



# Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement

N°31 - Septembre 2022

## L'avenir tourmenté des croisières

**Sébastien d'Aurade**  
Rédacteur en chef

Ne nous méprenons pas : leur fin ne semble pas être pour demain. Mais, dans le monde entier, des voix s'élèvent pour demander leur suppression pure et simple.

Il ne semble pas qu'il y ait de critères officiels pour les paquebots, si ce n'est ceux annoncés par des organismes gouvernementaux ou professionnels, souvent assez différents.

Nous ne reviendrons pas sur les chiffres fantaisistes de pollution annoncés par certaines ONG, repris par une presse naïve ou de mauvaise foi (cf Marinfos Magazine n° 18 <https://tinyurl.com/539fh3k9>)

Les paquebots ne sont pas "propres", loin de là, mais comme en général l'ensemble du secteur maritime, de gros efforts sont faits, notamment dans une motorisation permettant l'utilisation de carburants moins nocifs. Le récent classement de la Nabu cite les bons élèves de la profession, dont Ponant <https://tinyurl.com/5hbky6c2>. La Nabu est probablement une des plus anciennes associations écologiques du monde, fondée en Allemagne en 1899 ; elle a d'autre part reproché aux armateurs de ne pas en faire assez.



Mais ce qui est surprenant, c'est que dans un pays comme le nôtre, les réactions aux escales des paquebots varient beaucoup : ainsi, à Marseille, depuis l'arrivée de la nouvelle équipe municipale, on fait tout pour les décourager, au grand dam des commerçants et restaurateurs ; Nice a récemment refusé un navire que Toulon a fini par accepter. Les autres ports semblent au contraire les rechercher, car elles contribuent sans aucun doute à l'économie locale.

Le port du Havre accueille chaque année 400 000 passagers et vise les 600 000 pour 2030.



La future généralisation du courant à quai apportera sans doute une solution partielle au problème, sauf dans certains endroits, tels Cannes ou Villefranche, où l'absence d'infrastructures portuaires idoines oblige les paquebots à rester sur rade.

Les écolos, à tort ou à raison, ne lâcheront pas prise.

Nous leur demandons cependant d'être un peu plus cohérents dans leurs aspirations, car elles varient selon l'endroit et la tendance politique du groupe qui réclame.



Dans certains cas, il en est même qui semblent se moquer du monde : j'en vois régulièrement dans mon coin, avec des guimbarde décorées d'autocollants revendicateurs, mais laissant derrière elles des panaches de fumée de pot d'échappement faisant supposer le seuil de pollution se réduit miraculeusement quand il s'agit d'eux-mêmes...

Ils pourraient aussi se vêtir de peaux de bêtes, abandonner ordinateurs et téléphones portables et tout ce qui a de l'électronique, car c'est arrivé par mer et cela a donc pollué...



*Les armateurs ont encore annulé  
des escales,  
je n'ai donc plus rien à me mettre !*



## Sommaire

- ✓ L'avenir tourmenté des croisières, par Sébastien D'Aurade.
- ✓ Transferts de navire à navire en haute mer, par Capt. Pilchard.
- ✓ Veille à bord, par Capt. Pilchard.
- ✓ Navires très spécialisés.

## Transferts de navire à navire en haute mer (STS : Ship to ship)

Capt. Pilchard

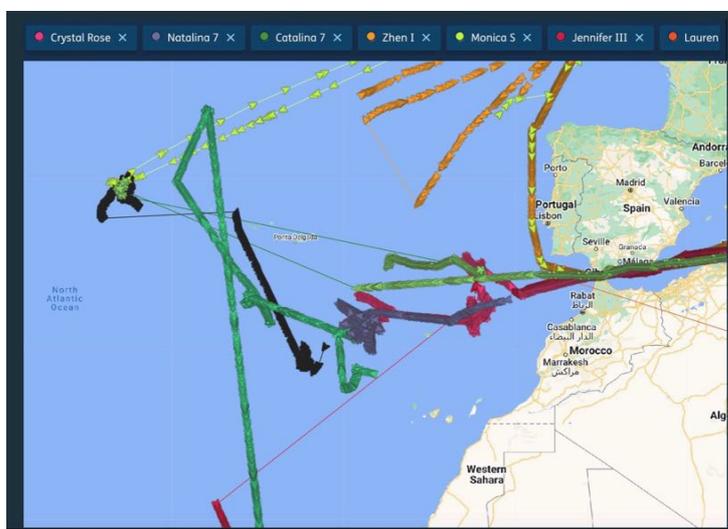
Le Lloyd's List a publié cet été le résultat de ses enquêtes sur un armateur inconnu basé en Chine, et sur des pratiques de transferts de navire à navire (STS) de brut d'origine russe au large du Portugal à environ 860 miles nautiques de ses côtes.

Par l'intermédiaire d'une vingtaine de sociétés interconnectées et domiciliées à Hong Kong, et en Chine, cette société, basée à Dalian, a acheté, depuis le printemps dernier, une douzaine de pétroliers de plus de 15 ans d'âge, pour un peu moins de 400 millions de dollars.

Le Lloyd's List précise que l'âge de ces navires ne leur permet pas d'être affrétés par les principales majors pétrolières, ce qui laisse penser que le propriétaire réel a de grandes possibilités financières.

Plusieurs navires ont été assurés, à leur achat, au P&I Club West of England, sous pavillon panaméen ou coréen.

Ces navires, aussitôt achetés, ont mis le cap sur l'Atlantique, et ont effectué, si on recoupe leurs diverses positions connues, lorsque l' AIS n'est pas coupé, des transferts de cargaisons de pétroliers chargés dans des ports russes.



Depuis le début juin, Le Lloyd's List a suivi au moins une douzaine de pétroliers impliqués dans le transfert ou la réception de pétrole russe à environ 860 miles nautiques des côtes portugaises.

On peut ainsi voir les routes des "Crystal Rose", en rouge, "Natalina 7", en gris, "Catalina 7" en vert, et, également, "Zhen 1" en orange, "Monica 5", en jaune, et aussi, "Jennifer III", et "Lauren", tous ayant chargé en Baltique, ou quelquefois dans des ports de la Mer Noire.

Cette pratique de transferts de cargaison STS a déjà été pratiquée par la Chine au large de la Malaisie en 2019 avec des pétroliers faisant la navette entre l'Iran et la Chine via Singapour pour contrer les sanctions américaines mises en place contre l'Iran. Avec des montages sophistiqués, le transfert de cargaison navire à navire (STS) peut permettre de dissimuler l'origine et la destination de la cargaison, ainsi que la propriété et l'identité des navires impliqués.

Les transferts STS peuvent faciliter aussi le mélange de différents types de brut, ou présenter un connaissance mentionnant faussement que le brut à bord n'est pas d'une origine soumise à sanctions.

La surveillance des réglementations est plus difficile en haute mer. Les cargaisons de brut chargées des ports russes de la Baltique, après leurs transferts au milieu de l'Atlantique, mettent ensuite le cap vers la Chine, principal bénéficiaire de ces montages.

Le Lloyd's List ajoute que "la flotte ainsi constituée par le propriétaire chinois inconnu met en évidence l'évolution d'un modèle de transport maritime selon lequel des pétroliers échappant aux sanctions opèrent en dehors des marchés établis, tout en restant conformes aux règles de classe, d'assurance et autres règles réglementaires et techniques".

D'autres mouillages au large de la Russie, ou d'autres pays, sont également utilisés pour de multiples transferts STS de brut, de fioul et de carburants

de transport raffinés d'origine russe, mais les transferts au milieu de l'Atlantique, en haute mer, constitue une nouveauté, en raison des difficultés, et risques techniques, reconnus par les professionnels spécialisés dans ce type d'opération.

Sur le plan technique, le Lloyd's List a interrogé la société Dynamarine, spécialiste mondial d'organisation de transferts de cargaisons navire à navire, celle-ci confirme que le transfert en haute mer comporte des risques importants, et qu'aucune des sociétés accréditées STS n'opérait si loin des côtes, car "cela n'avait pas de sens"... sauf certainement pour les armateurs qui voudraient prendre de gros risques, et gagner beaucoup d'argent.

Plus d'une douzaine de pétroliers auraient déjà participé à ce genre d'opération au large du Portugal, mais leur signal d'identification automatique (AIS) avait été désactivé pour éviter d'être détecté.

Officiellement, rien ne permet d'affirmer que des sanctions ont été enfreintes.

Le personnel à bord chargé des transferts STS est spécifiquement formé pour ce type d'opération aux risques élevés, dans des conditions normales, près des côtes.

Est-ce le cas pour ces équipages ?

Au milieu de l'Atlantique, les conditions météorologiques absolument idéales sont extrêmement rares, le risque de rupture des tuyaux, par exemple, est encore plus grand, en raison des mouvements des navires.

Le Lloyd's List a également demandé à West of England de commenter la sécurité des pratiques entourant les transferts de navire à navire au milieu de l'Atlantique.



Exemple d'une opération STS. On voit les détails, avec les défenses Yokohama, et l'amarrage conséquent, ceci par beau temps, avec peu de vent, et une mer quasi plate.

"Nous confirmons que ces navires sont inscrits auprès du club. Selon nos règles, il n'y a pas de couverture pour toute activité imprudente ou dangereuse, ni pour toute conduite qui expose le club à des risques de sanctions."

Un club ne sait pas, et n'a pas à savoir, l'utilisation détaillée que l'armateur fait du navire pour autant que celle-ci soit conforme à la description faite au démarrage de la couverture et aux règles du club.

Dans les règles du club, il est précisé :

"Under our rules, there is no cover for any imprudent or unsafe activity, nor for any conduct that exposes the club to the risk of sanctions"

Traduction : Les STS en haute mer ne sont pas couverts !

Les règles du West of England : <https://tinyurl.com/2q35arsb>

Voir règle du Club 19(1) page 47 et 19(2) page 102.

Si cela ne suffit pas, il y a toujours dans les polices des clubs une clause "balai", une "omnibus rule" dont l'application, non soumise à motivation, est souveraine.

Voir règle du Club 5(1) page 31 et 4(2) page 97.

Suite et fin de l'article, page 3.

Suite et fin de l'article " Transferts de navire à navire en haute mer".

Le régime des sanctions est extraordinairement complexe et multiple (Le UK qui n'est plus dans l'UE a un régime voisin, mais différent de celui de l'UE, lui-même différent de celui des USA etc). Ces STS sont l'exploitation d'une faille dans le régime des sanctions.

Le club ne couvre pas, c'est certain, mais il n'est pas impossible que l'armateur puisse trouver sur le marché une SOL Cover, c'est-à-dire une assurance spécifique pour couvrir ce qui est interdit, ou, à tout le moins, couvrir ce qui n'est pas couvert par les règles standards.

On la trouve sur le marché, mais certains clubs l'offrent aussi.

Par exemple : <https://tinyurl.com/2pm3yjt3> "Cargo being transhipped or lightered".

S'il y a une pollution importante lors d'une opération STS au large, pollution qui viendra vers l'Ouest, c'est-à-dire vers les côtes européennes, et que le club dénie la couverture, cela va faire un ramdam du tonnerre, tant sur le plan médiatique, que politique et juridique où le "denial of cover" sera certainement attaqué en justice. Le club, d'une manière ou d'une autre, après avoir émis des "blue cards"(\*) en accord avec la convention CLC (convention internationale sur la responsabilité civile des propriétaires des navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures), y laissera forcément des plumes.

(\*) <https://tinyurl.com/mks7cv4>

Une autre question à se poser : certes l'occident ne pouvait naturellement pas continuer "business as usual" avec la Russie après le 24 février, mais les sanctions sont-elles la panacée ?

Pour être plus efficace, il resterait l'embargo, ou le blocus, mais ce serait une autre histoire ...



## Transferts de navire à navire en haute mer

Pour aller plus loin



● On peut vérifier sur les *pilot-charts* les statistiques des données météo de la zone de STS pour la période considérée :

<https://www.meteo-marine.com/consulter/pilot-charts/>

● Le transfert de navire à navire (STS) est une opération encadrée et réglementée par une résolution OMI/MEPC :

<https://tinyurl.com/2ok4kv92>

● Le STS est bien détaillé par divers guides professionnels, par exemple :

<https://tinyurl.com/2p92ftha>

● Une petite vidéo (1'09") montrant la procédure pour une opération STS :

<https://www.youtube.com/watch?v=exOtoRFaf6I>

## Veille à bord

Capt. Pilchard

Le 7 janvier 2021, à 01 h 22, heure locale, le vraquier "Ocean Princess", a heurté la plateforme de production de pétrole et de gaz SP-83A, non équipée et hors service, alors qu'il naviguait dans le golfe du Mexique, à 24 miles au sud de SW Pass, en Louisiane.



Aucune pollution ni aucun blessé n'ont été signalés. Les dommages au navire et à la plateforme ont été estimés à 1,5 million de dollars.

D'après le rapport du NTSB, *National Transportation Safety Board* (le BEA Mer américain) la collision peut être attribuée à une mauvaise gestion des ressources de la passerelle.

La plateforme figurait sur la carte papier de l'Amirauté britannique utilisée par le lieutenant de quart, mais pas sur la carte de navigation électronique fournie par la NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*) qui était affichée sur l'ECDIS (*Electronic Chart Display Information System*) du navire.

L'"Ocean Princess" dérivait dans le golfe du Mexique, avec le moteur arrêté, paré à manoeuvrer, en attendant de retourner à la Nouvelle Orléans pour charger des céréales.

Le navire était reparti en mer après avoir déchargé sa cargaison d'aciers et de minerais de magnésium. À la Nouvelle Orléans, il y a obligation de nettoyer les cales entre deux chargements. Ce nettoyage est si onéreux à quai avec les équipes de terre, que les opérateurs (armateurs ou affrêteurs) préfèrent que ce soit fait par l'équipage en mer. Cela reste moins cher de sortir le navire un jour ou deux, payer les pilotes et autres frais, que de faire effectuer cette opération par la terre.

Le capitaine avait prévu d'être en mer toute la nuit en restant à l'écart du trafic et des plateformes. Le capitaine et l'officier de quart, qui étaient à la passerelle, ont aperçu, 10 minutes avant la collision, une faible lumière provenant d'une plateforme à 5 ou 6 miles. Ils n'ont pas identifié sur le radar la SP-83A.



Après l'accident, ils ont bien vu que la plateforme figurait sur la carte papier qu'ils avaient à bord, mais que celle-ci n'était pas représentée sur l'ECDIS.

Le NTSB a conclu que l'accident était dû à une mauvaise gestion des ressources de la passerelle et que l'erreur de cartographie avait contribué à la survenue de l'accident.

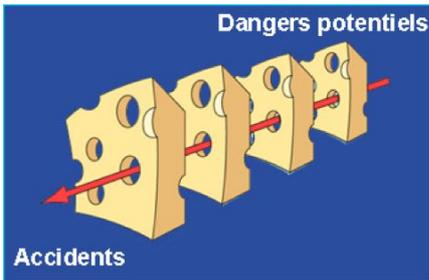
[Suite de l'article page 4.](#)

Suite et fin de l'article "Veille à bord".

C'est, une fois de plus, la théorie de l'alignement des trous des tranches de gruère, le modèle de Reason (<https://tinyurl.com/5n7y7de8>), qui est à l'oeuvre.

Les détails du rapport laissent comprendre que le bateau est bien tenu et que l'équipage est compétent, malgré cela, la suite de petites erreurs, sans conséquences majeures prises une par une, conduit à la collision avec la plateforme.

La carte marine montre le grand nombre de plateformes de production pétrolière (carré + point noir) et, à gauche (vers l'ouest), il y a pléthore de ports (Port Fourchon, Morgan city, Houma, etc), ainsi que le très fréquenté LOOP (Louisiana Offshore Oil Port), desquels vont et viennent constamment des norias de navires supply, barges et autres pétroliers ou vraquiers. Pour un navigant, le trafic dans cette région peut être comparé à celui de la place de la Concorde à Paris aux heures de pointe.



L'enseignement de cet accident est qu'il faut se servir de tous les instruments et ressources du bord en vérifiant fréquemment la cohérence de l'un (radar/s et carte papier) par rapport à l'autre (ECDIS) y compris aussi en se servant du meilleur outil du marin, qu'il a en double, ses yeux, c'est-à-dire se sortir des instruments électroniques, aller sur l'aileron, qu'il pleuve et/ou qu'il fasse froid et regarder et sentir la mer.

Il y a plusieurs années, dans les endroits qui le méritaient - atterrages, endroits resserrés, etc. - la porte sous le vent de la passerelle était toujours ouverte, quelle que soit la météo, le froid ou la chaleur, et un matelot de quart veillait sur l'aileron.

Lors de discussions à bâtons rompus, les marins, et aussi les aviateurs, de la génération précédente considèrent souvent que les navigants actuels sont trop intoxiqués par l'électronique et ne mettent pas (assez) le nez dehors, sur l'aileron, qui d'ailleurs est désormais souvent complètement clos, et, pour les aviateurs, ne regardent pas dehors et restent plongés dans les instruments.

En accord avec SOLAS V/19, l'Ocean Princess avait ECDIS + carte papier, mais à court terme, les cartes papier ne seront plus obligatoires et vont disparaître.

En l'espèce, l'absence de position de la Plateforme était sur l'ECDIS ... Cartes papier supprimées, un moyen de vérification disparaît et renforce, encore plus, si besoin en était, l'obligation de veille visuelle dans des zones pareilles !

À la suite de l'accident, la NOAA a mis à jour et corrigé les cartes électroniques et papier qui avaient par erreur omis la plate-forme SP-83A.

Le rapport du NTSB : <https://tinyurl.com/yh26a8k4>

## Navires très spécialisés

### Le transporteur de jus d'orange



Le "Juice Express", long de 100 m. et 4701 TPL, est un transporteur de jus capable de transporter du jus d'orange concentré congelé et du jus non concentré dans des citernes en acier inoxydable.

<https://tinyurl.com/4utedhxm>



### Le navire chercheur de diamants



Le navire "Benguela Gem" est, avec ses 177 mètres de long, le plus grand navire de récupération de diamants au monde, et le nouveau fleuron de la flotte de Debmarine Namibia (<https://debmarinenamibia.com>). L'AMV3, comme on l'appelle techniquement, utilise des techniques d'extraction par reptation sous-marine pour récupérer les diamants dans les fonds marins au large de la Namibie. Ceux-ci sont ensuite traités à bord. Le navire est prévu fonctionner pendant au moins 30 ans.



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>