

NAUFRAGE DU MOL COMFORT

UN SPECTACULAIRE ACCIDENT « AUX CAUSES INEXPLIQUÉES »

Rédacteur :

> **Yannick Le Manac'h**, Inspecteur des Affaires maritime (en retraite)



Figure 1 : Photographie du MOL Comfort
(segelreporter.com)

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. © Vigipol – Juillet 2013

Ayant appareillé de Singapour à destination de Jeddah (Arabie Saoudite), le *MOL Comfort*, porte-conteneurs de 316 m battant pavillon des Bahamas d'une capacité de 8 110 EVP¹, se casse en deux le 17 juin 2013 en mer d'Oman à 200 milles des côtes du Yémen. Le navire est abandonné par ses 26 hommes d'équipage qui seront tous secourus.

Malgré les moyens d'assistance et de remorquage dépêchés sur zone, la section arrière coule le 27 juin 2013 et la partie avant, détruite par un incendie, le 10 juillet 2013. La compagnie Mitsui OSK Lines Ltd (MOL) reste discrète quant à la nature des produits transportés ; elle estime à 3 100 tonnes la quantité de combustible en soute au moment du sinistre².

Le navire était de construction récente et la particularité de l'événement, qui s'ajoute aux aléas avérés du transport maritime des conteneurs, ne peut décemment être associée à la fatalité d'une fortune de mer.

¹ EVP : Équivalent Vingt Pieds

² TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

1. MANAGEMENT DU NAVIRE³

1.1. Management

- > Propriétaire déclaré : « Ural Carrier SA » - care of Mitsui OSK Lines Ltd (MOL), 1-1, « Mitsui OSK Lines » Toranomom 2-chome, Minato-ku, Tokyo-to, 105-8688, Japan
- > Ship Manager : MOL Ship Management Singapore - 05-02, 2, Havelock Road, Singapore. 059763
- > ISM Manager : MOL Ship Management Singapore - 05-02, 2, Havelock Road, Singapore. 059763 – en charge de la gestion de la sécurité des navires (Code ISM)

Mitsui OSK Lines gère, entre autres, six autres porte-conteneurs du même type que le *MOL Comfort*, exploités entre le Japon et l'Europe du Nord : *MOL Creation*, *MOL Charisma*, *MOL Celebration*, *MOL Courage*, *MOL Competence*, *MOL Commitment*.

1.2. Classification - Certification

La Société de classification japonaise NKK (Nippon Kaiji Kyokai), affiliée à l'IACS, était en charge de la classification du *MOL Comfort* (dernière visite de reclassification le 29.05.2013 : certificats validés pour cinq ans). Le NKK avait également délégation de l'autorité du pavillon des Bahamas pour la certification ISM du navire, certificat expirant le 19.11.2013⁴.

1.3. Les contrôles par l'État du port

Depuis sa mise en service, le navire a fait l'objet de onze inspections dans le cadre du mémorandum de Paris ou de Tokyo ; les plus récentes :

- > Le Havre le 17.09.2012 : aucune prescription
- > Hong Kong le 05.03.2013 : aucune prescription⁵.

1.4. L'équipage

Le navire comprenait un effectif de 26 personnes : onze Russes, un Ukrainien, quatorze Philippins⁶. La décision d'effectif n'est pas connue. Mitsui OSK Lines dispose d'un système de gestion des compétences (Competency Management system), s'articulant sur un programme de formation de ses équipages Rang Skill Training MOL et d'évaluation MOL RankStep, certifié par la société de classification Det Norske Veritas (DNV). Le CMS⁷ est un système de gestion censé améliorer les programmes d'éducation des navigants en identifiant les écarts entre leurs compétences et les qualifications nécessaires pour intégrer la philosophie de l'entreprise.

2. LE NAUFRAGE

2.1. Rétrospective

Le 17 juin 2013, le *MOL Comfort* casse par le milieu en mer d'Oman. Sur les documents photographiques diffusés par les médias, on observe que les deux sections flottent en conservant une assiette relativement correcte, sans gîte particulière, ni enfoncement significatif. Le 27 juin 2013, la partie arrière coule après avoir dérivée dix jours sans possibilité d'assistance. Le 10 juillet 2013 (à 19h00 UTC), malgré l'intervention des moyens sur zone dont une tentative de remorquage vers un port de la péninsule arabique, la partie avant, détruite par l'incendie survenu le 6 juillet 2013, ne peut être sauvée. Elle sombre par 3 000 m de fond. Le *MOL Comfort* et sa cargaison sont désormais considérés en perte totale⁸.

³ Base de données Equasis

⁴ Base de données Equasis

⁵ Base de données Equasis

⁶ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

⁷ CMS : Competency Management system

⁸ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

2.2. Conditions météorologiques sur zone

Au moment du sinistre, les conditions météorologiques sur zone varient selon les sources : vents forts, creux de plus de 6 m – Mousson : vents de Sud-Ouest 5-7 Beauforts, creux de 3 à 5 m.

2.3. Conditions de navigation sur zone

Les conditions météorologiques sont imprécises. La fréquence des vagues, la vitesse du navire, la route par rapport à la houle ne sont pas connues. Aucune déclaration de l'équipage ne transparaît au travers des médias.

2.4. Le chargement

Au moment du sinistre, le *MOL Comfort* transportait 4 382 conteneurs (pour une équivalence de 7 041 EVP) et environ 3 100 tonnes de combustible (FO) et d'huile moteur⁹, répartis comme suit :

- > section avant : environ 2 400 conteneurs et 1 600 tonnes d'hydrocarbures
- > section arrière : environ 1 700 conteneurs et 1 500 tonnes d'hydrocarbures

Les documents photographiques montrent la présence de grands conteneurs sur le pont.

Remarque sur le caractère aléatoire de l'unité « équivalent vingt pieds » (EVP ou TUE) utilisée pour la capacité de chargement des porte-conteneurs : l'EVP est un conteneur modal ou standard d'une longueur de 6,10 m ; un conteneur de 40 pieds correspond à deux EVP. Or, il est courant de désigner, à tort, des conteneurs de 45 pieds comme deux EVP. Même remarque pour la hauteur qui peut varier de 1,39 m à 2,90 m alors que la hauteur d'un EVP standard est de 2,59 m.

3. L'ENQUÊTE – LA PERPLEXITÉ OU LE SILENCE DES EXPERTS

Pour tenter de comprendre les causes du sinistre du *MOL Comfort*, notamment pourquoi le navire de construction récente (cinq ans) s'est soudainement cassé en deux, plusieurs enquêtes sont actuellement diligentées par l'armateur japonais Mitsui O.S.K. Lines, la Société de classification NKK, le chantier Mitsubishi Heavy Industries et diverses autorités judiciaires et gouvernementales, voire l'OMI.

3.1. La Société de classification ou registre Kyokai (NKK)

Directement impliquée, la Société de classe NKK, en charge de la classification et de la reclassification du *MOL Comfort* ne pouvait que revérifier l'ensemble des processus ayant conduit à l'approbation des plans. NKK a, entre autres, déclaré¹⁰ :

- > son équipe d'enquête sur les accidents, dirigée par EVP Toshitomo Matsui (NKK), continue à coopérer avec Mitsui O.S.K. Lines, le constructeur Mitsubishi Heavy Industries (MHI), et les autorités gouvernementales, pour déterminer la cause de l'accident ;
- > dans le cadre de l'enquête en cours, une revue exhaustive de la conception du *MOL Comfort* ainsi que des processus d'approbation des plans ont été entrepris. Ces examens ont corroboré les résultats des processus d'approbation des plans et confirmé l'entière conformité de conception du navire à l'ensemble des exigences de la réglementation Class NK s'inscrivant dans les directives de l'IACS ;
- > la visite spéciale de reclassification du navire achevée le 29 mai 2013 a été effectuée conformément aux règlements et directives applicables et que les anomalies observées (indépendantes de la structure) ont été corrigées au regard des exigences de la réglementation Class NK et de l'IACS.

Le NKK n'émet aucune hypothèse sur les causes de la défaillance structurale du *MOL Comfort*. Les experts s'en tiennent à la conclusion que les vérifications qu'ils ont entreprises établissent

⁹ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

¹⁰ Class NK – Press release – casualty update (n°2) – 05 July 2013

que le navire était en tout point conforme aux prescriptions ayant conduit à son approbation. En clair, le NKK estime que sa responsabilité n'est pas engagée et que les services pour lesquels sa société a été mandatée par MOL ont été rémunérés à leur juste valeur. Le NKK n'évoque bien entendu aucun lien avec des conditions d'exploitation en marge de l'approbation du *MOL Comfort*.

On note que Mitsui OSK. Lines, sans attendre le résultat des enquêtes, a décidé, par mesure de précaution, de retirer provisoirement du service les six autres porte-conteneurs de la série pour une visite approfondie en cale sèche et renforcer la structure longitudinale de la coque. En outre, des changements opérationnels seront menés afin de réduire les contraintes exercées sur la coque des navires¹¹ dont un allègement des plans de chargement.

3.2. Inspection par l'État du Port (PSC)

Dans l'immédiat, les sister ship du *MOL Comfort* font l'objet de visites ciblées par l'État du port. Le *MOL Competence* a ainsi été inspecté le 26 juin 2013 au Havre par le Centre de sécurité des navires. Deux déficiences ont été relevées sans rapport avec la structure¹². Une équipe d'investigation du chantier Mitsubishi Heavy Industries était également présente. Aucun problème particulier n'ayant été décelé, le navire a pu reprendre sa route.

3.3. Implication de la société de classification Llyods Register (LR)

Dans une démarche interne d'enquête contradictoire, Mitsui OSK Lines mandate la société de classification Llyods Register (LR) en qualité de consultant technique « pour son niveau d'expertise en matière de conception, d'inspection de la construction navale, de certification des navires notamment des grands porte- conteneurs »¹³. Le Llyods Register a pour objectif de déterminer la cause de l'accident du *MOL Comfort* et définir les orientations visant à renforcer la sécurité des autres navires de la série¹⁴. Il convient de considérer que la contre-expertise du Llyods Register est également rémunérée par MOL. La démarche implique deux registres concurrents très représentatifs de l'IACS (Sociétés non philanthropes) appliquant, à priori, les mêmes règles de classe. On ne peut qu'être très intéressé par les conclusions et les orientations du Llyods Register !

3.4. Enregistrements des données

Le navire était réglementairement équipé d'un VDR (Voyage Data Recorder), appareil destiné à fournir des données (position du navire, vitesse surface, cap, conversations passerelles, alarmes, etc.)¹⁵. A l'instar de la boîte noire des avions, l'examen des douze dernières heures permet d'analyser les circonstances d'un accident. L'unité centrale du VDR contient un disque dur extractible ou une clé USB. Ce support doit être facilement récupéré par l'officier désigné lors de l'évacuation. Un dispositif d'enregistrement des accélérations et de la fatigue du navire peut être associé au VDR.

L'AIS (Automatic Identification System) n'apporte aucun élément quant à la route et la vitesse du *MOL Comfort* depuis son départ de Singapour le 21 juin 2013. La base de données de FleetMon Tracking le situe alors empruntant le détroit de Malacca à la vitesse de 20,8 nœuds avec un chargement déclaré constitué de marchandises dangereuses. Par la suite, il navigue hors de portée de l'AIS.

3.5. Enquêtes des autorités gouvernementales (Bahamas) et judiciaires de l'OMI (FSI)

¹¹ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

¹² Base de données Equasis

¹³ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

¹⁴ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

Llyod's Register – press release – 4 July 2013 - Lloyd's Register appointed technical consultant on MOL Comfort casualty

¹⁵ SOLAS CH 5 - Les navires à passagers et les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute de 3000 UMS, construits le 1er Juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'enregistreurs des données du voyage (VDR) afin de faciliter les enquêtes sur les accidents.

Elles sont certainement déjà initiées. Les enquêteurs, à défaut de pouvoir examiner la structure du navire, devraient lever certaines zones d'ombres au travers des auditions des membres de l'équipage et des dirigeants de la compagnie quant aux circonstances du naufrage : conditions météorologiques sur zone, conditions de navigation, vitesse du navire au moment du sinistre, indices précurseurs, communication entre le bord et la compagnie, nature du chargement, conditions de chargement, contrôle des procédures relatives à la gestion de la sécurité à bord, etc. Les enregistrements du VDR ont-ils été récupérés lors de l'abandon du navire ? Un grand silence règne sur ce point.

3.6. La perplexité des experts ! Le Bureau Veritas (BV) donne son avis

« Il y a une grande perplexité autour de cet accident » a confirmé Philippe Boisson¹⁶ de la division mer du Bureau Veritas, seule société de classification française avec 10 000 navires. « On peut imaginer que les navires se cassent en deux quand ils sont touchés par la corrosion ou qu'ils sont vieux, mais pas quand ils sont récents » a-t-il assuré soulignant cependant que des problèmes peuvent survenir au moment du chargement. « Est-ce que les conteneurs étaient trop lourds et où étaient-ils situés ? C'est un gros point d'interrogation ». « [...] les mauvaises ou fausses déclarations ne sont en effet pas inhabituelles au moment du chargement. Le spectaculaire accident du *MOL Comfort* pourrait servir d'exemple au sein de discussions engagées à l'OMI sur le fait de rendre obligatoire la pesée des conteneurs avant chargement ».

Pour d'autres, outre ces hypothèses, il s'agit d'un défaut de conception. Une fois encore les experts s'expriment pour ressasser une problématique plus qu'une vérité qui n'aurait pas lieu d'être car résultant de la non-application de procédures relativement précises, l'aspect commercial prévalant sur la sécurité maritime. Philippe Boisson, dans ses interrogations, comme le NKK, le Llyods Register et d'autres spécialistes, ne s'expriment pas sur l'incidence de la vitesse dans le mauvais temps comme critère potentiellement destructif de la structure.

4. DES HYPOTHÈSES

À défaut d'informations précises, nous ne pouvons qu'émettre les mêmes hypothèses que les experts avertis s'exprimant dans les médias, en essayant toutefois d'élargir la réflexion.

Une certitude : le navire s'est cassé en deux ! Les premiers documents photographiques relayés par la presse, notamment Mer et Marine, présentent tout d'abord le *MOL Comfort* par bâbord. Le cliché montre que la coque est en passe de se briser dans la partie du milieu, soulevée à cet instant par une crête de vague pour former un angle proche de 160°. Une déchirure importante plus qu'un crack est visible dans les œuvres mortes entre la flottaison et la ligne de pont. Les clichés suivants montrent les sections avant et arrière flottant séparément, avec une assiette relativement correcte, sans gîte particulière ni enfoncement notable. La houle, bien que formée, n'a rien d'exceptionnelle.

4.1. Structure du navire

Très schématiquement, la poutre navire (IPN) d'un porte-conteneurs, de par la dimension de ses ouvertures de pont, apparaît moins résistante car plus exposée aux moments de torsion et de flexion que celle d'un vraquier dont le pont est raidi par des hiloires et des panneaux de cale, et encore moins que celle d'un pétrolier conçu comme une boîte fermée. Les porte-conteneurs de nouvelle génération sont équipés de grandes ouvertures de pont pour optimiser les opérations de manutention en cale. Les niveaux de stress sont importants notamment au niveau des hiloires dont la structure doit, de fait, être renforcée.

Selon Mitsui O.S.K. Lines¹⁷, le *MOL Comfort* ainsi que ses sister ships ont été construits avec un acier à haute résistance. Notons que, pour des raisons de compétitivité, notamment d'accès aux principales plates-formes portuaires spécialisées, les grands porte-conteneurs présentent des tirants

¹⁶ Philippe Boisson, également président de l'association française du droit maritime (AFDM)

¹⁷ TOKYO-Mitsui O.S.K. Lines - Press release

d'eau dans la moyenne des tirants d'eau des autres porte-conteneurs. Cette caractéristique, compensée par une augmentation du tirant d'air et de la largeur, pose entre autres, un problème de manœuvrabilité le navire ayant tendance à venir rapidement travers au vent.

La visite de reclassification du *MOL Comfort*, réalisée le 29 mai 2013 par le NKK, ne met en évidence aucun élément précurseur d'une défaillance structurale (déformations, cracks, etc.) pas plus que l'inspection (PSC) réalisée au Havre le 26 juin 2013 sur le sister ship *MOL Competence*. Les experts du NKK s'en tiennent à la conclusion établie à l'issue de la revue documentaire entreprise après l'accident : « le navire était en tout point conforme aux règles de classes, qui plus est, de l'IACS ».

Le gain de poids est généralement un critère déterminant de la construction navale. On peut supposer qu'il intervient de manière significative dans le devis de poids des grands porte-conteneurs pour lesquels le choix des sociétés de classification s'orientera véritablement vers des aciers de moindre échantillonnage alliant pour autant des propriétés de très haute résistance mais aussi de très haute élasticité.

La construction des porte-conteneurs est globalement localisée dans les pays asiatiques. Ces chantiers sont en mesure d'assurer des coûts de construction optimisés, conséquence d'une standardisation poussée des équipements d'étude et de production, notamment de rationalisation de la découpe et de l'assemblage des tôles : une démarche qualité très favorable à la construction en série. Le paradoxe de cette démarche qualité est que l'on normalise tout ce qui peut l'être sans marge de tolérance en termes de résistance structurale. Le seuil de la mesure d'élasticité, peut être vite atteint !

4.2. Le chargement

On observe que les deux sections du *MOL Comfort* flottent en position d'équilibre satisfaisant : les tirants d'eau n'ont pas beaucoup évolué, pas d'assiette ni de gîte excessive, ce qui suppose une répartition des poids relativement correcte. Les conditions antérieures (routinières) des séquences de chargement-déchargement et de ballastage ne sont pas connues. Rappelons que chaque navire est détenteur de procédures qui lui sont propres précisant les opérations de chargement-déchargement dont l'objectif est de limiter les déséquilibres de cargaison et de diminuer les efforts sur la structure. Elles relèvent des conditions d'approbation du navire.

Une redondance du non-respect de ces procédures constitue autant d'écarts dont l'impact destructif sera fonction, dans le temps, de la marge de tolérance de la résistance de la structure. Le projet d'avenant à la convention SOLAS portant sur l'obligation pour le chargeur de peser chaque conteneur avant l'embarquement et le refus de chargement en l'absence d'attestation de poids doit être acté au plus vite.

4.3. Navigation dans le mauvais temps

Les dispositions adéquates ont-elles été prises pour réduire les efforts excessifs auxquels était soumis le *MOL Comfort* dans une mer très formée ? Les enregistrements du VDR pourraient apporter une réponse si tant est qu'ils aient été récupérés. Le contraire fait naître la suspicion. On peut s'interroger sur le fait que singulièrement aucun des acteurs concernés ne communique sur ce point.

La loi de Froude¹⁸ conforte les porte-conteneurs, notamment de nouvelle génération, dans leur aptitude à atteindre des vitesses commerciales très élevées (25 nœuds). Le ratio sera fonction d'une exploitation définie dans la limite d'un critère de houle théorique ou normative dite « houle significative ».

Le Bureau enquête sur les événements de mer rappelle « que les formes de coque des porte-

¹⁸ À une vitesse donnée, plus un navire est long, moins sa résistance de carène à l'avancement est élevée, le degré de vitesse d'une carène s'exprimant par le ratio (nombre de Froude) Vitesse sur l'eau/Longueur du navire à la flottaison (V/L). ». En théorie, le fait de doubler la longueur d'un navire accroîtrait sa vitesse de 40% tout en conservant la même résistance de carène.

conteneurs les prédisposent à un certain nombre de comportements erratiques »¹⁹ à l'exemple du roulis paramétrique²⁰ qui peut s'avérer potentiellement destructif pour le chargement et la structure. Les plus grands seraient particulièrement affectés par le phénomène. L'évaluation des incidences du roulis paramétrique (roulis et tangage violents, moteur en survitesse, accélérations, mouvements de ballast, embardées, etc.) est trop aléatoire pour pouvoir être intégrée dans les bases de calcul des programmes d'études. Les logiciels récents de prédiction de roulis paramétrique recommandés (tel Active Operator Guidance du DNV) n'ont pas la vocation de corriger les mouvements du navire. Ce ne sont que des outils d'anticipation et d'informations au capitaine.

Maîtriser la vitesse d'un navire est une faculté que détient le capitaine pour adapter la conduite aux conditions de navigation. Cette précaution, dont semble vouloir s'exonérer l'activité de transport des conteneurs, ne saurait décemment être considérée comme un alibi de la sécurité maritime tel que le laissent à penser certains acteurs du transport maritime à des fins mercantiles. Une telle attitude doit être fermement dénoncée car elle se place en marge de la déontologie du transport maritime et des règles du droit international maritime : Règlement international pour prévenir les abordages, Code international sur la stabilité des navires (Manuel d'informations sur la stabilité du navire), procédures du Code ISM²¹, recommandations de l'OMI, etc.

Une vitesse non maîtrisée dans le gros temps place le navire dans une phase d'incertitude quant à la tolérance de résistance de la structure. Elle doit être enfin reconnue par les concepteurs et les armateurs comme un élément de l'arbre des causes de l'accidentologie des porte-conteneurs. Un rappel à la réglementation et au respect des procédures s'impose.

Les enquêteurs doivent avoir rapidement accès aux enregistrements VDR. Un dispositif associé d'enregistrement des accélérations et de la fatigue du navire devrait être réglementairement requis à bord des porte-conteneurs.

5. PORTE-CONTENEURS : L'INSÉCURITÉ MARITIME ?

Après le *MSC Carla* (1997)²², le *MSC Napoli* (2007), le *MSC Flaminia* (2012), ce ne sont que quelques exemples, l'accident du *MOL Comfort* démontre une fois encore que le transport par mer des conteneurs connaît un problème majeur de sécurité et que tous les enseignements n'ont pas été tirés car considérés jusqu'à présent comme anecdotiques.

Pour l'association Robin des bois « [...] ce n'est pas un accident de plus, c'est l'anomalie de trop. Le *MOL Comfort* était neuf. Sa disparition consolide l'inquiétude de tous les experts face à la course au gigantisme des porte-conteneurs ». Certes nous partageons ce point de vue, mais qui sont ces experts ? Quelle plus-value ont-ils apportée ou sont susceptibles d'apporter à la sécurisation du transport par mer des conteneurs ?

L'inertie de l'OMI

Dans le cadre de l'enquête concernant le naufrage du *MSC Napoli* (2007), le groupe de travail du FSI (Flag State Implementation) sur l'analyse des accidents avait identifié les principales questions à examiner à la suite de cet accident (FSI 16/WP.1) que devait établir l'ICS (International Chamber of

¹⁹ BEA Mer - Rapport d'enquête technique - Perte à la mer de conteneurs en pontée : cas du CMA CGM Otello - 2007.

²⁰ Le roulis paramétrique : mouvement important et violent provoqué par une combinaison défavorable de hauteur, largeur, fréquence, périodicité des vagues en fonction de la longueur des navires.

²¹ Code international de gestion de la sécurité (ISM) - Règle 5.2 : la compagnie doit veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie doit préciser, dans le système de gestion de la sécurité que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

Règle 6.1.3 : La compagnie doit s'assurer que le capitaine bénéficie de tout l'appui nécessaire pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.

Règles 1.4.2, 2 et 3 : les obligations de la compagnie doivent expressément être transcrites dans les procédures intégrées au manuel de gestion de la sécurité du navire.

²² Cedre : le porte-conteneurs *MSC CARLA* qui s'est cassé en deux le 24.11.1997 au large des Açores transportait des produits polluants dont un conteneur de trois irradiateurs biologiques équipés de leurs sources radioactives (césium 137) coulé par 3 000 m de fond.

Shipping) pour le secteur des transports maritimes par conteneurs :

- > les fausses déclarations concernant les conteneurs et leur chargement,
- > l'élément humain,
- > la résistance de la structure des porte-conteneurs,
- > le recueil de règles de bonnes pratiques.

Après avoir examiné les recommandations formulées par le FSI, l'OMI décidait le 13 février 2009²³ de renvoyer le rapport au groupe de travail mixte MSC/MEPC en lui demandant de l'examiner et de faire part de ses recommandations concernant les mesures à prendre en comité de sécurité maritime, celles-ci étant toutefois limitées au rôle de l'élément humain.

Par ailleurs, en 2005, dans l'esprit des directives FSA (Formal Safety Assessment) sur l'analyse des risques en matière de sécurité maritime, l'OMI considérant le vieillissement des pétroliers à simple coque (affaire Erika) et des vraquiers comme un facteur de risques suffisamment alarmant adoptait des mesures propres à leur assurer une plus grande longévité le Goal-based ship construction standards (GBS)²⁴, en s'appuyant sur des orientations générales et des objectifs de haut niveau en terme de référentiel international de standards de construction. Ce domaine était jusqu'alors réservé à l'industrie et aux sociétés de classification.

Dans un contexte, certes différent des risques induits par le vieillissement des pétroliers et des vraquiers mais d'autant plus alarmant qu'il est avéré que des porte-conteneurs relativement récents connaissent des défaillances structurales majeures, l'OMI se doit d'intégrer sans plus tarder les porte-conteneurs de nouvelle génération dans les objectifs du GBS avec une prise en compte des efforts particulièrement destructifs sur la structure. Conforme à l'esprit du GBS, le « Common Structural Rules »²⁵ voulu par l'IACS pour harmoniser l'action des sociétés de classification devrait être également étendu aux porte-conteneurs.

²³ OMI – MEPC 59-16 du 13.02.2009 – rapport d'enquête sur le MSC Napoli – Rôle de l'élément humain.

²⁴ Présentation en 2002 du projet « Goal-based standards » au Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 76), adopté en session du 12 au 21 mai 2010 (MSC 87) : certaines directives sont applicables depuis 2012. Les objectifs communs à tous les navires, Goal-based ship construction standards (GBS), précisent que « les navires doivent être conçus et construits pour une durée de vie prévue spécifique et respectueux de l'environnement lorsqu'ils sont exploités et entretenus dans les conditions d'exploitation et d'environnement envisagés, à l'état intact et dans les conditions d'avarie prévisibles, pendant toute leur vie ».

²⁵ Les sociétés de classification ont pour obligation de vérifier la conformité de leurs règlements aux nouvelles directives de l'OMI (GBS). Parallèlement à la démarche de l'OMI, l'IACS, dans un souci d'harmonisation des règles de classification qu'appliquaient individuellement ses adhérents, développait un logiciel commun d'évaluation, le Software Common Structural Rules, intégrant les objectifs de l'OMI.

FICHE SIGNALÉTIQUE DU NAVIRE

Nom	<i>MOL Comfort</i>
IMO	9358761
Type	Porte-conteneurs
Année de construction	2008
Chantier	Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. Nagasaki Shipyard & Machinery Works (Japon)
Pavillon	Bahamas
Longueur / Largeur / Tirant d'eau	316 m / 45,60 m / 14,50 m (en pleine charge)
Puissance	Moteur principal : 62 920 kw / Générateurs auxiliaires (6) : 14 625 kVa
Vitesse maximale déclarée	25,25 nœuds
Jauge brute	48 825 UMS
Capacité des cuves	9 060 m ³ de FO soit 7 700 tonnes
Capacité de chargement	8 110 EVP dont 4 616 en pontée et 3 494 en cale
Port en lourd	90 613 tonnes
Effectif embarqué	26 membres
Classification	Nippon Kaiji Kyokai (IACS)
Cargaison	7 860 conteneurs équivalent 12 416 EVP
Armateur	Compagnie Mitsui OSK Lines Ltd (MOL), 1-1, « Mitsui OSK Lines » Toranomon 2-chome, Minato-ku, Tokyo-to, 105-8688, Japan
Ship manager/Commercial manager - ISM Manager	MOL Ship Management Singapore - 05-02, 2, Havelock Road, Singapore. 059763