



Paquebots modernes

Immeubles flottants

Parcs d'attractions

Capt. Pilchard

Assistant récemment à l'arrivée du paquebot "Queen Victoria" de la Cunard, bâbord à quai, dans un port, le "mur" que représente cet immeuble flottant est saisissant. Les badauds venus en grand nombre étaient impressionnés par cette masse, et photographiaient, avec leurs téléphones mobiles, le navire sous tous ses angles.

A bord, les passagers qui avaient une cabine donnant sur bâbord avaient vue sur le quai. Ceux qui avaient la leur côté tribord ne voyaient rien du port. On peut espérer pour eux qu'à la prochaine escale, l'accostage se ferait tribord à quai pour profiter du spectacle !



La conception des paquebots modernes est fondamentalement différente des navires construits et opérés au XXe siècle, il n'y a plus de ponts-promenade ! Ou si peu.

Les passagers ne peuvent pratiquement plus faire le tour du bateau, aller et venir de l'avant à l'arrière et inversement, les balcons des cabines les en empêchent.

Le paquebot devrait plutôt être un lieu social, un lieu de rencontre, pas un lieu d'isolement où on reste cloîtré dans sa cabine avec balcon d'où l'on voit peu de choses, et où on est plus occupé par le casino et ses "bandits manchots" ou par toutes les activités proposées à bord (toboggans aquatiques, activités "sportives" diverses ...).

Quel manque d'intérêt de certains ! on a vu récemment dans un documentaire sur le "Queen Mary 2" des passagers qui regardaient "en live" l'arrivée du navire à New-York ... sur le circuit TV du bord depuis leur cabine, avachis sur leur lit !

La littérature, y compris, par exemple, le livre d'Assouline "Le paquebot" paru en 2022, indique l'importance du pont-promenade sur ces navires. Les ponts-promenade, dans leur conception première, sont des avenues où les gens se croisent, devisent et discutent.



Pont-promenade à bord du "Lusitania"

Sur les paquebots, il y a, comme dans la vie, les pauvres et les riches auxquels le pont promenade est exclusivement réservé. Le "Lusitania" (lancé en 1906), qui est un gros paquebot pour l'époque, prenait 2 165 passagers, dont seulement 563 en "Première", quand le

"Queen Victoria" n'en prend "que" 2 014, mais en classe unique, et avec très peu de ponts-promenade.

On se souvient du paquebot "Mermoz" dont les passagers disposaient de 12 800 m² dont plus de 3,000 m² de ponts.

Sur le "Queen Victoria", à taille de navire équivalente, intégrer des ponts promenades prendrait une place importante au détriment du nombre de cabines offert.

Le marketing (hôtel flottant avec vue sur mer), l'individualisme prédominant de nos jours et les contraintes techniques, donc de coût, sont des considérations qui conduisent à la situation actuelle.

Ceci étant, l'histoire étant un éternel recommencement, on voit réapparaître sur certains paquebots des aménagements avec de l'espace extérieur et autres agencements dignes de la première classe des paquebots d'antan ; comme le "MSC Yacht Club" par exemple, mais le tarif est environ 50 % plus cher que sur les "paquebots classiques actuels".

Apparemment ce concept de parcs d'attractions et d'hôtels bon marché (une semaine à bord peut être vendue seulement 800 €) a du succès, la flotte mondiale de ces paquebots, immeubles flottants, ne cesse de croître. Les armateurs spécialisés passent commande de navires avec de plus en plus de distractions de plus en plus sophistiquées.

L'"Icon of the Seas", considéré comme le plus grand paquebot au monde (5 fois le Titanic), qui partira pour sa première croisière en janvier 2024, impressionne par son gigantisme, 300 mètres de long et 250 800 tonnes, pourra accueillir jusqu'à près de 10 000 personnes (7 600 passagers plus l'équipage).



Les restaurateurs des ports d'escale disent que les passagers des paquebots ne dépensent pas beaucoup parce que les repas à bord sont compris dans leur forfait !



Sommaire

Par Capt. Pilchard

- ✓ Paquebots modernes.
- ✓ "Ever Given" à Suez, pas responsables !
- ✓ Cela n'aurait pas dû arriver, mais responsables !
- ✓ Armureries flottantes.

“Ever Given” à Suez : pas responsables !

Capt. Pilchard

Plus de deux ans après l'échouement du porte-conteneurs “Ever Given” dans le Canal de Suez, le rapport d'enquête sur la sécurité maritime de l'autorité maritime du Panama (État du pavillon du navire), est paru cet été.

Le rapport est hautement critique sur la conduite et les actions des pilotes de la SCA (Suez Canal Authority) avant l'échouement. Il fait la démonstration technique précise, impeccable et imparable de l'enchaînement des faits et de l'impéritie des pilotes. Le VDR (*Voyage data recorder*), équivalent marin des enregistreurs de vol des avions, est désormais redoutable, tout y est, y compris les disputes (avant l'échouement) traduites de l'arabe entre les pilotes, ordres fantasmagoriques, aucune anticipation, ni échange sur les manœuvres à venir, discussions en arabe entre eux et avec le Contrôleur du Canal, et à l'encontre de leurs propres règles de transit (voir ci-dessous).



Tempête de sable à l'approche droit devant

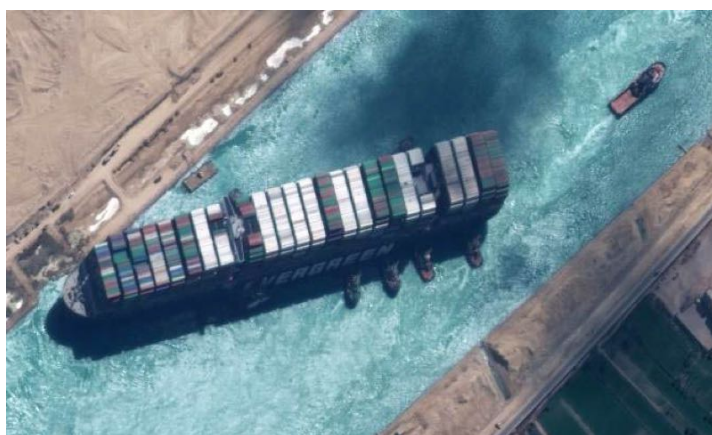
La vitesse du vent a augmenté et la visibilité a été fortement réduite par une violente tempête de sable. (Le Khamsim est un vent saisonnier venant du Sud Ouest qui charrie de grandes quantités de sable avec des rafales jusqu'à 80 km/h ; lorsqu'il se lève, il constitue une vraie contrainte pour la navigation. Le navire a une longueur de presque 400 m. et un tirant d'air de 50 m. au dessus du niveau de la mer, ce qui fait une très importante surface sensible au vent comme une voile). L'“Ever Given” n'avait pas de remorqueurs, contrairement aux navires le précédant (ndlr : ce sont les pilotes de la SCA qui décident de les imposer ou non). Assez rapidement après le début du transit, les pilotes ont eu des difficultés à maintenir la position du navire au centre du chenal. L'un d'eux a ordonné de mettre en avant toute pour augmenter la vitesse et aider à gouverner. Cet ordre a été respecté et la vitesse a été augmentée, jusqu'à 13 nœuds, alors que la vitesse maximum prévue à la règle 54 de la SCA est 16 km/h (soit 8,6 nœuds). D'autres ordres ont été donnés au timonier, soit barre à gauche toute, soit barre à droite toute, sans aucun ordre de barre à zéro, ou de barre intermédiaire entre les deux. Le timonier a signalé que le navire



cessait de virer sur bâbord et commençait à virer sur tribord. À 7h37, il semble que les pilotes aient commencé à se rendre compte qu'ils ne pouvaient pas contrôler le navire, et qu'il y avait un risque d'échouement.

Ils ont alors donné d'autres ordres pour essayer de redresser la course du navire, mais à 07h41 heure locale, l'“Ever Given” est allé inexorablement se planter sur la rive Est du Canal. (La page 8 du rapport résume le déroulé).

Le rapport n'accable pas le capitaine, comme c'est souvent le cas, qui, en l'espèce, ne pouvait strictement rien faire, à partir du moment où il a accepté d'entrer dans le canal, ce qu'il ne pouvait pas, ou très difficilement, refuser évidemment, d'autant plus qu'il n'est pas certain qu'il disposait de toutes les infos météo locales avant d'embouquer le canal. Il n'est maître ni de l'ordre, ni de la vitesse du convoi fixés par la SCA, et ne peut pas non plus empêcher les pilotes de parler arabe entre eux (sans l'informer de la teneur de leurs échanges !). Ce sont eux qui ont demandé la vitesse de 13 nœuds (fatalement applicable à tout le convoi, au moins aux navires le précédant) à laquelle il lui était très difficile de s'opposer, les 305 pages du règlement de la SCA ligotent complètement le capitaine ainsi que son armateur. (voir ci dessous).



Le président de la Suez Canal Authority, l'amiral Ossama Rabie, qui a rang de ministre en Égypte, a très rapidement demandé une caution de 916 millions de US dollars, finalement ramenée, après d'âpres négociations, à 500 millions.

Sans autrement commenter l'hypocrisie, la mauvaise foi, et les faux semblants développés par les Égyptiens, il y a un principe de base, indiscutable : la responsabilité du capitaine dans l'expédition maritime est totale, partout dans le monde, le pilote n'ayant qu'un rôle de conseiller. Même si, contrairement lors de certaines manœuvres portuaires dans d'autres ports du monde le capitaine peut intervenir, au Canal de Suez, le déplacement en convoi impose une solidarité et une unité de décision entre les navires. Le tout est bien entendu géré par les pilotes et le centre de contrôle de la SCA.

Malgré l'incompétence assez manifeste des pilotes, la non-application des Règles du Canal, ni pour la vitesse, ni pour l'emploi des remorqueurs, entre autres, et également la communication en arabe, et pas en anglais, la langue internationale de la profession telle que définie par l'OMI, le capitaine reste le bouc émissaire d'une affaire qui dépasse largement ses prérogatives.

Le capitaine de l'“Ever Given” semble très compétent et impliqué et, à la lecture du rapport, tant son employeur (Bernhard Schulte) que son armateur (Higaki-Luster / Evergreen) lui ont, nous l'espérons, renouvelé et confirmé leur confiance.

Pour aller plus loin

“Ever Given”

Le rapport : <https://tinyurl.com/Ever-Given-Full-Report>

Les Règles du Canal de Suez : <http://tinyurl.com/SuezCanalRules>

La résolution A.918 de l'OMI pour les communications Marine :

<https://tinyurl.com/IMO-A-918-22>

Cela n'aurait pas dû arriver, mais responsables !

Capt. Pilchard

Le 13 mars 2022 vers 18h12, le porte-conteneurs "Ever Forward", battant pavillon de Hong Kong, a quitté le *Seagirt Marine Terminal* à Baltimore (Maryland) dans la baie de Chesapeake à destination de Norfolk (Virginie), sous les ordres du capitaine du navire, assisté d'un pilote breveté.



Le pilote est resté sur la passerelle avec le capitaine et l'équipage de quart jusqu'à environ 19h30, heure à laquelle le capitaine a quitté la passerelle pour aller dîner. Restent donc à la passerelle, le pilote, un lieutenant, un élève-officier et un matelot timonier. Vers 20h17, le navire a dépassé le point de cheminement indiqué sur la carte, marquant un virage d'environ 180 degrés qui devait être exécuté conformément au plan de voyage. Aucun ordre n'a été donné pour faire virer le navire, et le timonier a maintenu le cap précédemment ordonné. L'officier de quart, un ressortissant chinois, a hésité à mettre en doute l'expertise du pilote, lorsqu'il a constaté un peu avant l'échouement, que le virage avait été manqué, et, question culturelle, à offenser celui qui était plus âgé et avait plus d'expérience que lui. À 20h18, le pilote s'aperçoit que le navire a dépassé son virage, et ordonne de mettre la barre à droite à 15 degrés. Mais le navire s'échoue à l'extérieur du chenal, à l'Est de la bouée lumineuse 16, soit 126 minutes après le départ.

Depuis le début, le pilote a utilisé son *Portable Pilot Unit* (PPU), auquel il préférerait se fier pour naviguer plutôt que les équipements, ou les cartes des navires, sur lesquels il embarquait.

Il a surtout passé cinq appels téléphoniques personnels représentant plus de 60 minutes, pratiquement la moitié du temps avant l'échouement. Il a également envoyé deux SMS, et, juste avant l'incident, a commencé à rédiger un courriel concernant les problèmes qu'il avait rencontrés précédemment pour une autre opération, message qui n'avait pas de caractère d'urgence.

1/ Le pilote n'aurait pas dû :

- ne pas utiliser, ou sous-utiliser, les ressources du bord disponibles pour la navigation.
- relâcher sa vigilance, et être distrait par ses appels téléphoniques personnels depuis son téléphone cellulaire.

2/ Le capitaine aurait certainement dû :

- demander énergiquement au pilote de s'occuper de la navigation plutôt que de téléphoner.
- dîner à la passerelle.

3/ L'officier de quart aurait dû :

- ne pas hésiter, dès qu'il s'en est aperçu, d'aviser le pilote du virage manqué.
- Immédiatement avertir le capitaine.

Après enquêtes et rapports, le *Maryland Board of Pilots* a suspendu la licence du pilote.

Le rapport des *US Coast Guards* recommande que *"les propriétaires et exploitants de navires veillent à ce que l'équipage connaisse les politiques relatives aux devoirs et obligations des officiers de quart en matière de sécurité du navire, même lorsqu'un pilote est embarqué"*. La résolution A. 960(23) de l'Organisation maritime internationale (OMI) souligne que *"l'efficacité du pilotage dépend en grande partie de l'efficacité des communications et de l'échange d'informations entre le pilote, le capitaine et le personnel de pont concernant les procédures de navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire"*. L'OMI indique que cet échange d'information devrait être *"un processus continu qui se poursuit généralement pendant toute la durée du pilotage"*. Elle souligne également que *"les capitaines et les officiers de pont ont le devoir de*

soutenir le pilote et de s'assurer que ses actions sont surveillées à tout moment".

Le premier responsable de l'échouement est en tout cas le pilote et l'utilisation intempestive de son téléphone mobile !



Le 25 juillet 2020, le MV "Wakashio", vraquier *capsize* de l'armement japonais Nagashiki Shipping en affrètement à temps à Mitsui, 203 130 tpl, 330m de long, et 11m. de tirant d'eau s'est échoué après être entré dans les eaux peu profondes de la côte Sud-Est de l'île Maurice, et avoir heurté un récif corallien, lors de son voyage sur ballast entre Singapour et le Brésil. Le navire fut perdu, et les côtes touristiques de l'île ont été gravement polluées par les 4 000 tonnes de soutes. Le capitaine et le second capitaine ont été condamnés à 20 mois de prison à Port Louis, ils ont été néanmoins libérés après 16 mois pour bonne conduite.

En 2020, en pleine épidémie du Covid, beaucoup d'équipages de navires ne pouvaient être relevés en raison des restrictions imposées dans le monde entier. Ils restaient à bord pendant de très longues périodes sans contact avec leurs familles. C'était le cas pour la plupart des 20 membres d'équipage du "Wakashio". L'un d'eux fêtait aussi son anniversaire à l'approche des côtes de l'île Maurice. L'état major du navire a décidé de se rapprocher des côtes pour capter un réseau WiFi pour communiquer avec les familles. Ce qui en pleine période de confinements et restrictions est parfaitement compréhensible ; les navires l'ont toujours fait, même avant le virus et le WiFi, c'était pour être à portée de VHF.

Le rapport d'enquête a mis en évidence la carence de planification étant donné qu'aucun nouveau plan de voyage n'avait été préparé correctement préalablement au changement de cap, et qu'aucune carte électronique à petite échelle n'était disponible sur l'ECDIS du bord (une telle carte à petite échelle n'était pas initialement utile à la navigation, le navire n'étant pas prévu approcher l'île Maurice).

Selon le rapport, la surveillance sur la passerelle n'était pas suffisante pour remarquer le changement de profondeur d'eau, car le second, qui suivait les ordres du capitaine, regardait également son téléphone portable après avoir obtenu un signal téléphonique.

Le capitaine et le second capitaine ont été reconnus coupables d'avoir compromis la sécurité de la navigation.



Même si le cas du "Wakashio" est fondamentalement différent de celui de l'"Ever Forward", on peut considérer que le besoin de tout un chacun de communiquer avec ses proches, ou de gérer ses affaires personnelles, est devenu essentiel, et que la facilité donnée par nos téléphones mobiles peut obérer la concentration et l'attention des personnels dans le cadre de leurs activités professionnelles.

Dans les deux cas cités les protagonistes, professionnels qualifiés, sont toutefois impardonnables et responsables de ces accidents qui n'auraient jamais dû arriver.

Pour aller plus loin

"Ever Forward"

La trace AIS : <https://tinyurl.com/y8psvp9g>

Le rapport de l'USCG : <https://tinyurl.com/2nurn84h>

"Wakashio"

Le rapport d'enquête : <https://tinyurl.com/MV-Wakashio-report>



Armureries flottantes

Capt. Pilchard

Depuis plusieurs années, les navires de commerce naviguant dans des endroits critiques, notamment dans l’océan Indien, embarquent des hommes armés pour se protéger des pirates.

Comme tout un chacun, nous avons suivi cette tendance, sans approfondir comment s’organisait en pratique cette protection.

Logiquement, les agents de sûreté embarquants ne peuvent pas voyager dans les aéroports internationaux avec leur armement. Leurs armes

sont en fait fournies sur place avant d’embarquer sur le navire à protéger, en mer dans les zones à haut risque, par des navires dûment habilités.

Au plus fort de la “piraterie somalienne” au milieu des années 2010, une trentaine de navires ont été ainsi transformés en véritables “armureries flottantes”. Les gouvernements locaux ne voulaient pas d’entrepôts d’armes sur leurs territoires, et au niveau des opérations, le coût des escales aurait été exorbitant.



après que MNG Maritime a signalé une éventuelle violation des sanctions par une des sociétés de sécurité maritime non britannique, cliente de MNG Maritime, ayant peut-être fourni un service à un navire lié à la Russie via la société basée à Dubaï Sun Ship Management, gestionnaire de la flotte russe Sovcomflot.

Avec l’effet immédiat de la perte de la licence, MNG Maritime est devenue une armurerie non autorisée, ce qui par ricochet peut remettre en cause la survie de la majorité des sociétés britanniques de sécurité.

Nous avons donc vu comment s’organisait la logistique. Mais maintenant, nous avons d’autres questions qui demandent des réponses :

Comment se protéger des pirates ? Comment continuer à proposer ces services armés, para-militaires, aux navires ? Que vont devenir les armes et les munitions dans cette région instable ? Disséminées dans la nature à des organismes non agréés ? Vont-elles alimenter le marché noir ? Seront-elles jetées par dessus bord ? Peuvent-elles être récupérées par des structures officielles, mais lesquelles et comment ?

Le gouvernement britannique prend au sérieux ces questions, et reste en contact étroit avec les sociétés concernées pour trouver des solutions ad hoc, responsables et réfléchies.



“Antartic Dream”



“Team Siam”



“Genesis”

Avec la baisse de la piraterie, on ne compterait plus, jusque fin juillet dernier, que trois navires opérés par la société britannique MNG Maritime gérant un stock de 3 000 armes pour la zone de l’océan Indien, le navire de croisières, construit en 1959, le M/V “Antarctic Dream”, 2 180 tjb, le navire, ancien *supply offshore*, construit en 1991, le M/V “Team Siam”, 3 135 tjb, et l’ancien navire de soutien, construit en 1972, M/V “Genesis”, 648 tjb.

MNG Maritime ne fournissait pas de gardes armés pour les navires de commerce, mais servait de base de stockage et logistique pour le personnel et les armes pour 35 sociétés de sécurité.

La licence de leurs trois navires leur a été retirée, le 20 juillet, par le ministère des Affaires et du Commerce du gouvernement britannique

Pour aller plus loin

- Armureries flottantes et les lois :

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

- Une étude de 2016 de l’Association nationale des Auditeurs jeunes de l’Institut des Hautes Etudes de Défense nationale :

<https://tinyurl.com/yc7j2ruy>

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>