

# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 31 - SEPTEMBRE 1995

Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

# I AFCAN F O

La revue trimestrielle de  
**l'Association Française des Capitaines de Navires.**  
Avenue Lucien Corbeaux.  
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cedex -  
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24 - Fax : 35.53.10.07.

## SOMMAIRE

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Editorial.....                   | 3  |
| Mission DUJARDIN.....            | 4  |
| Convention STCW.....             | 6  |
| Vraquiers.....                   | 7  |
| Commandants de ports.....        | 10 |
| Comptes rendus obligatoires..... | 15 |
| Forage off-shore.....            | 16 |
| Rapport du MARS.....             | 23 |
| Tribune.....                     | 27 |
| Diverses en vrac.....            | 29 |

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1995

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| - Capitaines en activité.....        | 1 200 F |
| - Capitaines intérimaires.....       | 840 F   |
| - Capitaines en mission à terre..... | 840 F   |
| - Capitaines retraités.....          | 220 F   |
| - Membres associés.....              | 220 F   |

Extraits des statuts : "Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine..."

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser à :

**AFCAN**  
BP 1114  
76063 LE HAVRE CEDEX  
(CCP 38 88 38 D ROUEN)

**4 numéros par an**  
**Siège social :**  
**Centre Henri Dunant**  
**22500 Paimpol**

**Rédacteur en chef :**  
**Cdt Michel CARON**  
**Tél. 96.20.85.10.**  
**Fax : sur même ligne**

En couverture :

Au premier plan le bâtiment qui abrite le siège de la CESMA, sur les bords du canal de Rotterdam (CESMA, Govert van Wijnkade 50, 3144 EG MAASSLUIS, NL)

# PREVENTION PAR L'HOMME

L'adoption récente d'un CODE DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE, la mise en œuvre progressive du CODE I.S.M., les contrôles de la compétence des équipages par les inspecteurs de l'Etat du Port marquent-ils enfin une prise en considération sérieuse de l'ELEMENT HUMAIN après tant d'années consacrées par l'OMI à la rédaction de règlements techniques ?

Ainsi finit-on par reconnaître que la SECURITE - et bien entendu la FIABILITE et la QUALITE DU SERVICE - à bord d'un navire dépendent pour une large part du professionnalisme de son équipage.

Espérons que cet ensemble de dispositions - auquel il manque encore une percée sociale en provenance de l'OIT - favorisera l'éclosion d'une véritable culture de la sécurité basée sur la prévention par l'homme.

C'est sans doute ce que pensait le Cdt P.N. Tsakos, représentant des Armateurs Pétroliers Indépendants qui s'exprimait devant les membres du BIMCO (*Baltic & International Maritime Council*). Rappelant la menace d'une pénurie d'officiers compétents dans un avenir proche et ses conséquences pour la sécurité, le Cdt Tsakos déclarait : (1)

«Il est d'une extrême importance que nous concentrions nos efforts sur le personnel, sur le bien-être et la formation de nos marins, présents ou futurs. Nous devons recruter en nombre suffisant des hommes bien éduqués qui se tourneront avec enthousiasme vers une carrière maritime. Non seulement ils doivent être formés dans les disciplines traditionnelles, mais nous devons aussi leur donner le temps d'absorber et d'assimiler les règlements existants et les aider à atteindre une formation plus poussée et une plus grande connaissance pour comprendre et appliquer les technologies avancées. Plus tôt nous commencerons, mieux cela vaudra. Et commençons tout d'abord par chercher et former de tels hommes dans les pays à véritable tradition maritime...»

L'AFCAN

# UNE AMBITION POUR LA FRANCE ?

Le très parisien gouvernement actuel n'a pas jugé nécessaire de se doter d'un département ministériel chargé de mettre en œuvre une politique maritime. Devant la déception de la profession qui avait cru comprendre que le nouveau Président de la République manifestait pour la France une grande ambition maritime, le Premier Ministre a chargé un haut fonctionnaire, M. Bernard DUJARDIN, contrôleur d'Etat (même promotion ENA que M. JUPPE) de lui indiquer une «formule» capable de «...conférer à cette politique et aux administrations qui en ont la charge l'unité nécessaire, en conciliant efficacité et intérêts des professionnels du secteur».

## UNE LARGE CONSULTATION.

M. DUJARDIN a très largement consulté le monde de la mer. En ce qui nous concerne, une délégation de l'AFCAN a été reçue le 26 juin et par ailleurs le Président de la Confédération des Associations de la Marine Marchande, reçu lui aussi, a remis à M. DUJARDIN la plaquette «Pour une politique des Transports Maritimes» dont chacun sait qu'elle doit beaucoup à l'AFCAN. Rappelons incidemment que dans ce texte nous ne souhaitons pas un «ministère de la mer» mais, plus efficacement, que la marine marchande soit placée sous la tutelle d'un grand ministère. Le Cdt TROCHERIS a confirmé ce point de vue dans la réponse de l'AFCAN au questionnaire DUJARDIN :

**Question :** *Dans le cadre de votre activité, un département ministériel propre à la mer vous paraît-il en mesure de répondre au mieux à votre attente d'administré ? Sinon à quel département ministériel, votre profession souhaite-t-elle être attachée ?*

**Réponse :** A l'heure actuelle, le transport maritime n'est qu'une partie du transport qui se fait le plus souvent de bout en bout. Nous considérons donc que la mer ne peut plus être isolée dans sa spécificité et sommes favorables au rattachement à un ministère puissant : les «Transports», avec un ministre animé de la volonté politique de «ressusciter» la flotte de commerce française et qui dispose de moyens pour imposer ses vues à Bercy.

L'AFCAN, s'exprimant sur la spécificité des métiers de la mer a tenu à mettre en avant le rôle particulier de l'ENIM, «...la connaissance de nos problèmes spécifiques compensant en quelque sorte les inconvénients liés à l'éloignement et à l'expatriation du marin».

Par ailleurs notre association a rappelé à M. DUJARDIN sa position sur la création d'une Garde-côtes euro-

péenne. «Nous considérons que la multiplicité des textes en matière de sécurité, de l'OMI, de l'Europe, nationaux, contrôlés par un grand nombre de corps différents, Affaires maritimes, Marine nationale, Ministère de l'Intérieur, Douanes, Sociétés de classification, etc., rendent l'exercice de la navigation de plus en plus pénible et que la procédure actuelle va à l'encontre de l'effort de simplification entrepris dans tous les domaines. Une garde-côtes européenne aurait un poids certain à l'OMI (ce sont les Coast Guards qui y représentent les Etats-Unis) et éviterait des distorsions dans l'application de la réglementation, distorsions quelquefois induites par certains Etats dans le seul but de protéger leur compétitivité. Une structure unique remplacerait efficacement les différents intervenants actuels».

Cette suggestion de l'AFCAN est loin d'avoir enthousiasmé les collaborateurs de M. DUJARDIN, dont l'équipe il faut le dire était fortement colorée «marine nationale» !...

## LE RAPPORT DUJARDIN.

Le Premier Ministre a reçu le rapport de M. DUJARDIN le 14 juillet. En principe, il réunira en octobre le Comité Interministériel de la Mer qui examinera alors les premières mesures concrètes concernant chacun des secteurs de l'activité maritime.

M. DUJARDIN s'est d'abord attaché à rechercher une éventuelle spécificité des activités maritimes et des métiers de la mer. Il n'en a pas trouvé. Pour lui «la spécificité maritime est une réalité sentimentale». De même que «une politique de la mer au sens strict du terme n'existe que dans les esprits». En fait, selon lui, «la mer est au confluent de beaucoup d'autres politiques».

Dans une interview rapportée par «le marin» M. DUJARDIN exprime son sentiment sur la conduite des politiques maritimes :

*«Chaque fois que la France a mis en œuvre de véritables politiques maritimes, ce fut sous l'instigation d'un homme d'Etat puissant comme Richelieu et Louis XIV pour la partie historique. Quant aux deux politiques récentes de la mer, elles furent conduites par Ambroise Guellec pour le plan marine marchande, dont l'initiateur était Jacques Chirac alors Premier ministre et la réforme de la manutention portuaire menée par Jean-Yves Le Drian avec le concours actif d'Edith Cresson. A*



# LA CONVENTION NOUVELLE

## NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE.

**U**ne conférence diplomatique réunie à Londres du 26 juin au 7 juillet vient d'adopter de larges amendements à la Convention STCW de 1978, qui en modifient à la fois l'esprit et la substance. Cette Convention nouvelle va avoir des conséquences très importantes pour les Etats, les armateurs et les marins.

### DIFFICILE CONSENSUS

La nouvelle mouture de la convention STCW a été signée à Londres le 7 juillet 1995, après quelques péripéties !!!

En effet, le chapitre VII (Autres brevets) qui officialisait la polyvalence a été, dès le premier jour, la cible de certaines délégations, en fait les USA et pour des raisons différentes les Pays Bas (soutenus par les Pays Scandinaves).

Les syndicats US refusaient le chapitre par peur de réductions d'effectifs. Les Pays Bas pour d'autres raisons (en particulier la prise en compte insuffisante de l'approche fonctionnelle).

Les premiers votes officieux montraient une très légère majorité (donc insuffisante) en faveur de ce chapitre. Ce qui a amené la délégation française à introduire un texte pour «sauver les meubles» - c'est-à-dire au moins la polyvalence - pour la sauvegarde des gens déjà brevetés depuis les 20 dernières années.

Les représentants de la Commission Européenne très présents (c'est un euphémisme) à la session voulant privilégier l'unanimité vis à vis de l'extérieur de l'Union Européenne ont poussé vers ce but au cours de nombreuses réunions intercommunautaires et aidé à adopter une position commune basée sur le texte français accompagné d'une résolution générale reprenant celle proposée par les Pays Bas.

A la fin de la première semaine les pronostics étaient sombres, étant donné les escarmouches constantes sur le vocabulaire des autres chapitres, par lesquelles les délégations opposées s'ingéniaient à refuser la possibilité d'une polyvalence.

Le lundi suivant, sans explication et à la surprise générale, les USA ont proposé de retenir le chapitre VII, en l'état, sans discussion ni amendements ! «The Spirit of IMO» avait frappé. Cette proposition a été adoptée bien sûr à l'unanimité. Elle fait bien l'affaire de l'enseignement maritime français. (Les 12 mois de navigation exigés pour le brevet OMM auraient eu des chances de faire des petits en cas de discussion).

### ASPECTS TECHNIQUES ET JURIDIQUES.

#### «AUDIT»

Il est à noter que c'est la première Convention dans laquelle une «portion» de supranationalité est ajoutée. En effet toute décision concernant l'enseignement maritime et les dérogations, prise par l'Autorité Nationale, est soumise à «l'audit» d'une agence internationale relevant des Nations Unies (l'OMI en l'occurrence).

#### «ENSEIGNEMENT MARITIME»

La matière et les examens correspondants sont fixés d'une façon détaillée dans le «code» (de quelques 320 pages) et très souvent font référence à des cours types de l'OMI.

L'abondance des matières devra sûrement remettre en cause les programmes d'enseignement français surtout en ce qui concerne la première année.

#### «PREROGATIVES DES BREVETS»

Les catégories de navires (définies par tonnage ou puissance) sont limitées à :

| Brevets Pont  | Brevets Machine                               |
|---|---|
| Inf. à 500 Unités (UMS)<br>de 500 à 3 000 Unités (UMS)<br>Sup. à 3 000 Unités (UMS) | -----<br>de 750 à 3 000 kW<br>Sup. à 3 000 kW |

Le Contrôle de l'Etat du Port sur les brevets va rendre caduc les prérogatives françaises... dans la mesure où les autorités portuaires étrangères vont refuser de les reconnaître si elles ne sont pas dans la ligne de la convention.

#### «FATIGUE»

Les délégations en majorité se sont refusées à prendre une décision sur les horaires de travail, attendant pour ce faire une décision de l'OIT. Or, il se précise qu'il n'y aura pas de réunion de l'OIT avant 1997 !

Quant à quantifier les heures de repos avant le quart... toutes les propositions avancées ne faisant pas appel à la durée du travail sont peu adaptées (à notre avis).

#### «OMBO»

Les Hollandais (jusqu'à 3 000 Unités UMS) et les Allemands («certains navires») voulaient à toute force faire admettre le quart solo de nuit. L'amendement limitant à 500 Unités UMS n'a pas été retenu. Le quart solo de nuit est toujours hors la loi pour l'instant.

#### «VALIDATIONS DES BREVETS»

Le nombre des brevets et certificats ne cesse d'augmenter ainsi que l'obligation de leur revalidation quinquennale.

Quelques certificats peuvent être inclus dans la revalidation d'un brevet mais d'autres ont une «vie propre» ! dont la date de péremption peut être différente de celle du Brevet. Nous reviendrons sur la liste exhaustive de ceux-ci mais d'ores et déjà une action doit être entreprise au niveau des administrations à ce sujet afin qu'une position, conforme au texte de STCW, centralisée au niveau du Ministère soit prise en temps voulu avant l'application de la Convention.

#### «DATES D'ENTREE EN VIGUEUR»

- de la Convention : 1.2.97
- de l'enseignement rénové : 1.8.98
- de la fin des dispositions transitoires : 1.2.2002

### CONCLUSION

Une action de sensibilisation doit être entreprise dès maintenant concernant la redéfinition des Prerogatives des Brevets et les validations des Brevets et Certificats.

Il n'aura fallu qu'un peu plus de dix-huit mois pour mener à bien la révision complète de la Convention STCW. Ce délai tout à fait inhabituel pour l'OMI, obtenu grâce à la mise en œuvre de moyens exceptionnels comme la création de groupes de travail et le recours à des consultants extérieurs, traduit la volonté du Secrétaire Général de l'Organisation Maritime, M. O'NEIL, de voir prendre en compte, d'une manière décisive, le «FACTEUR HUMAIN» dans l'amélioration de la sécurité maritime. Il est bien sûr beaucoup trop tôt pour dire si la Convention révisée améliorera sensiblement la qualité de la formation des marins dans le monde.

J.M. BILLOT

# CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CARGAISONS EN VRAC

## Liste de contrôle de sécurité navire / terre.

A sa soixante-cinquième session (9-17 mai 1995), le Comité de la sécurité maritime a décidé que, en vue de promouvoir la sécurité des procédures à bord des vraquiers, les administrations devraient encourager l'utilisation d'une liste de contrôle de sécurité navire/terre appropriée afin d'assurer une coopération adéquate entre le navire et le terminal et une planification convenable avant le début des opérations de manutention de la cargaison.

A cet effet, le Comité de la Sécurité Maritime a publié la Circulaire MSC 690 du 1<sup>er</sup> juin 1995 qui contient une LISTE DE CONTROLE DE SECURITE NAVIRE/TERRE, «pour le chargement ou le déchargement des transporteurs de cargaisons sèches en vrac». L'OMI prie les Gouvernements de porter cette liste de contrôle à l'attention des parties concernées, notamment les capitaines de navires, les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux.

On peut déplorer qu'une telle procédure ne soit pas obligatoire. La question se pose donc de savoir si la France, plutôt que de se contenter «d'encourager l'utilisation» de la liste, ne pourrait pas la rendre obligatoire sur son territoire ? Et sur ses navires ? Qu'en pensent les capitaines concernés ?

A l'appui de cette liste de contrôle, le Comité de la Sécurité Maritime a élaboré des DIRECTIVES pour son utilisation. Nous les reproduisons ci-après, dans la version française de l'OMI (voir encadré).

### LISTE DE CONTROLE DE SECURITE NAVIRE/TERRE

#### Pour le chargement ou le déchargement des transporteurs de cargaisons sèches en vrac

#### DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DE LA LISTE DE CONTROLE

*La liste de contrôle de sécurité navire/terre a pour objet d'améliorer les relations de travail entre le navire et le terminal et, par là, d'améliorer la sécurité des opérations. Des malentendus sont possibles et des erreurs peuvent se produire lorsque les officiers du navire ne saisissent pas les intentions du personnel du terminal, et aussi lorsque le personnel du terminal n'apprécie pas ce que le navire peut et ne peut pas faire en toute sécurité.*

*En remplissant la liste de contrôle ensemble, le personnel du navire et du terminal seront mieux à même de reconnaître les problèmes susceptibles de se poser et de s'y préparer.*

#### 1. Y a-t-il au poste de mouillage une hauteur d'eau et un tirant d'air\* adéquats pour l'exécution des opérations de manutention de la cargaison ?

La profondeur de l'eau devrait être déterminée pour tout l'espace qu'occupera le navire, et le terminal devrait être au courant du tirant d'air et du tirant d'eau maximaux du navire au cours des opérations. Si après le chargement chargé, il ne doit rester qu'une faible profondeur d'eau sous quille au départ, le

capitaine devrait demander la confirmation que le tirant d'eau prévu pour le départ est sûr et approprié.

Tous les renseignements disponibles devraient être fournis au navire concernant la densité de l'eau au mouillage et les contaminants qu'elle contient.

**\* Il convient d'interpréter prudemment l'expression «tirant d'air» : si le navire se trouve dans un fleuve ou un estuaire, il s'agit généralement de la hauteur maximale des mâts pour les passes sous les ponts, alors qu'au mouillage, il s'agit généralement de la hauteur disponible ou requise sous les engins de chargement ou de déchargement.**

#### 2. Le dispositif d'amarrage est-il adéquat compte tenu de tous les effets locaux de la marée, des courants, des conditions météorologiques, du trafic et du passage d'autres navires ?

Il conviendrait de veiller à prévoir un dispositif de défenses adéquat. Le navire devrait être solidement amarré. Le long de quais ou jetées, il faudrait empêcher le navire de jouer en maintenant la tension des amarres ; il faudrait tenir compte des mouvements du navire causés par les marées, les courants et le passage d'autres navires et par les opérations en cours.

Les amarres métalliques et en fibres textiles ne devraient pas être utilisées ensemble dans la même direction, en raison des différences d'élasticité.

#### 3. En cas de situation critique, le navire peut-il quitter le poste de mouillage à tout moment ?

Le navire devrait normalement pouvoir se déplacer par ses propres moyens à bref délai, à moins que la décision de l'immobiliser n'ait été prise d'accord avec le représentant du terminal et, le cas échéant, l'autorité portuaire.

En cas de situation critique, divers facteurs peuvent faire obstacle à l'appareillage rapide du navire : marée basse, assiette ou tirant d'eau excessifs, absence de remorqueurs, impossibilité de naviguer de nuit, immobilisation de la machine principale, etc. Dans la mesure où ils interviennent, ces facteurs devraient être connus du navire et du terminal pour que des précautions supplémentaires puissent être prises en cas de besoin.

La méthode à utiliser pour l'appareillage d'urgence devrait être agréée, compte tenu des risques éventuels. Si des câbles doivent être prévus pour le remorquage d'urgence, il faudrait se mettre d'accord sur leur emplacement et la façon de les assujettir.

#### 4. Existe-t-il un accès sûr entre le navire et le quai ?

Le moyen d'accès entre le navire et le quai doit être sûr et conforme à la loi ; il peut être fourni soit par le navire, soit par le terminal. Il devrait être constitué par une passerelle ou une échelle de coupée appropriée pourvue, au-dessous, d'un filet de sécurité bien attaché. Le matériel d'accès doit être surveillé ; en effet, il peut être endommagé sous l'effet des changements de hauteur et de tirant d'eau ; **les personnes responsables du soin de cet accès doivent être désignées d'un commun accord**

entre le navire et le terminal et leur nom doit être inscrit sur la liste de contrôle.

La passerelle devrait être placée de telle manière qu'elle ne se trouve pas au-dessous du passage de la cargaison chargée ou déchargée. Elle devrait être bien éclairée pendant les heures d'obscurité. Une bouée de sauvetage pourvue d'un halin devrait se trouver à bord du navire, près de la passerelle ou de l'échelle de coupée.

**5. Le système de communication agréé entre le navire et le terminal fonctionne-t-il ?**

Les communications entre l'officier responsable de garde à bord du navire et la personne responsable à terre devraient être maintenues de la façon la plus efficace. Le système de communication choisi et la langue à utiliser ainsi que les numéros de téléphone ou voies radio nécessaires devraient être inscrits sur la liste de contrôle.

**6. Les personnes responsables des contacts pendant les opérations sont-elles formellement identifiées ?**

Les personnes chargées de la direction des opérations à bord du navire et au terminal doivent maintenir de bonnes communications entre elles et avec leurs supérieurs hiérarchiques. Leur nom et, s'il y a lieu, l'endroit où l'on peut les contacter devraient être inscrits sur la liste de contrôle.

L'objectif recherché devrait être de prévenir l'apparition de situations dangereuses. Toutefois, lorsqu'une telle situation se produit, il peut être crucial, pour y faire face, d'avoir de bonnes communications et de savoir où repose l'autorité.

**7. L'équipage à bord et le personnel du terminal sont-ils adéquats pour le cas où il y aurait une situation critique ?**

Il n'est ni possible ni souhaitable de préciser toutes les situations mais il est important qu'un nombre suffisant de personnes se trouvent à bord du navire et au terminal pendant tout le séjour du navire, pour faire face à d'éventuelles situations critiques.

Les signaux à utiliser en cas de situation critique à terre ou à bord devraient être clairement compris de tout le personnel qui participe aux opérations de manutention de la cargaison.

**8. Des opérations de soutage ont-elles été notifiées et agréées ?**

La personne qui, à bord, est responsable du soutage doit être identifiée, avec indication de l'heure, de la méthode de livraison (flexible depuis la terre, barge de soutage, etc.) et l'emplacement du raccordement de soutage à bord. Le chargement du combustible de soute devrait être coordonné avec les opérations de manutention de la cargaison. Le terminal devrait confirmer son accord sur la méthode à suivre.

**9. Des réparations prévues du quai ou du navire alors que celui-ci se trouve à quai ont-elles été notifiées et agréées ?**

Les travaux à chaud, c'est-à-dire le soudage, le brûlage et l'utilisation de flammes nues, à bord du navire ou sur le quai, peuvent nécessiter un permis. Une coordination est nécessaire

dans le cas où des travaux sur le pont sont susceptibles de gêner le travail lié à la cargaison.

Dans le cas d'un minéralier-vraquier-pétrolier ou d'un minéralier-pétrolier, il sera nécessaire d'obtenir un certificat de dégazage (y compris pour les tuyautages et les pompes) délivré par un chimiste à terre agréé par le terminal ou l'autorité portuaire.

**10. A-t-on agréé une procédure de notification et d'enregistrement des dégâts dus aux opérations de manutention de la cargaison ?**

On peut s'attendre à des dégâts courants dans des conditions d'exploitation difficiles. Pour éviter les conflits, il est

nécessaire d'agréer une procédure pour consigner ces dégâts, avant que ne commencent les opérations de manutention de la cargaison. L'accumulation des petits dégâts infligés aux structures d'acier peut se traduire par une perte de résistance considérable du navire ; il est donc essentiel de noter les dégâts pour que les réparations se fassent promptly.

**11. Le navire a-t-il reçu copie des règles du port et du terminal, y compris des prescriptions en matière de sécurité et de pollution et des renseignements concernant les services d'urgence ?**

L'agent du navire aura normalement fourni à celui-ci bien des renseignements ; toutefois, une fiche présentant les renseignements en question devrait être remise au navire à l'arrivée, indiquant notamment les règles locales régissant le rejet de l'eau de ballast et des eaux de lavage des cales.

**12. Le chargeur a-t-il indiqué au capitaine les propriétés de la cargaison conformément aux prescriptions du chapitre VI de la Convention SOLAS ?**

Le chargeur devrait informer le capitaine par exemple, de la qualité de la cargaison, de sa granulométrie, des quantités à charger, du facteur d'arrimage et de la teneur en humidité. Le Recueil BC de l'OMI donne des directives à cet égard.

Le navire devrait être avisé de toute matière susceptible de contaminer la cargaison prévue ou de réagir avec elle et le personnel du navire devrait veiller à ce que les cales soient exemptes de telles matières.

**13. L'atmosphère des cales et espaces fermés dans lesquels il peut être nécessaire d'entrer est-elle sans danger ? Les cargaisons fumigées sont-elles identifiées ? et les besoins de surveillance de l'atmosphère ont-ils été agréés par le navire et le terminal ?**

La corrosion de l'acier ou les caractéristiques de la cargaison peuvent créer une atmosphère dangereuse. Les facteurs suivants devraient être pris en considération : réduction de la teneur en oxygène dans les cales ; effets de la fumigation soit de la cargaison à décharger, soit de la cargaison en silos avant chargement (du gaz pouvant arriver avec la cargaison embarquée, sans que le navire en soit averti) ; fuite de gaz toxiques ou explosibles de cales ou autres espaces adjacents.

**En «français» dans le texte ?**

Le français est avec l'anglais et l'espagnol l'une des trois langues officielles de l'OMI.

A ce titre les versions françaises des documents émanant de l'Organisation se doivent d'utiliser le bon français, technique, maritime et commercial.

Ce n'est pas tout à fait le cas de cette circulaire MSC/690 qui constitue en fait une (mauvaise) traduction d'un document original anglais. Par exemple le «poste de mouillage», pour traduire *berth*, désigne le «poste de chargement/déchargement». La «hauteur des mâts pour les passes sous les ponts» serait mieux rendue par «la hauteur de la mâture pour passer sous les ponts». Par contre les «passes» conviennent parfaitement pour désigner les «opérations de déversements». Les «dégâts» sont plutôt des «avaries» et les «moments de flexion» sont les «moments fléchissants». Le «déchargement par pompage» n'est autre que le déballastage. Quant à la cargaison elle est acheminée par «bandes transporteuses» plutôt que par «courroies».

Même le titre prend de la gîte : ne s'agit-il pas plutôt des «navires transportant des cargaisons solides en vrac» ?

L'AFCAN s'est inquiétée de ces inexactitudes auprès de la s/Direction de la Sécurité des Navires, qui va demander rectification à l'OMI.

**14. Le navire/terminal a-t-il été informé de la capacité de manutention de la cargaison et des limites de la portée de chaque engin de chargement/déchargement ?**

Les deux parties devraient se mettre d'accord sur le nombre d'engins de chargement ou de déchargement à utiliser et comprendre quelle est leur capacité. **La cadence maximale de transfert agréée devrait être inscrite sur la liste de contrôle pour chaque engin de chargement/déchargement.**

Les limites de la portée du matériel de chargement ou de déchargement devraient être indiquées. Ce renseignement est essentiel pour planifier les opérations de chargement aux postes de mouillage qui rendent nécessaire le déplacement du navire en cours de chargement. Il faudra toujours vérifier le matériel pour s'assurer qu'il est en bon état et qu'il n'est pas contaminé par des cargaisons précédentes. Il faudrait vérifier à intervalles fréquents la précision des machines de pesage.

**15. Un plan des opérations de manutention de la cargaison a-t-il fait l'objet de calculs pour tous les stades du chargement/déballastage ou du déchargement/ballastage ?**

Si possible, le navire devrait préparer le plan avant l'arrivée. A cette fin, le terminal devrait fournir tous les renseignements demandés par le navire pour la préparation des opérations. A bord des navires pour lesquels il est nécessaire de procéder à des calculs de résistance longitudinale, le plan devrait tenir compte des maxima admissibles de moments de flexion et d'efforts tranchants.

Le plan devrait être agréé avec le terminal qui devrait en recevoir copie pour utilisation par son personnel. Tous les officiers chargés du quart à bord et le personnel d'encadrement du terminal devraient avoir accès à un exemplaire de ce plan. Aucun écart par rapport à ce plan ne devrait être autorisé sans l'accord du capitaine.

**Il est souvent opportun de déposer copie de ce plan auprès d'un tiers à terre. Dans ce cas, le nom de cette personne devrait être porté sur la liste de contrôle.**

**16. Les cales à charger ou à décharger sont-elles clairement identifiées sur le plan de chargement ou de déchargement, avec indication de l'ordre des opérations, ainsi que de la qualité et du tonnage des cargaisons à transférer chaque fois que des opérations sont effectuées dans une cale ?**

Les renseignements nécessaires devraient être présentés de façon claire, méthodique et ordonnée. Si aucun autre formulaire n'est spécifié, il est recommandé d'utiliser celui qui figure en appendice aux présentes directives (et dans le Recueil de règles pratiques pour le chargement et le déchargement des transporteurs de vrac sec).

**17. La nécessité de niveler la cargaison dans les cales a-t-elle été discutée et les méthodes ainsi que le degré d'arrimage ont-ils été agréés ?**

Le nivellement au moyen de goulottes de chargement est une méthode bien connue d'arrimage qui, généralement, peut donner des résultats satisfaisants. On peut aussi se servir de bouteurs, de chargeuses frontales, de pales de transfert, de niveleuses ou même procéder à un nivellement manuel. Le degré d'arrimage dépendra de la nature de la cargaison et devra être tel que prévu par le Recueil BC.

**18. Est-il entendu et reconnu à bord du navire et au terminal que si le programme de ballastage/déballastage se trouve décalé par rapport aux opérations de manutention de la cargaison, celles-ci devront être interrompues jusqu'à ce qu'il les ait rattrapées ?**

Toutes les parties souhaiteront charger ou décharger la cargaison sans interruption si possible. Toutefois, s'il y a perte de synchronisation entre les opérations concernant la cargaison et le ballast, il faut interrompre la manutention de la cargaison l'ordre étant donné par le capitaine et accepté par le terminal pour éviter de soumettre la structure du navire à des contraintes excessives et imprévues.

Le plan des opérations de manutention de la cargaison comportera souvent des points de contrôle du chargement, ce qui permettra aussi de vérifier si la manutention de la cargaison et celle du ballast restent synchronisées.

Si la cadence maximale à laquelle le navire peut être chargé en toute sécurité est inférieure à la capacité de manutention des cargaisons du terminal, il peut être nécessaire de négocier des pauses dans le programme de transfert des cargaisons ou de demander au terminal de faire fonctionner le matériel au-dessous de sa capacité.

Dans les régions caractérisées par de très basses températures, il faudrait prendre en considération la possibilité de gel dans les ballasts ou dans les conduites de ballast.

**19. Les méthodes prévues d'enlèvement des résidus de cargaison laissés dans les cales pendant le déchargement ont-elles été expliquées au navire et acceptées ?**

Il convient de n'utiliser qu'avec soin les bouteurs, les chargeuses frontales ou les marteaux pneumatiques ou hydrauliques pour détacher les résidus, car une mauvaise manœuvre peut endommager ou fausser les structures en acier du navire. L'accord préalable sur la nécessité de ce travail et les méthodes à utiliser ainsi qu'une surveillance adéquate du travail permettront d'éviter des demandes d'indemnisation ultérieures ou l'affaiblissement de la structure du navire.

**20. Les méthodes d'ajustement de l'assiette finale du navire à charger ont-elles été arrêtées et agréées ?**

Les tonnages proposés en début de chargement pour ajuster l'assiette du navire ne peuvent être que provisoires et il ne faudrait pas leur attacher trop d'importance. L'essentiel est de veiller à ne pas négliger ou oublier cette nécessité. Les quantités et l'emplacement des matières à utiliser pour ajuster l'assiette finale du navire dépendront du relevé des tirants d'eau pris immédiatement avant cette opération. **Le navire devrait être informé du tonnage se trouvant sur les courroies transporteuses, car il est possible qu'il s'agisse d'une quantité importante qui reste encore à charger lorsque l'ordre d'arrêter le chargement est donné. Ce chiffre devrait être noté sur la liste de contrôle.**

**21. Le terminal a-t-il été avisé du temps requis par le navire pour se préparer à appareiller après l'achèvement des opérations de manutention de la cargaison ?**

La préparation à l'appareillage conserve toujours la même importance et devrait se faire avec le soin nécessaire. Les panneaux devraient être assujettis au fur et à mesure de l'achèvement des opérations de sorte qu'un panneau ou deux seulement restent à fermer lorsque le travail de manutention de la cargaison est terminé.

Les terminaux modernes en eau profonde destinés aux grands navires peuvent être très proches de la haute mer. Le temps nécessaire pour parer un navire peut donc varier selon qu'il fait jour ou nuit, que l'on se trouve en été ou en hiver, qu'il fait beau temps ou mauvais temps.

Il convient d'aviser le terminal rapidement si le navire a besoin de temps supplémentaire.



# LES COMMANDANTS DE PORTS

*en séminaire du 7 au 9 juin 1995*

**L'**AFCAN était invitée au stage de formation continue des Commandants de Port et conviée à participer aux différents groupes de travail qui couvraient l'ensemble des problèmes qui se posent aux capitaineries, du fait de l'évolution des structures économiques et des réglementations nationales, européennes et internationales (OMI). Nous nous proposons de rendre compte du stage en présentant les interventions et débats dans leur ordre chronologique.

**Monsieur du MESNIL, Directeur des Ports et de la Navigation maritimes**

a ouvert les débats en axant son intervention sur :

1. La lourdeur et la complexité administratives qui imposent dans un port deux fois plus d'interventions que dans un aéroport. Une meilleure compétitivité de nos ports exige une amélioration de l'organisation actuellement trop complexe ainsi que la prise en compte par tous du danger d'un certain corporatisme.

2. L'évolution de la structure des ports qui entraîne entre autre

- des concentrations entre certains intervenants (manutentionnaires) phénomène économiquement inévitable mais qui peut entraîner de dangereuses situations de monopole ;

- un nombre croissant de quais privés sur lesquels les limites d'intervention des capitaineries se posent. A ce propos, il a été bien précisé que celles-ci conserveraient la délégation de l'Etat dans l'application de ses fonctions régaliennes comme sur le domaine public.

3. La sécurité est un problème essentiel et mondial dans lequel l'Etat doit s'impliquer au maximum tant sur le plan politique qu'administratif.

Dans l'esprit de leurs concepteurs, il a été souligné que tous les contrôles de navigation mis en place visent uniquement à renforcer la sécurité.

En ce qui concerne l'administration de la Marine Marchande, un nouvel organigramme a été mis en place avec renforcement de tout ce qui touche au domaine de la sécurité maritime.

En outre, le problème de la différence de réglementation sur les marchandises dangereuses entre ports maritimes et ports fluviaux a été évoqué en raison des difficultés que cela crée à l'interface des deux réseaux. Monsieur du MESNIL admet qu'il faut tendre à l'unification des réglementations pour accroître la sécurité.

**Monsieur l'Administrateur Général LECLAIR**

a présenté l'OMI.

Après un rappel des techniques de l'Organisation, il a fait le point sur certains dossiers et procédures en cours.

Les principaux dossiers concernent :

**RO-RO.** Le secrétariat général de l'OMI a créé un groupe de 22 experts qui ont travaillé chacun selon leurs compétences et ont remis un rapport traitant des points cruciaux pour améliorer la stabilité. A ce propos, il est à noter que les Anglais qui étaient jusqu'alors partisans d'un ultra-libéralisme sont en train de virer vers un réglementarisme sévère.

**Pertes de conteneurs :** elles ont déclenché des rapports d'experts sur le saisissage et la vérification des cargaisons ainsi que des comptes rendus de navires dans certaines zones (VTS côtier). Une modification de la SOLAS pourrait rendre obligatoire de tels comptes rendus en 1996.

**Code ISM :** il sera applicable à l'ensemble des navires en 1998. Cependant, l'Union Européenne le rend applicable dès 1996 aux navires à passagers battant pavillon d'un de ses Etats membres.

**OMBO :** 18 pays ont voté contre la poursuite d'essais actuellement en cours sous certains pavillons. Nous pouvons donc être relativement optimistes, il est peu probable que cette pratique soit agréée par l'OMI.

**Transport en vrac :** le problème des relations entre le bord et les responsables du chargement n'est encore soumis à aucune réglementation qui puisse mettre réellement à l'abri le capitaine des différentes pressions. En effet, l'OMI a peu d'influence sur la réglementation portuaire qui sort de son domaine de compétence.

**Les procédures :** la France a inventé un système de concertation avec ses voisins du Nord : cinq Ministres Européens (Europe du Nord) se mettent d'accord sur un point particulier, ils tentent alors de convaincre les autres partenaires Européens. Quand ils se sont mis d'accord à Bruxelles ils présentent le point en question à l'OMI. Ceci est appelé «la diplomatie des emboîtements». De cette façon, le monde maritime étant international, on peut éviter une surabondance de règlements nationaux et même purement européens.

Il serait souhaitable que les pays qui ont l'intention de mettre en place des systèmes d'inspections des navires type MOU s'inspirent de notre système Européen afin d'éviter les disparités.

**Madame PIN - DG DDI (Douanes)**

Madame PIN nous informe du désir de l'Administration qu'elle représente de rechercher une simplification des for-

malités administratives sur le plan international. Ceci était concrétisé pour les travaux du Comité FAL. La convention FAL de l'OMI a uniformisé les déclarations de marchandises, listes d'équipage, etc.

D'autre part, il existe une volonté certaine de simplifier les contrôles afin qu'ils ne nuisent pas à la longueur de l'escale et à l'acheminement de la marchandise dans l'optique du flux tendu. Ces impératifs conduisent à l'utilisation accrue de l'informatique et à l'uniformisation des systèmes. De même, la possibilité d'anticiper les dédouanements avant l'arrivée du navire améliorerait les temps de transit, malheureusement, les dispositions légales françaises ne le permettent pas encore.

En ce qui concerne la lutte contre les stupéfiants et l'émigration clandestine, les compagnies maritimes seront de plus en plus responsabilisées et il leur sera demandé d'effectuer une partie du contrôle des marchandises qu'elles transportent (les membres de l'AFCAN ont fait remarquer que ce contrôle ne pouvait se faire qu'en amont du navire).

Monsieur LECLAIR nous informe que dans la volonté d'éviter les fraudes, il a été décidé d'attribuer à chaque navire un N° OMI unique et définitif ce qui devrait rendre inopérant les changements délictueux de noms et de propriétaires.

#### Monsieur PARAVY - DPNM

Monsieur PARAVY nous explique l'articulation portuaire en ce qui concerne d'une part l'autorité, d'autre part, la sécurité civile.

1. les ports sont répartis en 4 catégories

a) Port Autonome, où l'autorité est la Direction du Port avec comme bras séculier la capitainerie.

b) Les ports d'intérêt national, ils sont sous l'autorité du Préfet assisté de la DDE avec comme bras séculier la capitainerie.

c) Les ports départementaux, autorité : le Président du Conseil Général assisté d'un ingénieur DDE et de la Capitainerie.

d) Les ports communaux (essentiellement plaisance) qui sont sous l'autorité du Maire qui en gère la police dans la limite de ses attributions légales.

2) La sécurité civile.

Elle est gérée à terre par le Préfet (ORSEC)  
en mer par le Prémarm (POLMAR)

#### CV LETARD - Adjoint au Préfet Maritime de Cherbourg

**Coordination et harmonisation des actions entre la Capitainerie, l'autorité portuaire, le Préfet Maritime, le navire, la sécurité civile.**

1) Le maintien de l'ordre, l'application de la législation, sont à la charge du Préfet terrestre dans le port et du Préfet maritime en dehors de celui-ci.

2) Les équipes d'évaluation et d'intervention ne peuvent agir en principe que dans les eaux territoriales sauf accord explicite du Capitaine.

Le Préfet maritime ne peut imposer à un port l'entrée d'un navire sur lequel les dites équipes d'intervention auraient constaté des avaries.

En ce qui concerne la lutte contre la pollution les douanes possèdent deux aéronefs de détection POLMAR, et il est procédé à la mise en place de valises de prélèvements



à faire dans le sillage permettant de faire des analyses fines servant à établir un dossier de preuves et éventuellement à poursuivre devant la juridiction adhoc.

\*\*\*\*\*

## La journée des VTS

### Monsieur ESCAFFRE, Chef du Bureau de la Sécurité Maritime et du Sauvetage.

Les VTS représentent pour les marchands d'électronique une mine à exploiter. En outre, le fait de vendre ce type de matériel procure aux industries un label de qualité. Il y a donc eu des pressions pour créer de nouveaux VTS.

Il est utile pour la sécurité de rationaliser et d'unifier les pratiques de contrôle de la navigation.

Sur le plan juridique, le texte de base est la Résolution (A 578). Sa modification (guidelines) fruit en particulier des travaux de l'IALA auxquels l'AFCAN a participé en tant que représentant de l'IFSMA, a été torpillée au S.C.S.N. en septembre 1994 par les USA et les UK. En fait, la France n'a pas insisté car il s'agissait de mettre en place des systèmes calqués sur Rotterdam.

Sur le plan français, il semble encore difficile d'établir une détermination administrative du VTS.

Monsieur LECLAIR donne un avis favorable à l'intention de faire rentrer les VTS dans le chapitre 5 de la SOLAS, ce qui obligerait tous les navires utilisateurs à être munis d'une liste des VTS et à participer à ces derniers.

### Commandant BREVAULT - Cdt du Port du Havre.

#### Les Services de trafic maritime portuaire.

Le STM portuaire est une expression récente mais les fonctions sont anciennes (Article R.311.7 du code des Ports maritimes). En fait, cela commence avec la venue des systèmes de communication navire/terre.

Tous les intervenants du port doivent y être associés afin d'obtenir pour le navire les meilleurs résultats d'escale.

Le centre STM de la Capitainerie est également chargé de contrôler le respect des règlements locaux en matière de sécurité du trafic.

#### Définition du STM

Suivant IALA, un STM est un service qui doit avoir la possibilité de répondre aux situations de trafic. Le service de comptes rendus doit être interactif c'est-à-dire qu'il doit y avoir échange de données entre la terre et le navire dans le but d'améliorer la sécurité.

Le monde maritime apprend maintenant auprès du trafic aérien, la régulation du trafic bien que les procédures sur mer soient plus complexes.

Les STM sont décrits dans la résolution (A 578) de l'OMI ainsi que dans le «World VTS guide».

Le gain d'efficacité qu'ils produisent ont créé un besoin en STM dans beaucoup d'endroits avec les avantages suivants :

- fourniture des données du navire pour améliorer la gestion du port,
- réduction des accidents de navigation,
- intervention de l'assistance à distance.

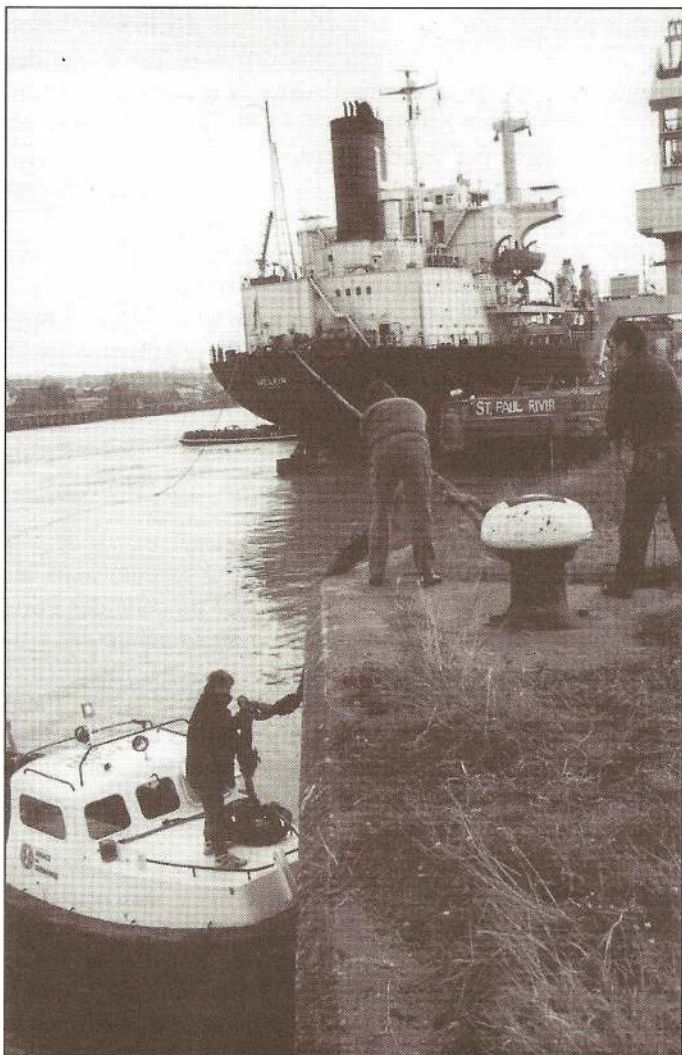
#### **Le STM du large ou côtier et le STM Portuaire.**

Un groupe de travail animé par l'Ingénieur général FRANCK a produit un rapport sur le sujet en novembre 92 (cf «Afcam Informations» n° 21).

Un décret modificatif des articles 15 et 18 du pilotage s'inspirant du rapport FRANCK est paru au JO du 7 avril 95.

Il convient de différencier le STM côtier ou du large du STM portuaire. Les STM du large sont intégrés dans les CROSS qui ont un rôle très important en matière de prévention.

Lorsqu'un navire passe d'un STM du large à un STM portuaire il serait souhaitable de faire passer les données acquises d'un STM à l'autre, ce qui se traduirait par une amélioration de l'efficacité du port.



#### **Aide (et/ou assistance) nautique fournie par des pilotes basés à terre.**

Les pilotes essaient de servir les navires même lorsque les conditions météorologiques sont très mauvaises. Plusieurs accidents se sont produits lors des manœuvres d'embarquement d'où l'extension de la pratique qui consiste à guider les navires à partir de stations de terre.

Le Commandant BREVAULT insiste sur la nécessité du pilotage à bord des navires à l'intérieur des zones portuaires, mais en ce qui concerne les approches et les chenaux les pilotes pourront être plus efficaces en agissant à partir d'un STM bien équipé.

**Monsieur GRANEC,  
responsable du CROSS GRIS-NEZ**

apporte des précisions et répond aux questions sur le fonctionnement des CROSS à travers les réalités de celui qu'il dirige.

Monsieur LECLAIR indique que la France a mis en place à titre d'essais un système de compte rendu obligatoire pour les navires passant au large d'Ouessant. Si les résultats sont positifs il sera demandé l'accord de l'OMI pour une extension à JOBOURG et GRIS-NEZ.

Il est à noter que les navires se signalent de plus en plus spontanément et que les CROSS devraient pouvoir apporter une aide sur le plan commercial en permettant d'organiser au mieux les escales des navires.

**Monsieur BACQUET,  
Administrateur des Affaires Maritimes.**

#### **Les centres de sécurité.**

Le centre de sécurité est un service spécialisé des AFMAR sous l'autorité du Directeur régional, ses attributions relèvent de deux types de missions : la sécurité des navires et l'inspection du travail - 80 à 90% de ces actions se rapportant directement à la sécurité et 20 à 10% à l'inspection du travail.

En 1993, environ 1 800 visites ont été effectuées dans le cadre du Memorandum de Paris, ce qui représente un tiers de toutes les inspections, le reste étant consacré au contrôle des navires français pour les 15 centres de sécurité existants.

#### **Evolution des centres de sécurité.**

Celle-ci est liée à celle de la réglementation internationale influencée elle-même par une évolution technique difficile à suivre.

On note, par exemple, que pour un cas donné le nombre de textes applicables est en accroissement constant (OMI - Union Européenne - Etat...) mais d'autre part, l'U.E. ne s'occupe que des normes non définies par l'OMI et de l'application des normes déjà existantes.

Monsieur BACQUET indique que la tendance de l'Union Européenne va vers un renforcement des contrôles du MOU tant du point de vue technique que de la qualification des équipages.

Généralisation à tous les Etats membres de la publication des résultats d'inspection en cas de défektivité. Interdiction d'entrer dans les ports de l'U.E. pour les navires qui n'auraient pas appliqué les prescriptions d'un précédent contrôle.

## **PREFECTURE MARITIME - CV LETARD**

En dehors des limites administratives du préfet terrestre, le PREMAR est le seul habilité à prendre des arrêtés concernant les VTS.

Il est certain qu'il existe des possibilités de conflit dans la délimitation des zones d'intervention. L'avis du Préfet Maritime est primordial pour trancher.

Par contre, même dans la zone relevant du Préfet Maritime certaines autorités gardent leurs responsabilités. Les CROSS pour le sauvetage et les AFMAR pour les pêcheurs.

La PREMAR est favorable aux mesures améliorant la sécurité sans que cela entraîne une multiplication de ses interventions.

## **PILOTAGE : Monsieur PEREON, Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes.**

Le pilote de par sa connaissance des lieux améliore l'efficacité du VTS d'autant plus que le pilotage est profondément intégré dans le système.

La «signature» d'un message par le pilote est rassurante pour le bord mais il est indispensable d'interfacer l'action de l'autorité portuaire et celle des pilotes, on tend donc vers l'élaboration de plans de coordination dans les ports (capitainerie, pilotage).

Le décret du 7 avril 1995 demande aux pilotes d'informer les autorités sur les défauts des navires. Les pilotes tiennent à préciser qu'il ne s'agit pas d'une inspection ni d'un contrôle mais seulement de signaler des défauts constatés pouvant mettre en cause la sécurité des personnes et des biens.

L'article 18 de ce même arrêté a institué l'assistance à distance qui consiste premièrement à faciliter l'accueil et la prise de pilote et deuxièmement, crée la possibilité de guider un navire vers une zone abritée permettant l'embarquement du pilote en cas d'empêchement à l'extérieur. La responsabilité civile ou pénale serait identique que le pilote soit à bord ou à terre.

## **REMORQUAGE : Messieurs LAUNAY et LABESCAPE.**

Le cadre législatif du remorquage est défini par les codes des ports maritimes.

C'est le port qui décide des moyens en fonction des besoins. Le remorquage fournit le matériel et le personnel.

Une bonne prévision des mouvements améliore l'efficacité du trafic, en évitant les attentes dues à un manque de remorqueurs à un moment donné.

D'autre part, les remorqueurs étant un atout pour la sécurité, il y a lieu de conserver les moyens nécessaires à celle-ci.

## **LAMANAGE : Monsieur LIGNORI**

Son cadre juridique est de même nature que celui du remorquage.

Le lamanage a aussi des activités annexes suivant les ports : SOS dépannage, service de rade, remorquage de barges flottants, remorquage divers...

La sécurité est en balance avec la compétitivité. C'est aux capitaineries d'exiger les moyens nécessaires.

## **Monsieur PALUS - Division du trafic maritime, spécialiste des équipements STM.**

La technique actuelle des VTS est basée sur la trilogie : information - évaluation - action.

**Le recueil des informations** nécessite des moyens logistiques.

L'identification du navire se fait actuellement au moyen de radiogoniomètres et de radars.

Ces derniers sont de 2 classes :

- les radars embarqués
- les radars spéciaux

La taille de l'antenne et la définition de l'émetteur récepteur dépendent du but à atteindre.

Pour l'identification des navires on s'oriente vers des transpondeurs VHF.

**Traitement de l'information.**

Cela implique : une création de l'image

une analyse des données

un traitement des situations

l'archivage et la conservation

**Caractéristiques du matériel.**

En ce qui concerne les «poursuites radar» le matériel des CROSS permet une certaine précision dans la localisation qui peut encore être améliorée en particulier pour la prise en compte instantanée des variations de vitesse et de route ce qui permettrait de détecter des manœuvres anormales et d'informer les navires en cause.

## **Intervention de l'AFCAN sur les VTS**

### **AFCAN : Le navire face aux STM - Cds CHENNEVIÈRE et TROCHERIS.**

Notre intervention s'est largement inspirée des travaux de Michel CARON (AFCAN INFORMATIONS) et des avis reçus lors de la réunion du Havre du 29 mai.

Nous avons mis l'accent sur notre acceptation totale du principe des STM comme centres de régulation du trafic, apportant une aide à la circulation des navires dans les eaux resserrées et la haute densité du trafic.

Nous avons insisté :

1) sur les risques d'accidents qui pouvaient découler d'une application trop stricte de la réglementation. Nous avons posé la question de savoir si un CROSS dans certaines circonstances pouvait donner à un navire l'autorisation de transgresser les dispositions du STM ? Il en ressort que c'est au Capitaine de prendre la décision de se mettre en infraction s'il le juge nécessaire pour la sécurité de son navire, en prenant ainsi le risque de se retrouver devant un TMC ;

2) sur la coopération indispensable entre les pilotes et la Capitainerie du port dans le cas d'un STM portuaire ;

3) sur la nécessité de laisser aux marins la conduite des navires et la non intervention des contrôleurs des STM dans les manœuvres de navires ;

4) sur l'utilisation modérée de la VHF afin de ne pas saturer d'informations les officiers de quart ;

5) sur la nécessité du pilotage embarqué mais aussi sur l'aide efficace d'un guidage à distance à condition que cette procédure ne soit utilisée que dans des conditions exceptionnelles (mauvais temps) avec l'acceptation du Capitaine, et que la prestation soit faite par un pilote.

Par contre, notre allusion à la création d'une «Coast Guard» Européenne a provoqué la réprobation de la Marine Nationale qui semble totalement opposée à cette perspective.

#### ATELIER DE TRAVAIL.

1) Possibilité de la mise en place d'un VTS dépendant du port de commerce lorsque celui-ci est adjacent et a des zones communes avec un port militaire, d'où risque de conflit d'autorité. Les 4 ports en cause sont : Cherbourg, Brest, Lorient et Toulon.

Pour le représentant du Préfet Maritime, il semblerait qu'il soit possible de mettre en place un VTS dans le port de commerce sans participation de l'autorité militaire mais après concertation avec celle-ci.

2) Sécurité et trafic des ports : les représentants des pilotes ont posé la question de leur accès aux équipements des VTS lorsqu'ils sont appelés à effectuer un «pilotage» ou «assistance à distance». Cette possibilité est indispensable pour éviter la redondance d'équipement. Ils ont reçu des assurances à ce sujet.

Le remorquage souligne que les ports ont tendance à privilégier les exigences de sécurité plutôt que les impératifs commerciaux (l'AFCAN, quant à elle, pense qu'il est nécessaire de trouver un équilibre entre deux exigences également primordiales pour l'avenir des ports).

#### Amiral SILLAN

Chargé de mission de défense auprès du Directeur des Ports et de la navigation maritime, il intervient dans les domaines de la sûreté et de la sécurité dans les ports.

Il précise que le premier terme recouvre la protection contre les actes de malveillance et le second les dispositions pour faire face aux risques naturels majeurs et aux actes de guerre. A ces deux risques, il faut aussi ajouter ceux du domaine économique.

En temps de guerre, l'organigramme est assez complexe. Nous indiquons seulement sans entrer dans les détails qu'un commissaire général coiffe trois commissariats : Terre - Mer - Air.

D'autre part, la France est divisée en 5 grandes zones de complexes portuaires. Le Directeur du port autonome le plus important étant le Directeur du complexe.

En ce qui concerne la division des responsabilités, le navire en mer relève du Préfet Maritime. Au port, il relève du Préfet Terrestre.

Le traitement des risques technologiques liés à l'accueil et au traitement des marchandises dangereuses a donné lieu à d'importants échanges de vues. Les textes sont multiples et l'application différente en zone portuaire et en dehors. Il en est de même pour les zones de compétence des administrations responsables.

(Le sujet est vaste et particulièrement important et mérite à lui seul une étude particulière que l'AFCAN se propose d'entreprendre ultérieurement).

#### Monsieur SERRADJI

Le Directeur des Gens de Mer a clos le séminaire en assurant que son intention est de pérenniser le corps des Officiers de Port.

Il a beaucoup insisté sur l'attention particulière qu'il portait à la sécurité et sur sa volonté d'**obtenir les postes budgétaires adéquats** pour étoffer, par du personnel issu du milieu maritime, les différents secteurs : Inspection de la Navigation - Officier de Port - etc.

\*\*\*\*\*

## CONCLUSION

Ce séminaire de formation organisé sous l'impulsion de la DPNM et de la DGMAG, et avec la participation, en particulier, de Monsieur l'Administrateur Général LECLAIR, de Messieurs PARAVY et ESCAFFRE, aidés par le Commandant GUILLARD, n'est pas tout à fait une innovation, le précédent ayant eu lieu il y a quelques 20 années. L'évolution du trafic, des moyens et de la réglementation le rendaient donc pratiquement indispensable.

Il aura permis aux Commandants de ports de se rencontrer, ce qui est important à une époque où de bonnes relations facilitent le travail.

En comparant les différentes situations dans les grands et petits ports, les responsables ont pu constater qu'ils étaient confrontés aux mêmes urgences avec souvent moins de moyens dans les petits ports. Mais partout les intervenants semblaient aux prises avec des réglementations que l'on pourrait qualifier d'envahissantes. Réglementer est indispensable mais il ne faudrait pas «saturer» ceux qui ont la charge de la mise en application des règles.

Mais le succès de cette réunion est d'avoir permis de s'exprimer à tous les intervenants chargés de la sécurité du transport maritime depuis l'Administration jusqu'au lamaneur. Cela a d'ailleurs permis de constater que la convergence d'intérêts avait amené les protagonistes à une certaine communauté de vue sur la façon de gérer l'opération qui consiste à permettre une navigation dans des eaux difficiles et jusqu'au poste à quai ou inversement.

Au départ, nous craignons une certaine compétition dans la délimitation des secteurs de responsabilités des différentes prestations de services. Intervenant parmi les derniers, nous avons pu constater qu'un nombre important de nos desideratas avaient déjà été pris en compte par les autres orateurs.

En ce qui concerne l'organisation même, nous avons pensé qu'un seul atelier de travail où l'on traite les différents points évoqués dans la journée, ne permettait pas d'approfondir les débats. Quant à nous, nous aurions préféré une discussion menée par l'intervenant aussitôt après sa prestation. Il est vrai que cela aurait sans doute réduit le champ des questions qu'il a été possible de traiter, mais aurait aussi permis, à notre avis, d'approfondir les débats.

Enfin, nous devons remercier les organisateurs d'avoir rompu le corporatisme habituel de ce genre de réunion. Le fait de réunir pendant trois jours pratiquement tous les opérateurs concernés a permis des échanges de vue qui ne peuvent qu'améliorer la connaissance des problèmes de chacun et donc la sécurité de la navigation.

Cdt CHENNEVIÈRE  
Cdt TROCHERIS,  
Secrétaire Général

# COMPTES RENDUS DE NAVIRES

**LA FRANCE, QUI A MIS EN PLACE UN SYSTEME DE COMPTES RENDUS OBLIGATOIRES A OUESSANT ET QUI ENTEND L'ETENDRE A JOBOURG ET A GRIS-NEZ, FAIT ECOLE EN AUSTRALIE ET EN PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINEE.**

Les gouvernements de ces pays ont en effet soumis à l'OMI un document, examiné à la 41ème session du s/comité de la navigation qui vient de s'achever à Londres (18/22 septembre), par lequel ils proposent de faire adopter un système de comptes rendus obligatoires dans la région du Détroit de Torres, y compris le Détroit d'Endeavour, et la route intérieure des récifs de la Grande-Barrière.

*Ci-après de larges extraits de ce document présenté par l'Australie.*

## ■ Objectifs.

Les gouvernements de l'Australie et de la Papouasie-Nouvelle-Guinée sont extrêmement préoccupés par les risques que peuvent présenter pour l'environnement des accidents éventuels dans le Détroit de Torres et dans les récifs de la Grande-Barrière.

(...) Le système proposé, en assurant la liaison entre stations de surveillance à terre et la navigation maritime, permettrait d'obtenir de meilleures informations sur la présence et les mouvements des navires et les courants de navigation dans la région ainsi que d'intervenir plus rapidement en cas d'incident ou de pollution.

## ■ Navigation maritime dans le détroit de Torres et dans les récifs de la Grande-Barrière.

La région du détroit de Torres et la route intérieure des récifs de la Grande-Barrière sont utilisées par toute une gamme de navires, englobant gros navires-citernes, transporteurs de vrac et navires de ligne, bateaux de pêche traditionnels, chalutiers modernes et bateaux de plaisance. Tous ces bâtiments, sauf les plus petits, sont contraints d'emprunter quelques routes bien définies, qui présentent un risque pour la navigation dans la mesure où elles sont trop souvent étroites, semées d'obstacles pour la navigation portés sur les cartes, ont une profondeur limitée et sont fortement influencés par des marées et des courants de marée qui souvent atteignent 7 nœuds. Ce sont donc là des zones où une meilleure connaissance des mouvements des navires permettrait d'améliorer sensiblement la sécurité de la navigation et de protéger davantage un environnement absolument unique.

Au cours des dix dernières années, on a enregistré six

échouements de gros bâtiments dans la région du détroit de Torres ainsi que six abordages et six échouements dans celle des récifs de la Grande Barrière. Ces sinistres n'ont heureusement pas entraîné de pollution grave par les hydrocarbures. Cependant, le fait qu'il y ait eu 18 incidents, comportant chacun un risque de pollution grave, démontre à la fois la nécessité d'améliorer les mesures visant à la sécurité de la navigation dans ces régions et l'ampleur des améliorations possibles.

## ■ Questions touchant à la protection de l'environnement.

Le fait que le Parc maritime de la Grande-Barrière ait été désigné par l'OMI comme étant la première zone particulièrement vulnérable du monde et que par ailleurs il ait été inscrit sur la Liste du patrimoine mondial montre à l'évidence que le caractère unique et la fragilité sur le plan écologique de la région ont déjà été dûment reconnus au plan international. Les documents préparés lors de la demande de désignation de la zone par l'Australie en 1990 (MEPC 30/19/4 et MEPC 30/INF.12) fournissent des renseignements précis sur la diversité biologique unique de l'ensemble de la région des récifs de la Grande-Barrière ainsi que sur la signification et la portée internationales de cette région qui appelle un maximum de protection.

Le Parc maritime est aussi une des principales régions économiques de l'Australie, où s'est développée une industrie touristique nationale et internationale et une industrie de la pêche commerciale qui, ensemble, rapportent 1 milliard de dollars à l'économie nationale chaque année et emploient des milliers de personnes. Le Gouvernement australien et le Gouvernement de l'Etat de Queensland ont investi d'énormes ressources dans la gestion des récifs. Des déversements d'hydrocarbures ou de toute autre substance dangereuse, que ce soit à la suite d'un accident ou du fait de l'exploitation des navires, constituent une menace pour les propriétés naturelles des récifs de la Grande-Barrière.

Le détroit de Torres a ses caractéristiques propres et sa vulnérabilité particulière sur le plan écologique ; ses eaux sont une source de revenus essentielle pour les communautés des îles des détroits et pour les communautés du littoral de Papouasie-Nouvelle-Guinée. La région est caractérisée par des eaux peu profondes animées par de forts courants et peuplée de 150 îles, îlots, récifs de corail et «cayes» dotés d'une faune et d'une flore marines complexes. Elle est habitée par des communautés autochtones ayant une forme de vie traditionnelle.

## □ NAVIRE A POSITIONNEMENT DYNAMIQUE : DPDS

Longueur 140 mètres, largeur 22, déplacement 17 000 tonnes. Sa principale caractéristique est d'être à positionnement dynamique : il est pourvu de deux hélices principales, de deux *thrusters* arrière et de trois *thrusters* avant. Une centrale d'énergie de 17 500 CV (cinq AGO SACM attelés à des alternateurs AEG) fournit du 6 000 volts, utilisé tel quel pour la propulsion ou transformé pour les autres besoins, depuis les diverses pompes, les compresseurs, le matériel de forage... jusqu'à l'éclairage.

Le navire est utilisé en forage off shore, le plus souvent en exploration (par opposition au développement d'un champ). Il appartient à un entrepreneur de forage qui le loue à un client doté de droits d'exploration.

Un système principal de mesure de la position par ultrasons (secours par fil tendu, et bientôt par DGPS) donne la position par rapport à la tête de puits, et des ordinateurs en déduisent les forces à utiliser pour maintenir le navire à la verticale du puits (où toute autre endroit choisi, dans certaines limites) et commandent les hélices en conséquence.

Le système de positionnement est utilisable entre 100 mètres et 1 100 mètres de profondeur d'eau, mais il faut bien noter que jusque vers 400/500 mètres nous sommes en concurrence avec un certain nombre de plates-formes (sur piles ou semi-submersibles) moins chères à l'exploitation (nous consommons environ 21 tonnes de gasoil par jour pour notre machine).

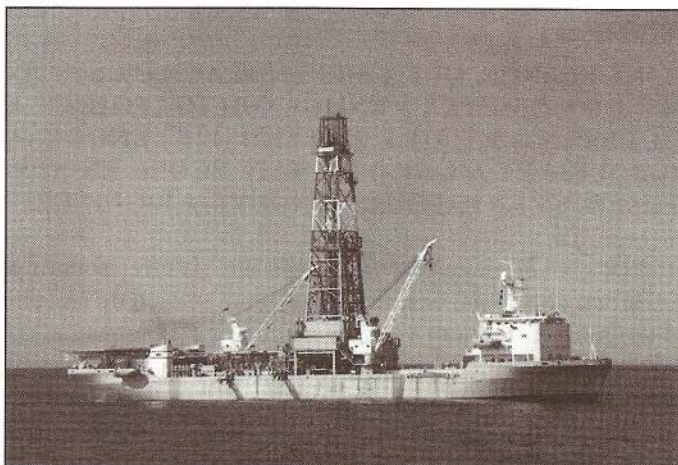
Au-delà de 500/600 mètres il y a très peu de semi-sub sur le marché, et leur prix de location est très élevé.

Avantage du dpds : se déplace assez rapidement d'un endroit à un autre ; peut théoriquement faire un puits normal en totale autonomie ; se positionne rapidement (quelques heures en arrivant sur zone) ; peut se déconnecter de la tête de puits, le plus souvent en quelques dizaines de secondes (black-out sur le navire, éruption du puits non contrôlée, risque d'abordage, cyclones ou icebergs en certains endroits...) le retour se faisant en à peine plus de temps.

Inconvénient majeur : plus sensible aux conditions extérieures qu'une plate-forme, et le mauvais temps peut donc nous faire stopper les opérations de forage alors qu'une plate-forme continuerait encore.

## □ EXPLOITATION.

Depuis quatre ans, notre principal client a été SHELL, qui a une politique QUALITE extrêmement contraignante. Il nous a fallu nous y adapter, plus ou moins. Il y faut une disponibilité permanente, des soins, du temps (donc de l'argent) et un changement de mentalité (c'est le plus difficile à obtenir, et c'est par là que beaucoup d'entre nous pêchent encore même après quatre ans d'entraînement).



Il nous a fallu entr'autres établir des procédures de travail, donc les étudier et les mettre au point avant leur rédaction, avec tous ceux qui les appliquent, des méthodes d'organisation plus générales, mais il faut quand même des capacités techniques pour les appliquer, plus un esprit rigoureux dans l'application des méthodes. Ça n'est pas évident.

Notre deuxième client est ELF, qui a aussi une politique QUALITE, mais dans la pratique ça consiste principalement en quelques documents sur étagère, sans application sur le terrain (sauf pour la sécurité du puits).

En cas de «near miss» avec Shell, on arrête le travail dès que la sécurité le permet, sur le compte du client, et on enquête avec tout le personnel intéressé pour voir ce qui s'est passé, et étudier ce qui aurait pu advenir et ce qu'il convient de faire pour que ça ne se reproduise pas ; et il y a un suivi. Avec ELF, si on arrête, la durée sera retirée du temps de travail journalier et donc non payée, et il vaudra mieux ne pas recommencer trop souvent.

En ce qui concerne les approvisionnements et mouvements de personnel, donc la gestion des supplies et hélicoptères, d'un côté planification poussée et contraignante, de l'autre incertitude et improvisation presque quotidienne.

Bien sûr, l'appréciation de tout ceci dépend du caractère de chacun.

## □ EQUIPAGE.

Comme nous pouvons passer en quelques secondes de la condition d'engin de forage à celle de navire, il y a toujours un Capitaine avec toutes ses responsabilités, et un équipage marin complet ; puis des foreurs dirigés par un chef de Mission, ces deux ensembles étant fournis avec le navire par le propriétaire.

Le Capitaine est le responsable ultime, en ce qui concerne le H.S.E. (Hygiène, sécurité et environnement), tout ce qui est nautique et hôtelier : il a directement sous sa coupe l'Officier Radio, le Docteur, le Catering et les gens du posi-

tionnement dynamique (les Opérateurs qui sont des lieutenants Pont, et l'électronicien).

Sous lui le Chef de Mission, qui a la pleine responsabilité de ce qu'on peut appeler les opérations commerciales, l'exploitation du navire de forage ; le Capitaine doit seulement veiller à ce que la sécurité, les procédures soient respectées et n'intervient que si la sécurité du personnel du navire ou de l'environnement lui semble menacée.

Le Second Capitaine (dont le personnel ne travaille que pour le forage - boscos, grutiers, matelots et ouvriers de surface -) et le Chef Mécanicien (qui est responsable de la maintenance de tout le matériel du bord, et de tout l'approvisionnement, en plus de la fourniture de l'énergie) dépendent du Chef de Mission. Il est bien évident qu'aussitôt que le «navire» est en jeu, ils shuntent le Chef de Mission et s'adressent directement au Capitaine. Ça n'est pas évident sur un organigramme, mais dans la pratique ça marche.

Le Représentant du Client est responsable du personnel directement contracté par sa compagnie, supervise les opérations de forage, et fournit au Chef de Mission tous les éléments dont celui-ci a besoin pour travailler en respectant les règles de l'art.

Pour résoudre les problèmes importants, on se réunit à trois, le Capitaine, le Chef de Mission et le Client, le Capitaine ayant le dernier mot et assumant les responsabilités.

#### □ UN MOT SUR LE PERSONNEL.

Pendant toute ma carrière française, j'ai eu du personnel «Compagnie» et français ; bien sûr il y a eu des paresseux, des incompetents, des froussards, mais la très grande majorité était compétente, responsable et remplissait bien sa fonction.

Depuis 8 ans, j'ai eu des personnels extrêmement variés, tous en «free lance». Etats-Majors, Belges ou Anglo-Saxons. Les Belges sont comme nous, à l'accent près. Les Anglo-Saxons ont l'inconvénient qu'ils quittent leur employeur dès qu'on leur offre 5 dollars de plus ailleurs.

Pour les équipages : Marocains, Ivoiriens, Congolais,

Angolais, Singapouriens, Philippins, Chinois Hong Kong et Chinois de Chine continentale.

Là, à de très rares exceptions près, il n'y a plus de compétence, de sens des responsabilités, de la nécessité souvent de travail soigné, précis, du respect des sécurités... Vous avez des mains, qui font le travail que vous leur décrivez et dont vous surveillez l'exécution ; souvent dire ne suffit pas, il faut montrer, car l'ordre d'ouvrir une vanne ne déclenche pas toujours automatiquement la rotation du volant sur la gauche...

Il leur manque principalement d'avoir été imprégnés depuis leur plus tendre jeunesse par notre civilisation mécanique, qui fait que les gosses apprennent vite que des patins à roulette ou un vélo ça se soigne et ça se répare.

Ajoutez-y les problèmes de langage. Traduire n'est pas seulement remplacer un mot par un autre. Il y a aussi la syntaxe, la façon de penser ; un Chinois sans trop d'instruction ne parlera pas anglais comme nous. Se comprendre demande du temps, ce qui est peu propice à la sécurité, ou tout simplement à l'efficacité.

Expliquer à un Angolais qui ne parle (?) que le Portugais par l'intermédiaire d'un autre qui heureusement a fait ses études en français au Zaïre, ce qu'est le triangle du feu, et quel est l'extincteur qu'il faut utiliser pour un feu donné, n'est pas évident ; et quand vous avez un seau de gasoil qui traîne où il n'aurait pas dû être et que le soudeur enflamme, ou quand le même met le feu à un de ses flexibles, vous voyez la grande majorité des «locaux» se précipiter vers les embarcations de sauvetage, et les «Expats» éteindre le feu. Le problème est que nous sommes de moins en moins nombreux, et donc pas toujours présents sur tous les postes de travail.

En résumé, je suis assez content d'avoir ma carrière derrière moi plutôt que devant.

J'aime toujours mon métier, mais le jour où j'arrêterai, je serai heureux si je puis me dire qu'au moins j'aurai toujours pu sauvegarder mes bonshommes.

Et je me demande comment les jeunes officiers se forment actuellement.

A. POURTAU

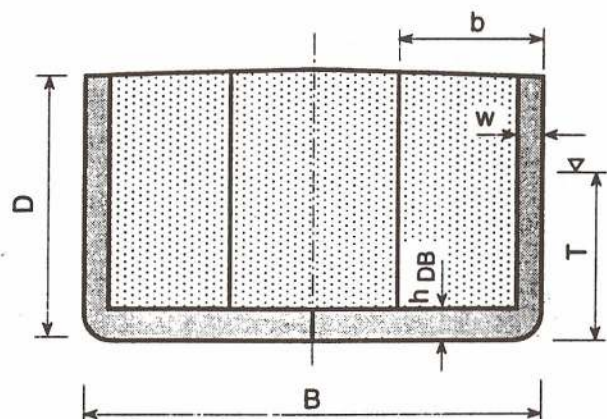
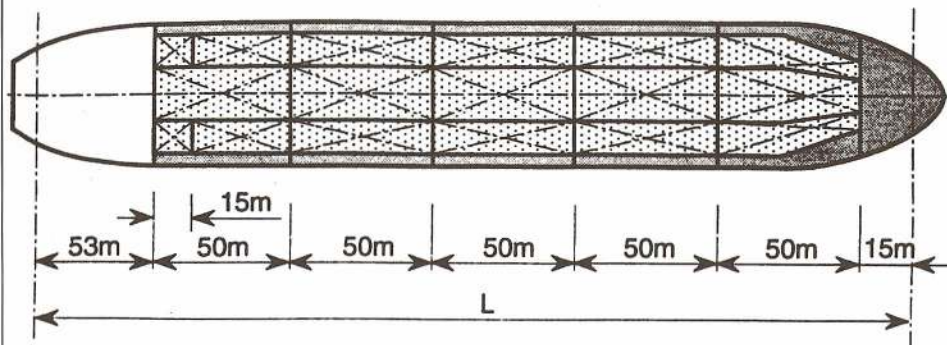
## RAPPORTS D'INFRACTIONS

En 1993, l'OMI a reçu des rapports sur l'application de la Convention MARPOL de la part de 15 pays (Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Chine, Croatie, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni, Vanuatu).

Ces rapports annuels sont obligatoires de la part de tous les pays parties à MARPOL qui constatent des anomalies ou infractions à cette Convention. Le volume des renseignements contenus dans les rapports de ces quinze membres est énorme. Le Secrétariat Général de l'OMI en a publié un rapport statistique dont voici l'essentiel.

|  |        |   |        |
|--|--------|---|--------|
| Nbre de navires contrôlés              | 27 040 | Heures de vol des avions de surveillance        | 21 061 |
| Absence de certificat IOPP             | 13     | Nbre de navires de surveillance                 | 889    |
| Anomalies sur ce certificat            | 162    | Nbre de navires retenus (ou interdits d'entrée) | 117    |
| Absences de registre des hydrocarbures | 86     | Amendes / sanctions pour rejets au port         | 546    |
| Anomalies sur ce registre              | 1 081  | Amendes / sanctions pour rejets en mer          | 326    |
| Anomalies sur registre cargaison       | 0      | Amendes moyennes (en dollars)                   | 3 762  |
| Equipement MARPOL absent               | 17     | Autres sanctions infligées*                     | 295    |
| Equipement MARPOL ne fonctionnant pas  | 474    |   |        |

**ETES-VOUS A JOUR DE VOS COTISATIONS 1995 ?**

Perpendiculaire  
arrièrePerpendiculaire  
avant

Ballast

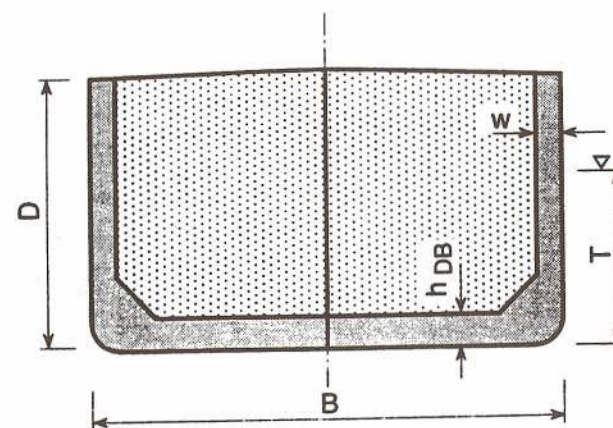
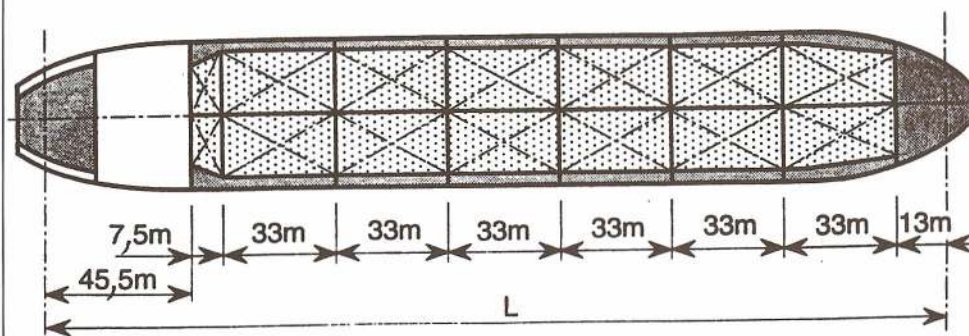


Cargaison

$L = 318,00 \text{ m}$   
 $B = 57,00 \text{ m}$   
 $D = 31,00 \text{ m}$   
 $T = 21,00 \text{ m}$   
 $b = 18,00 \text{ m}$   
 $h_{DB} = 4,20 \text{ m}$   
 $w = 2,00 \text{ m}$

Capacité de chargement pour un  
taux de remplissage des citernes de 98% : 330 994 m<sup>3</sup>

Densité de la cargaison : 0,855 t/m<sup>3</sup>

Perpendiculaire  
arrièrePerpendiculaire  
avant

Ballast



Cargaison

$L = 264,00 \text{ m}$   
 $B = 48,00 \text{ m}$   
 $D = 24,00 \text{ m}$   
 $T = 16,80 \text{ m}$   
 $h_{DB} = 2,32 \text{ m}$   
 $w = 2,00 \text{ m}$

Capacité de chargement pour un  
taux de remplissage des citernes de 98% : 175 439 m<sup>3</sup>

Densité de la cargaison : 0,855 t/m<sup>3</sup>

# CONCEPTION ET CONSTRUCTION DES PETROLIERS

---

## ■ NORME INTERNATIONALE.

Le 15 septembre 1995, le Comité de la Protection du Milieu Marin a adopté des DIRECTIVES INTERIMAIRES POUR L'APPROBATION D'AUTRES METHODES de CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION DES PETROLIERS autres que des «double-coque».

La règle 13F de l'Annexe I de MARPOL 73/78 énonce les normes de construction applicables aux navires-citernes neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes dont le contrat de construction est passé le 6 juillet 1993 ou après cette date. Le paragraphe 3) de cette règle exige que les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes soient équipés de doubles coques. Cette règle contient diverses prescriptions détaillées ainsi que les exceptions admissibles.

Le paragraphe 5) de cette règle dispose que d'autres conceptions peuvent être acceptées à titre de variantes de la double coque, à condition qu'elles offrent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement et qu'elles soient approuvées dans leur principe par le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) compte tenu des directives élaborées par l'OMI.

Les Directives adoptées le 15 septembre ont pour objet de fournir une norme internationale pour l'évaluation et l'approbation des autres conceptions de navires-citernes qui sont envisagées à la règle 13F 5) de l'Annexe I de MARPOL 73/78.

Les Directives s'appliquent à l'évaluation d'autres conceptions de pétroliers devant être construits en acier ou dans un autre matériau équivalent, ainsi qu'il est prescrit à la règle 42 du chapitre II-2 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. Les conceptions de navires-citernes qu'il est prévu de construire dans d'autres matériaux ou qui incorporent des caractéristiques nouvelles (comme, par exemple, des matériaux autres que les métaux) ou encore, les conceptions comportant des dispositifs amortisseurs de chocs installés sur le bordé du navire devraient faire l'objet d'un examen spécial.

La procédure d'approbation s'applique aux pétroliers d'un port en lourd de 350 000 tonnes au plus. Dans le cas de pétroliers de plus grandes dimensions, la procédure d'approbation devrait faire l'objet d'un examen spécial.

Les Directives reposent sur la comparaison entre l'aptitude à prévenir les fuites d'hydrocarbures, en cas d'abordage ou d'échouement, d'une conception de navire-citerne proposée à titre de variante et l'aptitude correspondante de conceptions à double coque de référence qui satisfont à la règle 13F 3), sur la base d'un indice calculé de prévention de la pollution.

Tous les navires-citernes à double coque qui satisfont à la règle 13F 3) n'ont pas la même aptitude à prévenir les fuites d'hydrocarbures. Le compartimentage longitudinal des citernes à cargaison a une influence primordiale sur les fuites d'hydrocarbures en cas de brèche dans la coque intérieure. Les conceptions à **double coque de référence** qui ont été choisies assurent une protection satisfaisante contre les fuites d'hydrocarbures.

Le calcul des fuites d'hydrocarbures se fonde sur la méthode probabiliste et sur les statistiques les plus fiables dont on dispose en matière d'avaries accidentelles de navires-citernes. Il y aura peut-être lieu de réviser les Directives lorsque l'on disposera de renseignements supplémentaires sur les avaries accidentelles de navires-citernes et lorsqu'une certaine expérience aura été acquise dans l'application des présentes directives.

## ■ LES «DOUBLE-COQUE» DE REFERENCE.

Quatre conceptions à double coque de référence ont été retenues, pour des tonnages de 5 000, 60 000, 150 000 et 280 000 tpl.

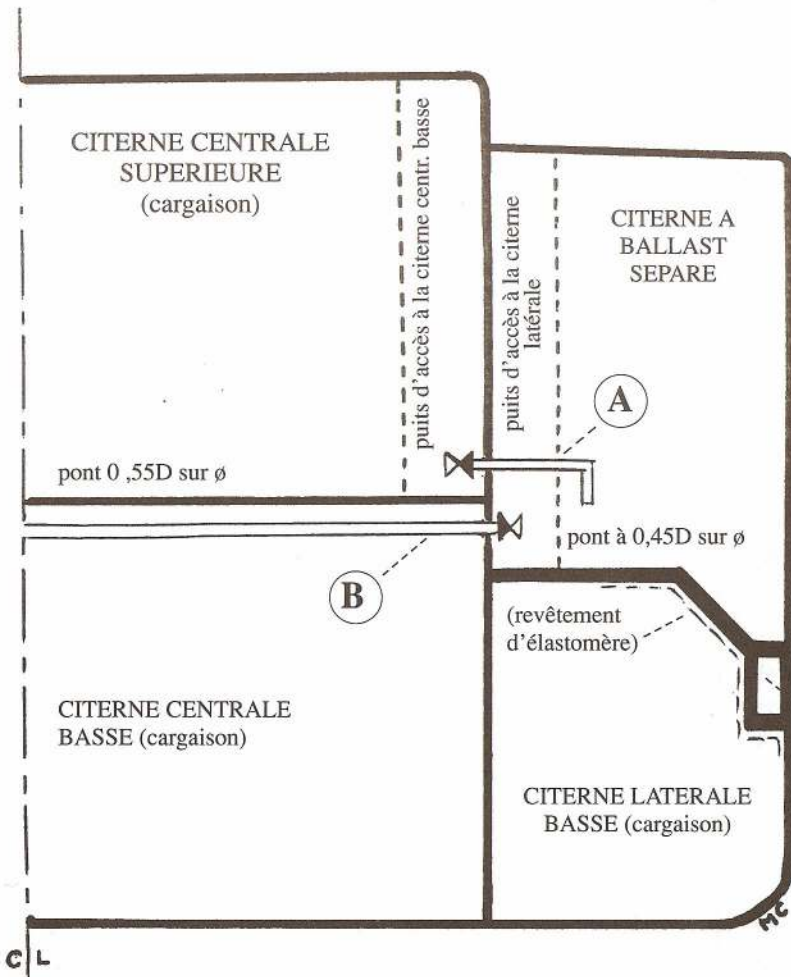
Le pétrolier de 280 000 tonnes représenté ci-contre, est également donné dans les mêmes dimensions mais avec un double-fond de 2 mètres et une double coque de 4 mètres. (Longueur 318 mètres).

Celui de 60 000 tonnes (L = 203,50 m) se présente sous le même plan que celui de 150 000 tonnes ci-contre (L = 264,00 m) mais avec des citernes de 25 mètres et une «double peau» à 2 mètres (latéraux et double-fond).

Enfin le tanker de 5 000 tonnes (L = 95,00 m) possède six tranches de citernes de 11 mètres de long, un double-fond de 1,10 m et une double-coque de 1,00 m de large. Sa carlingue centrale n'est rendue étanche que dans les tranches 1, 3 et 5.

Au terme des Directives citées plus haut, les pétroliers dont la conception diffère des quatre modèles ci-dessus, doivent être approuvés par comparaison avec ceux-ci.

## 1/2 coupe transversale

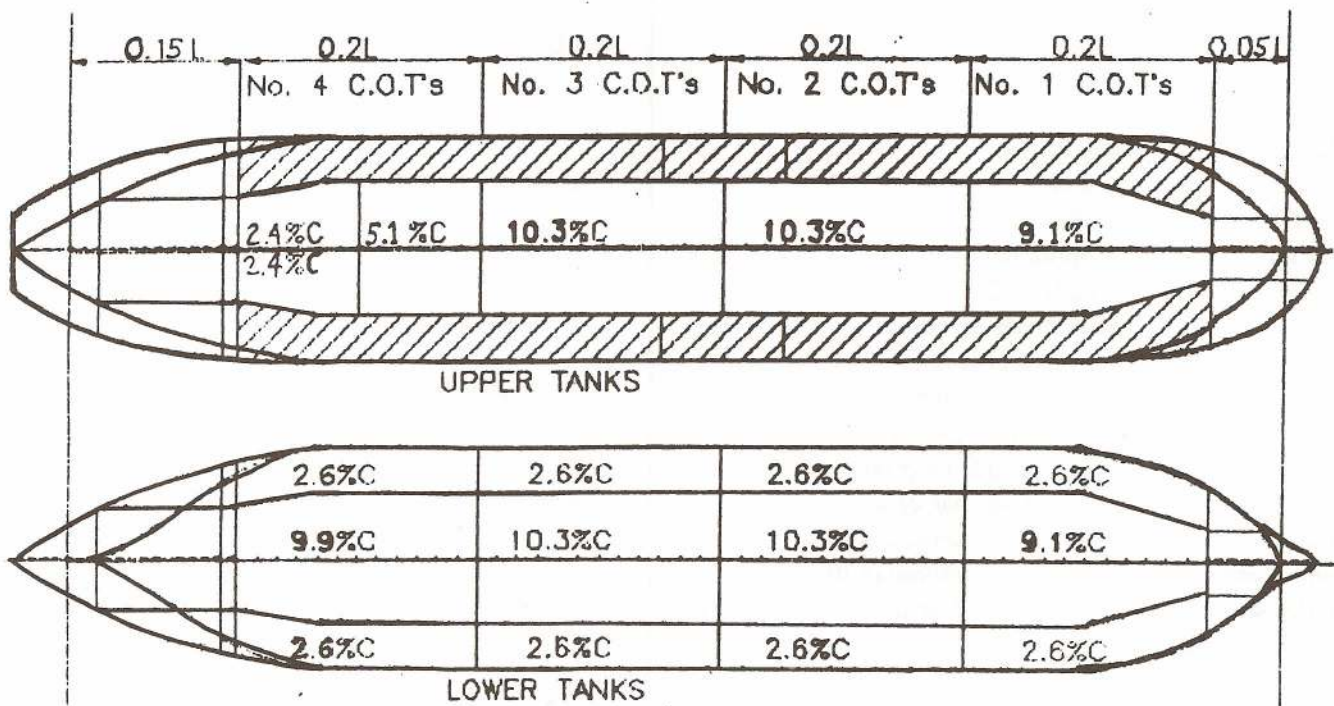


|       |       |        |         |         |
|-------|-------|--------|---------|---------|
| Tpl   | 5000  | 60 000 | 150 000 | 280 000 |
| L(m)  | 95,0  | 203,5  | 264,0   | 318,0   |
| B (m) | 16,5  | 36,0   | 48,0    | 57,0    |
| D (m) | 8,3   | 18,0   | 24,0    | 31,0    |
| d(m)  | 6,2   | 13,5   | 16,8    | 21,0    |
| Cm3   | 6 061 | 70 175 | 175 439 | 330 994 |

COFFERDAM de 0,25 à 0,35D  
au-dessus de ligne d'eau ø

- A** : collecteur de transfert de cargaison entre le puits de la citerne centrale basse et le ballast supérieur.
- B** : collecteur de transfert d'urgence de la cargaison entre le puits de la citerne latérale basse et le ballast supérieur du bord opposé.

## plan d'ensemble



**Les pétroliers COULOMBI EGG**

# COULOMBI EGG

Tombant à point pour illustrer l'utilité de ces fameuses Directives, une autre méthode de conception d'un pétrolier, surnommé le COULOMBI EGG, vient d'être présentée à l'Administration maritime suédoise. Cette conception diffère de la conception à double coque ou «à pont intermédiaire».

Ce qui distingue principalement le COULOMBI EGG des conceptions réglementaires à double paroi latérale d'une largeur uniforme pour la protection contre l'abordage est qu'il possède une citerne latérale supérieure de ballast, d'une largeur B/5, qui fait office de zone d'écrasement en cas d'abordage. Ce ballast latéral supérieur (*upper side ballast tank*) peut également jouer le rôle de citerne de réception de la cargaison des fonds en cas d'échouement.

Sous le ballast latéral supérieur, se situe la citerne à cargaison latérale basse, de faible capacité.

Le pont entre le ballast supérieur et la citerne basse constitue, de par sa forme et sa construction, un «amortisseur de choc» qui protège les citernes centrales inférieures et supérieures.

Chaque tranche comporte donc quatre citernes de cargaison. Le nombre de tranches est limité à quatre, quel que soit le tonnage, qui se décline, comme pour le «double coque» de 5 000 à 280 000 tonnes.

## ■ Quelques détails particuliers :

Le principal objectif recherché est de pouvoir charger 80% de la cargaison totale à l'intérieur de l'espace limité par les cloisons longitudinales internes, construites à B/5 du bordé extérieur (B = largeur du navire).

Dans la partie latérale, le pont intermédiaire est construit à 0,45D au-dessus de la ligne d'eau zéro (D = creux). Ce pont s'incline à 45° en abord pour venir s'appuyer sur un cofferdam horizontal longitudinal situé entre 0,25D et 0,35D. La largeur de ce cofferdam doit être de B/40 pour qu'il ait une chance sur deux de ne pas être traversé. Le pont intermédiaire, son bord tombé et le cofferdam ont une structure spéciale pour pouvoir jouer le rôle d'absorbants de chocs.

Les citernes latérales inférieures de cargaison situées sous ce pont intermédiaire, sont munies à l'avant et à l'arrière d'un puits d'accès au pont principal. Un système de transfert d'urgence, conforme à MARPOL, emprunte les puits d'accès. Il doit pouvoir transférer en une heure toute la cargaison d'une citerne latérale basse au ballast supérieur latéral opposé. Ainsi, en cas de voie d'eau dans une citerne latérale basse, la cargaison sera poussée dans le puits d'accès et s'écoulera par gravité dans le ballast latéral du bord opposé.

Les citernes basses centrales sont équipées d'un système analogue de transfert d'urgence de leur cargaison vers les ballasts latéraux.

Encore un détail parmi d'autres : les parois intérieures des citernes latérales basses, sous le pont intermédiaire, sous le bord tombé et le long du cofferdam longitudinal peuvent être doublées d'un revêtement constitué d'un tissu de fibres d'élastomère capable d'assurer l'étanchéité, ou de réduire les entrées d'eau en cas d'avarie intéressant ces cloisons.

## ■ Comme l'œuf de Colomb !...

Comme on peut le voir, la limitation des fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement est assurée par le fait que la cargaison des citernes latérales basses est chassée par l'invasion d'eau vers les ballasts supérieurs et que la cargaison des citernes centrales basses endommagées peut être également transférée vers des ballasts supérieurs, en particulier pour éliminer toute fuite que provoquerait la marée descendante.

Mais c'est peut-être dans la protection contre les abordages que se situe le meilleur de la logique qui a présidé à la conception du COULOMBI EGG. En effet, selon les statistiques, 58,31% des avaries dues aux abordages se situent dans la partie haute du bordé sur 0,55D. 13,35% sont localisées à la hauteur du bord tombé du pont intermédiaire (entre 0,45 et 0,35D) et 10,51% sur le cofferdam (entre 0,35 et 0,25D). Finalement 17,83% des avaries d'abordages surviennent «officiellement» dans la partie basse du bordé, en-dessous de 0,25D.

Or ces chiffres sont exagérés en ce qui concerne les VLCC et les SUEZMAX car sur un SUEZMAX par exemple la ligne d'eau 0,25D est à 10,80 mètres en-dessous de la flottaison : un nombre relativement limité de navires abordeurs peuvent avoir un tirant d'eau avant supérieur à ce chiffre. L'hypothèse que 17,83% des abordages peuvent affecter la partie basse de la coque d'un VLCC ou d'un SUEZMAX est donc quelque peu extravagante.

D'ailleurs d'autres statistiques, celles du BIMCO par exemple, répartissent les avaries davantage dans les hauts et moins dans les fonds que ne le font celles retenues par l'OMI.

On comprend mieux dès lors la grande largeur donnée au ballast latéral supérieur, la structure renforcée du pont intermédiaire et son dessin, et la présence d'un cofferdam longitudinal.

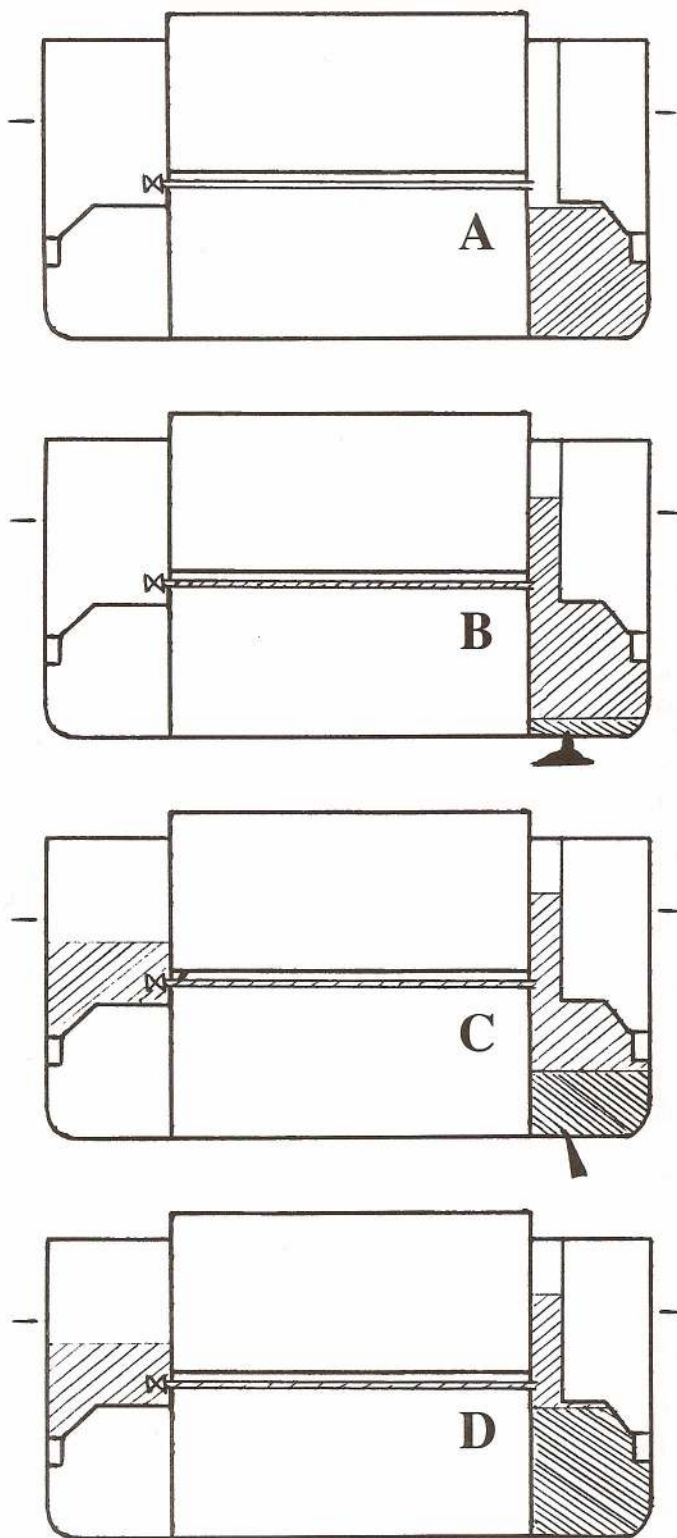
## DES RISQUES SUPPRIMÉS OU RÉDUITS.

Dans leur demande d'approbation, les auteurs du projet font valoir les arguments suivants :

- Ses citernes à cargaison situées au-dessus de la flottaison étant plus éloignées du bordé que sur tout autre navire citerne, le COULOMBI EGG court moins de risque de voir celles-ci éventrées par un navire abordeur. Le risque incendie en est d'autant réduit. La probabilité d'une brèche dans une citerne supérieure située à B/5 du bordé s'établit à 0,056. Et même moins si l'on prend en considération l'amortissement du choc par l'effet d'absorption de l'énergie par la structure spéciale du pont intermédiaire et du cofferdam. Sur un tanker protégé par une double coque de 2 mètres de large, cette probabilité se situe entre 0,25 et 0,35, c'est-à-dire qu'elle est cinq fois plus élevée.

- La double coque d'un VLCC ne comporte pas moins de 900 cellules, accessibles chacune par un trou d'homme. Le COULOMBI EGG ne comporte que trois paires de ballasts et élimine ainsi non seulement les problèmes d'accès mais aussi les risques, importants sur un pétrolier, induits par des espaces réputés vides.

- En cas d'avarie de fonds par échouement, le COULOMBI EGG flotte sur sa cargaison et sa réserve de flottabilité est assurée par ses ballasts supérieurs qui restent intacts. Un double coque voit par contre ses fonds et ses ballasts envahis et devient difficile à renflouer.



## SYSTEME DE TRANSFERT DE LA CARGAISON

- A - Etat intact : puits d'accès et collecteur de transfert sont vides.
- B - Voie d'eau : la poussée hydrostatique fait monter la cargaison dans les puits et dans le collecteur de transfert.
- C - Situation de transfert : vanne ouverte. La cargaison s'écoule par gravité dans le ballast latéral supérieur du bord opposé.
- D - Situation finale : toute la cargaison a été transférée.

- La disposition des compartiments de ballastage au-dessus de la flottaison légère permet leur vidange par gravité, ce qui est favorable à l'élimination des boues et autres sédiments. L'inspection et l'entretien de ces capacités sont largement facilités.

### STABILITE.

A pleine charge la stabilité après avarie reste excellente puisque par échouement aucun compartiment ne peut être envahi et que par abordage seulement un ballast pourra l'être.

On rencontre de plus mauvaises conditions sur ballasts. A l'état intact la stabilité est bonne bien que tout le ballast soit au-dessus de la flottaison.

L'échouement sur ballasts provoquera l'envahissement d'une citerne basse à cargaison. On estime que dans ce cas le pétrolier restera posé sur le fond. Par contre l'envahissement d'une citerne latérale basse par ragage sur un haut-fond provoquerait de la gîte.

Ce sont les avaries par abordage lorsque le navire est sur ballasts qui méritent la plus grande attention.

En cas de brèche dans un ballast latéral supérieur, s'étendant verticalement du pont principal jusqu'au cofferdam, ce ballast se videra entièrement et le navire prendra de la gîte sur le côté opposé. Il est possible, par construction, de maîtriser l'angle de gîte par un compartimentage adéquat des capacités de ballastage.

Si l'abordage déchire le bordé de coque sur toute la longueur des ballasts et juste au-dessus du cofferdam, la gîte pourra être considérable. On remarquera que cette avarie peu vraisemblable fait effectivement courir un risque au COULOMBI EGG mais sans possibilité de pollution puisqu'il est alors sur ballasts.

### EN CONCLUSION.

Le pétrolier de type COULOMBI EGG est présenté par ses concepteurs comme un perfectionnement logique des pétroliers définis par les règles 13F(3), double coque et 13F(4), pont intermédiaire.

Le ballast latéral qui occupe toute la hauteur du «double coque» est remplacé par un ballast latéral supérieur qui offre une zone d'écrasement de grande largeur en cas d'abordage, dans une partie de la coque où les abordages non perpendiculaires sont les plus probables ; et par une citerne latérale basse de cargaison située dans la partie de la coque où les risques d'abordages sont moindres. Cette citerne latérale basse ne peut être atteinte que par un navire abordeur perpendiculaire de dimensions similaires ou supérieures.

Le pont intermédiaire sur le COULOMBI EGG s'étend jusqu'en abord pour servir d'amortisseur de choc contre les abordages perpendiculaires et protéger ainsi les citernes centrales.

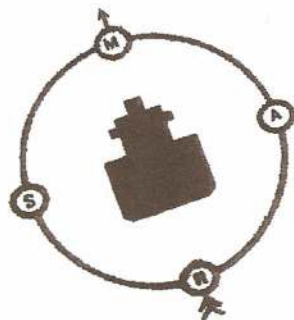
La répartition même de la cargaison dans les zones à moindres risques et l'efficacité des systèmes de transfert d'urgence liée à la position des ballasts latéraux supérieurs constituent de bonnes protections contre les épanchements accidentels.

*«En définitive, un COULOMBI EGG ne crée aucun nouveau risque dans l'exploitation des pétroliers. Par contre, il élimine tous les risques potentiels inhérents au transport de pétrole dans des navires à double coque. Il fait la preuve que la protection de l'environnement n'est pas seulement une question de largeur de double coque ou de double fond capables d'assurer une certaine probabilité de zéro-fuite, mais qu'il est possible de réduire considérablement le rejet global lui-même par une conception entièrement nouvelle et différente de celle des «double-coque»».*

Michel CARON

Sources : Documents MEPC 37/14 et 37/14/2

ndlr : On relira avec intérêt l'article de Yann LE GOUARD sur le pétrolier 3-E paru dans le n° 21 d'AFCAN-INFORMATIONS sous le titre «UN PETROLIER VERT POUR DEMAIN».



All reports should be sent directly to :  
Capt. R Beedel FNI, 17 Estuary Drive, Felixstowe, Suffolk IP11 9 TL England

## International **MARINE ACCIDENT** **REPORTING SCHEME**

**Note de la rédaction :** Désormais et sauf exception, les rapports du M.A.R.S. seront publiés en anglais. La couverture mondiale de ce système de rapports et l'origine multinationale de leurs auteurs et des acteurs des incidents rapportés justifient l'emploi d'une langue unique. Par ailleurs l'usage de l'anglais permet aux commandants français de donner à lire à leurs officiers étrangers les rapports reproduits dans AFCAN-INFORMATIONS : il y a toujours un enseignement à tirer d'un accident ou d'un «presqu'accident». Enfin, la précision du vocabulaire maritime employé dans les rapports du MARS peut être utile aux officiers français dans la pratique de leur métier.

## Pétrolier contre vraquier

### LE RAPPORT OFFICIEL

Le 3 juin 1993, dans les parages du Wandelaar, un abordage s'est produit entre le transport de produits pétroliers **BRITISH TRENT** et le vraquier **WESTERN WINNER**. Le tanker, qui transportait 24 000 tonnes d'essence sans plomb s'est enflammé aussitôt. Neuf membres de son équipage ont péri tandis que les vingt autres étaient récupérés par le bateau-pilote belge. Pas de victime sur le vraquier.

Le **BRITISH TRENT**, sous pavillon des Bermudes, appartenait à BP Shipping. Long de 171,50 mètres pour 25.147 tpl, âgé de vingt ans, il était armé par des officiers britanniques et du personnel de la Sierra Leone.

Le **WESTERN WINNER** était un vraquier panaméen, de 30 396 tpl, construit en 1982 au Japon par NKK. Chargé de déchets de métaux cuivreux, il venait prendre son pilote de l'Escaut tandis que le pétrolier venait de débarquer le sien. C'est d'ailleurs la même pilotine qui venait d'effectuer la débarque sur le **BRITISH TRENT** qui s'apprêtait à servir le **WESTERN WINNER**. Elle n'en eut pas le temps...



Photo publiée par  
«Le Marin» dans  
son édition du 4  
juin 1993.

«Les flammes atteignaient 30 mètres de haut et la fumée 45 mètres» a raconté un témoin.



An Inspector from the British Marine Accident Investigation Department (MAIB) was appointed by the Government of Bermuda to investigate the collision between the BRITISH TRENT and the WESTERN WINNER in the vicinity of the SW AKKAERT buoy on the 3rd of June 1993. The following extracts are taken from the report produced by the MAIB on behalf of the Bermudan Government. The full report can be obtained from HMSO Publications Centre PO BOX 276 London SW8 5 DT Tel General enquiries 0171 873 0011 Tel orders 0171 873 8200 Fax orders 0171 873 8200

The scope of this investigation was limited by the fact that the inspector was not granted full access to some witnesses. The Inspector had no powers to require such co-operation and assistance. All relevant crew members of the BRITISH TRENT who survived were interviewed by the Inspector. All ship's personnel and BP Shipping co-operated fully during the investigation. The Inspector visited WESTERN WINNER at Vlissingen Container Terminal accompanying the Panamanian appointed investigator. The Inspector was prevented by solicitors representing the owners from both interviewing the Master and Officers and from collecting any information about the vessel, apart from photographing the damage. Factual information in respect of the WESTERN WINNER was obtained from the Belgian and Panamanian investigators. The circumstances of the collision were recorded by VTS whose radars track and record all vessel movements in this area. Recordings were also made of the VTS VHF transmissions and receptions. This information was made available to the Inspector. Factual answers to written questions were received from the Belgian Pilotage authority. The Inspector was not allowed to interview the Pilot, Master of the pilot vessel or those involved in the rescue of BRITISH TRENT's crew, but copies of statements and transcripts of pilots' VHF transmissions were made available.

**Summary**

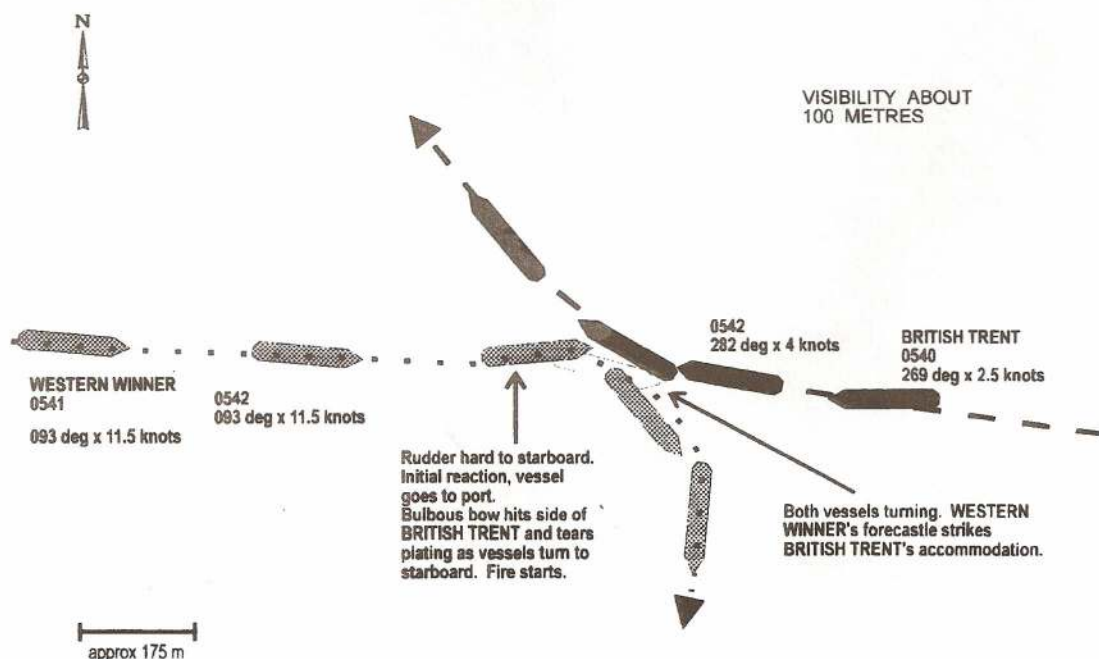
At 0535 (UTC + 2) the outward bound Bermuda registered tanker BRITISH TRENT, 25,174 dwt, loaded with a full cargo of gasoline, disembarked her pilot. At the same time the Panama registered bulk carrier WESTERN WINNER, 30,396 dwt, part loaded with copper dross was approaching the Wandelaar Pilot Station inbound from London.

The weather at the time was a north westerly wind force 3 with visibility reduced by fog to between 50 and 200 metres. WESTERN WINNER was proceeding at a speed of 11.5 knots. BRITISH TRENT's speed increased after disembarking the pilot until it was 4 knots at 0542.

Both vessels were in the vicinity of the SW Akkaert Buoy which marks the south west end of Akkaert bank. BRITISH TRENT was deemed to be of such a draught that she was not able to cross the bank and had to pass to the south of the buoy in order to proceed to the westbound traffic lane. WESTERN WINNER was proceeding along the eastbound traffic lane and also had to pass south of the buoy.

At 0543 the vessels were in collision in a position 1.22 miles east of the SW Akkaert buoy. Both vessels' hulls were opened up at their port fore-ends and the cargo which spilled from the BRITISH TRENT immediately caught fire. The result of the fire was that the BRITISH TRENT had to be abandoned. Seven of the crew were taken off by pilot launches and the remainder of the crew expected to leave the vessel using the starboard lifeboat. This was frustrated when that side of the vessel became enveloped in smoke and flames forcing the crew to jump into the sea amongst the patches of burning cargo. Twenty crew were rescued from the sea by the pilot launches but nine died as a result of smoke inhalation. The fire on the BRITISH TRENT was extinguished after she had lost about 3,600 tonnes of cargo, though there was no oil pollution. The remainder of the cargo was

DIAGRAMATIC SEQUENCE OF EVENTS



salvaged but the vessel was declared a constructive total loss and scrapped. The crew of the WESTERN WINNER suffered no fatalities or injuries.

The immediate cause of the collision was the failure of both vessels to comply with the International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea in conditions of restricted visibility. Also the Master of the WESTERN WINNER was unfamiliar with the area. A number of recommendations are made which, if implemented, should help to prevent recurrence of such an accident in the future.

### *Findings*

- The cause of the accident was the failure to comply with the IRPCS in conditions of restricted visibility.
- WESTERN WINNER is considered not to have proceeded at a safe speed, not to have kept an effective lookout and not to have made proper use of radar given the conditions of visibility that existed. BRITISH TRENT was not detected and risk of collision was not ascertained in sufficient time for WESTERN WINNER to take appropriate avoiding action.
- BRITISH TRENT did not make proper use of her radar and assumptions were made about the actions of approaching vessels. The risk of collision with the WESTERN WINNER was not ascertained until the vessels were so close that any action taken would not have avoided a close quarters situation. It was assumed that inbound vessels would keep clear of a vessel disembarking her pilot. By the time it was realised that this assumption was wrong it was too late to avoid the collision.
- The Master of the WESTERN WINNER was unfamiliar with the area and appeared not to have prepared a passage plan. He was thus unaware of the pilot vessel's cruising ground ; this may have affected his decision as to when to put the vessel's engines on stand-by. This decision did not take into account the restricted visibility. He did not participate in the VTS system which meant that his vessel was not identified by the Traffic Service radar.
- Vessel Traffic Service - Scheldt Mondigen did not monitor the traffic situation and did not give information about the developing dangerous situation when an unidentified, relatively fast-moving vessel entered a manoeuvring area in restricted visibility.
- The Traffic Separation Scheme in the approaches to the SW Akkaert buoys puts eastbound vessels in direct conflict with westbound vessels which are unable to cross the Akkaert Bank.
- Judgement of both Masters may have been impaired because of fatigue and stress.
- On BRITISH TRENT the collision ruptured number 3 and 4 port cargo tanks and the volatile cargo which spilled out caught fire. It was this fire that led to the dense smoke which caused all the personnel to leave the engine room, the eventual evacuation of the bridge and finally abandonment of the vessel.
- After the collision BRITISH TRENT's crew went to their emergency stations and performed their duties in an orderly and creditable manner. On the bridge the Master quite correctly manoeuvred the vessel so as to keep the wind on the starboard side.
- On BRITISH TRENT no fire fighting or water cooling was possible because the main fire pumps had not been started and the fire main had been damaged in the collision. The ability to start the fire pumps from the bridge would have saved time and reduced the risk to the crew members who showed courage and determination in attempting to get them started. The damage to the fire main might also have been noticed if it had been possible to start the fire pumps from the bridge, and if the Master had known this he may have decided to abandon ship at an earlier stage.
- Seven members of the BRITISH TRENT's crew were transferred to a pilot launch after the pilot ladder was rigged on the starboard after end of the main deck. No other members of the crew were evacuated by this means because it was expected that the vessel's own lifeboat would be used.
- After the bridge was abandoned and before the lifeboat could be used, BRITISH TRENT started to turn which caused the wind to blow the flames and smoke over the starboard side. The lifeboat launching position became untenable due to the heat and smoke and, because the lifeboat was an open type without fire protection and could not be lowered from the boat itself, the crew were forced to jump into the sea where nine of them perished as a result of smoke inhalation.
- BRITISH TRENT's lifesaving appliances met all SOLAS requirements for a vessel of her age.
- The launches from the pilot vessel LB1 successfully rescued 20 of the crew in difficult and dangerous circumstances.

## Recommendations.

The Bermuda Registry of Shipping should :

- request the Belgian and Netherlands Authorities to liaise with the International Maritime Organisation and other interested parties to investigate and implement improvements in the Traffic Separation Scheme and provision of pilotage to render safe passage in the area of the Scheldt estuary
- liaise with the Belgian and Netherlands Authorities responsible for the operation of the Vessel Traffic Service, in order to make it more effective in traffic control
- request the International Maritime Organisation to review the requirements of SOLAS for the provision of lifeboats onboard tankers built before 1 July 1986, with the intention of improving the arrangements for the protection and escape of the crew
- consult with interested parties within the IMO and the shipping industry to identify practicable improvements which can be incorporated into new and existing tankers to deal with emergencies such as that which befell BRITISH TRENT
- request the IMO to consider adequate rest of seafarers as a safety matter.

## MARS 95015 Restricted in Ability to Manoeuvre

Daytime

One hour after sunrise, about 25 miles off the coast, deep water and plenty of it. Own ship - a survey vessel showing «restricted in ability to manoeuvre» (RAM) shapes and had been showing RAM lights until about 30 minutes after sunrise. Running survey lines at a speed of 12 knots. The bridge team consisted of OOW completing training under the direct supervision of fully qualified OOW, quartermaster (at the helm), Bosun's Mate and Survey watchkeeper. Another vessel was detected on radar at 15 miles distance, relative bearing RED 050°, ARPA indicating a close quarters situation. The Master was called at 12 miles distance (standing orders say at least 20 minutes before CPA). Master called again at 6 miles when he went to the bridge. He was advised that standard merchant ship details had been obtained and that the other ship (X) was registered in the Philippines. Whilst details were being obtained, it had been reported that the OOW on X did not speak good English but it was believed he understood that we were a survey ship and «restricted in ability to manoeuvre».

A steady bearing situation continued with the bridge team monitoring the situation by use of compass bearings as well as ARPA. At 4 miles distance I was asked whether we should call X on VHF to ask his intentions. I elected not to do this as his knowledge of English might contribute to confusion. The situation was now very clear, not only was own ship «RAM», X was on our port bow and in a crossing situation. The visibility was good and the weather fine so alternate courses of action were planned, including a round turn to starboard. At 3 miles, 5 short blasts were sounded on the whistle plus 5 flashes directed at his bridge using an 11 inch signal lamp. At about the third blast X came on the VHF Channel 16 calling the ship on his *port* (sic) bow. He asked if we were going to (or possibly, if we could) slow down. The reply was «negative» as he was the giving way vessel. He then asked if he could slow down or turn to port. He was advised that he could take whatever action he considered necessary but we were standing on (albeit with much caution). He then told us that he was turning to starboard. At about 1,8 miles, X altered 80° to starboard and passed 0,9 miles astern of us. The stress put on own ship's staff was unnecessary and with a less capable team could have led to inappropriate action by the stand-on vessel. Own ship always has engines running and in bridge control plus a fully manned bridge. I suspect that many merchant vessels do not have these «luxuries» and may not be similarly prepared.

## MARS 95022 An illuminating Experience

Sydney to Auckland

There were hardly any other ships in the area and it was a dark but clear night with a northerly wind of force 4. This vessel, a large container ship, had just reached sea speed of 20 knots. An A.B. on my watch is studying to take his Class 4 Certificate and we regularly discuss what we see and the relevant actions required. We were both keeping a vigilant watch and were utterly surprised to be suddenly presented with a single green light one point on the port bow. I write «suddenly» as we both saw it at the same time and it was obvious to us that it had just been switched on. There was no discernible radar echo but I estimated the vessel was 4 miles ahead. Due to our speed, it was obvious that we had to take action quickly to avoid a close quarters situation. We deduced that the vessel was a yacht showing the starboard sector of a combined masthead light, running with the wind and therefore crossing ahead of us.

As the bearing remained steady, I was just about to alter course when the green light changed to white. «Aha», I said to my watchkeeper. «He is coming about, just watch and he will show a red light any second». After two or three minutes this had not happened and I decided that the white light must be a stern light. If this was the case it was probable that he was turning about and so I decided to alter to starboard. Just then an anxious voice came on Channel 16 VHF saying. «This is the yacht XXXXX calling the vessel in front of me, do you see me ?» When he said «in front» an icy finger crept up my spine. I answered quickly and moved to a working channel, bearing in mind that the yacht was getting closer all the time.

Imagine my surprise when he said in a condescending manner, «I have put my deck light on so that you can see me». The white light that I was looking at was his deck light and the combined lantern had been switched off ! quickly established that he had not altered course and would still be showing a green light if he had not switched it off. I advised him of my now considerable course alteration to starboard and he altered his course to pass safely round our stern. I courteously but firmly chastised his action as being well intentioned but totally irregular and bid him a safe voyage. Twenty minutes, later, I heard a further confrontation on the VHF between the same yacht and another vessel.

Cette rubrique, que nous voudrions régulière et abondante, est ouverte aux adhérents de l'AFCAN qui souhaitent s'exprimer sur des sujets situés dans la sphère d'action ou de réflexion de l'Association.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

# LA SOLITAIRE DU SAUVETAGE

par le Cdt Michel BOUGEARD

## COURSE FOLLE (1)

Il n'est pas dans mon intention de refaire le procès des courses en solitaire. Je l'ai déjà fait par le passé, notamment à l'occasion de la Route du Rhum en 1982 ! Force est de constater qu'elles ont, depuis, le vent en poupe et connaissent un engouement sans précédent.

La Solitaire du Figaro en est le plus bel exemple avec l'arrivée triomphale des cinquante-deux concurrents en rade de BREST ces jours derniers. Encore heureux qu'il eût fait beau, il n'y eut pas trop de casse malgré un parcours difficile, sans vent, épuisant les skippers les moins aguerris. Fatigue extrême, hallucinations, certains connurent des fortunes de mer peu banales, talonnant le long de côtes inhospitalières, et rendant ainsi la course plus attractive que jamais... médiatiquement parlant !

La presse spécialisée ne tarissait pas d'éloges sur cette «solitaire de tous les records», «course folle», «course d'anthologie», «un homme, un bateau, un océan». Formules choc, superlatifs de rigueur, on entendait tout sur les pontons brestois, où l'on s'empressait déjà d'organiser le départ à la mi-septembre... de la Mini-transat en Solitaire. Encore plus fou ! Des coques de noix de six mètres cinquante à l'assaut de l'Atlantique !

## S.N.S.M. A LA VOILE...

Revenons à la course du Figaro. Ce qui m'a choqué, ce n'est pas que la navigation en solitaire bafoue la réglementation et notamment la Règle 5 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer - faire «assurer en permanence une veille visuelle et auditive» n'est pas le souci majeur des autorités maritimes lorsqu'elles accordent des dérogations pour l'organisation de telles courses. L'homme est ainsi fait qu'il établit des règles pour mieux les transgresser.

Non, ce qui m'a choqué c'est la participation de la **Société Nationale de Sauvetage en Mer** à cette course sous le dossard n° 116 «STATION SNSM D'OUISTREHAM» skipper Gilles CATHERINE.

J'avoue ne pas comprendre la présence de notre Société de Sauvetage dans cette galère. Elle est à mon sens en pleine contradiction avec ses principes essentiels de prudence sur mer. Elle ne peut en aucun cas s'associer à des entreprises aussi périlleuses. Est-ce la recherche d'un coup de pub qui a entraîné cette dérive ? Cette nouvelle politique médiatique ne peut lui faire que du tort, le marin professionnel que je suis en est convaincu. Je sais que je rame à contre-courant médiatique mais j'ai raison : des amis, marins de métier, avec lesquels j'ai abordé le sujet, ont tous partagé la justesse de mes propos, ce qui m'a conforté dans ma recherche d'explications.

## ...ET A LA RAME

Est-ce aussi le rôle de la SNSM de cautionner la traversée de l'Atlantique à l'aviron ? Jo LE GUEN est sans doute un homme d'exception, un talentueux navigateur, désireux de connaître ses propres

limites, de vaincre son «Everest». Mais quel intérêt pour la SNSM ? Celle-ci a mieux à faire pour se faire connaître et attirer les aides ou financements de nouveaux canots. Elle doit concentrer ses efforts à sensibiliser les plaisanciers et même les professionnels de la mer au respect des règlements et les inciter tous à une extrême prudence pour une meilleure sécurité sur mer.

Je m'interroge aussi sur le choix de la marraine du futur canot «PRINCE D'ECKMÜHL» de la station de Penmarch-St Guénolé. Isabelle AUTISSIER est une navigatrice hors du commun peut-être, mais en solitaire. Une «sacrée bonne femme», record woman du sauvetage en mer, en tant que personne sauvée la plus lointaine, à la limite des 50èmes hurlants, aux antipodes, le tout pour la bagatelle de cinq millions de francs, facture impayée évidemment puisqu'il s'agissait, pour les Australiens, de sauver une vie humaine. N'y a-t-il pas sur les côtes bretonnes ou dans le monde maritime en général, une femme plus méritante, plus emblématique ?

## LE SAMU DE LA MER

En écrivant ces lignes, j'ai l'impression de tirer sur l'ambulance. La SNSM n'est-elle pas le SAMU de la mer ? Sans chercher à polémiquer, j'estime qu'il faut redresser la barre, changer de cap pour retrouver des eaux plus sereines, plus familières, à cent lieues d'une stratégie de recherche à tout prix de coups médiatiques.

Le bon sens marin sera plus porteur d'aides financières. Car il est bien là le problème de la SNSM : pour assurer le renouvellement des canots de sauvetage, le bon fonctionnement et l'entretien du matériel, il faut de l'argent. Et donc il faut faire la quête et attirer des mécènes.

Est-ce encore la meilleure solution à l'aube du troisième millénaire ? Les Etats côtiers européens ne devraient-ils pas financer en totalité le matériel de sauvetage tout en préservant le caractère bénévole et volontaire des équipages de canots qui acceptent si admirablement d'exposer leur vie pour sauver les naufragés ?

Dans l'attente de votre réponse à ces réflexions, veuillez agréer, etc.

Michel BOUGEARD

(1) Titre et intertitres de la rédaction.

Cette «tribune» reprend presque intégralement le texte d'une lettre adressée début septembre par le Cdt Bougeard à un haut responsable de la SNSM.

**DISTINCTION** : Notre collègue Guy MERE a reçu les insignes de l'Ordre National du Mérite des mains de l'Amiral Merveilleux du Vignaux au titre de la Société Nationale de Sauvetage en Mer.

La cérémonie s'est déroulée à Ouistreham. L'AFCAN était représentée par le Cdt Yves CHARLOT. On notait également la présence des Cdts Bertrand APPERRY et Jean-Marie LE BOTERFF.

# DIVERSES EN VRAC

## ☛ SURETE DES NAVIRES

La protection des biens et des personnes pose des problèmes de plus en plus difficiles à résoudre et sur lesquels des événements récents ont mis l'accent.

Les Pouvoirs Publics se préoccupent de façon très active de cette question qui était à l'ordre du jour de la réunion d'un «groupe d'alerte», le 28 juillet.

Lors de cette réunion, à laquelle assistaient les représentants des principales compagnies de navires à passagers, ainsi que Madame ODIER au titre du CCAF, il a été admis que les entreprises qui connaissent parfaitement leurs navires et savent les contraintes qu'entraînent les voies d'accès, étaient les mieux placées pour organiser la sûreté, le rôle de l'administration devant se limiter dans ce domaine à donner aux entreprises toute l'information qui leur est nécessaire.

Dans cette perspective, le commissariat aux transports maritimes va organiser en collaboration avec le CCAF, le 2 octobre prochain, un colloque sur ce thème. Les représentants des services spécialisés participeront à ce colloque et feront part aux armateurs de toute l'expérience dont ils disposent.

## ☛ REVALIDATION DES BREVETS

Il nous a été rapporté que certains commandants étaient prêts à faire la GREVE DES BREVETS pour protester contre la façon «diversifiée» dont les Directions des Affaires Maritimes traitent la revalidation des brevets existants. Cette réaction des brevetés obligerait l'administration à régler le problème par le canal des Consulats chaque fois qu'un brevet ancien serait mis en cause lors d'une inspection par l'Etat du port d'escale.

A moins que, les vacances se terminant, des dispositions adéquates et homogènes soient prises sans tarder...

## ☛ CONTENEUR DE SECOURS

Evacuer un blessé de la cale d'un vraquier n'est jamais une opération facile. L'entreprise d'acconage Somabami, à Dunkerque, a fait construire une nacelle entièrement close, de la taille d'un conteneur de dix pieds, pouvant porter 600 kgs, qui peut être élinguée sous une benne et amenée dans la cale avec à son bord l'équipe de premier secours et son matériel. Le blessé est évacué sur civière à l'intérieur de la nacelle, dans des conditions de confort et de sécurité sans précédent.

## ☛ UN NOUVEAU DIRECTEUR

M. André CHAVAROT, ancien élève de l'ENA, 53 ans, a été nommé Directeur des Ports et de la Navigation Maritime (D.P.N.M.). Il remplace M. Hubert du MESNIL, nommé Directeur des Transports terrestres, en remplacement de Mme Anne-Marie IDRAC nommée Secrétaire d'Etat aux Transports.

Rappelons que la DPNM comprend, entre autre, deux sous-directions avec lesquelles l'AFCAN est en relation de travail :

- la s/Direction de la SECURITE DES NAVIRES (Gérard CADET, Directeur), chargée de l'élaboration et de l'application des règles sur la sécurité des navires et le transport des marchandises dangereuses et sur la prévention de la pollution. La «SN» est en relation constante avec l'OMI et avec l'administration de l'UE en ce qui concerne les normes communautaires. Elle se subdivise en «Bureau de la Réglementation» (SN1, Denis ALLAIN), en Bureau du Contrôle des Navires (SN2, Philippe BACQUET) et en Bureau de la Plaisance (SN3, Denis CLERIN). La «Sécurité des Navires» a été maintenue Place de Fontenoy.

- la s/Direction de la Sécurité de la Navigation Maritime (J.C. LECLAIR, Directeur), installée au 34 de la rue de la Fédération (75015), détermine les orientations et la réglementation en matière d'aides à la navigation maritime et de systèmes de signalisation. La «NM» comprend le «Bureau des Phares et Balises» (NM1, J.M. CALBET), le «Bureau de la Circulation Maritime et du Sauvetage» (NM2, F. ESCAFFRE) et une «Cellule de la Permanence» (NM3).

## ☛ SOLE WATCH KEEPING

Après la publication par l'OMI d'un «projet de prescriptions applicables à la veille assurée par une seule personne» (AFCAN-INFORMATIONS n° 30 p.22), un vote intervenu au Comité de la Sécurité Maritime semble maintenant condamner cette pratique. En effet, sur proposition des Etats-Unis, le Comité a décidé de suspendre les autorisations des essais en cours, sans préciser toutefois s'il s'agit d'un ajournement ou d'une interdiction définitive. Seuls huit pays sur une cinquantaine ont voté contre l'arrêt des essais : Bahamas, Danemark, Hong-Kong, Norvège, Pays-Bas, Panama, Royaume-Uni, Vanuatu. Cette décision de suspension des essais devra encore être ratifiée par l'OMI en juin 1996.

## ☛ SECURITE DES TRANSBORDEURS

C'est en novembre prochain que l'OMI réunira une Conférence diplomatique pour examiner les propositions du groupe d'experts constitué après la catastrophe de l'**Estonia** (AFCAN-INFORMATIONS n° 29 p.11). La principale proposition concerne l'envahissement du pont-garage qu'un transbordeur doit pouvoir supporter. Il est question d'une hauteur de 50 cm d'eau. Si elle était acceptée, une telle mesure envierait bon nombre de ferries existants à la casse.

## ☛ PIRATERIE : EN HAUSSE

Selon les travaux d'un groupe de juristes et de policiers spécialistes des affaires de piraterie de plusieurs pays, réunis à New-York, les actes de piraterie et autres agressions contre les navires sont beaucoup plus nombreux que ceux officiellement recensés. Les armateurs des navires attaqués rechignent en effet à le faire savoir car ils sont souvent l'objet de chantage de la part des autorités locales concernées. Certains craignent aussi de voir leur prime d'assurance augmenter.

Au cours de cette table ronde, il a également été question du rançonnement de plus en plus fréquent des navires et des

navigants par des fonctionnaires de certains pays qui retiennent les documents du bord et les passeports jusqu'à remise de dîmes de plus en plus élevées.

A noter que l'OMI a demandé le 26 juillet à tous ses membres - 152 pays - de redoubler d'effort dans la lutte contre la piraterie.

#### ☛ VRAC : BUSINESS FIRST !...

Les commandants qui fréquentent l'Australie savent avec quelle rigueur souvent tatillonne l'administration maritime de ce pays veille à la sécurité et à la prévention de la pollution...

Mais ceux qui chargent charbons et minerais savent aussi que certains opérateurs de terminaux ont davantage le souci du rendement de leurs installations que celui de la sécurité des vraquiers. A tel point que l'Association des Armateurs de Hong-Kong a dû dénoncer à l'AMSA (*Australia's Maritime Safety Administration*) les pratiques anormales de beaucoup de postes de chargement : non respect des cadences annoncées, non respect du nombre de passes demandées par le navire, obligation de charger en cales alternées, fichage des capitaines «récalcitrants», etc.

L'AMSA a promis d'intervenir.

*On voit au travers de cet exemple la pertinence des propositions de l'AFCAN qui voulait faire rendre obligatoire le contrôle des chargements de pondéreux de forte densité par des inspecteurs de l'Etat du port, à l'instar de ce qui se pratique avec succès pour les chargements de grains (SOLAS CH. VI). Quatre ans après la transmission par la France de nos propositions à l'Organisation internationale, l'OMI en est seulement à «recommander» la rédaction d'une «check-list» entre le terminal et le bord... (voir page 7).*

#### ☛ CLASSIFICATION

Trois des plus grandes Sociétés de Classifications, à savoir ABS (*American Bureau of Shipping*), DNV (*Det Norske Veritas*) et LR (*Lloyd's Register of Shipping*), qui classent à elles seules plus de 50% du tonnage mondial, agacées par un certain immobilisme de l'IACS (*International Association of Classification Societies*), avaient décidé de mettre en œuvre conjointement une série de huit mesures destinées à lutter contre les navires sous normes.

Cette décision unilatérale avait fait craindre une grave scission au sein de l'IACS. Finalement en juillet dernier toutes les sociétés de classification adhérentes de l'IACS sont convenues de suivre les recommandations de leurs trois consœurs. Les mesures adoptées comprennent :

- renforcement des contrôles en cas de demande de transfert de classification à l'occasion de réparations majeures ;
- retrait automatique de la cote lorsque les visites réglementaires n'ont pas été effectuées ;
- meilleur contrôle du travail des inspecteurs ;
- diffusion d'informations aux assureurs, à l'Etat du pavillon et aux services d'inspection de l'Etat du port ;
- collaboration avec les services d'inspection de l'Etat du port.

Entrent également dans leurs préoccupations communes, des travaux sur la structure des vraquiers, l'élément humain et les statistiques concernant la sécurité.

#### ☛ POLLUTION EN MER D'OMAN

Le renforcement des contraintes de déballastage dans le

Golfe persique a pour effet de polluer les côtes d'Oman. Beaucoup des 180 pétroliers qui transitent chaque jour dans ces parages se débarrassent de leurs eaux de ballast polluées avant de franchir le Détroit d'Ormuz. Las de voir ses 1 700 kms de côtes polluées en permanence, l'Etat d'Oman a décidé d'arraisonner les pétroliers pollueurs et de leur infliger des amendes de un million de dollars.

#### ☛ EVENEMENTS DE MER

- **Echouement «Hi-tech»** : l'échouement du paquebot **Royal-Majesty** près de l'île de Nantuket le 10 juin est dû à un défaut de son système de navigation intégrée. La rupture de la descente d'antenne GPS a fait basculer automatiquement l'entretien de la position du mode «point observé» en mode «point estimé», sans qu'aucune alarme ne signale le défaut. Le pilotage automatique étant contrôlé par le système de navigation, le navire a pu dériver sans qu'aucune correction n'intervienne. Il s'est finalement échoué à 17 milles de sa position estimée... On ignore le niveau de compétence de l'officier de quart. A noter que ce paquebot de croisière transportait 1 509 passagers, américains pour la plupart.

L'équipement concerné est le «Nacos-25» fabriqué par la société allemande Atlas Elektronik. Il y en aurait 260 en service dans le monde.

- **«Mineral Dampier»** : le 22 juin, par brume, ce gros vraquier de 170 698 tpl, appartenant à la Compagnie Maritime Belge, chargé de minerai de fer, est abordé au Sud de la Corée par un autre vraquier de dimensions semblables, le **«Hanjin Madras»**, 151 023 tpl, armement coréen, sur ballast. Le vraquier «capesize» belge a coulé si rapidement qu'aucun message de détresse n'a pu être envoyé. Ses 27 hommes ont disparu.
- **«Sea-Prince»** : ce VLCC (275 469 tpl) sous pavillon chypriote avec équipage sud-coréen, s'est échoué le 21 juillet sur la côte sud de Corée alors qu'il subissait les effets du typhon «Faye». Le chef-mécanicien est porté disparu.

#### ☛ 103 NAVIRES PERDUS ET 1 434 VICTIMES EN 1994

S'appuyant sur les statistiques des assureurs londoniens et s'aidant de quelques autres sources, Gérard Cornier dans *«le marin»* du 18 août effectue un pointage, non exhaustif, des victimes d'accidents de mer en 1994. Une année noire : les 910 victimes de l'**Estonia** et les 145 du **Cebu-City** (transbordeur abordé près de Manille) pèsent évidemment lourd dans le décompte.

Parmi les gros navires accidentés on note le vraquier **Shipbroker** (25 000 tpl) et le pétrolier **Nassia** (133 000 tpl) qui se sont abordés à l'entrée du Bosphore (42 victimes), le vraquier **Iron-Antonis** (93 000 tpl) disparu dans l'océan indien (24 victimes), le vraquier **Appolo-Sea** (131 000 tpl) englouti avec ses 36 hommes au large de l'Afrique du Sud par mauvais temps, le vraquier **Christinaki** (26 500 tpl) qui coule au large de l'Irlande avec ses 27 marins, le pétrolier **Stolidi** (267 000 tpl) en feu à la sortie du Golfe persique (20 morts), le pétrolier **Thanassis-A** (38 000 tpl) cassé en deux par un typhon en Mer de Chine et faisant 16 victimes tandis que le pétrolier **Cosmas-A** (28 000 tpl) du même armement grec se cassait en deux lui aussi en Mer de Chine à la suite d'un incendie de sa cargaison (10 morts). Notons enfin le pétrolier-minéralier **Marika** (169 000 tpl, construit en 1973) coulé par mauvais temps dans l'Atlantique nord avec 36 hommes.

# EN PASSANT PAR LA CAMBUSE

Yves CHARLOT

Notre ami Yves CHARLOT, dont certains collègues connaissent les talents culinaires, nous promet de tenir ici une rubrique gastronomique, éminemment maritime et internationale.

## El pisco y la ceviche.

Les collègues qui ont fréquenté les côtes du Pacifique, de l'Amérique du Sud, en particulier le Pérou et le Chili, ont pu goûter à l'alcool local : «le pisco». Il faut bien le dire, un alcool blanc de raisin sans aucun génie.

Par contre, on atteint des sommets avec le «pisco sour», l'apéritif local qui détrône nos apéritifs traditionnels. Cet alcool se trouvant maintenant en France à des prix raisonnables, en voici la recette, celle qui ravit mes amis péruviens ou chiliens.

Prendre une théière ou une cafetière, y mettre un tiers de verre à moutarde (plus parlant que des centilitres) de pisco par personne, ajouter le jus d'un demi-citron vert par personne. Battre en neige 1 blanc d'œuf, 3 cuillères à café assez bombées de sucre pour obtenir de la meringue (pour 3 personnes). Dans la théière où se trouve le pisco et le jus de citron, ajouter 3 ou 4 cubes de glace par personne et aussitôt ajouter le blanc d'œuf, remuer rapidement avec une cuillère et verser sans attendre dans les verres où l'on ajoutera sur la mousse une bonne pincée de cannelle en poudre.

Salute !...

Profitons de notre incursion dans cette région pour parler de la ceviche, c'est-à-dire du poisson cru, cuit au jus de citron.

Prendre, en France, de la dorade (bien sûr très fraîche) la détailler en dés, ajouter de l'oignon, de l'ail, du persil, quelques petits morceaux de piment ou du poivre de Cayenne et mettre à mariner dans du jus de citron vers pendant 20 minutes pour les puristes, mais chez nous compter facilement 1 heure.

Ce plat s'accompagne en principe de patates douces bouillies. On peut les remplacer par des bananes plantain (ou vertes) grillées ou bouillies. On peut aussi traiter de cette manière les noix de pétoncle qui peuvent être servies dans leur coquille en guise de «tapas» (en français : zakouski !) pour l'apéritif.

On pourra aussi traiter de la sorte les coquilles St Jacques qui méritent un peu moins de piment, d'oignon et de persil et que l'on pourra franciser un peu en ajoutant un filet d'huile d'olive.

Cette méthode d'accommoder le poisson se retrouve en Océanie avec le poisson tahitien, généralement à base de thon, mais avec une recette toute différente.

\*\*\*\*\*

## L'ti punch

Un 'ti-punch, ce sont les Antilles sur la table. On trouve généralement les recettes de punch sur les bouteilles de sirop de sucre ou dans des rubriques gastronomiques.

La proportion de sirop étant souvent de 1/3 pour 2/3 de rhum, proportion qui rend le punch liqueureux et je dirais presque imbuvable.

La tradition aux Antilles, dans les bars, était de vous mettre sur la table une bouteille de rhum (blanc ou vieux), la bouteille de sirop de sucre, une soucoupe avec quelques zestes de citron vert ou même le citron et le couteau, et souvent de la glace, ainsi chacun faisait son punch à son goût, tout comme en Normandie en prenant votre café, votre hôte met la bouteille de Calvados sur la table en vous invitant «à faire votre café».

Le punch se fait avec quelques gouttes de sirop de sucre ou une

cuillère à café de sirop ou même 2 selon que l'on aime plus ou moins sucré. Ajouter alors le zeste de citron vert en le pliant et l'écrasant pour extraire le parfum du zeste, puis mettre le rhum, plus ou moins selon votre goût.

Si vous mettez du rhum blanc, on peut ajouter 2 ou 3 gouttes d'Angustura. Remuer et ajouter 2 ou 3 glaçons.

Les Antillais prennent souvent le punch sans glace ou alors on met de la glace, on remue quelques secondes et on jette la glace.

Après le punch, il est de coutume de boire un verre d'eau, de préférence de l'eau Didier, eau légèrement gazeuse de Martinique.

Et pendant le punch ? Il s'accompagne parfois de boudin créole, ce qui relève de la charcuterie, mais aussi d'acrats de morue que l'on peut faire chez soi.

## L'acrat de morue.

Délayer 250 grammes de farine avec un verre d'eau et de lait. Ajouter le même poids de morue salée que l'on aura fait dessaler pendant 5 ou 6 heures, puis épluchée, pelée. L'écraser au pilon avec oignon, thym, persil, ail et piment lanterne (ou Martinique) coupé en très petits morceaux. Attention ce piment est fort, et pour cette quantité le dixième du piment suffit.

Ensuite mélanger à la pâte, ajouter un œuf battu pour obtenir une pâte de la consistance d'une pâte à beignets.

Prendre cette pâte avec une petite cuillère, la faire tomber dans la friture et faire dorer.

Après un premier essai, vous pourrez doser le piment selon votre goût.

\*\*\*\*\*

## Grandes oreilles et pommes ridées.

L'on parle souvent des différentes cuisines du monde mais il en est une dont on parle peu et même pas du tout, c'est la cuisine canarienne.

Pourtant voici une recette de lapin assez originale :

Prendre un lapin et le couper en morceaux. Le mettre dans un récipient qui ne soit pas en aluminium.

Dans un mortier, écraser 7 ou 8 gousses d'ail avec 1 cuillère à café de cumin, quelques grains de poivre noir et 2 ou 3 fleurs de marjolaine puis ajouter un petit verre de vin blanc, un trait de vinaigre, un petit verre d'huile, thym, laurier et quelques branches de persil, verser sur le lapin avec un peu de gros sel. Mettre au frais.

Le lendemain, cuire doucement à couvert.

Pour accompagner ce plat, pourquoi ne pas mettre des «papas arrugadas» (pomme de terre ridées).

Les pommes de terre cuites à l'eau de mer sont une spécialité canarienne, mais là, on va plus loin, elles sont cuites à l'eau salée, le poids de sel pouvant atteindre le 1/4 du poids des pommes de terre.

Pratiquement, mettre les pommes de terre dans une casserole, les couvrir, à demi remplie d'eau, ajouter une poignée de sel et faire bouillir doucement jusqu'à évaporation complète de l'eau, vous avez alors des pommes de terre ridées.

Il est évidemment recommandé d'utiliser des pommes de terre dont la peau est assez épaisse pour les préserver du sel.

# MAQUINA KAPUT

J'étais subrécargue à bord d'un navire grec sous pavillon de complaisance.

Les principaux de l'équipage étaient grecs (y compris l'élève, les armateurs grecs fidèles à leur réputation d'âpreté au gain sachant qu'il est rentable de former des élèves pour l'avenir). Puis venaient quelques nationalités : turque, polonaise, espagnole, marocaine, égyptienne (mais ne se comprenant pas en arabe), cap-verdienne (portugais), mauricienne, philippine.

C'était le premier jour de parfait beau temps que l'on rencontre en venant du Nord pour aller vers l'Amérique du Sud. Mer calme, ciel bleu, pas de vent. L'électricien faisait sa ronde sur le pont, le maître d'équipage du haut du mât travaillait sur la bigue, le magasinier à l'arrière faisait des épissures...

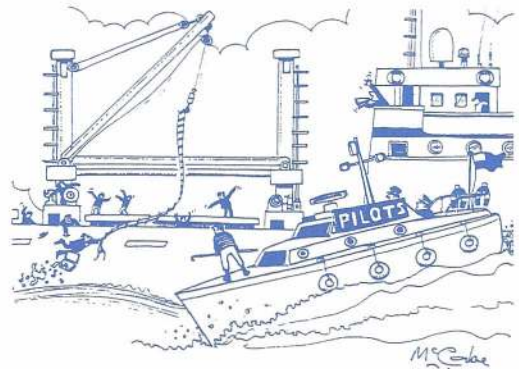
Le chef-mécanicien lisait tranquillement dans son bureau, agréablement bercé par la marche régulière du moteur principal, quand arrive devant lui un nettoyeur qui lui annonce : «MAQUINA KAPUT». La chose paraissait invraisemblable, il fait répéter, même réponse «MAQUINA KAPUT».

Ne pouvant en savoir plus, il descend à la machine, cherche le chef de quart et lui demande ce qui se passe. A la tête ahurie de celui-ci, le chef-mécanicien comprit qu'il n'était pas au courant, et tous les deux entreprennent une ronde pour vérifier tous les points sensibles. R.A.S. Le moteur continuait de tourner comme une véritable horloge. Alors ? Pourquoi ce «MAQUINA KAPUT» ? Comme il n'y a pas de fumée sans feu, le capitaine et le chef-mécanicien décidèrent d'en rechercher l'origine, et me demandèrent de me joindre à eux pour profiter de mon français, de mon anglais et de mon espagnol.

Nous sommes partis du bureau du chef-mécanicien en utilisant la langue ad hoc à chaque changement d'interlocuteur, nous sommes remontés à la source :

- le maître d'équipage, du haut du mât, a demandé (paroles et gestes) au cap-verdien qui était en bas d'aller à l'arrière chercher un gros épissoir pour dévisser une manille ; ce dernier est allé à l'arrière demander au magasinier turc (paroles et gestes) un épissoir mais ayant fait signe qu'il en fallait un gros, le Turc l'a envoyé à l'atelier machine puisque c'est là que se trouvent les gros outils. Là, il a vu un graisseur qui lui dit d'attendre et a demandé à un nettoyeur d'aller chercher je ne sais quoi au parquet des culasses en haut de la salle des machines, et d'après les paroles et gestes, le nettoyeur comprit qu'il fallait prévenir le chef mécanicien que «MAQUINA KAPUT».

Cdt Yves CHARLOT



"BRAVERY ISN'T THE WORD...THAT'S HIS THIRD SHIP  
THIS WEEK WITH A MULTI-NATIONALITY CREW...!!"

PS : Ce petit dessin paru en 1993 dans le «Télégraph» peut être apprécié pour son humour. Ne serait-il pas plus séant de l'apprécier pour l'illustration d'une réalité ?

Y.C.

# CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES, Le Havre

VERBAND DEUTSCHER KAPITANE UND SCHIFFOFFIZIERE, Hamburg

NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ, Maassluis

## The aims of CESMA

To consider, maintain and protect the professional interests and status of the EU Shipmasters vis-à-vis professional, political, administrative and economical bodies working in the European Union.

To work with these organisations for maintaining and increasing maritime safety and protection of the environment in the EU and adjacent waters.

To further the establishment of rules which provide adequate manning scales and professional standards.

To inform the public opinion and the media in the E.U. about the Merchant Navy problems and in particular those of shipmasters.

To keep its members informed and to seek a common position on relevant matters.

To co-operate with the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) where mutual efforts can lead to the advantage of maritime safety and protection of the environment.

## Buts de la Confédération

Suivre, soutenir et préserver les intérêts professionnels et le statut des Capitaines de navires de l'UE, auprès de ses instances politiques, administratives et économiques.

Ouvrer avec ces mêmes instances afin d'accroître la sécurité dans les eaux territoriales et adjacentes des pays de l'U.E.

Promouvoir dans ce but l'établissement de règles assurant les effectifs et les normes professionnelles nécessaires.

Eclairer les médias et les opinions publiques dans les pays de l'Union Européenne sur les problèmes de la Marine Marchande et, en particulier, sur ceux des Capitaines de Navires.

Informers ses adhérents sur tous sujets les concernant, afin que soit définie une position commune.

Coopérer avec la Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires (IFSMA) lorsque des actions communes pourront favoriser la sécurité maritime ou la protection de l'environnement.

Maassluis, 11th of september 1995

Maassluis, 11 septembre 1995



## Captain Jean-Daniel TROYAT President of CESMA

*Le Commandant Jean-Daniel TROYAT, Vice-Président de l'AFCAN, a pris la présidence de la Confédération des Associations Européennes des Capitaines de Navires.*

*Le Cdt TROYAT exerce actuellement des activités professionnelles d'expertises et de consultations maritimes. Il est Expert «Activités maritimes» et «Mécanique générale» près la Cour d'Appel de Rennes et Ingénieur DPE (Eur Ing).*

*Après avoir exercé des responsabilités dans les domaines des relations de presse, de la publicité et des relations publiques, il a navigué de 1976 à 1990 et commandé à la Société Navale Caennaise à partir de 1986 puis à la Brittany-Truckline Ferries.*

*Le Cdt TROYAT est membre de plusieurs institutions françaises et étrangères œuvrant dans l'industrie des transports maritimes.*