



N° 554
NOVEMBRE 2022



Lettre

Inter

Groupes



Communauté Maritime Dunkerque



EDITORIAL

En chemin vers la Paix

En cette période de fin d'année, nous recevons dans nos boîtes aux lettres, de nombreuses cartes destinées à adresser à nos proches ou moins proches, des vœux de bonheur, de santé, de paix...

J'ai été frappée par celles d'une des nombreuses associations engagées dans la solidarité sans frontières : toutes représentent des personnes se donnant la main pour former une ronde autour de notre planète ou formant une pyramide humaine pour atteindre l'étoile de la paix.

Ce n'est en effet que la rencontre de l'autre, la mise en commun de nos énergies, qui peuvent nous conduire sur le chemin d'un monde plus respectueux des différences et à l'écoute des « invisibles ».

La rencontre quotidienne des marins à bord des navires, avec leurs diversités, l'écoute de leurs conditions de vie à bord, leurs soucis de leurs familles, la disponibilité des bénévoles leur assurant quelque temps de répit dans les foyers, le travail des institutions spécialisées pour faire évoluer les lois, qui luttent contre la piraterie ou encore qui développent de nouveaux moyens de transport maritime plus respectueux de notre « maison commune » sont autant de petits pas sur la grand route qui nous mènera à la Paix : Ne les épargnons pas...

Marie-Françoise Darondeau

NOUVELLES

Yves Hardel, Pérou

Venu passer quelques temps en France dans sa famille, Yves Hardel nous a fait le grand plaisir de « monter » jusqu'à Dunkerque pour nous rendre visite. Nous sommes allés le chercher à la gare le 6 octobre au soir.

Le vendredi après-midi nous avons pu nous retrouver avec plusieurs personnes de la Communauté pour échanger avec lui. Yves nous a parlé du Pérou et des énormes difficultés que connaît ce pays gangréné par la corruption jusqu'au plus haut sommet de l'état.

Nous lui avons donné des nouvelles de la Communauté et des changements qui

ont eu lieu. Ce fut un moment très chaleureux.

Dès le samedi en début d'après-midi, Yves repartait pour Reims rencontrer d'autres amis, puis rejoignait sa famille avant de rejoindre le Pérou où il continue son activité dans sa paroisse dans la banlieue de Lima.

Bénédicte et Georges Gontier

Phil et Maggie Hiscock

Phil et Maggie, venus passer quelques jours à Petit Fort Philippe, renouvellent toutes leurs amitiés à la communauté. Phil est toujours actif auprès des marins à Portsmouth

Nous apprenons avec tristesse le décès de Maurice Rivoiron, survenu dans sa 89^{ème} année. Maurice a fait partie de notre communauté en tant que prêtre navigant.

« Désolée d'apprendre le décès de Maurice. Je garde de lui un souvenir vivace, il était vraiment un prêtre missionnaire ouvert à chacun et à l'écoute. ».

Lucienne Bâcle.

« J'ai toujours gardé de Maurice, un très bon souvenir, je revois encore son grand sourire quand il rentrait à la Baraque. C'est un des derniers « anciens » que j'ai connus. Il va retrouver là-haut Pierre, Jean Boutry, Jean Ghesquière et tant d'autres ».

Bénédicte Gontier.

Préparation de Noël le samedi 17 décembre

à partir de 10 heures en Citadelle

Suivie du repas communautaire.



FLASH DUNKERQUE

Une usine de production de chocolat et de café verra le jour dans la cité de Jean Bart d'ici 2023. La seconde de l'entreprise "Grain de Sail", connu pour transporter les matières premières grâce à son voilier 100 % écologique.

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/01/09/2021>

Le 23 août 2021, un voilier s'est installé dans le bassin du Commerce de Dunkerque. Au premier abord, rien ne le différencie d'un voilier ordinaire. Pourtant, en s'y attardant, panneaux solaires et petites éoliennes le distinguent des autres bateaux. Il s'agit du cargo à voile de l'entreprise bretonne "Grain de Sail". Un bateau de 24 mètres dont la vaste cale permet de transporter plus de 50 tonnes de café et de chocolat sans

polluer. S'il est accosté à Dunkerque, c'est pour symboliser la nouvelle collaboration entre la ville et l'entreprise.

De New-York à Dunkerque en passant par la République Dominicaine, une traversée 100% écologique.

Avec seulement 4 marins à bord, le bateau à l'habitude de partir de St-Malo, les cales chargées de 15 000 bouteilles de vins biologiques afin de ne pas faire de trajet à vide. La cargaison est déchargée à New-York. Direction ensuite la République Dominicaine où sont récupérées les matières premières : le café et le chocolat ; avant de repartir vers St-Malo où se situent les unités de production de l'entreprise. Mais d'ici 2023, Dunkerque sera également desservie ! La ville va se faire torrèfactrice et chocolatière pour "Grain de Sail" et accueillera ainsi régulièrement ce cargo à voiles. Au grand bonheur du maire de la ville, Patrice Vergriete : *"Je suis amoureux de ce projet. Il incarne l'avenir d'une partie du transport maritime."* En service depuis 2 ans, le bateau a déjà réalisé deux transatlantiques. *"Le tout sans faire fonctionner de moteur. Lors de notre dernière traversées nous avons seulement utilisé 9 litres de gazole"*, souligne Loïc Briand, le capitaine de "Grain de Sail".

« Grain de Sail » : une entreprise de marins, de chocolatiers et de torrèfacteurs de café

Mêler écologie et transport de produits alimentaires par voie maritime, c'est le projet ambitieux des frères Barreau. Ces jumeaux d'une cinquantaine d'années ont voulu prouver l'existence d'une alternative aux porte-conteneurs géants et polluants. *"L'idée première de Grain de Sail était de créer ce fameux voilier cargo pour transporter les matières premières de manière propre. On s'est ensuite demandé quel produit, venant de loin et dont on ne peut se passer, était transportable à la voile. Le chocolat et le café se sont imposés naturellement."*

"On n'y connaissait rien mais avec de l'aide et des spécialistes, nous avons réussi !" se réjouit Jacques Barreau. Le pari est réussi. L'entreprise, née en 2010 à Morlaix, a fait un chiffre d'affaires d'un million et demi d'euros fin 2018, de quoi lancer la fabrication de ce fameux voilier. Un second devrait voir le jour d'ici 2023. Un bateau deux fois plus grand qui pourra venir se nicher dans le port de Dunkerque. Désormais l'objectif est de multiplier les entités de production locale afin de limiter le transport terrestre secondaire. Si l'entreprise "Grain de Sail" a choisi de débarquer à Dunkerque, c'est en grande partie pour sa localisation stratégique. D'abord pour son port mais aussi pour sa proximité avec la Belgique et l'Angleterre. Les fondateurs souhaitent à terme construire des unités de production des deux côtés de l'Atlantique.

La moitié des salariés est en situation d'handicap

La nouvelle unité de production de "Grain de Sail" permettra également de créer de nouveaux emplois à Dunkerque. Dans l'usine déjà existante du petit port breton de Morlaix, une cinquantaine de personnes sont employées. L'entreprise se veut responsable d'un point de vue écologique mais aussi sociale : la moitié des salariés sont en situation d'handicap. *"Grain de Sail a déjà pris contact avec des associations du dunkerquois, comme celle des Papillons Blancs"*, souligne le co-fondateur de l'entreprise.

Dunkerque : premier départ de Dunkerque pour le voilier de Grain de Sail

<https://www.lavoixdunord.fr/09/11/2022>

Arrivé de Cherbourg le 20 octobre, le voilier « Grain de Sail », propriété de la société bretonne Grain de Sail, quittera pour la première fois le port de Dunkerque ce jeudi, les cales remplies de vins français bio et naturels. Début 2025, l'unité de torrèfaction et la chocolaterie de l'entreprise entreront en service au Môle 2.

*

.Loon-Plage : un marin meurt au fond d'une cale sur un cargo méthanier. Un marin philippin découvert mort au fond de la cale d'un cargo méthanier, ce mardi au large de Loon-Plage, a nécessité l'intervention du groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux des sapeurs-pompiers.

La voix du Nord



RECHERCHE

Dossier Solidarité

Réalisation 73 du dossier 15

MEMOIRE VIVANTE DES MARINS ET ARTISANS DU MONDE MARITIME

MAURICE RIVOIRON

Maurice est né le 11 avril 1933 à Givors (69), troisième enfant d'une famille de quatre. Son père est issu du monde rural mais reconverti à la ville comme employé dans une usine de sidérurgie. Sa mère, fille de verrier, s'occupe du foyer. Après 4 ans de petit séminaire à Oullins dans le diocèse de Lyon, Maurice entre au grand séminaire Saint-Joseph en 1951 puis intègre le séminaire Saint-Irénée de 1953 à 1957, entrecoupé par deux années de service militaire dans la marine. Il demande alors à entrer au séminaire de la Mission de France souhaitant partager, comme prêtre au travail, la vie du monde maritime.

Il rejoint Pontigny en 1956 et y sera ordonné prêtre le 31 mai 1959. De 1959 à 1967 il est envoyé à Mondeville dans le diocèse de Bayeux comme vicaire chargé de l'animation paroissiale, tout en étant aumônier de la JOC, de l'ACO et des équipes enseignantes. Maurice travaille aussi à mi-temps comme docker de 1964 à 1967.

Il est alors envoyé à la Mission de la Mer dans la communauté maritime de Dunkerque. Il est alors navigant au long cours. Par amour pour Joëlle qu'il a connue à Mondeville et qui vient d'avoir un enfant il décide de fonder avec elle un foyer en renonçant, non sans souffrance, au ministère de prêtre. Ils se marient le 24 septembre 1976 et donneront naissance à Emmanuelle en 1978.

Joëlle continue son métier d'infirmière et Maurice à naviguer comme électricien au long court. Ils s'installent avec leurs enfants à Servas dans le Gard à partir de 1984.

Maurice reste fidèle en amitié à la Mission de France, participant avec Joëlle aux rencontres régionales. La santé de Joëlle se dégradant avec le diagnostic de la maladie de Parkinson, Maurice prend soin d'elle et l'accompagne jusqu'au bout. Il s'investit à l'association France-Parkinson et s'engage aussi dans le soutien à des migrants ukrainiens et russes qu'il accueille chez lui.

Homme humble, généreux et toujours optimiste malgré les épreuves, Maurice est un homme de foi. Toute sa vie se déploie en fidélité à ses convictions premières, au service de Jésus-Christ et de son Evangile pour le monde :

« Contre vents et marées j'essaie d'être semeur de vie et d'espérance, non pour l'au-delà mais pour aujourd'hui. Si nous avons la chance de connaître où en est la source, on ne peut y adhérer que si au fil des jours nous savons décrypter ce plus de vie qui nous dépasse et qui portant est bien de nous. N'est-ce pas à travers son humanité et au gré de ses rencontres que Jésus a redécouvert l'amour du Père ? N'est-ce pas dans ce

LIG 554

qu'elle a de plus pauvre et de plus précaire, quand disparaissent nos avoirs et nos certitudes humaines, que la vie nous révèle la profondeur de ce que nous sommes, assoiffés de fraternité et de partage ? »

Depuis quelques années la santé de Maurice s'est dégradée avec des problèmes pulmonaires de plus en plus aigus qui l'ont emporté le 27 septembre 2022 à l'EHPAD de Saint-Jean-du-Gard où il résidait.

Ses obsèques ont été célébrées vendredi 30 septembre à 15h30 à l'église de Servas (30).

Nous nous associons à la peine de ses enfants Laurent et Emmanuelle, ainsi qu'aux membres de son équipe d'aînés de Saint-Chamas et de ses amis. Nous les assurons de notre communion de prière, dans l'action de grâce pour la vie de Maurice et dans l'Espérance qui était aussi la sienne.

Mission de France L'équipe épiscopale



RECHERCHE

Dossier Santé et Accompagnement

Réflexion 13 du dossier 9

10 octobre seafarerswelfare.org

Alors que le monde tente de se remettre des effets de la récente pandémie, d'autres défis majeurs pour la santé mentale des gens de mer sont mis en lumière, en particulier les abus, les brimades, le harcèlement et la discrimination.

À l'occasion de la Journée mondiale de la santé mentale, le Réseau international de Bien-être et d'assistance aux gens de mer (ISWAN) a partagé des informations sur les problèmes de santé mentale que les gens de mer signalent à ses lignes d'assistance.

Les données du célèbre service d'assistance téléphonique d'ISWAN, SeafarerHelp (disponible gratuitement, 24h/24 et 7j/7, pour les marins du monde entier), montrent l'impact significatif que la pandémie de COVID-19 et la crise de changement d'équipage qui en a résulté ont eu sur le bien-être psychologique des marins. Parmi ceux qui ont contacté SeafarerHelp pour des problèmes de santé mentale au plus fort de la pandémie en 2020, le fait d'être bloqué à bord pendant de longues périodes était un facteur clé pour 39 % des marins, tandis que 14 % ont déclaré souffrir de fatigue.

Alors que la proportion d'appels et de messages à SeafarerHelp liant la santé mentale au rapatriement et à la fatigue a diminué depuis 2020, un autre défi de santé mentale est devenu un problème important. À ce jour en 2022, 15 % de tous les marins ayant contacté SeafarerHelp pour des problèmes de santé mentale ont signalé des expériences d'abus, d'intimidation, de harcèlement ou de discrimination (contre 8 % en 2021).

SeafarerHelp a reçu plusieurs appels d'équipages subalternes victimes d'intimidation, de menaces et/ou d'abus verbaux de la part de leurs supérieurs. Certains marins ont

déclaré avoir été victimes d'agressions physiques graves. De tels abus ont un impact profond sur la santé mentale d'un individu, qui est exacerbé pour les gens de mer qui passent de longues périodes à bord - les gens de mer parlent de se sentir déprimés, désespérés, de manquer de confiance, de vivre dans la peur, d'impacts négatifs sur leur santé physique et même de se sentir suicidaires .

Les données de la ligne d'assistance d'ISWAN pour ceux qui travaillent dans l'industrie des superyachts, Yacht Crew Help, racontent une histoire similaire. Bien que le nombre d'appels et de messages à cette ligne d'assistance soit bien inférieur à celui de SeafarerHelp en raison des différents niveaux d'équipage, les abus, l'intimidation, le harcèlement et/ou la discrimination sont collectivement les problèmes qui surviennent le plus souvent parallèlement aux problèmes de santé mentale pour l'équipage du yacht.

Les membres d'équipage ont demandé l'aide de Yacht Crew Help pour faire face à des expériences de violence verbale, d'intimidation, de harcèlement sexuel et/ou d'agression sexuelle en mer. Au total, les appels à Yacht Crew Help concernant des abus, des brimades, du harcèlement et/ou de la discrimination ont plus que doublé au cours des trois premiers trimestres de 2022, par rapport à la même période en 2021

Simon Grainge, directeur général d'ISWAN, a déclaré :

« La pandémie a mis en évidence la question de la santé mentale des gens de mer, et bien que le défi du COVID-19 puisse s'estomper dans nos mémoires, le bien-être mental des gens de mer reste une préoccupation. Les gens de mer sont tout aussi sensibles aux impacts des abus, des brimades, du harcèlement et de la discrimination que le reste d'entre nous, mais ils sont confrontés au défi supplémentaire de les vivre dans un environnement qui leur sert à la fois de lieu de travail et de domicile, souvent pendant de longues périodes. .

« La Journée mondiale de la santé mentale est une excellente occasion de reconnaître que la santé mentale des gens de mer ne peut être tenue pour acquise. L'industrie maritime a un devoir de diligence envers ses travailleurs, et leur santé mentale est cruciale pour l'avenir de l'industrie en termes de sécurité et a un impact majeur sur le recrutement et la rétention.

L'ISWAN encourage les parties prenantes de l'industrie maritime à soutenir et à s'impliquer dans les initiatives existantes pour lutter contre les abus, les brimades, le harcèlement et la discrimination dans l'industrie maritime. Le groupe de travail du Centre for Ocean Policy and Economics (COPE^o) sur la sécurité psychologique, l'intimidation et les agressions et harcèlements sexuels dans le secteur maritime, dont l'ISWAN est membre, vise à fournir des solutions constructives pour assurer une culture de travail psychologiquement sûre pour les gens de mer et soutenir l'égalité, l'équité, la diversité et l'inclusion (EEDI) dans l'industrie.

La sensibilisation, l'éducation et la politique autour de l'EEDI sont un domaine clé pour s'attaquer à des problèmes tels que les abus et la discrimination. Des initiatives telles que le programme Diversity in Maritime de Maritime UK visent à promouvoir une industrie maritime juste, équitable et inclusive qui embrasse la diversité et crée une atmosphère favorable et ouverte pour que tous puissent réaliser leur potentiel.

Les gens de mer qui ont besoin d'aide ou d'une oreille attentive pour tout problème ou préoccupation peuvent contacter les lignes d'assistance gratuites et confidentielles de

l'ISWAN SeafarerHelp (www.seafarerhelp.org) ou Yacht Crew Help (www.yachtcrewhelp.org) à tout moment, 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Les gens de mer peuvent également partager leurs histoires et trouver de l'aide via [SeaCode](#) , une plateforme anonyme développée aux côtés du groupe de travail COPE° pour les victimes et les survivants d'abus, d'intimidation, de harcèlement et de discrimination dans l'industrie maritime.



RECHERCHE

Dossier Sécurité

Réflexion 104 du dossier 7

14 octobre 2022 seafarerswelfare.org

Le Bureau maritime international (BMI) de la CPI appelle les acteurs régionaux et internationaux à poursuivre leurs efforts, en particulier dans le golfe de Guinée, alors que les incidents mondiaux de piraterie et de vols à main armée atteignent leur plus bas niveau depuis 1992.

Le dernier rapport trimestriel mondial sur la piraterie d'ICC IMB détaille 90 incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires au cours des neuf premiers mois de 2022, le chiffre le plus bas enregistré en trois décennies.

Les auteurs ont réussi à accéder aux navires dans 95 % des incidents signalés, qui se répartissent en 85 navires arraisonnés, quatre tentatives d'attaques et un navire détourné. Dans de nombreux cas, les navires étaient soit au mouillage, soit à la vapeur lorsqu'ils sont montés à bord, presque tous les incidents se produisant pendant les heures d'obscurité.

Bien que ces rapports soient parmi les plus bas depuis des décennies, la violence contre l'équipage se poursuit avec 27 membres d'équipage pris en otage, six agressés et cinq menacés. Le risque pour l'équipage, aussi insignifiant ou opportuniste que soit l'incident, reste réel.

Pas de place pour la complaisance dans le golfe de Guinée

Sur les 90 incidents mondiaux de piraterie et de vols à main armée, 13 ont été signalés dans la région du golfe de Guinée - contre 27 au cours de la même période de 2021 - signalant une baisse positive et significative du nombre d'incidents signalés dans la région au large de l'Afrique de l'Ouest qui est devenu le plus grand hotspot de piratage au monde ces dernières années

Le directeur de l'IMB, Michael Howlett, a déclaré : « Nous saluons les efforts des autorités côtières du golfe de Guinée. Bien que le déclin soit bienvenu, les efforts soutenus et continus des autorités côtières et la présence des marines internationales restent essentiels pour protéger les gens de mer et la navigation et le commerce régionaux et internationaux à long terme. Il n'y a pas de place pour la complaisance

Incidents en hausse dans le détroit de Singapour

Les incidents dans le détroit de Singapour continuent d'augmenter avec 31 signalements au cours des neuf premiers mois de 2022, contre 21 à la même période l'an dernier. Les navires en cours, y compris plusieurs grands navires et pétroliers, ont été arraisonnés dans les 31 rapports et, dans la plupart des cas, des provisions de bord ou des biens ont été volés. Les équipages continuent également d'être en danger avec des armes signalées dans au moins 16 incidents, dont certains impliquant de très gros vraquiers et des pétroliers.

Le directeur de l'IMB, Michael Howlett, a déclaré : "Bien qu'ils soient jusqu'à présent considérés comme des crimes opportunistes de bas niveau, sans enlèvements d'équipage ni détournements de navires, les États riverains sont priés d'augmenter les patrouilles dans ce qui est une voie navigable stratégiquement importante pour l'industrie du transport maritime et pour le commerce mondial.

Le Centre de signalement de la piraterie de l'IMB estime également qu'il existe un certain degré de sous-signalement ainsi que de signalement tardif des incidents dans ces eaux et encourage les capitaines à signaler tous les incidents le plus tôt possible afin que les autorités locales soient en mesure d'identifier, d'enquêter et d'appréhender les auteurs.

Amériques du Sud

Le nombre de signalements du mouillage de Callao au Pérou est passé de 15 au cours des neuf premiers mois de 2021 à huit en 2022. De plus, cinq incidents ont été signalés à Macapa Anchorage, au Brésil, dont un le 30 août, où six membres de l'équipage de sécurité et de service étaient agressés et ligotés par des agresseurs qui sont montés à bord d'un vraquier ancré.



RECHERCHE

*Dossier Ecologie-Protection de la Nature
Réflexion 9 du dossier 13*

COP27 : Lancement d'un plan d'action de décarbonisation du transport maritime pour améliorer les compétences de la main-d'œuvre maritime mondiale

seafarersrights-org. 14 novembre 2022

Un nouveau plan d'action, lancé lors de la COP 27 par les organisations des Nations Unies, les armateurs et les syndicats, ont énoncé des recommandations pour améliorer les compétences des gens de mer afin d'atteindre les objectifs de décarbonisation du transport maritime. Le plan répond aux conclusions de nouvelles recherches, dont la modélisation prévient que jusqu'à 800 000 marins auront besoin d'une formation supplémentaire d'ici le milieu des années 2030.

Représentant actuellement 3 % des émissions mondiales, le transport maritime doit passer des carburants conventionnels à des carburants et technologies alternatifs à faible ou zéro carbone pour atteindre l'objectif mondial de maintenir le réchauffement climatique à 1,5 C ou moins d'ici 2050.

Les trois scénarios de réduction des émissions évalués dans la recherche mettent en évidence un besoin immédiat de commencer à mettre en place l'infrastructure de formation, afin de garantir que des centaines de milliers des près de deux millions de gens de mer dans le monde soient qualifiés et autonomes tout au long de la transition.

Les résultats suggèrent également qu'un manque de certitude sur les options de carburants alternatifs a des répercussions sur la formation des gens de mer, alors que la communauté maritime mondiale travaille à une voie de décarbonation plus claire dans une ère post-carburants fossiles.

La recherche a été menée par le cabinet de conseil maritime DNV et commandée par le secrétariat du groupe de travail sur la transition juste maritime. Le groupe de travail sur la transition juste maritime a été formé pour s'assurer que la réponse de la navigation à l'urgence climatique place les gens de mer et les communautés au cœur de la solution

En réponse au défi de la formation que la modélisation met à nu, le plan d'action formule des recommandations à l'intention de l'industrie, des gouvernements, des syndicats de gens de mer et des universités (y compris les prestataires de formation). Ces recommandations incluent :

- Renforcement des normes mondiales de formation
- Garantir une approche axée sur la santé et la sécurité
- Création de conseils consultatifs nationaux sur les compétences maritimes

Stephen Cotton, membre du conseil consultatif du SRI et secrétaire général de l'ITF , a déclaré : « Les trois scénarios identifiés par DNV nécessitent une certaine forme de recyclage de la main-d'œuvre. La bonne nouvelle est que les gens de mer sont préparés et désireux de faire partie de cette transition. Mais les équipages veulent savoir que les carburants qu'ils manipulent sont effectivement sûrs et que nous, en tant qu'industrie, avons les parcours de formation établis pour améliorer leurs compétences. Les gens de mer et autres travailleurs maritimes ressentent déjà les effets d'un climat instable - rivières sèches non navigables, montée en flèche des températures à la surface de l'océan, fermeture des ports avec des vagues de chaleur et des crues soudaines.



RECHERCHE

Dossier Ecologie-Protection de la Nature

Réflexion 10 du dossier 13

**PRENDRE EN COMPTE LE BIEN-ETRE DES GENS DE MER
LORS DU DEVELOPPEMENT DE LA TECHNOLOGIE MARITIME**

seafarersrights-org.tr 14 novembre 2022

Le capitaine Kuba Szymanski, membre du conseil consultatif du SRI et secrétaire général d'InterManager, a rappelé à l'industrie que les gens de mer doivent passer en premier lors du développement de nouvelles technologies.

S'adressant aux membres d'InterManager plus tôt ce mois-ci, il a déclaré : « La communauté maritime a raison d'adopter de nouvelles façons de fonctionner qui conduisent à une navigation plus propre, plus verte et plus durable et protègent nos environnements marins pour de nombreuses générations à venir. Nous devons également nous assurer de ne pas perdre de vue ceux qui exploitent nos navires et les emmènent avec nous dans ce voyage vert, en veillant à ce que la technologie que nous installons puisse être utilisée en toute sécurité, à ce que des programmes de formation appropriés soient élaborés et à ce que les procédures d'exploitation soient mis à jour en conséquence.

Il s'est également félicité des commentaires de Kitack Lim, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, qui a souligné que les solutions technologiques pour une navigation plus propre, plus sûre et plus durable doivent également profiter aux personnes, et a exhorté l'industrie du transport maritime à tenir compte de l'impact des technologies vertes sur les gens de mer et autres membres du personnel maritime.

Dans le cadre de son travail au nom de ses membres gestionnaires de navires et d'équipages, qui emploient une grande partie des gens de mer dans le monde, InterManager fait campagne sur les questions de sécurité afin de prévenir les blessures et les décès des travailleurs à bord des navires. Ses projets actuels comprennent l'utilisation sécuritaire des canots de sauvetage et l'identification de pratiques de travail sécuritaires dans les espaces clos. Il a exercé une influence sur un certain nombre de réglementations internationales sur l'exploitation des navires, notamment le code ISMA.



RECHERCHE

Dossier Rapports et Vie Professionnels Réflexion 181 du dossier 1

Un accident qui change la vie rend un marin invalide de façon permanente

<https://www-seafarerswelfare-org>. octobre 2022

Un agent d'équipage ne devrait jamais facturer un marin pour avoir trouvé du travail en mer. De nomb Manoj s'était inscrit auprès d'un agent après lui avoir payé plus de 2,5 lakh de roupies indiennes (plus de 3 000 dollars américains) pour ce qu'on lui avait dit être des frais de service. Il n'avait fait aucune recherche de fond sur l'entreprise ou l'agent, mais il était tout simplement ravi de commencer son nouveau travail.

Manoj a rejoint le navire et a commencé à naviguer, mais sa joie a été de courte durée lorsque la compagnie a retardé le paiement des salaires de l'équipage. L'équipage a contacté à plusieurs reprises l'agent et l'entreprise, mais ils n'ont reçu aucun des salaires qui leur étaient dus.

Plusieurs mois après le début du voyage, la catastrophe a frappé. Alors que le navire était amarré dans un port iranien, un manque de coordination lors du déchargement de la cargaison a fait chavirer le navire. L'équipage a perdu tous ses documents et effets personnels lorsque le navire a coulé et deux membres d'équipage ont été blessés, dont Manoj, qui a subi de graves blessures aux pieds. Manoj a été transféré dans un hôpital

LIG 554

local et en raison de la gravité de ses blessures, les médecins ont pris la décision difficile de lui amputer la jambe. Manoj a été déclaré invalide à 50% à un jeune âge, le laissant définitivement inapte à naviguer à nouveau.

Plus de trois ans se sont écoulés depuis l'accident et Manoj et ses coéquipiers attendent toujours de recevoir leur salaire, bien qu'on leur ait dit que le club P&I les paierait. Manoj a droit à une indemnisation en vertu de son contrat, mais tout ce qu'il entend, c'est que l'entreprise et le club P&I ne répondent pas aux demandes de l'agent. Manoj doit s'occuper de ses factures médicales depuis son retour et a du mal à joindre les deux bouts en tant que seul soutien de famille. L'équipage ne savait pas qui contacter après l'accident ni où demander de l'aide.

Lorsque l'ISWAN a pris connaissance du cas de l'équipage, l'équipe de l'ISWAN en Inde l'a signalé à la Direction générale de la navigation (DGS) et a contacté le club P&I pour faire le suivi des salaires impayés de l'équipage. L'ISWAN a déposé une demande d'indemnisation auprès du régime de prestations d'invalidité de la DGS au nom de Manoj et attend actuellement l'approbation d'une aide financière. Manoj a également été référé au Programme de déclaration confidentielle des incidents liés aux facteurs humains (CHIRP) pour signaler son accident.

Malgré le paiement de frais de service élevés à l'agent d'équipage, Manoj a subi une terrible épreuve à la suite de son placement. Des accidents peuvent survenir n'importe où, mais des entreprises réputées garantiront un environnement de travail sûr pour leur équipage et mettront en place des politiques et une indemnisation appropriées en cas d'accident. La navigation est une profession comportant de nombreux risques et dangers, ce qui rend encore plus important pour les gens de mer de s'inscrire auprès d'agents réputés.



RECHERCHE

Dossier Solidarité

Référence 52 du dossier 15

Nouveaux sauvetages de l'Océan Viking en Méditerranée : 234 migrants à bord

AFP le 26/10/2022

L'Océan Viking, le navire humanitaire de SOS Méditerranée, a effectué mercredi deux nouveaux sauvetages, portant à 234 le nombre de rescapés à bord, a annoncé mercredi l'ONG.

Dans la nuit de mardi à mercredi, 56 personnes ont été sauvées d'une embarcation en bois surpeuplée dans les eaux internationales au large de l'île italienne de Lampedusa.

Et dans la journée de mercredi, 32 autres ont été mises à l'abri au large de Malte, détaille sur Twitter SOS Méditerranée, dont le siège est à Marseille.

Ces deux nouveaux sauvetages, après quatre précédentes opérations depuis le week-end dernier, portent à 234 le nombre total de rescapés pris en charge à bord de l'Océan Viking par les équipes de SOS Méditerranée et de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant Rouge (IFRC).

Depuis le début de l'année, 1.762 migrants ont disparu en Méditerranée, dont 1.295 en Méditerranée centrale, la route migratoire la plus dangereuse au monde, selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM). L'agence onusienne a estimé le nombre de morts et de disparus en 2021 à 2.062 en Méditerranée, dont 1.567 pour la seule Méditerranée centrale.

*

Plus de 200 migrants secourus dans la Manche au cours du week-end

Afp le 30/10/2022

Deux cent vingt-quatre migrants qui tentaient de rejoindre l'Angleterre à bord d'embarcations de fortune ont été secourus en mer et ramenés vers les côtes françaises au cours du week-end, lors de plusieurs opérations distinctes, ont annoncé dimanche les autorités françaises.

Samedi matin, sept migrants en difficulté ont d'abord été secourus au large de Dunkerque par une vedette des garde-côtes des douanes, selon un premier communiqué diffusé samedi par la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (Premar).

Deux opérations de secours ont ensuite été menées dans la nuit de samedi à dimanche, et trois autres dans la journée de dimanche, toujours coordonnées par le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Gris-Nez, indique dimanche la Premar. Au total, 217 migrants ont été secourus dans ces opérations.

Près de 1.000 migrants étaient arrivés samedi sur les côtes anglaises après avoir traversé la Manche, selon les chiffres du gouvernement britannique.

Ils sont désormais près de 40.000 depuis le début de l'année - déjà largement plus que pour la totalité de l'année 2021 - à avoir effectué la périlleuse traversée à bord de petites embarcations, généralement surchargées.

Ce secteur maritime "est une des zones les plus fréquentées au monde", "avec plus de 400 navires de commerce qui y transitent par jour" et des conditions météorologiques "souvent difficiles", rappelle régulièrement la Premar.

Plus de 200 personnes sont mortes ou ont été portées disparues, en mer ou sur terre, en tentant de rejoindre l'Angleterre au départ du littoral nord de la France depuis 2014, dont 27 en une seule journée fin 2021 dans un naufrage, selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM).

*

Migrants : plus de 140 personnes secourues dans la Manche en moins de 24 heures

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/13/11/2022>

Dans la nuit du vendredi 11 jusqu'au samedi 12 novembre 2022 et dans la journée du samedi 12 novembre, plusieurs opérations de secours et d'assistance à des migrants se sont déroulées au large du Pas-de-Calais.

Elles ont permis à 142 personnes d'être secourues en à peine 24h. Selon la maire de Calais, Natacha Bouchart, interrogée sur *BFMTV*, ce serait "environ 500 personnes" qui ont été mises à l'abri après 14 tentatives de traverser la Manche.

LIG 554

Dans un communiqué diffusé le samedi 12 novembre, le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord a détaillé ces opérations :

Dans la nuit du vendredi 11 au samedi 12, les sauveteurs de la vedette *SNS 276 "Notre-Dame-des-Flandres"* ont porté secours à une embarcation en train de couler avec plusieurs naufragés à la mer. D'autres moyens sont alors engagés pour renforcer la vedette déjà sur place et récupérer 40 personnes qui seront déposés ensuite au port de Dunkerque. Les rescapés ont été pris en charge par la police aux frontières et le SAMU.

Tôt dans la matinée du 12 novembre, le bâtiment d'expérimentation de guerre des mines (BEGM) *"Thétis"* de la Marine nationale est engagé au large du Pas-de-Calais pour une embarcation avec 52 personnes en difficulté. Les naufragés ont été ramenés à Calais.

Quelques heures plus tard, le patrouilleur des gardes côtes *"Jacques Oudart Fourmentin"*, de la douane, est engagé pour porter secours à une embarcation en difficulté avec 50 personnes à bord. Une fois à Calais, les naufragés ont été déposés au port de Calais et pris en charge par le service départemental d'incendie et de secours et la police aux frontières.



INFORMATIONS

Neoline s'apprête à lancer la construction de son roulier à voile

<https://www.journalmarinemarchande.eu/> 03 novembre 2022

Malgré une équation économique rendue plus ardue par la hausse des coûts de construction, Neoline veut mettre sur cale son premier voilier-cargo avant la fin de l'année et assure que ses futurs clients restent engagés. Des nouvelles orientations techniques et financières ont été prises avec la participation des Chantiers de l'Atlantique pour le gréement et l'entrée à son capital de CMA-CGM.

TOWT : les deux premiers cargos à voile entrés en construction

<https://www.journalmarinemarchande.eu/> le 02 novembre 2022

L'armateur havrais, un des pionniers de la voile marchande en France, devrait réceptionner dans un an son premier navire neuf. La mise en construction de ce cargo d'un genre particulier a été rendue possible par un dispositif financier innovant tandis que la société s'appuie sur un actionnariat composé d'acteurs du secteur maritime.

Grimaldi investit 1 Md€ pour des transporteurs de voitures alimentés à l'ammoniac

<https://www.journalmarinemarchande.eu/> 28 octobre 2022

Alors que les tarifs d'affrètement des car carriers sont trois fois plus élevés que la moyenne décennale, le groupe napolitain a confié à China Merchants Heavy Industries Jiangsu la construction de cinq premiers navires d'une série qui pourrait en compter dix si les options sont exercées. Ils seront prêts à être convertis à l'ammoniac une fois le carburant disponible. Une commande d'une valeur de 1 Md€.

CMA CGM investit à nouveau dans des navires au méthanol

<https://www.meretmarine.com/fr/16/11/2022>

Le groupe français CMA CGM continue la diversification de la propulsion de ses porte-conteneurs. Après le GNL, qui équipe déjà une trentaine de ses navires, il devrait investir dans une nouvelle série de six porte-conteneurs de 15.000 EVP propulsés au méthanol. Cette commande devrait, après approbation du conseil d'administration, être placée auprès des chantiers chinois de Dalian. Cette annonce, faite la semaine dernière par Rodolphe Saadé, président du groupe, fait suite à une précédente commande similaire affirmée au mois d'août. Pour mémoire, ce combustible émet moins d'oxydes de soufre, d'azote et de particules et peut être fabriqué en recyclant du CO2. Ce qui peut permettre de participer à des objectifs de neutralité carbone.

La construction des porte-conteneurs de plus de 24 000 EVP lancée

[https://www.journalmarinemarchande.eu/02 novembre 2022](https://www.journalmarinemarchande.eu/02-novembre-2022)

Yangzijiang Shipbuilding a mis à l'eau les *MSC Irina* et *MSC Loreto*, premiers des six porte-conteneurs de 24 232 EVP que le chantier naval chinois construira pour BoCom Leasing, Seaspan et MSC, à raison de deux chacun. Le plafond de 24 000 EVP, qui s'impose comme le nouvel étalon du gigantisme des porte-conteneurs, serait-il la limite physique pour les porte-conteneurs ?

Hambourg : des feeders pour réduire la congestion routière

[https://www.journalmarinemarchande.eu/le 03 novembre 2022](https://www.journalmarinemarchande.eu/03-novembre-2022)

Le transporteur européen à courte distance Unifeeder et le port allemand sont à l'origine d'une initiative commune visant à réduire le volume du transport de conteneurs par camion entre les terminaux. Exit la congestion routière en déplaçant une partie du trafic de camions de la route vers le fleuve. C'est le sens de l'histoire et l'arc de la nouvelle offre d'Unifeeder. À partir de novembre, les feeders de la filiale du groupe portuaire DP World seront utilisés pour les transbordements de conteneurs.



L.I.G. N°554
NOVEMBRE 2022

