux. Cela suscite de graves préoccupations, non seulement pour la santé et le bien-être des gens de mer, mais également pour la sécurité des transports maritimes. Des marins fatigués et épuisés mentalement doivent continuer à travailler à bord des navires, ce qui augmente le risque d'accidents.

Les marins ne peuvent pas rester en mer indéfiniment. Si la crise des relèves d'équipage n'est pas résolue rapidement, les navires ne pourront plus opérer en toute sécurité conformément aux règlements et aux directives de l'Organisation, ce qui aggravera encore davantage les impacts économiques de la pandémie de COVID-19.

Un budget de 50 millions de dollars pour l'OMI, alors que je n'ai plus rien à me mettre !



Sommaire

- ✓ Ports français, la défaite en chantant ? Sébastien D'Aurade.
- ✓ "Seamen lives matter" La rédaction de Marinfos.
- ✓ Maladies et confinements à bord. René de Cayeux.
- ✓ Migrants Impasse politique. Capt. Pilchard.
- ✓ Naufrage sur l'Île Maurice. Capt. Pilchard.

De Virus illustribus, ou maladies et confinements à bord Souvenirs... René de Cayeux

Pour ne pas épiloguer sur notre actuelle situation je vais parler du passé... maritime.

Arrivant pour faire escale dans un port, le navire demande la "libre pratique" ; pour ce faire il hisse à son mât de pavillon, le pavillon Q (Québec) de couleur jaune. Lorsque les services de santé ont "constaté que le navire est clair !", le pavillon est amené (rentré) et la libre pratique accordée.

Assez généralement c'était le pilote du port qui la délivrait, en France et dans toutes les colonies françaises... Afrique, Indochine... Ibéro et lusophonies étaient très "cools" comme les français. Par contre, souvent très pointilleux sont les pays anglo-saxons...

Exemple, à quai, en escale à Boston Massachusetts US, Pavillon Q à poste (libre pratique non encore accordée) le commandant me demande, comme souvent, de relever les tirants d'eau à l'avant et à l'arrière, il faut aller sur le quai, j'ai 19 ans je descends la coupée (escalier amovible) ; avant que je ne saute sur le quai je vois un policier hurlant qui de son arme de poing me fait le geste "remonte !". Je ne me le fais pas signifier deux fois...

Quand la libre pratique n'est pas accordée l'équipage est confiné à bord, rarement il peut être envoyé pour un "certain temps" en "lazaret", genre prison souvent très sommaire. C'est souvent le régime qui est imposé aux passagers dont c'est le port de destination.

Un malade suspect à bord :



Sur le paquebot "Général Leclerc" allant du port de Bordeaux à la COA (Côte Occidentale d'Afrique), je suis jeune "pilote". Mon rôle entre Bordeaux et Dakar "amuser les passagers". J'étais à bord pour retrouver à Dakar un navire (Liberty ship) en provenance des États-Unis. Averti un matin très tôt, je m'en vais à l'avant sur le gaillard, le bateau a stoppé, le commandant et quelques membres de l'équipage sont là, sur une planche, un long sac blanc est basculé vers la mer. Une minute de silence, chacun reprend ses occupations et le navire reprend sa route.

Au Gabon, à Port Gentil, un membre de l'équipage décède, il est mis en frigo, un médecin de terre vient constater le décès, il est mis dans le cercueil métallique que tout navire a à bord. Sur les quelques 4 mètres du pourtour un ouvrier mécanicien du bord fait un cordon de soudure, sans doute à l'étain ni brasure ni arc. Responsable de l'infirmerie, je suis les opérations, il fait chaud... Le cercueil rentrera en France par avion, les effets personnels du de cujus sont regroupés, inventoriés, enfermés et retournés à sa famille.

Pendant la tournée depuis Tabou (Abidjan) vers toute la COA et retour Tabou nous avons à bord quelques 60 Kroomens (employés comme dockers à bord), au Gabon, à Port Gentil, l'un d'eux meurt, le même médecin de terre décide de le débarquer : les kroos organisent tout un cérémonial (cercueil sommaire) et exigent des autorités de terre le droit de revenir chercher le corps. Les Cacatois, (Chefs des Kroos) nous font comprendre qu'ils ont des doutes sur ... le sort réservé au corps, du fait de rapports difficiles entre des ethnies...

Confinement évité :

Le retour en Europe s'approche, je suis jeune lieutenant à bord chargé de toutes les formalités administratives et de l'infirmerie, parti de Dakar, en face du Maroc, deux marins ont des diarrhées, je soigne et accorde des arrêts de travail, le lendemain 6 puis 12...18...marins atteints, nous ne sommes que 35 à bord. Marseille est à 48 heures on ne s'arrête pas à Casablanca, reprise aux postes de travail pour tous ! Avec partout des lances à incendie parées, utilisées autant que de besoin quasi permanent !! dans les postes principaux Passerelle, Machine... Arrivés à Marseille, tous sur les rotules..., le service de santé trouve rapidement la cause, de bons soins et une désinfection de tout le circuit d'eau potable dont principalement la caisse à eau située sur la passerelle supérieure. Elle fait office de château d'eau !

Pas besoin de confinement ni de mise en quarantaine en lazaret.



Migrants Impasse politique Capt. Pilchard

Le 4 août dernier, entre les côtes libyennes et l'Île de Malte, le "Maersk Etienne", pétrolier de produits chimiques de 185 m. naviguant sous pavillon danois a répondu à une demande du centre de coordination de recherche et de sauvetage de Malte pour venir en aide à un bateau de migrants transportant 27 personnes.



Le navire a recueilli les 27 migrants. Malte a ensuite refusé le débarquement des migrants sur son sol arguant du fait que le navire est danois et propriété d'un groupe maritime danois, le géant Maersk. Pendant un mois et demi, tout le monde, les Maltais, les Danois, les Tunisiens, à qui Maersk proposait de débarquer ces "naufragés volontaires", s'est renvoyé la balle. Personne ne voulant les accueillir sur son sol.



Les migrants à bord du "Maersk Etienne"

Sur le plan humain et humanitaire, personne ne dit qu'il ne faut pas sauver les migrants, mais aucun ne se bouscule pour les avoir chez soi.

Le navire, pendant ce temps, est mouillé au large de Malte avec, outre son équipage, 27 personnes supplémentaires à bord, et des conditions sanitaires et psychologiques difficiles. Le capitaine du navire ajoutait, de son côté, que le personnel du bord n'était pas qualifié pour assurer une assistance médicale ou des soins aux personnes secourues.

En vertu de l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un capitaine a le devoir de "prêter assistance à toute personne trouvée en mer qui risque de disparaître, dans la mesure où il peut le faire sans danger grave pour le navire, l'équipage ou les passagers".

Suite de l'article page 3.

Suite de l'article "Migrants Impasse politique."

Selon la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, chapitre V, règle 33, le capitaine doit répondre "aux informations de toute source selon lesquelles des personnes sont en détresse en mer" et est "tenu de faire diligence pour leur porter secours".

Le "Maersk Etienne" a respecté ces obligations lesquelles sont, d'ailleurs, dans l'ADN de tout marin. Toutefois, un tel navire n'est évidemment pas conçu pour accueillir tant de personnes pendant plusieurs semaines. Après 38 jours à bord du navire, les 27 migrants ont finalement pu être transférés à bord du bateau humanitaire "Mare Jonio" de l'ONG italienne *Mediterranea Saving Humans*.



Le "Mare Jonio"

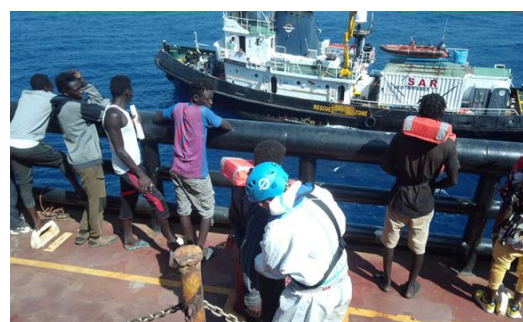
manque à gagner, s'ajoute le coût des provisions et des frais supplémentaires, y compris la remise en état du navire, qui devaient être également substantiels.

La "Danish Shipping" (l'association danoise des armateurs) assurerait que certains navires ferment leurs radios dans des endroits stratégiques pour ne pas se retrouver dans des situations où ils doivent secourir des migrants. Les Danois ne sont pas des pirates, les armateurs ont certainement été autorisés par les autorités de tutelle.

Le directeur général de l'Organisation Internationale pour les migrations a déclaré que "l'absence d'un mécanisme de débarquement clair, sûr et prévisible pour les personnes secourues en Méditerranée continue de poser une menace évitable sur leur vie".

Pour en revenir au "Maersk Etienne", nul doute que le géant Maersk va survivre évidemment, mais que serait-il arrivé à une petite compagnie maritime n'opérant qu'un ou deux petits navires ?

La faillite.



"C'est vraiment honteux ce que les autorités nous font. L'équipage a fait son travail honorablement. Mais les personnes que nous avons sauvées sont abandonnées et le navire est paralysé. Nous devons agir". Volodymyr Yeroshkin, commandant du "Maersk Etienne"



Le sauvetage des migrants s'étant déroulé dans les eaux internationales, une fois les migrants à bord, il semble qu'aucun pays ne soit tenu juridiquement de les accepter à terre. Laissons aux juristes internationaux la discussion technique sur le sujet.

Sur le plan pratique et opérationnel, Maersk n'a pas dévoilé le coût, mais a confirmé que le navire n'a pas été affrété pendant plusieurs semaines. Au

Naufrage sur l'Île Maurice

Capt. Pilchard

Le vraquier "Wakashio", "capesize" de 300 000 t. à double-coque sous pavillon de Panama, construit au Japon en 2004, appartenant à une grande compagnie maritime japonaise, Nagashiki Kisen, exploité par une autre compagnie maritime japonaise de renom, Mitsui OSK Line, faisait route, en juillet dernier, pour un voyage sur ballast entre la Chine et le Brésil. Il s'est échoué le 25 juillet au Sud-Est de l'Île Maurice. Au moment de l'accident, le navire n'a que ses soutes à bord, 200 tonnes de gazole (MDO) et 3 800 tonnes de fioul (IFO). Le navire est en bon état et bien entretenu, il est suivi par la société de classification Nippon Kaiji Kyokai, et a été inspecté peu de temps auparavant.



Des premières enquêtes, on sait que le commandant a voulu s'approcher de la côte pour capter un signal wifi, et permettre ainsi à l'équipage, dont certains sont depuis plus d'un an à bord, de pouvoir communiquer avec leurs familles et leurs proches, d'autant plus que l'on fêtait un anniversaire à bord.

La décision du commandant, officier confirmé à la carrière jusqu'alors exemplaire, de dévier sa route de 55 milles pour s'approcher dans la limite de 5 milles nautique de l'Île Maurice, était raisonnable, et, en soi, pas totalement illégitime.

L'État major du Wakashio, commandant et second, étaient à la passerelle.

La dernière position enregistrée par l'ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) l'a été à 18H02, et l'échouement du navire a été enregistré à 19H25.

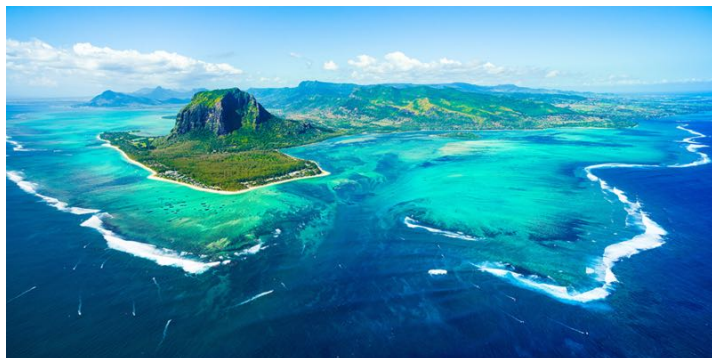
Il semblerait qu'une carte utilisée à la mauvaise échelle soit à l'origine de la mauvaise évaluation de l'approche de la côte, et que le bord, peut-être par excès de confiance, ne se soit pas aperçu, et ce malgré les appels des autorités mauriciennes, que le "Wakashio" n'était en fait qu'à 1,5 mille nautique de la côte. La suite est tragique, le navire est d'abord posé sur le fond, avec le mauvais temps sa structure se brise en deux, et provoque une fuite et une "marée noire" sur les côtes vierges de Maurice. Les autorités et les sauveteurs, qui essayent de pomper au mieux les soutes, décident en final de remorquer la proue au large pour la couler par 3 600 m. de fond.

Suite de l'article page 4.



Fin de l'article " Naufrage sur l'Île Maurice".

Le commandant et son second sont entendus par les autorités et emprisonnés, ils risquent 60 ans de prison.



L'Île Maurice

Doxocratie (Le pouvoir de l'opinion)

Il s'agissait d'un vraquier naviguant sur ballast et non d'un pétrolier ou d'un porte-conteneurs comme l'ont identifié les grands médias au début. Beaucoup d'articles parus dans la presse grand public, en France et partout dans le monde, ont commenté et eu des approximations en réclamant à l'armateur de prendre en charge tous les frais de nettoyage et les conséquences de la pollution.

Certes, les juristes internationaux vont débattre longuement pour définir les responsabilités, quelles juridictions sont compétentes ? qui va pouvoir poursuivre qui ? l'étendue des pollutions des côtes, l'impact sur la vie marine etc.

Le premier responsable financier recherché par la presse, comme dans l'esprit des populations, est toutefois, comme d'habitude dans le cas des "marées noires", l'armateur qui doit tout payer, surtout si celui-ci est un armateur japonais de premier plan ayant une surface financière importante.

Le "Wakashio" a une couverture d'assurance RC obligatoire fournie par le P&I (Le Japan Club en l'espèce), prenant en charge les frais de nettoyage par des tiers et les conséquences de la pollution par les soutes. Mais, conformément aux dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité pour les créances maritimes de 1976, l'armateur a le droit de limiter sa responsabilité.

L'indemnisation est fondée sur le tonnage brut du navire, qui dans ce cas semble être de 101 932 tonnes, ce qui impliquerait un plafond d'environ 18 millions de dollars.

De nombreux pays ont maintenant promulgué un Protocole de 1996 à la Convention permettant des limites plus élevées peuvent être obtenues.

Cependant, Maurice n'a pas signé le Protocole de 1996, qui aurait donné droit au gouvernement de Maurice à environ 43 millions de dollars.

Certes, et sans discussion aucune, le "Wakashio" est indubitablement responsable de l'accident, mais les Mauriciens, certainement par laxisme, ont omis de signer le Protocole, non contraignant pour les États, qui lui aurait permis un niveau de compensation largement supérieur aux frais estimés aujourd'hui.

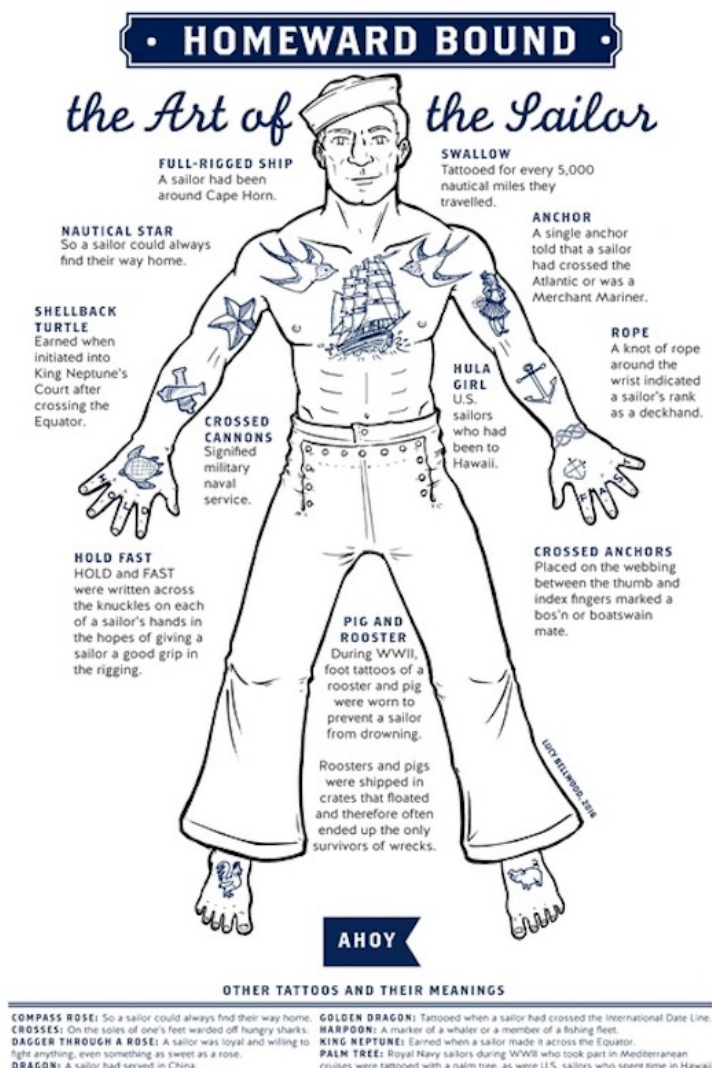
La Vox populi pour qui tout armateur/affrèteur, aux "poches profondes" (deep pocket) peut (et doit) tout payer, ne pourra, cependant, reprocher à ceux-ci le fait que l'État mauricien n'a pas signé le protocole de 1996.

Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler, les diverses procédures engagées dureront des années. Le nettoyage des côtes aussi.

Convention de 1976 : <https://tinyurl.com/yxex7q3u>

Protocole de 1996 : <https://tinyurl.com/y2apz7r7>

Le décodage des tatouages des marins US



Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

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>