



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N° 41 - Décembre 2024

Le fait du prince

Sébastien d'Aurade

Nous avons déjà évoqué le sujet il y a quelques années "les voyous de la mer" [Marinfos Magazine N°10](#).

Depuis un certain temps, on assiste à une nouvelle forme de piraterie, pratiquée notamment par l'Indonésie et la Malaisie, qui rançonnent les armateurs dont les navires ont jeté l'ancre dans leurs eaux, ou leur ZEE, "sans autorisation".

Officiellement, la demande d'autorisation permet aux autorités locales de vérifier que tout est en règle, ainsi que pour prévenir tout trafic ou pêche illégale et de s'assurer qu'aucune pollution ne sera causée.

Pourquoi pas!

Des patrouilleurs quadrillent ces zones sans relâche, à la recherche d'éventuels contrevenants.

L'ennui est que les autorités locales se font un peu trop prier pour les accorder, à moins qu'un petit geste de l'armateur ne permette de faciliter les choses ...

De plus, on constate de plus en plus fréquemment que les navires qui sont arraisonnés avaient en fait jeté l'ancre à la limite des zones en question, en général en dehors. Mais les relevés des signaux émis par leur transpondeur (système automatique d'identification AIS), ne sont précis qu'à une centaine de mètres près, parfois plus, et que les militaires risquent d'arraisonner le navire, avec une mauvaise foi évidente.

Le capitaine et l'armateur auront beau produire les relevés et positions satellitaires disponibles, rien n'y fera. Il s'en suit donc une forte amende, appliquée souvent de manière irrégulière et dont les principaux bénéficiaires semblent être les officiers du quartier maritime le plus proche.

En voici un exemple récent, parmi tant d'autres :

<https://tinyurl.com/2p855j6t>

Les plaintes de certaines associations d'armateurs n'y ont rien fait et elles n'ont pu que mettre en garde leurs membres contre cette forme de chantage à la libération du navire et de son équipage.

La piraterie d'État n'est malheureusement pas morte ...

Pour aller plus loin

Le cas du "Afra Oak" déjà en 2019

En février 2019, pendant les opérations de chargement à Singapour, les affréteurs du pétrolier "Afra Oak" ont donné à l'armateur l'ordre, une fois le chargement terminé, de se rendre à Singapour "EOPL" (*Eastern Outer Port Limits*, en français "Limites orientales à l'extérieur du port de Singapour"), et ensuite d'attendre d'autres ordres de déchargement. Les affréteurs n'ont pas précisé où le navire devait exactement mouiller. Malencontreusement le capitaine choisit de mouiller, certes EOPL, mais dans les eaux indonésiennes sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation. En conséquence, le 12 février 2019, le navire fut arraisonné, l'équipage consigné, le capitaine détenu pendant huit mois avant d'être finalement condamné, et le navire libéré.

Il faut savoir qu'auparavant, c'était un mouillage d'attente habituel qui ne posait pas de question jusqu'à ce que les Indonésiens imposent subrepticement une réglementation qui passa d'abord inaperçue jusqu'à ce que l'"Afra Oak" et une demi-douzaine d'autres bateaux se fassent prendre et rapportent des fortunes aux autorités locales.

"Afra Oak"

La carte marine et les documents

<https://tinyurl.com/Singapore-EOPL>

La note très détaillée du Gard sur le mouillage dans la zone :

["Afra Oak" illegal anchorage](#)

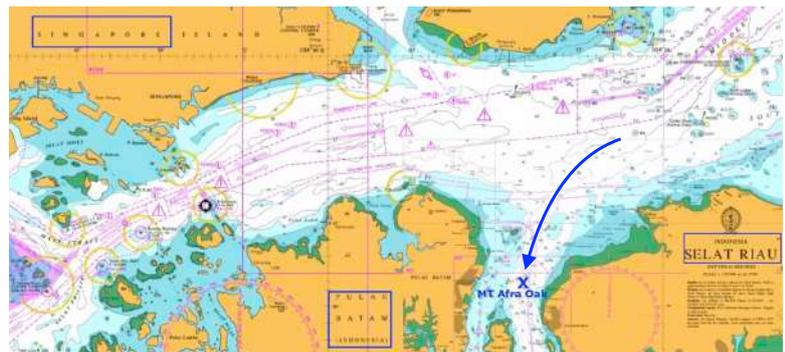
Il s'en est suivi un arbitrage à Londres dans lequel l'affréteur n'obtint pas la reconnaissance de l'innavigabilité du navire, la charte-partie incluant les règles de La Haye et leur article IV(2)(a). En revanche, il fut reconnu par la Haute Cour de justice de Londres que le capitaine était coupable de ne pas avoir correctement suivi les instructions reçues.

L'arrêt de Justice Teare - HCJ London :

["Afra Oak" HCJ London](#)

Le commentaire du Prof Soyer - Swansea Univ :

[Defence under the Hague \(Hague-Visby\) Rules](#)



La carte 'précise' des lieux avec la marque de l'endroit où le navire mouilla.

Heureusement que je suis autonome, sinon, on m'aurait déjà proposé la propulsion vélique !



Sommaire

- ✓ Le fait du prince. Sébastien d'Aurade.
- ✓ La farce de la propulsion vélique. Sébastien d'Aurade.
- ✓ Mayday Mayday Mayday. Capt. Pilchard.
- ✓ D'où vient l'expression "Mayday"
- ✓ Moteurs peints en vert
- ✓ Le 31 décembre 1899.



La farce de la propulsion vélique

Sébastien d'Aurade

La force du vent est utilisée depuis des millénaires pour faire avancer les bateaux. Les améliorations apportées au fil des siècles ont été relativement modestes, et ce n'est que l'invention de la machine à vapeur qui a complètement changé la donne : le premier navire connu l'ayant utilisé étant celui construit pour Robert Fulton en 1803. Mais ce n'est que dans la seconde moitié du XIXe siècle que ce mode de propulsion s'est généralisé, véritable révolution dans les transports maritimes... et la guerre navale. Depuis, les améliorations ont été nombreuses, tant pour la technique des moteurs que pour les combustibles utilisés pour les faire tourner. Mais tout semble devoir changer de nouveau : l'extraordinaire mouvement pris par la lutte contre la pollution prime maintenant sur tout, et le transport maritime n'y échappe donc pas. Alors, hissons les voiles ?

Bon, pas vraiment : il n'est pas question de revenir à la marine à voile classique et aux fameux "clippers" du type "Cutty Sark". Les voiles dont nous parlons sont quelque peu différentes, et uniquement des compléments à d'autres systèmes de propulsion.

Voyons un peu de quoi il s'agit :

Les voiles rigides fixes

Aérodynamiques, ressemblant à des ailes d'avion, elles donnent plus de poussée que les voiles classiques souples. Solides, elles dureront sans doute plus longtemps que les précédentes, mais en cas de tempête, leur résistance au vent pourrait être dangereuse.

Elles conviennent surtout aux grands navires.

Certaines peuvent se rabattre sur le pont du navire en cas de besoin, mais pas les plus importantes.

Les voiles rotatives

Il s'agit en fait de "Rotors Flettner", qui sont des cylindres verticaux en rotation autour de leur axe et qui convertissent l'énergie du vent en force propulsive grâce à l'effet Magnus :

<https://tinyurl.com/mrxsmc43> .

Système proche de celui de la "voile aspirante" proposée par une société néerlandaise : <https://tinyurl.com/5exuajdk>

Les "kites" (cerfs-volants)

Fixés d'abord à la poupe du navire, mais il y a aussi des projets pour en mettre à la proue. Ils sont efficaces lors de grand vent, mais certainement plus difficiles à contrôler que des engins fixes.

L'aile gonflable de Michelin ne semble pas avoir eu de succès.

Comment les contrôler

La plupart des constructeurs promettent un pilotage depuis la passerelle, facile et assisté par des logiciels facilement maîtrisés au bout de quelques leçons. Soit ! Mais certains commentaires glanés de-ci de-là semblent montrer que c'est plus difficile qu'annoncé. Cependant, nul ne doute qu'avec le temps, les choses vont s'améliorer, et que les logiciels en question pourront facilement calculer automatiquement les orientations à proposer en fonction de la force et de la direction du vent. Cela nécessitera la pose d'un certain nombre de capteurs, en souhaitant qu'ils ne tombent pas en panne.

Quels bénéfices ?

Ils sont nombreux, à commencer par une réduction de la consommation, allant selon le type choisi de 5% à 20% (ce dernier chiffre annoncé, mais pas vérifié).

Donc, réduction corrélative des émissions nocives.

Quels inconvénients ?

Tout d'abord, le coût. Assez variable selon le système choisi et le chantier poseur, mais toujours élevé, y compris l'informatique requise.

L'absence de vent : si certaines routes commerciales sont réputées pour leurs vents souvent forts, d'autres sont beaucoup plus calmes et réduisent donc les performances. Si vous allez dans le sens du vent à l'aller, faudra-t-il "tirer des bords" au retour, ou ne pas utiliser les "voiles" ?

Les superstructures ajoutées pourraient nuire à la stabilité du navire par grand vent, voire plus, tant en mer que dans les ports (les briser et en projeter une partie sur le pont, la passerelle, ou sur les quais).

Pas de réglementation adaptée, du moins pour l'instant.

Quid des compagnies d'assurance ?

La ruée internationale, la France en tête

50 navires véliques et plus de 100 en commande.

Tout le monde s'y met : on retrouve déjà les plus grands noms du maritime, armateurs, chantiers (y compris ceux spécialisés dans les paquebots), bureaux d'études, sociétés de classification. Tout cela au nom de l'écologie et du politiquement correct (en anglais "green washing")...

La France est largement en tête, notamment avec Grain de Sail, qui propose une propulsion vélique classique.

Nous attendons de connaître les performances commerciales de l'Artémis LDA, Marfret, et d'autres encore ont déjà franchi le pas, criant victoire, mais parfois, tel Socatra, y mettant un gros bémol en reconnaissant qu'il ne s'agira là que d'une propulsion d'appoint.

Neolines, Trade Wings, Airseas, OceanWings, Wind Ship, Towt : ne vous fiez pas aux noms anglais car il s'agit bien des sociétés françaises dont nous ne garantissons pas la pérennité.

Véla vise cinq trimarans pour un service transatlantique.

Faute de garanties financières Zéphir et Borée a dû renoncer à commander cinq PC.

Revenons sur terre

L'expérience française de Grain de Sail, traverser l'Atlantique en 20 jours avec 350 tonnes de palettes à bord ne saurait rester qu'anecdotique.

À moins d'obliger tous les armateurs du monde à s'y mettre, ce qui semble impossible, la propulsion vélique ne remplacera jamais les moteurs marins, d'autant plus que les recherches pour l'utilisation de carburants "propres" risquent fort de rendre ces petits gadgets parfaitement inutiles dans quelques années. Impossible de lutter avec les PC modernes, même éventuellement équipés de voiles. Les quelques pneus, chocolats, ou alcools transportés en fanfare vers l'Amérique du Nord (personne n'a parlé de fret de retour) l'ont été dans le cadre d'opérations publicitaires n'osant pas dire leur nom, et sans doute aussi pour se donner bonne conscience. Mais certainement pas au nom de la rentabilité !

Cependant, peu de gens s'élèvent contre cette tendance (dois-je écrire mode ?) sans doute de peur de voir immédiatement se coller une étiquette de dangereux pollueur. Mais relisons un peu le conte d'Andersen "Les habits neufs du Grand Duc".

Réduire la pollution ? Bien évidemment ! Encore faudrait-il que les moyens employés soient vraiment efficaces, et à la portée de tous. Les actions ne sauraient être réservées aux grands acteurs des transports : si des milliards d'individus faisaient chacun de leur côté un petit effort, les résultats obtenus seraient sans commune mesure avec quelques actions spectaculaires, mais parfois dérisoires faites par la filière maritime.

Laissons donc la voile à la plaisance ...





Mayday, Mayday, Mayday, navire en feu !

Le contre-amiral Vasileios Gryparis, commandant l'opération "Aspides" des forces navales de l'Union européenne, chargé de la protection du trafic maritime contre les attaques des Houthis, a récemment déclaré au journal maritime Lloyd's List, lors de réunions dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), que les **trois** navires escorteurs dont il dispose, fournis par l'Italie, la Grèce et la France, sont insuffisants pour assurer la protection de tout le trafic maritime de la région. Le contre-amiral ajoute que les mesures élémentaires de gestion des risques prises par certains armateurs seraient suffisantes pour éviter d'être attaqués, et, que de nombreux navires ne figurent pas sur la liste des menaces, notamment ceux qui n'ont pas de liens avec les États-Unis, le Royaume-Uni ou Israël. Pour lui, un plus grand nombre de navires pourrait transiter sans encombre, et éviter le détournement via le Cap de Bonne Espérance. M. Gryparis recommande, en infraction avec les lois internationales, d'éteindre les systèmes d'identification automatique et de naviguer la nuit, lorsque le ciblage visuel des Houthis est réduit. Son évaluation initiale indiquait qu'il aurait besoin de 10 navires au minimum, dont six devraient être basés en mer Rouge, ainsi que d'un important soutien aérien. En neuf mois, l'opération Aspides n'a jamais dépassé une moyenne de trois navires de guerre, sans aucun soutien aérien. La zone opérationnelle censée être couverte comprend toute la mer Rouge, le golfe d'Aden, la mer d'Arabie, et le détroit d'Oman, une zone presque deux fois plus grande que le territoire de l'Union européenne.



Le contre-amiral reporte que depuis sa création, en 9 mois, "Aspides" a effectué 305 missions de protection rapprochée et en a "facilité" au moins 480 autres.

A noter que le mandat naval de l'Union européenne vise à désamorcer l'escalade, et est purement défensif, contrairement aux attaques offensives menées par les États-Unis et le Royaume-Uni.

De nombreux armateurs et opérateurs continuent à prendre le risque d'envoyer leurs navires et équipages en Mer Rouge, alors que rien n'indique que les Houthis du Yémen vont cesser leurs attaques. La situation reste très tendue, même pour les navires qui n'ont aucun lien avec les États-Unis, le Royaume-Uni, ou Israël.

Le commandant de l'opération "Aspides" dit dans la même interview au Lloyd's List que les navires marchands devraient retourner en mer Rouge, même s'il n'y a que trois navires d'escorte disponibles pour cette vaste zone de navigation.

En début d'année, le pétrolier Aframax "Marlin Luanda" opéré par la société Suntech Ship Management, sous affrètement Trafigura, a été frappé par un missile dans la zone du détroit de Bab el Mandeb. Pendant une douzaine d'heures le commandant, Avhilash Rawat, et son équipage, ont lutté contre l'incendie qui s'était déclaré, jusqu'à ce que les marines françaises et américaines arrivent pour les aider.

Depuis, Suntech Ship Management et Trafigura n'envoient plus de navires en mer Rouge.



Avhilash Rawat, qui vit près de New Delhi, travaille toujours pour Suntech, il était de retour sur son navire dès que celui-ci a été réparé. Il vient de recevoir le prix 2024 de l'Organisation maritime internationale pour bravoure exceptionnelle en mer, et pour sa gestion de l'attaque en mer Rouge.

Il a déclaré que les marins n'étaient pas formés pour combattre les Houthis, ou qui que ce soit d'autre, "Nous sommes des civils normaux, nous sommes juste là pour faire naviguer nos navires d'un port à l'autre. C'est tout".

Le capitaine qui a vécu une attaque majeure exhorte les armateurs : "Cessez d'envoyer des navires à travers la mer Rouge !"

Deux déclarations paradoxales ! Deux points de vue différents, vis-à-vis de la situation géo-politique de la région, sur l'envoi de navires marchands dans des zones à haut risque, et la réalité vécue en première ligne par les marins de commerce.

On peut se poser la question de savoir si ce n'est pas déraisonnable de risquer la vie des marins tant que les Houthis ne seront pas anéantis ?

Pour aller plus loin

Présentation de l'opération "Aspides" :

<https://tinyurl.com/Aspides1>

Le mandat et le baptême du feu :

<https://tinyurl.com/Aspides2>

Les frégates "Alsace" et "Lorraine" décorées :

<https://tinyurl.com/Aspides3>

Enregistrement VHF sur le canal 16 du "Marlin Luanda" après avoir été frappé par le missile et signalant "Mayday" !

<https://tinyurl.com/marlinluandamayday>

D'où vient l'expression "Mayday"

Il faut remonter aux débuts de l'aviation en 1923 pour découvrir l'origine du mot "Mayday". Un pilote français alors en route pour l'Angleterre rencontre des difficultés en vol. Ne sachant pas comment signaler sa détresse, il dit à la radio : "Venez m'aider". Cette phrase, réceptionnée par le chef opérateur du contrôle de radio qui est anglais est comprise comme "Mayday".

Lors de la convention internationale de télégraphie en 1927, elle devient l'appel de détresse universel, et le mot "Mayday" est écrit à l'anglaise. La règle concerne aussi bien l'aviation que les transports maritimes. La seule différence avec l'expression originale sera de devoir répéter l'expression de cette façon : "Mayday, Mayday, Mayday".



Pourquoi presque tous les moteurs marins des navires commerciaux étaient-ils peints en vert ?

Les moteurs marins des navires commerciaux sont (étaient) souvent peints en vert pour une combinaison de raisons pratiques, esthétiques et psychologiques.



Sécurité et praticité : Le vert est couramment utilisé dans les environnements industriels comme "couleur de sécurité". La peinture verte peut aider à réduire l'éblouissement et la fatigue oculaire dans les environnements lumineux ou réfléchissants, améliorant ainsi les conditions de travail des personnels.

Durabilité et entretien : La peinture verte, souvent dérivée d'apprêts au chromate de zinc, offre une excellente résistance à la corrosion, et une durabilité. Ceci est particulièrement important dans les environnements marins difficiles où les moteurs sont exposés à une humidité élevée et à l'eau salée. La couleur uniforme permet également de repérer plus facilement les fuites, ou les dommages sur la surface du moteur.

Attrait psychologique et esthétique : Le vert est considéré comme une couleur apaisante qui peut réduire le stress et créer un environnement de travail plus agréable dans les salles des machines, traditionnellement chaudes et bruyantes.

Ainsi, l'utilisation de peinture verte sur les moteurs marins est (était) un choix pratique établi pour la sécurité, l'efficacité de l'entretien et le confort de l'équipage.



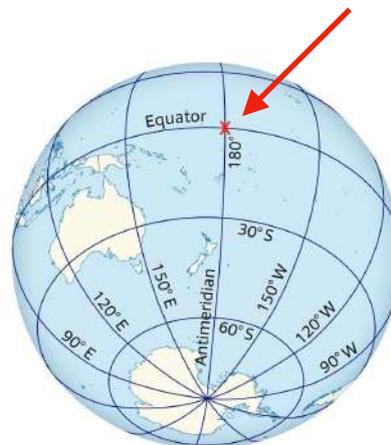
Le 31 décembre 1899

Le navire à vapeur "SS Warrimoo", paquebot mixte lancé en Angleterre en 1882 pour des intérêts australiens, navigue dans le Pacifique le 31 décembre 1899 en route de Vancouver vers l'Australie.



Le navigateur reporte le point astronomique, 00°31'N et 179°30'W, au commandant John D.S. Phillips.

A la question de son commandant : "Savez-vous ce que cela signifie ?", le second capitaine Payton répond : "Nous sommes à quelques nautiques seulement de l'intersection entre l'équateur et la ligne de changement de date".

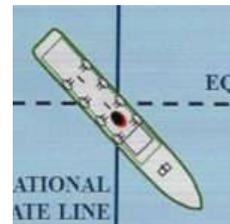


Le malicieux capitaine Phillips veut profiter pleinement de l'occasion pour réaliser le plus beau coup de sa vie de navigateur. Après avoir vérifié deux fois la position du navire, il ordonne de légèrement changer de cap. Il donne ensuite des ordres à la machine.

A minuit, le "SS Warrimoo" était exactement à l'Equateur, et passait la ligne de changement de date.

Etre exactement à ce point à minuit pile signifiait que l'étrave du navire se trouvait dans l'hémisphère sud, et au milieu de l'été, alors que la poupe était dans l'hémisphère nord, et au milieu de l'hiver. A l'arrière du navire la date était le 31 décembre 1899, tandis que celle de l'avant était le 1er janvier 1900.

Le "SS Warrimoo" s'est donc trouvé au même moment dans deux saisons différentes, deux dates différentes, et deux siècles différents !



En attendant, une telle prochaine occasion, l'équipe de Marinfos vous présente tous ses vœux pour l'année 2025.

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>