



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N° 43 - Juin 2024

Tiers pavillon : l'habit ne fait pas le moine, mais...

Sébastien d'Aurade

On critique souvent les pavillons, dit parfois de complaisance, parfois de nécessité, selon les opinions des rédacteurs. Quoi qu'il en soit, il est certain que certains apportent maintenant un meilleur soin à contrôler navires et armateurs. Le Panama et les Bahamas (ces dernières spécialisées dans les paquebots) semblent faire le ménage assez fréquemment. Le Libéria compte parmi ses clients de grands armateurs, soucieux de bien entretenir leurs navires et de payer correctement leurs équipages. Mais la multiplication des pays hébergeurs a aussi multiplié les risques : beaucoup de nouveaux arrivants n'ont pas ratifié le moindre accord international sur la sécurité de la navigation et ne vérifient absolument pas les documents fournis, pas plus que la véracité des certificats censés avoir été établis par les sociétés de classification ayant pignon sur rue. Il en résulte des manquements très importants, pouvant être fatals à la sécurité des équipages et des navires.

Et si un pavillon devient trop exigeant, quoi de plus facile pour l'armateur-voyou que d'en changer, dans une opération qui ne prendra qu'une journée, par Internet.

Des paradis pour la flotte fantôme

C'est ainsi que l'on appelle les navires -le plus souvent des pétroliers- principalement contrôlés par la Russie- qui cherchent à éviter les sanctions imposées par nombre de pays, les États-Unis en tête. Plus de 600 navires seraient dans cette catégorie, transportant du pétrole produit par la Russie, l'Iran et le Venezuela. Les Îles Marshall, les Palaos, St Christophe & Nevis n'ont ratifié que quelques conventions internationales ; les pays du Golfe n'adhèrent pas aux règles de l'ILO (*International Labor Organisation*) qui garantissent des salaires décentes et des conditions de travail correctes aux équipages. Ne parlons pas des autres, tels l'Afghanistan, le Cambodge, le Gabon, la Guinée Bissau l'Estawani (ex Swaziland), la Mongolie, le Myanmar, le Soudan du Sud ou le Togo, qui n'ont rien signé du tout. On a même vu un pavillon proposé par une île inhabitée du Pacifique sud...

Sans compter les navires arborant carrément un faux pavillon, comme au bon vieux temps de la piraterie où l'on remplaçait au dernier moment le drapeau d'un pays connu par le "Jolly Roger". Mais il n'y a pas que cette flotte fantôme : certains armateurs peu scrupuleux, notamment en Grèce et au Moyen Orient, n'hésitent pas à les utiliser ; certains sont même passés maîtres du changement de pavillon !

Assurances

Les compagnies d'assurances augmentent bien entendu leurs primes en conséquence... pour autant que les navires soient assurés. Certaines compagnies -notamment russes- le font volontiers, mais rien ne dit qu'elles feront face à leurs obligations en cas de sinistre. La Convention SOLAS prévoit un fond d'indemnisation, mais celui-ci ne marche que pour les dégâts causés par les hydrocarbures. Pour le reste, c'est l'armateur fautif qui est responsable, mais il sera sans doute insolvable et il faudra s'armer de patience, car les fameuses "petites lignes" des contrats favorisent rarement l'indemnisation des victimes.

L'état des navires et les éventuels contrôles

Le "Paris MoU" <https://parismou.org/> multiplie les contrôles, et la plupart des navires délinquants sont immatriculés dans des pays peu regardants. Leur état laisse souvent à désirer, car ils ne subissent pas les contrôles techniques imposés par les sociétés de classification mondialement reconnues (il en existe d'autres, établies par des pays délinquants, tels la Russie, mais dont les critères sont pour le moins complaisants).

Tous ces navires ont en général plus de 15 ans, parfois beaucoup plus, mais ils évitent de faire escale dans des endroits où ils pourraient être inspectés dans le cadre du PSC (*Port State Control*).

Hébergeurs et hébergés

5 000 navires, soit environ 14,5 % de la flotte mondiale navigent sous des pavillons de pays ayant ratifié moins de 10 % des conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). C'est beaucoup.

Pour l'hébergeur, le jeu consiste à encaisser les droits d'enregistrement au pavillon fourni, en général bien inférieurs aux pavillons internationalement reconnus, mais qui ne feront face à aucune obligation en cas de sinistre, n'ayant adhéré à aucune convention internationale.

L'argent va souvent directement dans les poches des organisateurs, pas dans les caisses de l'État...

De son côté, l'hébergé n'a besoin que du pavillon, au cas où... Pour le reste, il ne respecte rien, désactive son système de repérage satellitaire (AIS) quand il désire faire une escale dans un pays faisant partie d'une liste noire, ou faire un transfert bord/bord d'une cargaison prohibée. Cette manœuvre est dangereuse, car elle présente des risques pour des navires parfaitement en règle, qui ne pourront les repérer s'ils naviguent à proximité. Il peut être l'armateur d'une poubelle, peut lui chaut : c'est un voyou et il assume...

Peu importe : tout ce petit monde y trouve son compte, au détriment de ceux qui respectent les règles. Tous ces gens là devraient être jetés en prison, mais n'y comptons pas : s'ils ne respectent pas les règles, nous sommes noyés dans les nôtres, qui nous interdisent souvent de porter des sanctions réelles et efficaces.

Cela semble cependant convenir à la majorité des acteurs du monde maritime. Pas à moi, qu'on se le dise !

Si Gibraltar* est un détroit, qui sont les deux autres ?



* Le dossier Gibraltar en page 3.

Sommaire

- ✓ Tiers pavillon, Sébastien d'Aurade.
- ✓ Perte de conteneurs.
- ✓ Les arsenaux flottants.
- ✓ Gibraltar.
- ✓ Le "HaaiBai".
- ✓ "Une main pour soi, une main pour le bateau".
- ✓ Oeuvres d'art flottantes ?

Perte de conteneurs à bord du "President Eisenhower"



Le 6 février 2024, le porte-conteneurs américain "President Eisenhower" a perdu 23 conteneurs au large d'Oakland.

Retour sur une série d'erreurs humaines et techniques qui ont mené à cet incident, révélateur des nouveaux défis de la navigation maritime.

L'enquête du NTSB (The National Transportation Safety Board), l'équivalent américain du BEA, a mis en lumière la cause principale : une erreur de saisie lors de la planification du chargement. Un agent de réservation a entré manuellement les poids des conteneurs que le ship planner a intégrés tels quels dans le plan de chargement du navire. Résultat : 39 d'entre eux ont été enregistrés à un poids très inférieur à la réalité, certains affichant 2 500 kg alors qu'ils dépassaient en fait 25 tonnes.

Cette sous-estimation significative – jusqu'à 22 tonnes d'écart par conteneur – des Masses Brutes Vérifiées (VGM), lesquelles représentent le poids total du conteneur (cargaison + tare), a faussé tout le plan de chargement (Voir en fin d'article, La masse brute vérifiée dans le transport maritime).

Dix de ces conteneurs, chargés du côté bâbord de la baie 42 où la perte s'est produite, présentaient des poids réels de 25,1 à 28,3 tonnes métriques.

Les piles de conteneurs se sont retrouvées non seulement en surcharge (jusqu'à 26 % au-delà des limites autorisées par le Manuel d'Arrimage de la Cargaison -CSM- de la compagnie), mais aussi mal réparties, les plus lourds étant placés au dessus, augmentant dangereusement le centre de gravité et la pression sur les équipements d'arrimage et de saisissage.

Ni les opérations de chargement, ni les vérifications du tirant d'eau avant le départ n'ont permis de détecter l'anomalie. Les procédures existantes se sont révélées incapables de repérer une erreur de poids aussi flagrante, ni d'en anticiper les conséquences sur la stabilité du navire.

À la page 4 du rapport du NTSB, on constate une différence considérable entre le tirant d'eau moyen réel de 9,75 m, indiqué sur la coque, et le tirant d'eau moyen de 9,40 m indiqué sur l'ordinateur de bord par l'intermédiaire de la documentation.

Sur le "President Eisenhower", le TPC (tonne par centimètre) est de 93 mt, c'est-à-dire que chaque fois que 93 mt sont chargées, le navire augmente son tirant d'eau d'un centimètre.

Dans le cas présent, donc, $9,75 - 9,40 = 0,35$ m et $35 \text{ cm} \times 93 \text{ mt} = 3\,250$ mt !

Une erreur de 3 250 mt représente un fort pourcentage pour un navire de 43.000 tpl et 7.471 EVP !

La combinaison de la surcharge, du mauvais stockage des conteneurs (les plus lourds sur les plus légers), et du roulis important, a entraîné une défaillance de l'équipement d'arrimage et de saisissage provoquant la perte des conteneurs.

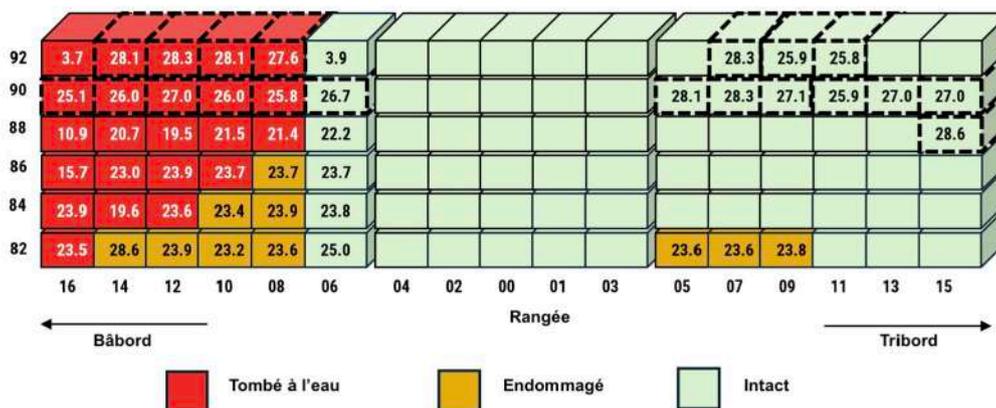
Suite à l'incident, l'agence de réservation a renforcé ses procédures, et toute déclaration inférieure à 10 tonnes doit être vérifiée manuellement. Une tentative de réponse à une faille qui a mis en lumière la fragilité d'un système où l'erreur humaine, amplifiée par l'automatisation, peut avoir des conséquences spectaculaires et importantes.

Sur le plan maritime, après quatre jours de traversée sans incident, les conditions météorologiques s'étant dégradées à l'approche du port d'Oakland, avec des vents atteignant force 5, des vagues et une houle combinées dépassant les 3 mètres, plus un roulis allant jusqu'à 18°, le navire est resté en dérive en attente d'un poste à quai, conformément aux instructions de voyage, spécifiquement concernant la consommation de soute, et du Système de Management de la Sécurité (SMS) élaboré par l'armateur. Ni le SMS, ni le CSM (Cargo securing manual) ne contenaient de préconisations, en fonction de la météo, fixant une limite acceptable au roulis du navire avant qu'un accident ne soit susceptible de survenir.

On peut s'interroger sur la pertinence de cette décision. Certains experts s'interrogent : sans la contrainte du SMS, et l'analyse automatique en temps réel des données transmises au siège, le capitaine aurait-il pu, plutôt que dériver, choisir de maintenir une faible vitesse face à la houle et aux vagues, réduisant ainsi le roulis et, peut-être, évitant la perte des conteneurs ?

MAIS, cette décision aurait sans doute été critiquée par l'armateur. Il aurait certainement été interpellé le lendemain par le siège de la compagnie (Nous ne comprenons pas...), et on aurait pu également lui reprocher la consommation de fuel oil supplémentaire ! Les temps modernes de la navigation maritime !

Le rapport NTSB : <https://tinyurl.com/ntsbpresidenteisenhower>
La masse brute vérifiée : <https://tinyurl.com/1MOVGM>



Piles de conteneurs de la baie 42 montrant l'emplacement des conteneurs perdus et endommagés ainsi que la VGM réelle fournie par l'expéditeur pour chaque conteneur en tonnes métriques. Les conteneurs dont la VGM est incorrecte sur le plan de chargement de la cargaison sont indiqués par une ligne en pointillés.



Les arsenaux flottants

La face cachée de la sécurité maritime en mer Rouge

Le journal maritime Lloyd's List pointait récemment dans un de ses articles la sombre affaire du "OTS Yeoman", un navire de soutien offshore battant pavillon du Timor Oriental qui aurait coulé dans les eaux troubles de la mer Rouge, au large des côtes érythréennes.

Cette épave de 54 ans, immobilisée depuis plus d'un an, et chargée d'armes à feu ainsi que de matériel de sécurité non spécifié, remet en lumière un univers méconnu et peu régulé : celui des arsenaux flottants dont Marinfos s'était déjà fait l'écho dans son édition N°36 de septembre 2023 : [Marinfos Magazine N°36](#)

Des arsenaux flottants au cœur du commerce maritime

L'"OTS Yeoman" n'est pas un cas isolé. Il faisait partie d'une flotte discrète de vieux navires, transformés en véritables arsenaux flottants. Leur mission : approvisionner en armes, munitions et personnel armé les sociétés privées de sécurité maritime (PMSC), très sollicitées par les compagnies maritimes traversant des zones à haut risque, notamment dans le golfe d'Aden, ou la mer Rouge.

Ces arsenaux opèrent discrètement, souvent sous des pavillons de complaisance et des registres maritimes parmi les plus opaques au monde.

Leur âge moyen dépasse généralement les 45 ans, et leur gestion échappe largement aux radars des autorités internationales.

Les sociétés de sécurité qui les utilisent sont, elles, soumises à des normes et accréditations, du moins en théorie.

Mais pour les arsenaux flottants, la réalité est tout autre : absence quasi-totale de réglementation, pratiques dangereuses, et circulation d'armes difficilement traçables.

Un secteur en marge, entre opacité et concurrence sauvage

Dans ce secteur, la concurrence est féroce, et la course aux prix bas a souvent primé sur la qualité des services. Depuis le pic de la piraterie somalienne en 2011, qui avait coûté près de 7 milliards de dollars à l'industrie maritime, la demande en sécurité armée privée a explosé. Mais à mesure que la menace diminuait, nombre d'entreprises ont mis la clé sous la porte, laissant derrière elles des stocks d'armes dont la destination reste, aujourd'hui encore, incertaine.



En principe, chaque arme utilisée par une PMSC doit être accompagnée d'une traçabilité documentaire stricte.

Mais la réalité du secteur, faite de rachats, de faillites et de fusions, a rendu ce suivi quasi impossible. L'exemple de la société britannique MNG Maritime, rachetée par Sinbad, désormais l'un des trois principaux acteurs mondiaux du secteur, illustre cette dérive.

En 2023, le retrait soudain des licences d'exploitation de trois arsenaux de MNG par le gouvernement britannique a laissé planer le doute sur le sort de nombreuses armes, dont la destination finale n'a jamais été clarifiée.

Des failles béantes dans la régulation internationale

Le flou réglementaire qui entoure les arsenaux flottants est préoccupant. Selon l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, "peu de lois, voire aucune, ne traitent spécifiquement des arsenaux flottants". Il n'existe ni statut juridique distinct, ni système centralisé d'enregistrement

des armes, ou des arsenaux eux-mêmes, en dehors des registres nationaux des États du pavillon, souvent peu regardants.

Cette absence de contrôle ouvre la porte à toutes sortes de dérives : blanchiment d'argent, violations d'embargos, circulation incontrôlée de milliers d'armes et de munitions.

Les concurrents du secteur n'hésitent pas à s'accuser mutuellement de pratiques douteuses, dans un climat de suspicion généralisée.

Pour les armateurs, la priorité reste la sécurité de leurs navires. Ils exigent des PMSC des preuves documentées de leurs licences et permis, mais s'interrogent rarement sur la provenance des armes, ou la relation avec les arsenaux flottants.

Des risques persistants et une prise de conscience lente

L'absence de cadre légal et de supervision internationale rend la tâche des régulateurs et des décideurs politiques particulièrement ardue. Il y a plus de huit ans déjà, le Groupe de surveillance des Nations unies pour la Somalie et l'Érythrée s'inquiétait du manque de contrôle sur ces arsenaux flottants, craignant qu'ils ne servent de base à des activités illégales. Depuis, peu de progrès ont été réalisés. Sans registre centralisé ni transparence, il est difficile de mesurer l'ampleur du phénomène et d'en anticiper les risques.

Vers une prise de conscience internationale ?

Face à l'essor de la criminalité maritime, et à la persistance des zones à haut risque, la nécessité d'une régulation internationale des arsenaux flottants apparaît primordiale. Mais l'opacité et l'absence de contrôle leur permettent, pour l'instant, de naviguer avec peu de coercition sur les routes les plus dangereuses du globe.

- [Le dossier 2020 de l'ONU, résumé des lois régissant les armureries flottantes et leurs opérations](#) : [Les armureries flottantes](#)
- [Les compagnies](#) :
- <https://sinbadnavigation.com>
- <https://sinbadmarine.com>
- <https://ambrey.com>



L'histoire de Gibraltar

Un détroit à l'importance stratégique croissante

14 kilomètres de large et 1 000 mètres de profondeur qui séparent deux continents, aux destins, histoires, cultures bien différents, et pourtant tellement liés et imbriqués. Deux continents marqués par des millénaires d'échanges économiques et commerciaux, de migrations et d'invasions de part et d'autre, de diffusion de religions, de connaissances et de cultures.



<https://tinyurl.com/GibraltarHistoire>



Bateau spécialisé

Le "HaaiBaai"



Le "HaaiBaai" collecte régulièrement des eaux de ballast destinées à l'Océanum du zoo de Blijdorp, près de Rotterdam. Chaque mois environ 600 tonnes d'eau de mer sont retraitées grâce à une installation de filtrage spécialement conçue, Au total, plus de huit millions de litres d'eau de mer circulent dans l'Océanum pour les ours polaires et les centaines d'animaux de l'Océanum.

Sur le plan technique, Le navire de mer compense le poids déchargé dans un port en prenant, selon les besoins, des ballasts avant d'appareiller, puis les change en haute mer pour avoir des ballasts propres - il y a d'ailleurs une réglementation pour ce faire -, ce sont ceux-là que récupère la barge :

<https://tinyurl.com/OMI-Ballast-water>



Où l'expression, "une main pour soi, une main pour le bateau" prend toute sa signification !



Oeuvres d'art flottantes ?



L'ornementation de la coque du paquebot "Genting Dream" (Ci-dessus) est une peinture, et non un revêtement.

L'œuvre d'art de la coque a été créée par l'artiste pop chinois Jacky Tsai, et représente une scène d'amour entre une sirène et un astronaute.

Le motif a été projeté sur la coque au quai du chantier Meyer Werft à l'aide d'une technologie laser. Des artistes ont ensuite peint méticuleusement le motif projeté.

Cette peinture colorée sur la coque a été spécialement conçue pour les passagers chinois des navires de croisière, et est devenue une caractéristique emblématique des navires de Dream Cruises. L'œuvre d'art n'est pas seulement un élément visuel frappant, elle poursuit la narration de la marque, avec les personnages de la sirène et de l'astronaute apparaissant dans les dessins de la coque de plusieurs navires de la flotte. Par exemple, sur le "World Dream" (ci-dessous).



Départ de chantier du "Genting Dream" : <https://tinyurl.com/2es57pyx>

Départ de chantier du "World Dream" : <https://tinyurl.com/u9d32r2b>

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco@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>