



# Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement

N°26 - Juin 2021

## L'Ever Given, où Ali Mashour et les 40 000 voleurs

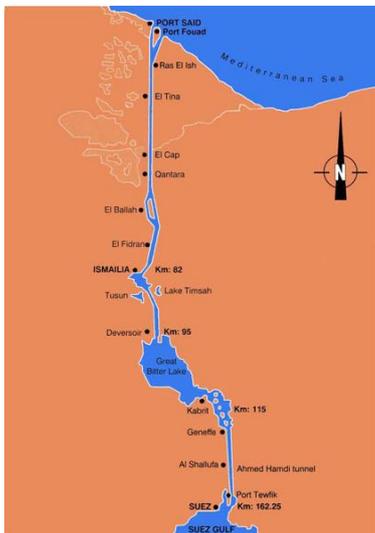
Editorial  
Sébastien d'Aurade

C'est ainsi que mon ami, le regretté capt. Jeff Hammond, qui représentait à Port Saïd la *Salvage Association*, qualifiait la mafia du canal, en référence à son patron de l'époque, l'ingénieur Ahmed Mashour.

Il se passait rarement une journée sans qu'il ait à me signaler quelque facturation abusive, sans compter le reste...

Le consul de Norvège, Sverre Henriksen, qui représentait également les autres pays scandinaves allait souvent à bord des navires battant pavillon de sa juridiction. Un jour, un capitaine lui avait fait cadeau d'une bouteille de whisky, présent qu'il refusait en général. Mais cette fois, il avait accepté, pensant me l'offrir car il venait souvent prendre un apéritif après le travail, en compagnie de Jeff. Mais il s'était fait arrêter par la Douane, fouiller sa sacoche et confisquer la bouteille, sans reçu bien sûr.

Il en avait aussitôt avisé son ambassade au Caire, car porteur d'un passeport diplomatique, ce procédé était une violation des accords de Vienne sur l'immunité des diplomates. Une protestation fut donc envoyée au Ministère égyptien des Affaires étrangères...qui n'a jamais daigné répondre...



Nous avons clairement affaire à des voyous !  
Voilà pour le décor...  
Mais revenons à notre Ever Given :

### Qui est responsable ?

Au début, on a parlé de vents très violents, ce qui est certainement exact, car l'incident a eu lieu fin mars, début des violents vents de sable de sable qui pourraient durer 50 jours, d'où son nom de "khamsin" (en arabe, cinquante).

L'arrestation de l'Ever Given et de son équipage nous semble relever beaucoup plus d'un acte de piraterie que d'une précaution commerciale. Tout d'abord, l'Autorité du Canal de Suez (SCA) déclare que le capitaine n'aurait jamais dû entrer dans le canal.

Ah ! Et pourquoi ?

Le règlement de la SCA prévoit que le transit peut être refusé si elle juge le navire dangereux, quelle qu'en soit la raison :

"(2) *The SCA reserves the right to refuse access to the Canal water, or order the towage or conveying of vessels considered dangerous or troublesome to navigation in the Canal*" (extrait des Règles de navigation)  
Mais elle rejette la responsabilité sur le capitaine de l'Ever Given (notons au passage qu'aucune remarque n'avait été formulée par l'administration du canal, ni par les pilotes, lorsque le navire l'a embouqué)

<https://tinyurl.com/5y9e7c68>

Le navire allait trop vite ! 25 km/h selon le président de la SCA, qui voudra bien nous expliquer comment il pouvait naviguer à une allure trois fois plus élevée que celle du convoi (8 km/h) sans heurter l'arrière du navire qui le précédait "*The interval between vessels in a convoy is about 10-16*



*minutes which is equivalent to 2-3 km distance*". Et ce, sans que les deux pilotes égyptiens ne fassent la moindre remarque. (Ni la SCA du reste).

Cela dit, il est implicitement prévu que la vitesse du convoi puisse être augmentée, précisément en cas de vent, afin que les navires restent manœuvrables ; mais dans ce cas, sur décision du canal et en concert avec les pilotes, et c'est forcément l'ensemble du convoi qui est concerné, pas un navire...).

Il aurait donc fallu que l'Ever Given soit le seul à avoir augmenté sa vitesse, ce qui devrait être facile à prouver.

Et nous ne sommes pas les seuls à le dire <https://tinyurl.com/3pj28kdz>.

Le contrôle de la vitesse de l'Ever Given était bien le fait de la SCA (ce que nous disions dès le début) <https://tinyurl.com/ynj5z7t4>.

*Suite de l'éditorial page 2.*

Haropa est lancé officiellement :  
Les ports d'Europe du Nord sont effondrés !

(ha ha ha je vous ai bien eus, hein ?)



### Sommaire

- ✓ L'Ever Given, Sébastien D'Aurade.
- ✓ Haropa - Sébastien d'Aurade.
- ✓ Les cargos à voiles, Philippe le Hardi.
- ✓ Humour.

### Suite de l'éditorial.

Avec une longueur de 400 m, l'Ever Given était juste à la limite autorisée, ce qui explique qu'il ait été admis au transit. Il faut fournir tous les détails techniques pertinents, ainsi que les dimensions avant d'obtenir le feu vert. Le navire est équipé d'enregistreurs pouvant -le cas échéant- confirmer les dires des égyptiens ; ils ont été saisis par la SCA qui se serait certainement fait un plaisir de les communiquer si les conversations ou détails techniques allaient dans leur sens. Les conversations VHF sont également enregistrées et la SCA n'a visiblement rien trouvé qui allait dans son sens. La commission d'experts (tous égyptiens) nommée par la SCA début avril n'a pas encore dit un mot. (il faut sans doute lui laisser le temps d'inventer quelque chose de plausible).

Voilà donc une preuve flagrante que, bien souvent, la présence d'un pilote à bord n'est pas une garantie d'un bon transit. Mais comme pour toutes les voies d'eau et accès portuaires, le pilote n'est jamais responsable (il n'en n'a pas toujours été ainsi <https://tinyurl.com/z237xdr6>).



### Les prétentions de la SCA

Sans doute pour se réserver une marge de manœuvre, elle n'a pas "fait dans la dentelle" <https://tinyurl.com/npebc6vj>.

Imaginez-vous : réclamer une caution de près d'un milliard de dollars, dès la fin de l'incident, pour libérer le navire. Tout ceci sans fournir le moindre détail pour étayer la réclamation. Dans celle-ci, un montant de 300 millions pour "perte de réputation".

Perte de réputation ?

D'accord, mais elle résulte de l'attitude de la SCA et pas de l'échouement du navire !

Ce genre d'incident est relativement fréquent, mais le blocage ne dure en général que quelques heures. Personne n'a jamais pensé estimer la valeur marchande de la réputation du canal de Suez, mais s'il le fallait, gageons que le montant trouvé (en dehors de l'Égypte) serait des plus modestes...

En prime, la demande d'un "salvage bonus", également de 300 millions"; on croit rêver...



Les travaux exécutés : très faciles à déterminer pour les intervenants extérieurs à la SCA ; cette dernière va certainement exhiber des factures "gonflées", mais qui ne tromperont pas les spécialistes. N'oublions pas qu'il y avait nombre d'étrangers sur place.

Perte de revenus. Là encore, cette réclamation relève d'une pure fantaisie, car la quasi-totalité des navires a préféré attendre que de faire le tour par Le Cap ; elle est donc minime.

Le navire a été dégagé un lundi, le samedi tous ceux qui attendaient étaient passés. S'il y a un manque à gagner important, il est pour les armateurs et leurs clients, pas pour la SCA...

Partant d'une réclamation initiale d'un milliard de dollars, les égyptiens ont diminué le montant de la caution demandée à deux reprises, laissant aux dernières nouvelles entendre qu'on pourrait s'arranger à 300 millions, ce qui reste néanmoins une somme considérable, bien supérieure à ce qui circule chez les spécialistes qui semblent d'accord pour dire qu'un maximum de 200 millions serait suffisant pour couvrir tous les frais engagés, et même au-delà.

Le cas de l'Ever Given relève de la Convention de Sauvetage de 1989, signée par l'Égypte le 14 juillet 1996. Celle-ci prévoit que le "sauveteur", a droit au remboursement de 100% des frais engagés et au maximum, pour sa peine, à 100% supplémentaires. Donc, si les sommes dépensées sont de -disons 100 millions de dollars, mais probablement beaucoup moins, l'Égypte a droit à un maximum de 200 millions, ce qui semble corroborer les opinions émises ; nous en sommes loin...

### L'attitude de la SCA peut-elle être assimilée à de la piraterie ?

Il semblerait bien que oui.

En effet, la valeur du navire est estimée à 100 millions de dollars, sans sa cargaison, qui pourrait valoir près d'un milliard de dollars. Pour être certaine que le propriétaire du navire ne lui dise "eh bien gardez-le", la SCA retient également l'équipage, ce qui est contraire à toutes les lois internationales, sachant que l'armateur n'a jamais dit qu'il ne paierait pas. Cependant, elle prend bien soin de s'abriter derrière les décisions d'une Justice aux ordres du pouvoir.

Des suédois ont même pensé à assimiler cette saisie à un acte de piraterie

<https://tinyurl.com/kfutzum8>

### De fâcheux précédents

On sait que ce pays ne respecte rien, pas même les engagements signés. Pour le canal, le premier vrai coup de canif a été celui de sa nationalisation et de son blocage en 1956, suivi d'un nouveau blocage en 1967 (Guerre des Six jours).

Or, le passage, bien qu'en territoire égyptien, est régi par la Convention de Constantinople de 1888, toujours en vigueur.

Le navire et son équipage sont donc retenus en otages, au mépris de tous les accords internationaux, y compris ceux signés par l'Égypte (cela devient une habitude !

La SCA ignore visiblement que la voie d'eau à un statut international, voulant appliquer uniquement la loi locale, qui semble des plus fantaisiste : "I rappelle en outre les effets collatéraux sur la réputation du canal de Suez du fait de la suspension du trafic de navigation, une perte que la SCA a estimée à 300 M\$ dans sa requête auprès de l'armateur. C'est sans doute la première fois qu'il cherche à étayer publiquement cette "prime de sauvetage" faisant référence à l'article 305 de la loi maritime égyptienne n° 8 de 1990 qui "donne à quiconque effectue un travail de sauvetage le droit de recevoir une prime équitable dont le montant est déterminé en fonction de la valeur du navire et de la valeur des marchandises à bord. La prime de sauvetage est l'un des éléments de la valeur d'indemnisation qui comprend également les coûts des travaux de sauvetage impliquant notamment les remorqueurs, les dragues, les vedettes, les grues, les excavateurs, les treuils et autres".

[Suite et fin page 3.](#)

## Suite et fin de l'éditorial.

Les voyous de la Compagnie du canal sont à l'œuvre. Voici le point de vue d'un capitaine, qui en dit long <https://tinyurl.com/s4x2n7h3> (l'auteur de ces lignes a travaillé à Port Saïd dans sa jeunesse et peut confirmer que ce n'est pas une invention : les armateurs fournissaient même les bords de cigarettes et de whisky à ces fins...).

En 1975, lorsque le canal a de nouveau été ouvert à la circulation, on a vu fleurir une nouvelle catégorie d'intervenants : les "owners representatives", accrédités, dont le rôle était entre autres de vérifier si la facturation était conforme à la réalité (les quatre agences maritimes autorisées étaient des agences d'État, le secteur ayant été nationalisé en 1964).

Que la SCA prenne bien garde à ce que certains personnels n'aient pas la réputation de bandits de grands chemins et que le transit du canal ne s'apparente à une traversée de la forêt de Bondy au Moyen Âge !



### Le fait du prince

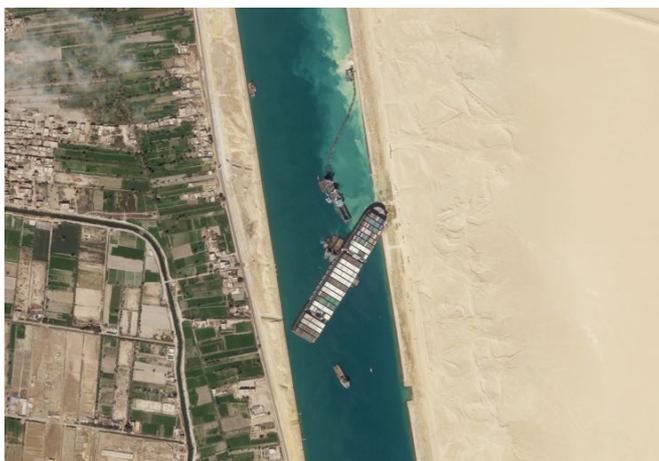
L'amiral Rabie est on ne peut plus clair : foin des juridictions internationales, seuls les tribunaux égyptiens pourront juger (en fait décider en appliquant strictement, non pas la loi, mais ce que leur dicteront les autorités) <https://tinyurl.com/4pp5ddcf>

Une mise à l'index de la voie maritime par ses clients semble peu vraisemblable, car, outre les économies de temps et d'argent, il y aura toujours des armateurs qui ne joueront pas le jeu afin de bénéficier d'un avantage sur leurs concurrents. Cela dit, le trafic est passé par Le Cap pendant huit ans, sans pour autant casser la progression de l'économie mondiale.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, l'équipage et le navire sont toujours prisonniers...

À suivre...

Le contrôle de la vitesse de l'Ever Given était bien le fait de la SCA (ce que nous disions dès le début) <https://tinyurl.com/ynj5z7t4>.



## Haropa

Sébastien d'Aurade

C'est fait : les ports du Havre, de Rouen et de Paris n'existent plus, du moins sur le papier.

Cette fusion résulte d'une brillante idée de nos technocrates qui espèrent ainsi faire faire des économies en rationalisant leur gestion et en proposant un outil commun. Si le principe en soi se tient, le problème est qu'en réalité, chacun va mettre un point d'honneur à conserver son personnel, ses habitudes, ses locaux, et ses prérogatives. On a vu le résultat avec les nouvelles Régions qui sont en fait venues se superposer aux anciennes sans pour autant éliminer leurs structures administratives et leur personnel redondant.



Cependant, nous avons parfois des hauts fonctionnaires de premier ordre, gens intelligents, consciencieux et efficaces ; j'en connais ! Le problème est toujours le même : ils sont bridés par une administration tatillonne qui les met sur la touche dès que leur avis n'est pas celui de leur ministre de tutelle ou d'un éphémère conseiller. Dans l'Administration, il faut aussi songer à sa carrière...

Le principe de base est de devenir plus performant afin de récupérer les trafics détournés vers les ports étrangers. <https://tinyurl.com/76dk9m4y>.

Tout ceci part certainement d'un bon sentiment, mais en réalité, la machine n'est pas allégée, mais alourdie ! Nous entendons ce même refrain depuis des lustres, alors que la situation ne fait qu'empirer. Monsieur Raison a raison, au moins sur un point : le canal Seine-Nord sera plus utile à Anvers et à Rotterdam qu'aux ports français. Mais le même monsieur Raison n'a pas émis le moindre commentaire négatif pendant les années qui ont précédé la mise en route de ce fameux projet...

<https://tinyurl.com/pwd7ckxs>

Nous vous rappelons cet article publié il y a quelques années

<http://marinfos.e-monsite.com/medias/files/mm15.pdf>

Il n'y a pas un iota à changer, hélas...

Le coup de grâce vient d'être donné avec Haropa : un mépris total de l'opinion des usagers, qui ne sont même pas représentés dans le Conseil d'Administration. (gouvernance d'Haropa : <https://tinyurl.com/34kch8vy>)

Tout se passera donc entre fonctionnaires, ronds-de-cuir connus ou obscurs, mais ayant en commun leur instinct de conservation.

Consulter les usagers ? Et puis quoi encore ? Non mais !

L'UMP, via son président Michel Segain, avait bien tenté un recours, mais le Conseil d'État a d'autres chats à fouetter....

Et une fois de plus, ce navrant constat : la presse professionnelle s'en est tout juste étonnée, sans vraiment protester. Et à part l'UMP, les acteurs du monde maritime français sont restés cois.

C'est une habitude chez eux : ne pas heurter une administration, qui par ailleurs ne fait rien pour elle. Dans le dictionnaire, c'est du masochisme...

Malgré des positions géographiques exceptionnelles, les ports français resteront à la traîne. Que les bureaucrates se rassurent : il n'est pas question de les rémunérer aux résultats.

On dirait qu'il faut surtout éviter la présence de gens connaissant bien les ports et les trafics. Que l'on se rassure, la tradition se poursuit : le futur DG du port de Dunkerque vient de ...l'aviation ! <https://tinyurl.com/rb9cy8h4>

Chez nos concurrents étrangers, on favorise néanmoins la France : le champagne est au frais !

## Les cargos à voile Bonne idée ou effet de mode ?

Philippe Le Hardi



Nous avons déjà abordé le sujet il y a quelques temps <http://marinfos.e-monsite.com/medias/files/marinfos-20.pdf>  
Le problème est qu'il revient sur le tapis, de façon insistante : de plus en plus d'armateurs commandent des navires équipés de "mâts-voiles".  
Nous avons déjà dit ce que nous en pensions, compte tenu du coût supplémentaire par rapport aux économies réalisées.



Mais nous entrons maintenant dans un domaine bien différent : oubliées les réalités économiques et place à la mode : il faut maintenant et impérativement sacrifier à l'écologie. Mais entendons-nous bien : à Marinfos, nous sommes parfaitement d'accord sur l'idée de sauver la planète en réduisant de façon radicale les émissions nocives ; encore faut-il qu'elles soient réelles et réalistes. Nous pensons qu'il faut mettre l'accent sur les carburants "propres" (et propres à produire, ce qui pour l'instant est rarement le cas).

Nous avons vu moult études et chiffres sur le sujet. Les économies promises vont de 10% à 90% !



Alors, permettez-nous d'attendre un peu avant de nous prononcer sur l'urgence de l'installation de mâts qui ne sont pas garantis de cocagne. Cependant, il nous est impossible d'écrire que cela n'arrivera pas : bien des idées, souvent très farfelues, se sont imposées sous la pression de groupes bien organisés et ayant un poids énorme auprès du public ; peu importe qu'elles soient injustifiées et irrationnelles. Les grands groupes ne s'y trompent pas : ils modifient même leur raison sociale en conséquence. Peu importe l'impact réel sur l'environnement, car seule la façade doit être ravalée...

Alors, virons au guindeau et hissons le foc, puis la grand-voile !

## Humour

### Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREGS)



La théorie

La réalité



- Je te parie que tu ne peux pas faire demi-tour dans le Canal ?

- Tiens ma bière !

Pour s'abonner  
au bulletin quotidien de Marinfos

[gentyco1@gmail.com](mailto: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>