

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 36 - JANVIER 1997



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.

4, rue du Colonel Fabien
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cedex -
Tél. 02.35.41.33.25. - (24 h/24) - Fax 02.35.41.33.35.

SOMMAIRE

Editorial	3
Quirats	6
Juridique	8
Pollution.....	10
Tribune.....	16
Code ISM.....	18
CESMA	19
MARS	20
Clandestins.....	24
Frigo.....	30
Cambuse	31

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1997

- Capitaines en activité	1 300 F
- Capitaines intérimaires.....	950 F
- Capitaines en mission à terre	950 F
- Capitaines retraités	240 F
- Membres associés	240 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 :
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

Directeur
de la publication :
Cdt Jacques LOISEAU

En couverture :

Pétrolier en chargement sur bouée.

EDITORIAL

Il est traditionnel en fin d'année de faire le bilan, c'est un exercice très périlleux car il y a grand risque d'oublier pas mal de choses, donc je n'en ferai pas. L'année 1996 aura, comme les autres années, été fertile en événements maritimes.

Peu d'accidents spectaculaires, mais il y a tout de même eu l'échouement du «Sea Empress» qui pose un certain nombre d'interrogations sur le pilotage, sur la construction des double fonds et sur la défense de l'environnement. Comme par hasard, nous entamons dans ce nouvel Afcan-Info une reprise des questions qui concernent la pollution.

Il y a eu l'arrivée massive de gros N.G.V. qui nous confirme maintenant qu'un tournant important a été pris et que nous assistons à une véritable révolution pour la marine de commerce. Cette nouvelle navigation nous pose un certain nombre de questions sur la réglementation qui doit évoluer, sur les dimensions maxima admissibles, sur les problèmes d'évacuation, etc. Il y a eu ce recours massif aux ferries lorsque le tunnel sous la Manche a été l'objet d'un grave sinistre, démontrant une fois de plus que la solution miracle et le 100% sécurité n'existent décidément pas.

Mais surtout, cette année a été une année où petit à petit le facteur humain est redevenu un point crucial, nous avons parfois suscité quelques idées et nous observons qu'un certain nombre de conventions sont «à la ratification» :

- les conventions qui sont le fruit de la 84ème session maritime de l'organisation internationale du travail, pour laquelle notre Administration de tutelle a été très active et a remporté un bon succès. Cette dernière a eu lieu en octobre à Genève et devrait apporter un peu plus de sérieux dans le recrutement des gens de mer, la durée du travail et les temps de repos, les effectifs des navires, les moyens d'inspection des conditions de travail et les définitions des normes minima ;

- la convention internationale STCW 95 qui va trouver son application chez nous et qui crée un bouleversement dans nos formations ;

- une recommandation de l'OMI que nous voudrions bien voir devenir une convention pour régler humainement le problème des clandestins maritimes et qui semble déjà avoir porté ses fruits dans une affaire récente à Rouen.

La marine marchande a souvent été à l'origine de grandes innovations : sécurité sociale, retraite, promotion sociale, grands mouvements écologiques, etc. Nous observons à l'heure actuelle chez notre sœur l'aviation civile jusque là plutôt mieux favorisée, des perturbations qui nous rappellent des souvenirs déjà lointains. Souvenirs dont nous ne nous sommes pas encore remis (émergence d'équipages de pays en voie de développement peu chers et encore insuffisamment formés, économies sur la qualité du matériel et sur la maintenance, concurrence sauvage avec de nombreux regroupements qui bouleversent tout et laissent des hommes désespérés. En France, nous observons les difficultés qu'éprouvent les personnels des deux grandes compagnies qui fusionnent, ce qui nous rappelle l'épisode Transat-Messageries Maritimes. Espérons que notre pays ne se débarrassera pas dans quelques années de cette grande compagnie qui naîtra comme c'est le cas pour la CGM reprise par CMA. Les entreprises utilisant des camionneurs vont peut-être elles aussi, s'inspirer de l'utilisation massive du pavillon de complaisance pour faire très provisoirement quelques bénéfices avant de disparaître.

Notre association a ses problèmes comme beaucoup d'autres associations, mais conserve dans la bonne humeur le même nombre d'adhérents, par les temps qui courent c'est un signe de bonne santé ! Notre espoir est qu'il y ait beaucoup de jeunes capitaines promus cette année, et bien sûr de les voir adhérer et participer activement à nos travaux.

C'est mon souhait pour notre association en 97 !

Je me permets de vous présenter, chers lecteurs, tous mes vœux pour la nouvelle année à vous et à vos familles.

J. LOISEAU

Ce numéro d'Afcan-Information a pu être monté grâce aux envois de plusieurs membres et sympathisants de l'AFCAN qui ont fourni la matière des 2/3 de la revue. Qu'ils en soient remerciés.

On remarquera, qu'en plus de celles des collaborateurs fidèles, les signatures de nouveaux auteurs apparaissent. Nous espérons qu'il faut y voir un renouveau de l'intérêt des membres de l'association pour leur revue. En effet, celle-ci doit être l'œuvre de tous les capitaines de navires. Elle leur permet certes de s'informer, mais peut-être encore plus de faire savoir que la profession a des idées et de faire connaître celles-ci à l'extérieur.

Pollution

Un volet assez important de ce numéro est consacré à la pollution, ou plutôt aux pollutions.

En effet, celles-ci ne sont pas uniquement liées aux hydrocarbures et à l'environnement.

Les hommes aussi, et les marins en particulier, peuvent être les victimes de pollutions et, entre autres, de celles produites par l'amiante. Ce sujet est donc abordé par le Cdt Jacques Loiseau.

Le problème des installations portuaires de réception des résidus d'hydrocarbures et autres déchets dont le rejet à la mer est interdit par la Convention MARPOL est également préoccupant.

Un questionnaire relatif à ces installations est annexé à l'intention des capitaines «actifs». Puissent-ils être nombreux à y répondre.

Marchandises dangereuses.

ENTREE EN VIGUEUR DE L'AMENDEMENT 28 AU CODE IMDG
EN FRANCE

Avis de la Commission du Transport par Mer des Marchandises dangereuses.

La commission prend bonne note des principales modifications entraînées par l'amendement 28.96.

En ce qui concerne son entrée en vigueur, la commission estime qu'il convient de fixer la date d'entrée en vigueur au 01.01.97. Toutefois les marchandises dangereuses pourront être transportées jusqu'au 30 juin 1997 selon les prescriptions applicables au 31 décembre 1996 (soit pendant une période de transition de 6 mois).

L'OMI sera informée en conséquence.

La
rédaction
informe.



NOUVELLES DE L'OMI

INSTITUTIONS DIVERSES FONCTIONNANT SOUS LES AUSPICES DE L'OMI

OMI is known mainly for its endeavour to draft and enforce Conventions which are dedicated to the improvement of the safety of the ships, of their crews and of the maritime environment. However OMI has also under its auspices several institutions whose the educative actions are aimed more widely at the maritime industry.

L'OMI est surtout connue à travers les divers travaux de ses Comités et Sous-Comités ayant pour finalité d'établir des Conventions Internationales visant à améliorer la sécurité des navires et de leurs équipages ainsi que de l'environnement maritime.

Cependant l'OMI couvre plus ou moins directement de son label un certain nombre d'institutions et organismes internationaux dont l'action éducative est dirigée vers l'ensemble de l'industrie du transport maritime.

La plus connue de ces institutions est évidemment l'Université Maritime Mondiale (WMU) de Malmö qui fonctionne depuis douze ans. Elle assure la formation de cadres supérieurs maritimes et para-maritimes en provenance en particulier de pays en développement.

Mais d'autres organismes existent qui ont leurs sièges dans différents pays. Nous avons pensé qu'il serait sans doute utile de citer certains d'entre eux à l'intention de nos lecteurs.

On trouve ainsi à :

Malte : Institut International de Droit Maritime de l'OMI (IMLI).

Il dispense un enseignement «post graduate» de 9 mois axé sur la rédaction, la révision et la mise à jour des textes de Droit Maritime et du Transport en conformité avec les Conventions Internationales. Cet enseignement s'adresse à des légistes venant de pays en développement, la moitié des places étant en principe réservée à des femmes. 17 étudiants suivirent les cours en 95/96. Cependant l'IMLI éprouve des difficultés de fonctionnement dues à des contraintes financières.

Trieste : Académie Maritime Internationale de l'OMI (IMA).

Elle fonctionne depuis 1995. Pour le moment les cours suivants sont proposés :

- Programme d'études hydrographiques, avec l'assistance de l'Organisation Hydrographique Internationale.

- Cours sur la manutention dans les ports de produits chimiques liquides dangereux.

Par ailleurs sont programmés :

- Cours sur le Contrôle par l'Etat du Port (réservé à des étudiants italiens).

- Un élargissement à d'autres aspects des problèmes portuaires.

A noter que l'IMA travaille en liaison avec l'Université de Trieste.

Le Havre : Enseignement avancé sur les opérations portuaires et la gestion des ports.

Cette formation, qui dure un mois, est financée par la France. Son but principal est d'assister les pays en développement et elle s'adresse à des cadres supérieurs portuaires en fonction dans ces pays.

Depuis 1987, 179 candidats en provenance de 70 pays ont bénéficié de cet enseignement.

Israël : Enseignement International Supérieur de Gestion des Ports.

Les cours s'adressent à des «décideurs» soit déjà diplômés, soit ayant dix ans d'expérience sur le terrain.

Mexique : Ecole Marine Marchande Pont et Machine.

Le gouvernement Mexicain offre chaque année 6 places à des étudiants en provenance de pays de langue espagnole.

Rotterdam.

- Cours sur l'opération des terminaux multipurpose et à conteneurs.

Financés par le gouvernement Néerlandais, ils s'adressent à du personnel d'encadrement.

- Gestion des situations d'urgence maritimes (Managing Marine Emergencies).

Deux bourses annuelles sont offertes depuis 1994 par SMIT Tak B.V.

Hambourg.

On peut enfin citer le «Tribunal International de la Mer» qui dépend directement de l'ONU. Cette institution, installée officiellement le 18 octobre 1996, doit arbitrer les conflits sur la pêche, la navigation et la pollution. 107 des 185 pays membres de l'ONU en ont signé l'accord de fondation. Il faut toutefois émettre quelques doutes, au moins provisoires, sur l'efficacité de ce tribunal car l'accord n'a été signé ni par les USA ni par le Royaume-Uni. De plus ni la France ni la Russie ne l'ont encore ratifié.

Les quirats nouveaux

par le Cdt Michel CARON

Le titre de la Loi 96-607 du 5 juillet 1996 est explicite : elle est «relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce». L'intérêt financier d'un investissement en quirats réside donc dans la carotte fiscale et non pas dans le rendement des navires. C'est dire tout de suite qu'elle s'adresse aux contribuables fortement imposés...

LE REGIME DES QUIRATS.

Il est défini par la loi 96-607 du 5 juillet 1996, le décret n° 96-843 du 23 septembre 1996 et une Instruction publiée au Bulletin Officiel des Impôts (n° 4 F.E.H. - 5 F.P. B 2428).

Le dispositif permet de déduire du revenu global des personnes physiques, dans la limite de 500 000 F pour un célibataire et de 1 MF pour un couple marié, le montant des sommes investies en quirats. Le bénéfice de ce régime est soumis au respect des conditions suivantes :

1. Le navire : les quirats doivent porter sur des navires armés au commerce, battant pavillon français. Il s'agit de navires «marchands», c'est-à-dire exploités dans un but lucratif et dont l'équipage est composé de professionnels, affectés au transport, à la fourniture de services ou à la recherche. Il peut s'agir de navires neufs ou d'occasion. Ils doivent être livrés au plus tard trente mois après le premier versement effectué par un souscripteur à la copropriété maritime.

La durée d'utilisation potentielle du navire doit être d'au moins 8 ans. Elle est admise automatiquement pour un navire neuf mais doit faire l'objet d'une attestation par une société de Classification lorsqu'il s'agit d'un navire d'occasion.

Le navire doit être francisé dès sa livraison et maintenu sous pavillon français jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle de la livraison.

2. L'exploitant : l'entreprise qui gère la copropriété doit être une société dont l'activité principale consiste à exploiter ou affréter des navires de commerce. Elle doit détenir en pleine propriété au moins 20% des quirats constitués sur le navire et les conserver jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle du début de l'exploitation du navire. Pendant toute cette durée elle doit en assurer l'exploitation.

Elle peut l'exploiter en direct par affrètement au voyage ou affrètement à temps. Elle peut également l'affréter coque-nue.

3. Le quirataire : le souscripteur de parts de navires doit prendre l'engagement de les conserver jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle de la livraison du navire. Toutefois, en cas de décès du souscripteur, la transmission par succession de ses quirats ne remet pas en cause l'avantage fiscal.

4. L'agrément préalable : tout projet de copropriété quirataire doit faire l'objet d'un agrément préalable délivré par le Ministre du Budget après avis du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de l'Équipement naval. Les conditions d'octroi de l'agrément s'attachent notamment à vérifier :

- que l'investissement est effectué au prix du marché et à un coût financier normal ;

- qu'il permet de renforcer la flotte de l'entreprise ;
- qu'il présente un intérêt économique pour le secteur concerné de la flotte de commerce, eu égard au coût de l'opération pour les finances publiques.

L'AVANTAGE FISCAL.

Le montant maximal des sommes déductibles annuellement est de 500 000 F pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés et de 1 000 000 F pour les contribuables mariés soumis à imposition commune.

Pour une personne physique, l'investissement est déduit de son revenu global bien que les bénéfices résultant de quirats présentent le caractère de bénéfices industriels et commerciaux (BIC).

Il est possible aussi d'investir en quirats par l'intermédiaire d'une Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée (EURL) ou par une SARL «de famille», ou encore dans un fonds de placement quirataire.

Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent également souscrire et déduire, sous certaines conditions, de leur résultat imposable le montant de leurs quirats, sauf, toutefois, les entreprises d'armement maritime. Nous n'examinerons ici que les placements des particuliers.

Fonctionnement.

Les quirats ont la particularité de pouvoir être amortis suivant les mêmes règles que pour le navire : sur 8 ans, au taux de 31,25%.

Les sommes réellement investies en quirats au cours d'une année sont déductibles en une seule fois du revenu global de l'investisseur et produiront donc une réduction d'impôt l'année suivante proportionnelle à la tranche supérieure d'imposition du contribuable. Ainsi un couple marié, imposé dans la tranche marginale à 56,8% bénéficiera d'une économie d'impôt de 560 000 F s'il investit un MF en quirats. Par contre les «frais de commercialisation», c'est-à-dire les frais et la rémunération de l'établissement bancaire qui commercialise les quirats, ne sont pas déductibles. Ils atteignent couramment 10% des sommes investies.

En revanche, l'amortissement des quirats et les frais financiers afférents à des emprunts contractés pour acheter des quirats sont imputables, en tant que déficit, sur les bénéfices industriels et commerciaux non professionnels réalisés au cours de la même année et des cinq années suivantes. Cette disposition est donc avantageuse pour les personnes qui ont des revenus provenant de biens divers.

Dans le cadre d'une EURL ou d'une SARL «de famille», les frais financiers (les intérêts des emprunts) sont déductibles des résultats imposables.

CAPITAINES - QUIRATAIRES ?

On aura compris que pour être intéressé par les quirats il faut être riche et payer beaucoup d'impôts !

Sans doute certaines professions libérales peuvent-elles trouver dans les quirats une niche fiscale avantageuse, à l'image de ce qui s'est passé en Allemagne avec les «bateaux de dentistes».

Et les capitaines ? Pour être imposé dans la tranche marginale de 50% par exemple, il faut, pour un couple l'appoint d'un deuxième salaire suffisamment élevé. On leur supposera également des revenus imposables dans les BIC au titre d'activités non professionnelles.

En nous inspirant d'un exemple donné par le ministère de

l'économie et des finances (rapport n° 2890 de la Commission des Finances à l'Assemblée Générale), nous parvenons à la situation suivante :

Hypothèses

Taux d'imposition marginale	50%
apport personnel	100 000
emprunt à moyen terme (9%)	150 000
emprunt à court terme (8%)	250 000
achats de quirats	500 000
frais de commercialisation (10%)	50 000
revente après 5 ans (60%)	300 000
revenus annuels des quirats (7%)	35 000

Le tableau suivant montre l'effet de l'opération sur les finances du couple pour un investissement réalisé en 1996.

Nota : nos calculs n'ont évidemment qu'une valeur d'illustration et ne sauraient être pris au pied... du chiffre.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Apport initial	- 100 000					
Frais de commercialisation	- 50 000					
Intérêts des emprunts	- 33 500	- 10 800	- 9 750	- 7 620	- 5 300	- 2 760
Remboursements des emprunts	- 18 400	- 272 766	- 23 816	- 25 946	- 28 266	- 30 806
Réduction d'impôts		250 000				
Revenus des quirats		35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
Revente des quirats						300 000
Total	- 201 900	1 434	1 434	1 434	1 434	304 434

Commentaires.

Après reprise des quirats à 60% de leur valeur initiale, l'opération se solde par un bénéfice de 105 270 F, soit 52% des sommes déboursées la première année ou encore 8,7% par an.

L'emprunt court terme est remboursé avec le montant de la réduction d'impôt, c'est-à-dire dès 1997. Ensuite chaque année l'amortissement des parts et les frais financiers s'imputent en déficit et annulent la taxation des revenus des quirats, lesquels revenus permettent de rembourser l'emprunt à moyen terme. Pour un couple imposé à 56,8% (la tranche la plus élevée actuellement) l'apport personnel, dans le même cas de figure, ne serait que de 66 680 F et la rentabilité encore meilleure, voisine de 12% l'an. On peut même imaginer l'acquisition d'un million en quirats en empruntant l'intégralité de cette somme. On atteint alors des taux de rentabilité fabuleux à condition bien sûr d'avoir suffisamment de revenus imposables dans la catégorie des bénéficiaires industriels et commerciaux au titre d'activités non professionnelles pour «absorber» les déficits créés par l'amortissement des quirats et les frais financiers des emprunts. En fait tout «l'encouragement» à devenir propriétaire partiel et temporaire de navires est là.

Dans l'exemple de notre couple on remarquera que pour qu'il puisse profiter de la réduction d'impôt de 250 000 F, il lui faut être imposé au moins à cette hauteur. Il faut donc qu'il jouisse d'un revenu imposable de près de 700 000 F pour deux parts.

Par ailleurs la rentabilité de 7% des parts de navires semble

un peu optimiste. Avant de s'engager il y a lieu de bien s'informer de la qualité du projet, et choisir entre bonne rentabilité et valeur de reprise basse ou rentabilité annuelle plus faible mais meilleure reprise. Enfin, comment sera fiscalisée la revente des quirats ? Ne pas oublier non plus que pendant toute la durée de l'opération, le contribuable doit continuer de recevoir de gros revenus pour que l'effet fiscal joue à plein.

La constitution de «fonds de placement quirataire» étroitement surveillés par la COB devrait permettre toutefois à un plus grand nombre de particuliers de placer des sommes plus modestes avec une bonne sécurité.

L'ENCOURAGEMENT

Nul doute que pour de nombreux gros contribuables, personnes physiques ou sociétés, cette défiscalisation leur donnera tout le courage nécessaire pour «acheter du bateau». Pour la flotte de commerce la quinzaine de projets actuellement en examen pour agrément, dont quatre ont déjà le feu vert, semble... encourageante. Tant mieux pour les armateurs qui vont pouvoir faire travailler cet argent frais.

Mais que les marins ne se fassent guère d'illusion : la «francisation» aux TAAF ne créera pas beaucoup d'emplois nouveaux d'ici à la fin de l'an 2000, terme de dispositif.

Michel CARON

Au sujet des tribunaux britanniques

Les membres de l'AFCAN connaissent les procédures qui sont suivies par les instances judiciaires françaises devant lesquelles ils pourraient avoir à comparaître pour un délit lié à l'exercice de leur profession (T.M.C. ou Tribunal Correctionnel).

Par contre ils sont peut-être moins bien informés des pratiques qui ont cours dans d'autres pays où le droit national est parfois très différent du droit français, tout au moins dans ses modalités d'application.

A la suite des problèmes auxquels a été confronté un collègue du fait d'un débordement au cours d'un soutage en Tamise, nous avons eu connaissance, par le biais de son avocat, de certaines procédures britanniques et avons pensé qu'il serait instructif pour nos adhérents de les connaître, tout en leur souhaitant de ne jamais avoir à les expérimenter.

Dans ce qui suit on se limitera à l'aspect juridique, en n'évoquant les faits que s'il est réellement nécessaire de le faire pour une meilleure compréhension.

Il sera d'abord traité de la constatation et de la notification du délit par les autorités portuaires puis, d'une façon plus générale, des juridictions devant lesquelles le «mis en examen» (alleged defender) peut avoir à comparaître, ou à choisir de comparaître, avec les conséquences qui peuvent en découler. A noter que les dénominations de certaines instances n'ont pu être traduites en français faute parfois d'équivalence entre les systèmes.

The members of Shipmasters' Associations are generally aware of the juridical procedures which are applied in their own Country. But this is not often the case when they get entangled with these of other Countries. This is why we intend to try and submit some informations, where available, about such foreign procedures. The hereunder article is based on the «experience» of one of our colleagues in a U.K. port, after an oil spillage which occurred while the ship was bunkering.

The editorial staff of AFCAN-INFORMATIONS would appreciate if our fellow Shipmasters Associations could be kind enough to supply pertaining informations on the legal procedures which apply in their Country for cases to which a shipmaster may be faced professionally.

Constatation.

Les faits qui seraient constitutifs d'une infraction sont constatés par une personne dûment qualifiée pour le faire. Dans le cas qui a servi de base à la rédaction de cet article, il s'agissait d'un officier de port ou, en omettant les échelons intermédiaires afin de simplifier, du Commandant de Port (*Harbour Master*) qui devient l'accusateur.

Ce dernier, par le biais de son «*solicitor*» (avocat ou plutôt «avoué»), prépare une «information» qui est un simple rapport (assimilable à un procès verbal de grande voirie) à l'attention de la «*MAGISTRATES' COURT*» et dans lequel sont exposés les détails de l'infraction présumé commise. Le greffier de la Cour (*Clerk to the Justice*) prépare une assignation qui est signée par le «*Judge of the Peace*» qui est un des magistrats de la Cour.

Le moment auquel la procédure est réputée débiter est celui où l'«information» est portée à la connaissance du greffier.

Une fois l'assignation rédigée, elle doit être signifiée au défendeur, faute de quoi la procédure ne pourrait commencer. Cette signification peut consister en la remise d'une copie en main propre au défendeur.

Juridictions et procédures.

La première comparution devant la «*Magistrates' Court*» semble avoir lieu très rapidement après la mise

en route de la procédure. Par exemple dans le cas dont nous avons eu à connaître, il ne s'était écoulé qu'environ quarante-huit heures entre le moment de l'infraction présumée et celui prévu pour la première comparution.

Dans la plupart des cas, compte tenu de ce court délais, l'avocat de la défense peut solliciter un ajournement qui est généralement accordé.

La Cour renvoie alors à une nouvelle date, elle libère le défendeur sur parole et, éventuellement, sous caution.

La première clause implique qu'il doit se présenter à la date et à l'heure fixées, sous peine de poursuites et d'arrestation. Quant à la caution elle est surtout exigée lorsque la personne en cause doit quitter le Royaume Uni. La somme demandée paraît être de l'ordre de celle qui serait exigée en France pour un cas semblable.

Le défendeur peut se voir accorder l'autorisation de ne pas comparaître personnellement devant la Cour si son avocat et celui de l'accusation en ont fait conjointement la demande.

L'audition a pour but de déterminer le mode de jugement et nous abordons là une procédure tout à fait étrangère au droit français.

Il y a en effet deux juridictions prévues par la loi anglaise et pour certaines infractions l'une ou l'autre peut être retenue. On a donc :

- *TRIAL ON INDICTMENT*
- *SUMMARY TRIAL*

Le *Trial on Indictment* est du ressort de la «*CROWN COURT*» composée d'un juge et de 12 jurés (Assimilable

peut-être à notre Cour d'assises). Une telle juridiction est généralement réservée aux infractions graves, celles que l'on pourrait qualifier de mineures étant jugées par la «Magistrates' Court».

Cependant certaines infractions peuvent être jugées par l'une ou l'autre juridiction et c'est le cas pour un rejet d'hydrocarbures. En effet, la section 2(4) de l'*Oil Pollution Act* de 1971 prévoit qu'une personne coupable d'une infraction de ce type sera passible d'une amende n'excédant pas £ 50,000 si elle est jugée en «*Summary Trial*», c'est-à-dire par la «Magistrates' Court», ou «d'une amende», sans limite fixée, si elle l'est sous le régime de la «*Conviction on Indictment*».

C'est pourquoi une audience, au cours de laquelle il doit être décidé du mode de jugement, a lieu lorsque les deux modes sont possibles.

La procédure standard lors de l'audience est la suivante :

- a) Enoncé des charges.
- b) Les avocats de l'accusation et de la défense présentent leurs arguments quant au choix de la juridiction qui convient le mieux.
- c) La Cour décide du mode de jugement qui lui apparaît devoir être retenu.
- d) Le défendeur peut insister pour être renvoyé devant la «*Crown Court*» même si les magistrats ont décidé d'un renvoi devant la «*Magistrates' Court*».

Afin que le défendeur puisse choisir en connaissance de cause, il lui est loisible de prendre connaissance du relevé des pièces du dossier établi par l'accusation ainsi que des copies des témoignages à charge.

Il appartient alors au défendeur, qui a reçu les conseils de son avocat, de décider s'il plaide

Coupable
ou

Non coupable.

Si c'est la seconde option qu'il a choisie, il doit ensuite indiquer s'il désire comparaître devant la «*Magistrates' Court*» ou la «*Crown Court*».

S'il a opté pour cette dernière il y aura une autre étape préliminaire, connue sous le nom de «*Committed Hearing*»

(ce qui pourrait se traduire par «Audience de mise en accusation») devant la «*Magistrates' Court*» avant le jugement principal par la «*Crown Court*».

Il faut noter que pour un navigant le fait de plaider «Non coupable» implique que les témoins du bord puissent être disponibles lors de l'audience, au cas où la défense désirerait les citer à comparaître.

Précisons également qu'une infraction à la section 2 du «*Prevention of Oil Pollution Act 1971*» est considérée comme une

«*Strict Liability Offence*»

ce qui signifie que la Cour n'a pas à démontrer que le défendeur était personnellement en faute pour le déclarer coupable. Il suffit que le rejet d'huile soit indéniable.

Il y a cependant quelques exceptions, en particulier s'il est possible de prouver que, au cours d'un transfert, le rejet a été provoqué par un responsable de l'autre navire (ou barge).

De ce qui précède il apparaît que ces procédures sont, dans leur principe même, bien étrangères à des justiciables français. Qui plus est, les informations ci-dessus sont peut-être incomplètes car basées sur un seul cas particulier. Donc, même s'il est un peu informé des procédures insulaires, tout capitaine qui serait susceptible d'avoir à comparaître devant les institutions judiciaires du Royaume Uni devrait avant tout s'assurer les conseils d'un avocat (P and I Club ou/et AFCAN).

En particulier le choix entre les deux juridictions équivaut pratiquement à un pari quitte ou double. En effet, si une limite maximum est fixée pour l'amende que peut infliger une Cour composée uniquement de magistrats, la décision de la «*Crown Court*» qui peut aller de la relaxe à une amende bien plus élevée, est laissée à l'appréciation de jurés que certains peuvent penser être fort peu enclins à la compréhension vis à vis d'un «alien».

Par ailleurs, dans le cas où la matérialité des faits ne peut être niée, quel que soit celui qui en est à l'origine, il devient presque impossible de plaider «non coupable» du fait de la qualification de «*strict liability offence*».

J.CH.



La deuxième édition du «**DICTIONNAIRE ANGLAIS/ FRANÇAIS DES TERMES NAUTIQUES**» réalisé et édité par le Professeur de l'Enseignement Maritime J.C. GONIN, vient de paraître fin octobre et est maintenant disponible dans toutes les librairies spécialisées ainsi qu'auprès de l'auteur.

L'édition précédente, originellement réalisée en 1994, a été entièrement révisée et enrichie de nombreuses expressions nouvelles. Avec quelque 40 000 entrées couvrant tous les domaines techniques d'exploitation du navire, sans oublier les vocabulaires de la pêche, de la voile traditionnelle et de la plaisance, ce dictionnaire est donc un outil particulièrement précieux pour les marins, chantiers de construction navale et opérateurs de navires. Il est également un des rares ouvrages techniques publiés dans ce domaine.

Dictionnaire anglais/français des termes nautiques.

(édition 1996 - 430 pages - 195 FF)

JC GONIN - Professeur de l'Enseignement Maritime, auteur auto-édité

100, Chaussée du Sillon - 35400 ST MALO

Pollution

Cette rubrique «pollution» comprend quatre volets : le premier traite de l'amiante, le second expose les effets des rejets d'hydrocarbures sur l'environnement marin, alors que le troisième est consacré aux réflexions d'un capitaine de pétrolier sur les pollutions accidentelles. Quant au quatrième il est relatif aux installations de réception des déchets dans les ports, telles qu'exigées par MARPOL... et telles qu'existantes en fait.

This part of AFCAN-INFO is dedicated to pollution matters and is divided in four parts.

The first one is a report on the danger of asbestos, as a polluting agent. The second gives informations on the effects of rejected hydrocarbons on animal and human life. In the third the master of a tanker submits his ideas on «accidental» pollutions. The last article deals with the facilities in ports for the reception of wastes, as required by MARPOL... and as existing in fact. A questionnaire on such facilities, as found by active shipmasters, is attached.

Amiante.

Le minéral «miracle» est désormais interdit (ou presque) en FRANCE et ce, à partir du 1er janvier 1997. Celle-ci a d'ailleurs pris un certain retard par rapport à nombre de pays développés pour arriver finalement à cette décision. Après le sang contaminé, la vache folle, voici encore un dossier «chaud» qui peut-être sera réglé un peu plus harmonieusement.

C'est dès 1977 que l'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE a classé l'amiante comme maladie cancérogène. Dès 1980 les américains interdisent l'amiante... (cette décision a été suivie d'une rétraction : en effet, en 1991 la Cour d'Appel de la Nouvelle-Orléans a conclu que l'amiante n'était «pas plus dangereuse que ses substituts !»). Les industriels français avaient jusqu'à ces jours-ci bénéficié d'un accord permettant «l'usage contrôlé» de l'amiante, censé protéger producteurs et usagers. C'est le 7 février 96 qu'est sorti le décret relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis. Depuis les textes d'application n'ont pas traîné et pour nous, marins : Le décret du 21 octobre 96 règle la prise en charge des prestations... de l'**assurance invalidité**. La commission centrale de sécurité du 5 novembre 96 traite **de l'amiante à bord des navires**.

Les maladies.

apparaissent après une très longue période de latence.

L'asbestos est la première maladie attribuée à l'amiante dès les années 20. Fibrose pulmonaire proche de la silicose des mineurs, elle entraîne, à terme, une grave insuffisance respiratoire. Elle touche des ouvriers ayant été exposés aux fibres de façon intense et prolongée. Cette maladie est en recul grâce aux mesures prises dès 1970. **Le mésothéliome malin** est un cancer de la plèvre typique de l'amiante, provoqué par une exposition professionnelle brève et faible, il se manifeste 30 à 40 ans après l'exposition. On ne sait le guérir et on considère qu'un malade sur deux meurt dans l'année qui suit le diagnostic. 85% des personnes atteintes ont travaillé au contact de l'amiante. Leur moyenne d'âge est de 67 ans, le délai entre l'exposition et le diagnostic est de 45 ans. **Le cancer du poumon** est d'abord une maladie du fumeur. L'exposition à l'amiante est cependant un facteur aggravant. **Les plaques pleurales** fréquentes chez les ouvriers de l'amiante sont bénignes et

sans conséquences sur l'espérance de vie. Elles ne dégénèrent jamais en cancer.

Le nombre des malades progresse dans les pays industrialisés de 5 à 10% par an depuis 20 ans. En FRANCE on estime que l'amiante sera responsable de 2 000 morts fin 96, chiffre qui devrait augmenter de 25% tous les 3 ans ! «*En fait on ne sait combien de personnes sont touchées à faible niveau. Les enquêtes ont toujours porté sur les travailleurs les plus concernés. Tant que seuls les ouvriers étaient concernés, personne n'en parlait : cela faisait partie des risques du métier !*».

Dans la Marine Marchande : l'amiante était utilisé pour le calorifugeage des chaudières et des tuyauteries. On l'incorporait aussi à d'autres matériaux pour prévenir les risques d'incendie à bord (cloisons, portes coupe-feu, etc.). Il a été remplacé par des matériaux de substitution à partir de 1975. Il devait bien être aussi utilisé dans les multiples freins de treuil, etc. et bien sûr dans les vieux équipements de pompier qui étaient si dangereux. La ventilation permanente, les vibrations et chocs, les différences de température ont sans doute rendu ce matériau plus actif qu'ailleurs. De plus, de nombreux navires ont été achetés à l'étranger, il n'est pas sûr que ces pays aient interdit l'amiante dès cette époque et que la qualité du flochage fut parfaite (on en a pour son argent !).

Curieusement, on ne trouve nulle part mention du transport de l'amiante et pourtant c'est bien par navire que l'on approvisionnait les sociétés Eternit et Saint Gobain au départ du Canada. Il y avait évidemment d'autres sources d'approvisionnement et d'autres chargeurs ou réceptionnaires. Dès 1976 on ne pouvait faire travailler les dockers britanniques dans les cales des navires transportant de l'amiante palettisée. Alors, il y avait toutes sortes de stratagèmes pour y arriver, dont le versement d'une prime substantielle ! Les dockers d'Anvers eux, déchargeaient l'amiante dans une atmosphère de poussière incroyable (amplifiée abondamment par la ventilation des cales) et pour ce faire ne demandaient qu'à être très payés ! Par contre, les marins qui nettoyaient ou les officiers qui contrôlaient la cargaison n'avaient pas toujours une idée bien approfondie des risques, pas plus d'ailleurs que les mécaniciens qui jetaient le calorifugeage pour réparer un tuyau ou qui découpaient un joint (comme cela se fait toujours).

Les textes.

Décret N° 96-929 du 21 octobre 1996... ouverture des droits aux prestations...

Art.3... «Lorsque la maladie invalidante se déclare après la sortie de la profession et que son origine peut être imputée à un risque professionnel maritime, compte tenu de la nature et des conditions de la navigation exercée, le marin bénéficie de l'assurance invalidité s'il réunissait au moment de la perte de sa qualité d'assuré du régime des marins les conditions d'affiliation et de cotisations définies aux 2 premiers alinéas du présent article etc.»

Art.4... «Les dispositions du présent décret prendront effet à compter du premier jour du mois qui suivra sa publication.

Toutefois, les ayants droits de marins décédés antérieurement à cette date... peuvent faire valoir leurs droits...»

Décret N° 96-97 du 7 février 96 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis.

La commission Centrale de Sécurité du 29 octobre 96 qui adapte et étend aux navires les dispositions prévues pour les installations terrestres : ...Interdiction de fabrication et de commercialisation de l'amiante... Il convient d'en interdire l'installation sur les navires neufs et, en cas de remplacement ou de transformation, sur les navires existants, etc.

La recherche est prévue sur tous navires d'une longueur supérieure à 24 mètres...

Commission Centrale de Sécurité du 5 novembre 1996 traitant de la surveillance des floquages et des calorifugeages existants contenant de l'amiante et le cas échéant, leur élimination.

1. L'armateur doit rechercher la présence de calorifugeages et de floquages contenant de l'amiante etc.

2. En cas de présence de floquages ou de calorifugeages contenant de l'amiante, l'armateur doit vérifier leur état de conservation, etc.

3. En fonction du résultat du diagnostic obtenu à partir de la grille d'évaluation... l'armateur procède soit à un contrôle périodique, soit à une surveillance du niveau d'empoussièrement..., soit à des travaux appropriés (plus de 25 fibres / litres).

4.

5.

6.

7. Les résultats des contrôles effectués et la description des mesures prises en application du présent article sont transmis au capitaine qui les tient à la disposition des membres de l'équipage, des inspecteurs de la sécurité du navire et du travail maritime et des inspecteurs du travail maritime.

8. Les opérations 2, 3, 4 doivent être réalisées avant le 31 déc. 99.

Suit ensuite en annexe la grille d'évaluation qui tient compte de l'état des floquages ou calorifugeages, de l'état de leur protection (notion d'étanchéité), de l'exposition du produit aux circulations d'air, de l'exposition du produit aux chocs et vibrations.

Pour conclure : attendons maintenant le résultat des multiples contrôles qui ne vont pas manquer d'être désormais nécessaires et que nous réclamerons pour nous faire une idée de la situation et des risques. Il est probable que nous rentrerons dans une période polémique qui aurait pu avoir lieu plus tôt (c'est quand même depuis 77 que l'on sait l'amiante cancérigène). Nous découvrirons peut-être que ce qui est en cause d'abord, c'est «l'usage qui a été fait de l'amiante par le passé, c'est la qualité de certains produits». Des navires nécessiteront peut-être des travaux si importants que leur vente ou leur transfert à un armateur d'un pavillon moins regardant sera inévitable. Reconnaissons que notre ministère de tutelle n'a pas été long à appliquer à la marine marchande les textes «terriens». Maintenant que la «machine» est en route soyons sereins mais vigilants. Pour reprendre la conclusion de E. Chailleux, pneumologue, et à défaut de pouvoir calculer le risque exact pris par les uns et les autres : il faudrait peut-être avant tout cesser de fumer car «Une étude américaine sur 12 000 travailleurs de l'amiante a démontré que les fumeurs étaient dix fois plus touchés que les non-fumeurs».

Jacques LOISEAU. Nov.96

Sources : Ouest France du 21 oct. 96 - M. Goldberg, épidémiologiste - Libération du 11 nov.

Résidus d'hydrocarbures et pollution.

Il arrive encore trop souvent malheureusement que certains navires rejettent des résidus sans que les responsables à bord ou à terre ne se rendent compte des effets réellement produits sur le milieu marin.

Les sociétés de transports pétroliers françaises ont jusqu'à présent fourni des ordres stricts en conformité avec la législation internationale, pour que leurs navires évitent ces pollutions inutiles. Les capitaines français de ces navires sont hautement conscients du problème de la pollution marine par les hydrocarbures, cependant il est bon de fournir quelques rappels et quelques vérités qui ne peuvent que renforcer les Capitaines de l'AFCAN dans leurs convictions.

Effets d'une pollution par hydrocarbures sur l'environnement maritime.

Les effets toxiques.

Comme il est souvent mentionné, notre connaissance des processus de pollution par les hydrocarbures, n'est pas aussi avancée qu'elle devrait l'être.

Ceci est dû à 2 faits principaux :

- Ces effets demandent un temps considérable pour être développés et ce type de recherche écologique sur un passé relativement récent couvre une période s'étalant sur 10 ou 20 ans.

- Les moyens sont insuffisants pour mener de telles recherches.

Ils proviennent pour la plupart d'institutions scientifiques traditionnelles qui reçoivent des aides mineures des gouvernements ou des industries génératrices de pollutions.

Quelques recherches ont été faites à la demande de certains «majors» de l'industrie pétrolière, mais ces travaux seraient, dit-on, surtout teintés d'un intérêt industriel. A l'heure actuelle les industries pétrolières et leurs assureurs considèrent cependant que l'aide à de telles recherches doit devenir plus importante. Une meilleure connaissance rendrait les réclamations plus fondées et diminuerait les batailles d'experts.

En particulier, de nouveaux travaux seraient nécessaires pour déterminer les effets de la pollution sur les chaînes alimentaires à long terme, et à très long terme sur l'économie de la planète.

En résumé, les effets toxiques sont :

- A. **Toxicité mortelle** : les hydrocarbures aromatiques

solubles sont considérés comme étant mortels pour des animaux adultes en concentrations basses, et pour les larves en concentrations infimes. Les crustacés et les bernacles sont particulièrement sensibles, tandis que les poissons et les animaux bivalves le sont beaucoup moins.

- **B. Toxicité non mortelle** : des effets physiologiques peuvent toucher les espèces exposées à une concentration basse ou moyenne d'hydrocarbures. Quelques problèmes peuvent se manifester par la perte de fécondité, des œufs chromosomiques présentant des anomalies et des développements anormaux des larves.

- **C. Contacts directs avec les crudes oils** : mortalité par occlusion des voies respiratoires (asphyxie) et irritation des membranes. Ces effets sont particulièrement perçus près du rivage où vit une population d'espèces animales immobiles telles que les bernacles, les moules, les palourdes, etc. Les effets sur les populations d'oiseaux de mer ont été bien souvent mis en exergue, cependant certains oiseaux meurent plus de froid par manque d'étanchéité du plumage souillé que par empoisonnement.

- **D. Pollution par la nourriture** : une absorption de produits pétroliers, même en quantité infime, peut rendre les coquillages et le poisson dangereux pour la consommation du fait d'une accumulation de potentialité cancérogène. Une recherche plus poussée est nécessaire, bien que dans cette zone très émotionnelle la perception des effets puisse être aussi importante que les effets réels.

L'impact écologique.

Le contrôle des rejets a donné une idée plus précise de leurs conséquences. Cette connaissance est toujours basée sur quatre zones d'informations :

- La composition spécifique du polluant rejeté.
- Les conditions météorologiques et océanographiques qui suivent le rejet.
- Les informations morphologiques sur la zone concernée, et
- L'état écologique et biogéographique de l'écosystème pollué.

L'impact près du rivage : c'est la zone du plus grand potentiel de risques et du point de vue du pollueur c'est de cette zone que sortiront toutes les protestations. Les dommages sont d'ordre toxique et biologique ainsi qu'il a été fait mention plus haut. Une pollution importante du rivage incluant les plages, les ports, et en particulier, les ports de pêche entraîne un impact direct sur la pêche et les activités touristiques.

Cet impact est variable. Par exemple les 9 000 tonnes de Diesel Oil appelé plus communément Gasoil rejetés par le Tamico Maru en 1957 en basse Californie, ont causé une dévastation presque totale de la vie de l'estran et de la vie sous-marine sur 10 kilomètres de côtes. D'un autre côté, les 10 000 tonnes de pétrole brut rejetées par l'Argea Prima à Puerto Rico en 1962 n'a causé qu'un dommage limité. Tout dépend en fait de **l'état de vulnérabilité de l'endroit où la pollution par hydrocarbures arrive**. Les

50 000 tonnes de crudes déversées quand l'Argo Merchant s'échoua sur la côte des Etats Unis, causent encore des problèmes à l'heure actuelle.

L'impact au large : très peu d'études ont examiné cet aspect des choses. Jusqu'à un passé récent la haute mer était considérée comme «Libre», ce qui, pour beaucoup, représentait la **Liberté de Polluer**. La nouvelle convention des Nations Unies sur les Lois de la Mer a changé cette spécificité. De plus les protocoles CLC et FUNDS incluent depuis 1984 les 200 milles (zones économiques des pays riverains) dans leurs responsabilités. Ainsi les zones concernées sont rejetées vers la haute mer.

Il y a évidemment moins d'impacts directs pour une pollution qui arrive très au large. La plus grande pollution générée par un navire au large est celle causée en **1978 par la disparition totale en Atlantique central ouest de l'Atlantic Empress chargé de 300 000 tonnes de pétrole brut** qui n'a eu aucun impact réellement sensible. Néanmoins il faut se rendre bien compte que ces effets au grand large peuvent avoir des conséquences à long terme sur les rivages et aussi sur la partie de la chaîne alimentaire qui comprend les poissons migrateurs.

Conclusions.

Il est temps que l'homme commence à réaliser l'importance des océans. La mer est la dernière frontière du développement rationnel et le centre crucial de la chaîne alimentaire. De plus, il y a une valeur esthétique à protéger la mer et en particulier, l'interface mer-terre où l'on retrouve tant d'activités humaines.

Pendant que des pollutions marines d'origines terrestres continuent, presque dans l'impunité totale, bien que des efforts réels sont faits pour prendre ces problèmes en considération, les pollutions marines en provenance des navires ont été réduites d'une façon considérable et doivent être uniquement reléguées dans la classe des **pollutions par accidents**. Ceci requiert le besoin d'une conscience de l'environnement à tous les niveaux de l'industrie du shipping, et des procédures bien définies pour les opérations à bord.

Même une pollution minimum devrait apparaître comme non professionnelle et inacceptable.

Nous ne devons pas nous reposer sur le fait que la nature a depuis longtemps effacé les pollutions par rejets avec l'aide de ses moyens et procédés naturels. Retrouver ces moyens d'absorber une pollution prend un temps très long, les nettoyages coûtent cher, les inconvénients sont considérables et certaines ressources sont perdues.

En termes rudes : MARINE POLLUTION IS JUST PLAIN BAD BUSINESS !

(Textes tirés de HANDBOOK ON MARINE POLLUTION de Edgard GOLD).

Commandant Louis Alain YVONNOU

Réflexions d'un capitaine de pétrolier sur les pollutions accidentelles.

On pourrait ajouter à tout ce qui précède que le transport du pétrole est un mal encore nécessaire pour que les économies modernes puissent fonctionner dans de bonnes conditions. De grandes quantités (2 000 000 de barils par navire) transitent chaque jour sur les gros pétroliers entre les zones de production et

les lieux de raffinage et de consommation. Que pourrait-on faire pour diminuer les pollutions maritimes par hydrocarbures dues aux navires ?

Depuis l'antiquité, les hommes ont toujours pollué la mer par

des hydrocarbures. Les grecs se servaient de substances en provenance de Perse pour mettre le feu à la mer au vent de la flotte ennemie... Plus près de nous, que de **puits de pétrole** et de **pétroliers mitraillés** ont été incendiés dans le Golfe Arabo Persique pendant les guerres successives Iran-Irak et Irak-Koweït ? Ces «marées noires» PROVOQUEES sciemment par des hommes belligérants n'intéressaient que les autres hommes directement concernés... c'est-à-dire les riverains du GOLFE et ceux que l'on accuse trop souvent d'être les seuls pollueurs ?... les marins eux-mêmes.

Pendant ce temps les occidentaux, bien calés dans leurs fauteuils, si sensibles à la vue d'un cormoran mazouté n'ont élevé qu'une vague rumeur de protestation. Les Nations Unies ont envoyé une mission pour évaluer les impacts de cette pollution guerrière pendant l'été 1992. Puissent les résultats de cette étude nous éclairer. Mais, malgré les effets terriblement dévastateurs d'une telle pollution, les hommes de guerre et d'argent ne continueront-ils pas à gaspiller cette ressource bon marché en l'utilisant comme argument militaire ou économique ?

Je serais personnellement étonné que ces scientifiques des Nations Unies déterminent une gravité telle qu'il faille prendre des mesures draconiennes... et lesquelles ?... Je navigue dans le Golfe Arabo Persique depuis 30 ans, et depuis 30 ans, je constate que la pollution pétrolière y est omni-présente. Dans les temps plus éloignés, la pollution apparaissait quand une vanne de puit se mettait à fuir, quand des puits étaient sciemment ouverts pour des raisons militaires ou par manque de technologie, quand les S.B.M. fuyaient, quand les pipe-lines sous marins fuyaient, et plus récemment, quand les pipes sur les appontements iraniens fuyaient, quand les pétroliers navettes déballastaient sans contrôle (effort de guerre oblige...) quand... il serait trop long d'énumérer ici tous les détails des pollutions réalisées sciemment par les hommes dans le Golfe avant et pendant la guerre Irak-Koweït.

Pourtant il existe encore des pêcheurs dans le Golfe... et la pollution maritime n'a pas et n'aura jamais sur la génération locale actuelle la signification qu'elle détient en Occident et au Japon. **La pollution maritime par les hydrocarbures est un problème de gens riches qui ont des loisirs.**

Et pour préciser ma pensée, j'ajoute que si un navire pétrolier pollue un tant soit peu le plan d'eau au déballastage, choses qui peuvent toujours arriver accidentellement, l'accent n'est pas mis sur la réparation du dommage cause, donc sur un nettoyage éventuel et immédiat, **mais bien sur l'amende qu'aura à payer le Capitaine** pour avoir enfreint la loi d'un pays qui, comme de nombreux autres pays, avait promis d'installer des stations de déballastage... mais, pourquoi dépenser de l'argent pour résoudre un problème quand on peut en récolter en ne le résolvant pas ?...

Une fois le navire chargé, les vannes de coque fermées et scellées, toutes les vannes des circuits cargaison fermées et la cargaison elle-même bien «arrimée», certains officiels locaux, avides du produit des amendes que l'on peut infliger à un navire, trouvent le moyen d'accuser le navire chargé, en appareillage, de pollution !... Oui, j'ai vu cela à Kafji ! pour les spécialistes, ce n'était que le sillage qui écrasait la mer et provoquait ce qui ressemblait à une irisation... J'en ai donc conclu ce jour-là qu'il était dans l'ordre des choses que les navires pétroliers soient systématiquement accusés de pollution et le problème des responsabilités est ainsi résolu.

Ensuite, à la mer, toutes les fortunes peuvent arriver... les abordages avec des navires armés par des équipages totalement incom-

pétents, les rencontres avec un corps étranger tel qu'un container en dérive qui crèverait la coque, avec une mine sous marine, les mauvais temps exceptionnels rencontrés dans le S.E. de l'Afrique du Sud qui peuvent trop facilement briser ces léviatans qui prennent feu immédiatement et brûleront longtemps avant de couler. On peut aussi arracher les fonds sur un récif, ce qui a pour conséquence immédiate le déversement d'une assez grande quantité de pétrole, ou bien, et finalement on peut perdre le navire corps et biens par une cause inconnue. Les occasions de polluer la mer innocemment ne manquent pas.

A l'arrivée dans les zones de déchargement d'Europe, les occasions d'accidents ne manquent pas non plus et la Bretagne portera longtemps les stigmates des blessures qui ont été provoquées par des accidents de pétroliers, abordages, échouements, déchirures de coque, etc.

Une fois le navire mouillé en attente d'accostage, le Capitaine peut pousser un grand soupir, mais les risques sont loin d'être éloignés, échouements dans les passes par maigre d'eau ou par une mauvaise information du pilotage (j'ai aussi vu cela à Rotterdam), déchirure de coque sur les enrochements par une mauvaise appréciation du pilote de port, accostages difficiles pouvant provoquer des brèches dans les citernes de cargaison à quai ou en opération d'allègement par un autre pétrolier.

Le transport du pétrole est un métier dangereux et les occasions d'accidents y sont nombreuses, les occasions de pollution par accident le sont également.

Alors, je reprends ma question du début de cet exposé :

Que faudrait-il faire pour diminuer raisonnablement les risques de pollution marine par les pétroliers ?

Il apparaît évident que les navires à ballasts séparés seraient infiniment plus faciles à gérer et sécurisants que les navires classiques. Par contre, il n'est pas raisonnable de penser que les pétroliers à doubles fonds feront diminuer la pollution maritime. Certains capitaines de pétroliers pensent qu'il y a possibilité de présence de gaz d'hydrocarbures dans les doubles fonds, et donc des risques d'explosions. Je ne dis pas que ces navires soient moins fiables que les pétroliers classiques, mais je dis qu'il ne faut pas s'attendre à augmenter la sécurité des navires par des doubles fonds.

Les risques pris par un pétrolier sont très divers. La solution du double fond ne peut théoriquement que pallier une pollution survenant à la suite d'un échouement et ne sera qu'une goutte d'eau dans l'océan des mesures à prendre pour rendre les pétroliers totalement non pollueurs.

Seul un navire fiable et bien entretenu, géré par une société sérieuse et dont l'équipage est constitué de gens sérieux et compétents, peut être considéré comme un navire à fort potentiel de sécurité.

Mais, notre avis n'aura que peu d'importance lors de la décision de remplacer notre flotte pétrolière vieillissante. Nous subissons ce qui doit être fait, mais nous aurons au moins la conscience tranquille après nous être exprimés.

Commandant YVONNOU

Pollution par les résidus d'hydrocarbures.

Responsabilité des partenaires du navire.

La Convention MARPOL de 1973 ayant imposé des restrictions de plus en plus sévères aux rejets à la mer de résidus d'hydrocarbures, au sens large du terme, il avait été stipulé en contrepartie que les Etats signataires devaient s'engager à faire mettre en place des installations capables de recevoir ces résidus dans les ports où des navires seraient dans l'obligation de les décharger (Annexe I Chapitre II Règle 12).

Etaient principalement concernés les ports de chargement et de déchargement d'hydrocarbures ainsi que les ports de réparation.

Entre 1976 et 1978, le Comité de la Protection de l'Environnement Maritime a procédé à une enquête sur les installations portuaires existantes dans les ports à travers le monde. Les résultats en ont été publiés en 1980 à partir des informations reçues jusqu'en octobre 1978.

Sur les 107 Etats membres ou associés ayant des façades maritimes, 35 seulement avaient répondu.

Il est vrai que nombre de ceux-ci n'avaient pas de ports intéressés par les stipulations de la Convention. Par contre il manquait les réponses de certains pays pourtant très concernés, tels, entre autres, que :

- Chez les exportateurs : l'Algérie, l'Egypte, le Gabon, l'Indonésie, le Nigéria, le Qatar, l'Arabie Saoudite et le Venezuela.

- Chez les réceptionnaires ou parmi les pays ayant des ports de réparation : l'Argentine, l'Australie, le Brésil, la Chine, la Corée du Sud, la Finlande, Hong Kong, les Philippines, le Portugal.

Qui plus est, parmi ceux ayant répondu, certains avaient eu l'honnêteté d'avouer que leurs ports étaient dépourvus des installations requises.

Il ne convient pas de faire une analyse approfondie des réponses car, de toute façon, l'intérêt en serait limité compte tenu de l'ancienneté de l'enquête. On peut cependant signaler certains points assez significatifs de la situation d'ensemble.

- En général, seuls les ports de première importance disposaient d'installations indépendantes des raffineries et donc utilisables par tous les navires.

- Dans la majorité des ports, seuls étaient acceptées les «eaux de ballast polluées» et celles de «lavage des citernes». Etaient exclues les «boues et résidus», ce qui induisait une impossibilité de vider les «citernes à résidus d'hydrocarbures» (slop tanks), ce que la Règle 17 de l'annexe rend pourtant obligatoire.

- Très souvent, les «résidus contaminés par des détergents» étaient refusés.

- Les prix facturés étaient très variables. Citons pour la France : Le Havre de F 632 à F 1 700 par heure selon la taille du navire pour des eaux de ballast et F 40 la tonne, plus la main-d'œuvre pour des boues.

Marseille F 469 de l'heure + F 0.20 par m³, également pour des eaux de ballast.

Souvent, les prix étaient «à débattre».

Une partie du questionnaire de l'IMO portait sur les mises en place prévues de nouvelles installations. En ce qui concerne la France (réponse du 09.12.0977) seul le port de Saint Nazaire envisageait d'édifier une installation de réception d'eaux de ballast.

On se souvient peut-être qu'il y a une dizaine d'années, l'AF-CAN avait procédé à une enquête auprès des principaux ports français afin de rédiger un rapport pour l'IFSMA. La plupart des ports

interrogés avaient bien voulu nous répondre. Nous avions donc pu constater que la situation n'avait guère évolué depuis l'enquête de l'IMO mais qu'il se confirmait toutefois que la France, malgré des lacunes, ne faisait pas partie des «mauvais élèves».

La question se pose de savoir si, près de vingt ans après l'enquête initiale de l'OMI, les facilités offertes aux navires, afin qu'ils ne puissent avoir d'excuses à ne pas se conformer aux prescriptions de MARPOL, s'étaient améliorées.

Il semblerait que ce ne soit pas le cas si l'on se réfère à un article paru dans la livraison de mai 1996 du «Hazardous cargo bulletin» dont nous publions ci-après une traduction libre, tout en conservant le titre anglais pour son humour amer.

«Dishonorable discharge»

Une récente enquête menée par Intertanko a mis en lumière les défaillances de certains signataires de la Convention MARPOL en ce qui concerne leurs obligations de mettre en place des moyens de réception de slops.

N'est-il pas plutôt alarmant de constater qu'il y a plus d'installations de réception de résidus d'hydrocarbures en Guadeloupe qu'au Chili. La Guadeloupe en possède une et le Chili aucune. Cette situation persiste malgré que les deux soient signataires de la Convention MARPOL 73/78 et de ce fait sont tenus de se conformer à la Règle 12 de celle-ci.

Toutefois, le Chili n'est pas le seul à être défaillant. Nombre d'autres signataires ne se sont pas munis des installations exigées. Parmi ceux-ci le Brunei, le Ghana, le Liban, le Pérou et la Lybie. L'Indonésie a un site mais il est hors d'état de marche depuis quatre ans. Le Mexique en dispose d'un... mais il est réservé aux navires de la compagnie nationale PEMEX (voir Note). Qui plus est, d'autres Etats qui, quoique non signataires, ont une importance majeure dans le marché du pétrole manquent également d'installations de réception. Parmi eux le Koweït, le Qatar, le Nigéria, la Malaisie, et Taiwan.

Ce manque mondial d'installations appropriées pour la réception des eaux de décharge en provenance des navires de transport d'hydrocarbures et de produits chimiques est mis en lumière dans la seconde édition de «Reception facilities for Tankers» publiée par l'«Association Internationale des Armateurs Indépendants de Navires Citernes» (INTERTANKO) à la suite d'une enquête qu'elle a conduite. Y apparaissent des renseignements concernant l'existence, ou la non-existence, d'installations dans 490 ports pétroliers de 89 pays. Lorsque cela est possible, les prix facturés sont également indiqués et, là aussi, certains chiffres sont surprenants et même parfois étonnants.

Par exemple, les tarifs de base dans les ports des USA varient de c 45 à \$ 50 le gallon (Warren Terminal au Texas). Même pour la frange basse de cet éventail de prix il y a beaucoup de «suppléments cachés». Par exemple un tanker qui décharge des slops dans un camion citerne de 5 000 gallons à Long Beach peut payer de c 45 le gallon pour des slops liquides à \$ 2,50 s'ils sont solides. Il faut en plus ajouter le prix de location du camion (\$ 65 de l'heure), celui de l'accostage à un poste particulier (plus de \$ 3 000) et les frais de remorquage et pilotage pour le mouvement qui se montent

à quelques \$ 7 500. De plus dans certains endroits il faut ajouter des frais d'analyse en laboratoire.

Le niveau d'information disponible varie considérablement à travers le monde. L'enquête d'INTERTANKO apporte une quantité de renseignements substantielle sur les ports des USA et de l'Union Européenne, mais bien moins sur ceux de beaucoup de pays en voie de développement.

L'enquête apporte donc des informations utiles aux opérateurs de navires citernes... mais de plus elle fournit des arguments supplémentaires aux organisations, telles qu'INTERTANKO, lorsqu'elles critiquent les opérateurs de terre qui, ne considérant que leurs intérêts particuliers, ne prennent pas la part qui leur revient dans la réduction de la pollution marine.

Note : L'enquête de 1978 indiquait quatre sites, tous réservés d'ailleurs à PEMEX.

N.B. : «Reception facilities for Tankers» peut être acquis auprès d'«INTERTANKO» PO Box 2829 Solli, 0204 Oslo, Norvège, pour le prix de \$ 200.

Ce qui précède ne concerne que les navires citernes mais la Convention prévoit également :

Dans son annexe IV : L'interdiction pour tous les navires du rejet des «eaux usées» et en contrepartie l'obligation pour les ports de se doter d'installations de réception ad hoc (Règle 10).

Dans son annexe V : Des interdictions de rejets des «ordures» et, en contrepartie, l'obligation pour les ports de mettre en place des installations de réceptions (Règle 7).

Il serait intéressant de savoir ce qu'il en est, à travers le monde, de l'application de ces prescriptions. C'est pourquoi nous demandons aux capitaines navigants de bien vouloir répondre au questionnaire qu'ils trouveront dans cette revue...

J. CHENNEVIÈRE

EXTRAITS DE MARPOL

ANNEXE I - CHAPITRE II

Règle 12

Installations de réception

1) Sous réserve des dispositions de la règle 10, les Gouvernements des Parties s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les terminaux de chargement d'hydrocarbures, dans les ports de réparation et autres ports dans lesquels les navires ont à décharger des résidus d'hydrocarbures, d'installations capables de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers et les autres navires auraient encore à décharger et adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, sans leur imposer de retards anormaux.

2) Les installations de réception visées au paragraphe 1 de la présente règle doivent être mises en place :

a) dans tous les ports et terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut à bord de pétroliers, lorsque ces derniers ont effectué juste avant leur arrivée un voyage sur lest de 72 heures au plus ou de 1 200 milles marins au plus ;

b) dans tous les ports ou terminaux où plus de 1 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut sont chargées en moyenne par jour ;

c) dans tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes ;

d) dans tous les ports et terminaux qui reçoivent des navires pourvus des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) prévues à la règle 17 de la présente Annexe ;

e) dans tous les ports, pour ce qui est des eaux de cale et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe ; et

f) dans tous les ports utilisés pour le chargement en vrac, pour ce qui est des résidus d'hydrocarbures provenant des transporteurs mixtes, qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

3) La capacité des installations de réception doit s'établir comme suit :

a) Les terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers effectuant les voyages décrits au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle ne peuvent rejeter conformément aux dispositions du paragraphe I, alinéa a) de la règle 9 de la présente Annexe.

b) Les ports de chargement et terminaux visés au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers chargeant des hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut ne peuvent rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe.

c) Tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes doivent avoir des installations de

réception suffisantes pour recevoir tous les résidus et mélanges d'hydrocarbures restant à bord des navires qui entrent dans lesdits chantiers ou installations.

d) Les installations mises en place dans des ports ou terminaux en vertu du paragraphe 2, alinéa d) de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir tous les résidus conservés à bord, en vertu de la règle 17 de la présente Annexe, par les navires que l'on peut raisonnablement s'attendre à voir faire escale dans ces ports et terminaux.

e) Toutes les installations mises en place dans les ports et terminaux en vertu des dispositions de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir les eaux de cale contenant des hydrocarbures et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

f) Les installations mises en place dans les ports de chargement pour les cargaisons en vrac doivent tenir compte de façon appropriée des problèmes particuliers des transporteurs mixtes.

4) Les installations de réception prescrites aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle doivent être en place un an plus tard après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou au 1er janvier 1977 si cette date est postérieure.

5) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment insuffisantes les installations visées à la présente règle.

ANNEXE IV

Règle 10

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des eaux usées adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

ANNEXE V

Règle 7

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des ordures adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

Cette rubrique est ouverte aux adhérents et sympathisants de l'AFCAN qui souhaitent s'exprimer sur des sujets situés dans la sphère d'action et de réflexion de l'Association.

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

I. LE QUART A LA MER

Officier de quart Passerelle : Marin ou ingénieur ?

Entre mon premier embarquement d'Elève Pont sur un «Liberty Ship» et mon dernier commandement d'un porte-conteneurs de 2 700 boîtes, j'ai assisté en 30 ans, à la transformation de nos passerelles et de la fonction d'Officier de Quart pour une navigation «moderne» et «high tech».

G.P.S. : L'arrivée du GPS, associé à une table traçante ou à un écran avec carte marine électronique a profondément modifié notre façon de naviguer.

Lorsque l'on voit sur son écran avec quelle précision son navire se glisse entre les bouées pour venir accoster à un quai, le doute et la prudence sur sa position disparaissent... en mer.

La fréquence (3 secondes) des points satellites GPS permet de voir en continu la route suivie et de la corriger à tout moment par rapport à la route tracée. Il suffit alors à l'Officier de Quart de les faire coïncider en modifiant le cap.

La navigation devenue «électronique» a fait disparaître nos anciens réflexes de marin :

- La dérive due au vent et au courant n'est plus calculée, car elle est corrigée instantanément.
- L'estime portée en début de quart est «oubliée» parce qu'on porte le point GPS toutes les heures sur la carte marine.
- Les routes sont tracées plus près des dangers (atoll non éclairé, haut fond, etc.) pour économiser du temps et du combustible avec changement de route au large uniquement au GPS.
- La navigation astronomique a complètement disparu, sauf pour les élèves. Un Officier, seul avec son «Homme mort», sur une passerelle entièrement couverte, aura bien du mal à faire un point d'étoiles !...

- Il y a bien longtemps que je n'ai plus vu un Officier se servir d'une alidade pour faire un point par trois relèvements et j'ai dû quelques fois me battre pour obtenir de certains jeunes Officiers des points Radar près des côtes au lieu de points GPS...

La confiance au GPS est telle qu'il n'y a plus guère de place au doute sur sa position.

Malheureusement, j'ai fait l'amère expérience qu'un appareil GPS peut se dérégler en introduisant une dérive fictive et cohérente : les Officiers de Quart ont alors modifié le cap en conséquence pour maintenir sur leur écran le navire sur la route et on s'est retrouvé à 40 milles de la position GPS...

Conclusion : Il faut multiplier les appareils GPS, obliger les Officiers à tenir un cahier de comparaisons, ou mieux porter sur la carte un point issu d'un autre GPS que celui branché sur l'écran ou la table traçante.

Enfin, les progrès électroniques sont tels qu'il faudrait une alarme en cas de discordance entre 2 appareils GPS (comme pour les compas Gyros).

RADARS : L'arrivée des Radars modernes avec le système anti collision ARPA a été un réel progrès pour la veille. Ils sont fiables et les échos de navires, immédiatement plottés, permettent une réaction rapide en cas de risque de collision.

Ce n'est pas une raison pour négliger la «veille optique».

- L'«Homme mort» toutes les 13 minutes ne remplace pas le timonier veilleur de jour.
- Les jeunes Officiers ont perdu l'habitude d'observer à la jumelle les navires croisés, de jour comme de nuit.
- La présence d'un homme de veille la nuit avec l'Officier de quart me semble primordiale. Lors d'un événement de mer vécu dans le détroit de Formose, c'est l'expérience du Timonier qui, inquiet de l'image Radar que l'Officier prenait pour des grains de pluie, a observé le premier les feux de terre et a donné l'alerte, ce qui a sauvé le navire d'un naufrage certain.

Il me semble irresponsable de confier à un seul homme la responsabilité d'un navire la nuit lorsque tout l'Equipage dort.

Commandant Protat

Formation des Officiers de quart.

L'inexpérience des jeunes Officiers Polyvalents devient préoccupante sur les navires modernes, rapides et complexes.

Actuellement, faire le Quart passerelle demande une parfaite connaissance de tous les appareils de navigation, de transmission (Télex, Fax, console SMDSM, Avurnavs sur Satcom C, Fac similés Météo, etc.) et surtout la surveillance des Alarmes Machine et Sécurité qui nécessitent une intervention sur écran depuis la passerelle. On leur demande d'effectuer du Ballastage et des transferts de combustibles. Tout cela ne s'apprend pas en un jour si l'on veut être serein pendant le quart et pouvoir réagir rapidement en cas de coup dur.

Or, l'Administration Maritime délivre des Brevets de Chef de Quart à de jeunes Officiers Polyvalents qui ont seulement 10 mois de navigation d'Elève dont 5 seulement sur une passerelle.

C'est notoirement insuffisant pour gérer les situations délicates.

J'ai observé à plusieurs reprises chez les jeunes Officiers :

- Méconnaissance des appareils de navigation : on ne pense pas au sondeur...

- Mauvaise interprétation des images Radar : on ne change pas d'échelle, on confond des échos de terre avec des grains de pluie... quand les stages de Simulateur radar leur donnent pourtant une équivalence en temps de navigation.

- Non respect des consignes du Commandant par perte de sang froid ou... trop grande confiance en soi.

Il faut revenir au minimum à 18 mois d'Elève et embarquer systématiquement 1 élève par navire. On ne peut acquérir une certaine expérience (Quart de Nuit par exemple) qu'à bord des navires. Les armateurs et l'Administration ne pourront éluder longtemps cette partie de la formation des Officiers sous un prétexte financier.

La fonction d'Officier polyvalent «Yoyo» ne permet pas de se préparer correctement à la fonction de Second Mécanicien.

Si les armateurs veulent des navires avec équipage «bon marché» y compris les lieutenants, qui formera les Chefs Mécaniciens et les Commandants de leurs navires...

Nos Officiers Polyvalents sont certainement bien plus «savants»,

plus «productifs» que leurs anciens, ils maîtrisent l'informatique et les appareils modernes et leur qualification d'Ingénieur est méritée.

Mais le «sens marin», c'est savoir évaluer le vent sur un aileron de passerelle au lieu de lire un anémomètre, faire un point d'étoiles au lieu de lire un GPS, évaluer la distance et la route d'un navire en observant ses feux de route au lieu de lire le plotting Radar.

C'était l'ancienne façon de naviguer, trop différente sans doute pour se perpétuer dans les conditions économiques et techniques dans

lesquelles évoluent nos navires modernes où la réduction d'effectif est devenue une condition de la survie de la Marine Marchande Européenne.

Pour combien de temps ? Les Chinois ne tarderont pas à nous donner la réponse...

Toulon, le 19 septembre 1996
Commandant Protat

II. SMDSM - GMDSS

Le stage

D'ici à février 1999, date limite de mise en place du SMDSM, nombreux seront ceux qui devront suivre un stage menant à la délivrance du certificat général d'opérateur. Voici le compte-rendu d'un tel stage organisé par la société -----*.



Le stage dure 2 semaines. Il est sanctionné par un examen assuré par des inspecteurs de France Telecom. Il y a donc 9 jours de cours partagés entre l'étude des principes et de la réglementation ainsi que de l'exploitation de la station. Cette partie théorique est complétée par des exercices pratiques sur des postes de travail SAILOR.

Chez -----* le formateur est un ancien navigant ayant exercé les fonctions de radio et également de commandant. Il connaît donc les contraintes qui sont les nôtres et sait rester concret. Ce stage s'avère intéressant et utile, y compris pour ceux qui utilisent déjà ce genre de matériel : il donne en effet, outre une meilleure connaissance de l'utilisation des appareils, des explications sur la finalité du SMDSM. A ce titre l'étude des principes et de la réglementation n'est pas inutile. Cependant la forme de l'examen imposée par France Télécom fait que l'on passe, à mon sens, trop de temps sur des détails techniques ou des points de réglementation au détriment de l'exploitation pratique de la station telle qu'on la vivra à bord. Une conséquence de la mise en place du SMDSM est en effet souvent la disparition du radio, et qu'on le regrette ou non, il s'agit d'être en mesure de le remplacer efficacement.

Il serait intéressant de savoir quelle est l'approche de nos voisins européens. Le même certificat est par exemple délivré après un stage de 4 jours à Anvers. Quel en est le programme ?

Enfin, le stage permet de mettre le doigt sur certains points obscurs du SMDSM. Question sans doute la plus intéressante pour nous : comment se dérouleront les communications de passerelle à passerelle alors que la veille sur 16 ne sera plus obligatoire, si une identification automatique des navires proches n'est pas mise en place ?

Cdt C. CHEVALIER

* Note de la rédaction : Afin d'éviter toute connotation publicitaire, les références à la société formatrice ont été omises.

L'expérience

Début septembre dernier, mon armement m'envoyait suivre un stage d'Opérateur GMDSS à Edinbourg. Ce stage est très intéressant pour bien comprendre les nouvelles dispositions de sécurité radio. Paradoxalement, j'étais conforté dans mon idée que l'Officier Radio joue un rôle fondamental dans la gestion des situations de détresse. A mon retour je m'exprimais d'ailleurs en ce sens auprès de la Direction de l'Armement.

Le 22 courant alors que l'Autan sur lest se trouvait à une soixantaine de milles au large de Greenville (Libéria), un message de détresse a été reçu : un navire de pêche canadien de 44 m dérive vers la côte en avarie totale de ses deux moteurs et demande à être remorqué.

Etant le plus proche j'ai répondu à la demande du MRCC de la Clyde de coordonner la détresse et ensuite j'ai décidé de prendre ce navire en remorque.

Les dangers étaient : courant, houle, petits fonds assez proches et pirogues qui probablement au bout d'un moment se seraient montrées en nombre et curieuses. Bonne visibilité et peu ou pas de vent. Le navire de pêche a été remorqué sans grosses difficultés sur rade de San Pedro (Côte d'Ivoire) où un remorqueur affrété par France Shipmanagement l'a pris en charge pour le mettre à quai.

Cette assistance a confirmé le sentiment que je vous exprimais au début de cette lettre : l'Officier Radio est indispensable à bord. Je me demande comment sans lui j'aurais pu assumer du point de vue communications cette assistance en définitive simple et facile : petit navire avec cinq hommes à bord, pas de blessé, beau temps, peu de parties intéressées.

Outre la chance d'avoir un Officier Radio, j'ai la chance également d'avoir trois Lieutenants. Je ne crois pas qu'un lieutenant même Opérateur GMDSS aurait pu remplacer l'Officier Radio de manière efficace et donc m'apporter une aide réelle pour assumer pendant une douzaine d'heures ininterrompues un trafic radio soutenu et légitime au regard des parties extérieures concernées. Pas moins de 45 échanges de telex (copies non comprises) sans compter les fax et de nombreuses liaisons téléphoniques qui surviennent comme par hasard en pleine manœuvre.

L'objet de cette lettre est donc de vous faire part de mon expérience et surtout de verser une pièce au dossier GMDSS. Techniquement plus fiable que le système précédent il ignore par contre les autres données du problème.

Il est sans doute tard pour modifier la réglementation qui sera complètement en place en février 1999. Cependant, je pense qu'il est possible de prêcher et même peut-être de réussir à obtenir des armements le maintien à bord d'un homme comme l'Officier Radio quand bien même tous les navires seront GMDSS. Il faut sans doute en changer le nom et inventer une fonction d'Officier Factotum de haut niveau qui puisse aussi bien assumer les transmissions avec leur comptabilité, les inventaires, le secrétariat du bord, la solde de l'équipage et la gestion ainsi bien sûr que les interventions en électronique et électricité.

Commandant A. SANGNIER

Dans le cadre des rubriques permanentes, ou semi permanentes, qui avaient été souhaitées par l'Assemblée Générale, le «Code ISM» a certainement sa place. On trouvera donc ci-après la

«PAGE DU CODE ISM» N° 1

Le commandant B. APPERY sera le maître d'œuvre de cette rubrique.

Sa tâche sera lourde et il ne pourra la mener à bien que s'il reçoit un «retour d'informations» de la part des navigants. Ainsi qu'il le dit : «CETTE PAGE EST LA VOTRE. APPORTEZ-Y VOS AVIS ET VOTRE EXPERIENCE DU CODE».

Le Code ISM : c'est quoi ?

Puisqu'il faut bien commencer, il est peut-être bon de rappeler en quelques mots ce qu'est ce fameux code.

Ces explications simples (elles seront suivies des «pourquoi et comment ?») devraient vous aider à informer vos équipages : une première page d'un manuel de formation en quelque sorte !

Présentation du Code ISM.

International Safety Management code

C'est un des moyens employés par la communauté maritime pour tenter de réduire encore le nombre des accidents.

En effet, malgré les 40 conventions, protocoles ou traités internationaux signés sous l'égide de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), le nombre d'accidents maritimes est encore beaucoup trop élevé ; par exemple en 94 les pertes ont été dans l'ensemble du monde de 103 navires et 1 434 personnes y ont perdu la vie.

La France a participé à l'élaboration et a signé en 92, la résolution qui rend obligatoire un système de gestion de la sécurité dans les compagnies de navigation à terre comme à bord.

International... c'est un code international !

Cette obligation est entrée depuis dans la convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) et sera donc appliquée par au moins 98% des états maritimes. Les contrôles de l'application pourront donc, de même, être faits par ce même pourcentage des états.

C'est évidemment un grand changement car, cette fois-ci, après la construction et l'équipement du navire lui-même, on organise la gestion de la sécurité à bord comme à terre d'une manière internationale. Il s'agit bien pour tous de gérer de la même manière la sécurité des navires, des hommes et la protection de l'environnement !

La responsabilité du contrôle d'application de la SOLAS appartient à l'autorité du pavillon du navire.

Cette responsabilité n'est pas prête de changer sauf à donner à l'OMI des responsabilités dont elle n'a pas, et de loin, les moyens.

Si dans la plupart des nations maritimes ces contrôles sont aussi sérieux que les nôtres, il y a malheureusement des pavillons ou ce n'est pas le cas. Pas la peine de faire un dessin, vous connaissez tous des navires au pavillon exotique ou non, réellement en mauvais état d'entretien ou d'équipements mais avec de magnifiques certificats !

Donc si l'application des conventions ne peut être contrôlée par un tiers, la bonne volonté de l'OMI est réduite à zéro ! c'est donc pourquoi, l'Europe du Nord d'abord et peu à peu le reste du monde se sont donné les moyens de pouvoir contrôler TOUS les navires qui fréquentent leurs ports (N.B. : les USA ont eux la chance d'avoir des Coastguards) : les MOU (Memorandum Of Understanding : pour nous le mémorandum de Paris 1982) sont donc le moyen théoriquement impardonnable pour enfin éliminer les navires sous normes OMI.

Je dis bien théoriquement car pour pouvoir inspecter les navires dans tous les ports il faut... des inspecteurs ! Heureusement, beaucoup de pays se sont donnés les moyens comme les pays du Nord, la Grande Bretagne, l'Espagne, l'Italie, etc.

La France, elle, vient de publier la division 150 modifiant l'arrêté du 23 NOV 87 sur la sécurité des navires ou les visites de contrôle sont redéfinies (arrêté du 12 juillet 96) : l'OMI espère bien que tous les inspecteurs du monde feront bien leur travail !

Safety...

Il s'agit bien de la sécurité des personnes et des biens ainsi que de la protection de notre environnement.

Pour cela le code permet :

- soit de modifier les comportements individuels encore en vigueur sur de nombreux navires de par le monde en tentant de créer une véritable culture sécurité,

- soit de faire évoluer une culture sécurité déjà existante par des méthodes modernes de gestion de cette sécurité.

De toute manière, ce code est une excellente occasion de remise en question de nos méthodes de gestion de notre sécurité héritées de notre culture maritime et... de nos habitudes !

Pas toujours facile de se remettre en question mais évoluer, ne pas rester sur des acquis n'est pas impossible pour un marin. Les marins s'adaptent à toutes les situations, c'est bien connu - c'est un peu cela notre métier de tous les jours - et les marins français autant, sinon plus que les autres !

Management...

C'est une expression d'aujourd'hui qui entend l'organisation et la gestion de cette politique de sécurité.

En conclusion.

Le code ISM n'est pas une révolution mais plutôt une évolution dans un domaine qui nous concerne, ô combien, et à laquelle nous participons.

Il y a de plus une grande satisfaction professionnelle à participer à l'amélioration de la sécurité sur les mers et à la protection de notre milieu, le milieu marin !

Qui parmi nous pourrait aujourd'hui refuser cette évolution ?

Personne bien sûr !

Enfin, ce code qui exige une compétence réelle de l'équipage devrait à terme éradiquer les équipages... incompetents ou incapables de s'adapter.

Une chance pour les vrais marins !

Une chance donc pour les marins français !

Commandant APPERRY



CESMA

NOUVELLES DE L'EUROPE.

La mer et le Parlement Européen.

The European Parliament is concerned by sea.

Le Parlement européen (626 députés dont 87 français), durant sa session 1996-1997, a déjà eu l'occasion de manifester par deux résolutions son opinion sur différents aspects des problèmes maritimes qui se posent aux pays de l'Union. Ces résolutions ont en particulier été transmises :

- au Conseil européen (représentant les Etats membres au niveau des chefs d'Etat ou de gouvernement),
- à la Commission européenne (gardienne des traités et dotée de pouvoirs d'initiative législative et d'exécution),
- aux gouvernements des Etats membres, et
- à l'Organisation Maritime Internationale.

1. Résolution du 27 mars 1996.

A la suite de l'échouement au large de Milford Haven, le 15 février 1996, du pétrolier «Sea Empress» et des conséquences écologiques qui s'en sont suivies, une résolution a été adoptée le 27.03.96 où l'on peut notamment relever que le Parlement Européen :

«considère que l'Union Européenne (UE) et les Etats membres devraient mettre en œuvre une politique de transports durable et à long terme»...
«invite la Commission à renforcer le contrôle des navires par l'Etat du port concerné et à y associer un contrôle efficace par l'Etat du pavillon»...
«invite les Etats membres de l'Union à coopérer avec l'OMI et à faire jouer simultanément leur influence économique et politique dans le but de renforcer les normes en matière de sécurité maritime dans le monde entier».
«demande à la Commission de proposer, et au Conseil d'accepter, l'introduction d'un registre maritime européen «EUROS», pour les bateaux battant pavillon de l'un des Etats membres de l'Union européenne, et de prévoir un soutien financier à cet effet»...

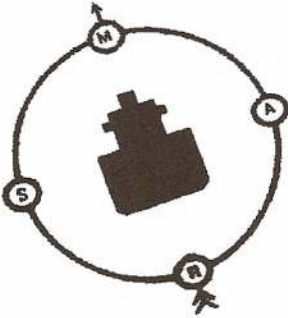
2. Résolution du 6 juin 1996.

Au cours de sa séance du 6 juin 1996, une seconde résolution concernant les transports et leur composante maritime a été adoptée. Elle stipule en particulier que le Parlement européen :

«considère que la demande dans le domaine des transports a augmenté presque parallèlement au produit intérieur brut (environ 2,6% en termes réels), que les services de transports représentent 4% environ du produit intérieur brut (PIB) et qu'ils occupent quelques 7 millions de travailleurs»...
«souligne le lien indissoluble qui existe entre sécurité, protection de l'environnement, formation professionnelle et conditions de travail ; demande par conséquent à la Commission de mener des actions concrètes visant à promouvoir la formation dans ce secteur ainsi que la reconnaissance mutuelle des licences, des diplômes et des certificats d'accès à la profession»...
«réaffirme qu'il est impératif d'augmenter sensiblement les instruments financiers mis à la disposition de la politique commune des transports (PCT) et des réseaux transeuropéens de transports (RTT) par les Etats membres et l'Union européenne»...
«rappelle à la Commission que le coût de la congestion du trafic routier dans l'UE est égal à 2% environ du PIB»...
«prie instamment la Commission de réviser les aides publiques considérables qui faussent actuellement la concurrence entre les différents moyens de transports ; constate, par exemple, que dans la plupart des pays les transports maritimes financent leurs propres frais d'infrastructure, contrairement aux chemins de fer qui sont à la charge du Trésor public»...
«considère que les transports maritimes jouent un rôle stratégique dans l'économie européenne et les échanges avec le reste du monde ; espère toutefois que les moyens budgétaires qui leur sont destinés, lesquels sont très modestes par rapport aux engagements prévus pour les autres systèmes de transports, seront augmentés de manière substantielle»...
«considère que les transports maritimes, en particulier les transports effectués au cabotage, doivent être considérés comme faisant partie des réseaux transeuropéens (RTT) et bénéficier de meilleures connexions avec les autres modes de transports»...
«demande l'adoption de mesures législatives et fiscales positives pour encourager le développement de la flotte européenne, telles que la création du registre EUROS, l'application des normes de sécurité nécessaires et la contribution à l'élimination des navires ne répondant pas aux normes définies par les conventions internationales»...
«demande l'adoption de mesures destinées à décourager le recours au pavillon de complaisance et la pratique toujours plus répandue de l'embarquement de personnel maritime non qualifié en vue d'abaisser le coût de l'équipage et souhaite la création d'un Institut européen de formation des gens de mer»...
«considère que pour faire face à la complexité et à la concurrence du marché mondial, il convient d'encourager les chantiers navals européens, la création de consortiums maritimes, les entreprises mixtes entre armements européens et entreprises travaillant dans le secteur des transports maritimes»...
«note que plusieurs pays ont décidé d'aller de l'avant dans l'application de critères de sécurité plus sévères aux transbordeurs rouliers ; demande à la Commission d'élaborer une proposition portant harmonisation des dispositions dans ce domaine de façon que ces normes de sécurité soient appliquées uniformément dans les quinze Etats membres»...

Il est encourageant pour les associations nationales de capitaines des Etats membres de l'Union européenne et CESMA, leur confédération, de voir que les problèmes maritimes sont pris en compte par les députés européens. Ils savent néanmoins qu'il faudra développer encore beaucoup d'efforts pour qu'une réelle politique maritime commune, cohérente et financièrement soutenue puisse être mise en place. La Confédération des Associations de Capitaines de Navires de l'Union européenne (CESMA) compte bien prendre sa part dans ces efforts et demande à tous ceux qui croient en la mer et en l'Europe de la rejoindre.

Cdt Jean-Daniel TROYAT - Président de CESMA



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

It is now four years since MARS was launched. During that time, well over 150 reports have been received and the idea has spread rapidly on an International scale : the reports are now published in France, Holland, Germany, Poland and many other countries as well as appearing in «SAFETY AT SEA INTERNATIONAL». Please let me know if you have any suggestions for improving MARS and of your own experiences. The original reports are only read by me and are destroyed before publication or returned to the originator, thus guaranteeing that they are completely confidential. A constant supply of reports is needed to keep the scheme going so if you have experienced any incident which you think may be of interest to others, or help to improve safety, please send details, including your name and a contact address, to :

*Captain R Beedel FNI
17 Estuary Drive Felixstowe
Suffolk IP 11 9 TL UK*

MARS 96020 Problems in Harbour Approaches

Far East

In the many times that I have run into Hong Kong in the past year, I have noted several incidents. My first encounter involved a small Vietnamese vessel outward from Hong Kong. I heard this vessel report in very bad English that he was passing Chesterman buoy and Mardep reply that he was not passing Chesterman buoy but Number 2 buoy. I identified the ship on radar and visually, watched him cross the separation zone at a shallow angle and enter the inbound lane. At this time, I was approaching Chesterman buoy so I slowed down and asked Mardep for information on the ship. The operator replied «be careful, this is a Vietnamese ship». He then went on to call that ship, who duly answered, and instructed him that he was in the wrong lane and should alter hard to starboard immediately. What the operator did not appreciate was that by this time the other vessel was fine on my STARBOARD bow and altered course to starboard as instructed. I was already going astern and no situation developed but after passing clear I heard the Vietnamese ship call Mardep again and report that he was passing No. 1 buoy. He was informed by Mardep that it was Chesterman buoy and not No. 1 and was given a course to steer.

Fortunately I was only a spectator of the second incident, having learnt my lesson the first time I was only steaming at 10 knots from No. 1 buoy to Green Island instead of the 18 knots my vessel is capable of. One large bulk carrier was heard calling Mardep asking permission to overtake two small vessels apparently doing 7 knots. He was forbidden to overtake by Mardep, despite informing them that he could not steam so slowly and still maintain steerage. He was told to stop his engine. At the time he was close to Chesterman with a force 5 cross wind and a cross current which was running fairly strongly. I was carrying 8 degrees of set at 10 knots in the same area shortly afterwards. Approaching the above were two very large container vessels who also asked for permission to overtake and were also refused. Both close to No. 1 buoy and both stopped, fortunately they were communicating with each other as they came very close. Thus three large vessels were made to steam slowly behind two small coasters and the container ships picked up their pilots 45 minutes behind schedule.

The third incident was while leaving Hong Kong when I was slowly catching up on two vessels ahead. I had just passed No. 2 buoy when I noticed a very large ship crossing the outward lane very slowly from starboard to port between Chesterman and No. 1 buoy. I thought he was either going to the inward lane or heading for the passage between the islands. All three outward bound ships altered course to starboard to put him on the port bow. Almost immediately afterwards the large vessel altered course to run parallel with us. The middle ship of the three just beat me to it in asking Mardep what the large vessel was doing. Mardep replied with the vessel's name, which I did not get, and said that as he had been entering in the wrong lane Mardep had instructed him to return to No. 1 buoy, go round the buoy and enter in the correct lane. I could not believe my ears, not a word had been said to anyone or any warning message broadcast. I did not pick up the original conversation and obviously the second vessel did not hear it either but we may have been on the other Mardep Channel at the time.

MARS 96010 Can a TSS be Considered a Narrow Channel ?

Singapore Strait 1

I am Master on a container vessel which transits the Singapore Strait several times a month. The Strait and approaches to Singapore are, as you know, areas open to much 'Rule of the Road' abuse. I frequently observe close quarter situations mainly involving vessels departing the Keppel Fairway and the many anchorages off Singapore which are immediately to the north of the westbound traffic lane, getting involved with traffic passing through that lane. There is at times obvious confusion as to who has the right of way, southbound vessels exiting the Fairway or westbound vessels in the traffic lane. The reason for this appears to be that due to the geographical restraints of the TSS in this particular area (limited manœuvring space outside the lane) westbound ships consider themselves

to be in a «narrow channel or fairway» and are therefore privileged because they can «safely navigate only within such channel or fairway» (Rule 9d).

A glance at charts BA 2556 and 3831 shows that this could be a legitimate claim as I well know from much experience here. Westbound traffic is invariably on full sea or manoeuvring speed and it is not uncommon to meet 100 000 dwt tankers in ballast making 15 knots with the west-going stream up to 4 knots. Can they realistically be expected to alter their course to starboard or slow down for a ship coming out of the Keppel Fairway or anchorages flanking the TSS ? Due to their location these departing vessels have to be at «stations» which includes having their engines ready for manoeuvring. The westbound traffic has to (as I do) rely on Rule 2(b) and maintain course and speed. Yet M1280 clearly states that being in a traffic lane affords no privileges or rights of way to these westbound vessels - it requires them to give way - the only exemptions being under Rules 10(k) and (l).

There is a great difference between the English Channel TSS and the Singapore Strait TSS, in the English Channel TSS the requirements of M1280 can more easily be complied with because the give way vessel has the space available - a course alteration is not going to take it into a petroleum anchorage. In the Singapore Strait, compliance with M1280 could have dire consequences. Yet I have seen many times ships dropping their pilot at the Fairway Buoy in the Keppel Channel and then quickly building speed up to 10 or 12 knots (regardless of the «blind spot» of P. Tembakul which obscures eastbound traffic in the southern fairway. This also applies to traffic manoeuvring out of an anchorage heading south to cross the westbound lane before turning east. Their tactic is to get across or into the lane as fast as possible and in doing so expect any westbound traffic to give way to them under Rule 15. Perilously close quarters situations often result with sound signals, Aldis lights and VHF all in use.

I have discussed these situations with other masters, Singapore pilots and even find conflicting opinions amongst my officers as to who is the burdened or the privileged vessel. My position on the matter is that, if in a TSS where I am the burdened vessel, I will give way if I have the sea room to safely do so. Where space is severely restricted, such as in the Singapore Strait, I invoke Rule 2(b) considering that «a departure from these Rules is necessary to avoid immediate danger». I can only hope that this is the correct interpretation and that it would «stand up» at any marine inquiry. A further complication exists to add to an often chaotic situation - owing to land reclamation in the Changi area of Singapore Island, tugs towing barges of landfill cross the TSS from the Indonesia side around the clock. The Tug Masters often consider themselves to have the right of way under Rule 3 (g) (vi) «restricted in their ability to manoeuvre» and that power driven vessels should keep out of their way under Rule 18 (a-II). As mentioned earlier, westbound vessels in the Singapore Strait often tend to treat it as a restricted fairway - with some justification - and believe that they are, under Rule 9(d), privileged. Hence more close quarter scrapes. Singapore pilots, in conversation, very often relate «near miss» incidents which are all attributable to misinterpretation of the Collision Regulations.

It is certain that it is a lot easier to enforce Traffic Separation Schemes in some areas than it is in others. Perhaps if the Singapore Strait were to be considered a «fairway» instead of a TSS, mariners proceeding through the area would have more definite right of way over crossing traffic. In this particular location I think it is right and sensible for traffic who are able to give way to do so. I am sure that there are many other masters and watchkeeping mates who share my views and concerns and have a feeling that «something has to be done soon» to improve the present, far from satisfactory, situation in this region. I would welcome your views, criticisms and ideas of how the present ambiguity can best be resolved.

This is strong argument for adapting the Regulations for a particular area. I would be interested to hear the reactions of other regular users of the Singapore Strait and it would be an ideal subject for the Singapore Nautical Institute to debate. There is a warning on chart 2556 regarding crossing traffic near the Southern Boarding Ground and ANM 17 states that compliance with Rule 10 is mandatory for all ships when operating in or near an IMO adopted scheme and that vessel using these schemes are not given the right of way over crossing vessels. This wording would suggest that the reporter would have difficulty supporting his arguments at an inquiry, however, crossing vessels must also act in a seamanlike manner and not cross at slow speed directly in front of through traffic. I have recently received several reports from this area and the following from a Master who takes a contrary view to the one expressed in 96010.

MARS 96011 Near Miss

Singapore Strait 2.

The target vessel was a westbound tanker of about 80 to 90 000 tonnes in ballast, she was not displaying deep draught signals and her name and call sign are not known. There was no information from Singapore radio regarding deep draft vessels passing through Malacca Strait. Own vessel was a multi purpose cargo vessel of 11900 grt.

- 2226 Stop engines. 2233.5 Half Ahead. 2235 Pilot away at southern boarding ground.
2236 Full Ahead. 2240 Half Ahead, course 125 deg. crossing the west bound lane at almost right angles to the separation scheme. Target vessel's green light and masthead lights clearly visible about 4 points on the port bow at 1.7 nm. Tried to raise vessel on the Aldis lamp and VHF but no response.
2242 We gave 5 short blasts on the whistle and repeated several times. No response from the target vessel. Emergency stations called.
2242.5 Hard a starboard and 1 short blast on the whistle. Stop engine.
2244 Target vessel seen to be altering to her port and also flashing morse light from radar mast. Half ahead.
2246 Heard 2 short blasts (very weak) from the target vessel.

We subsequently passed stern to stern about 50 m clearance. Own vessel's helm was put to midship then hard a port after observing that target vessel was continuing to turn to port. However before we started to swing to port the target vessel was observed to be turning back to her starboard. Own vessel turned back to starboard and the target vessel was told on the VHF to maintain her course and that we would pass under her stern. This time a very weak and distorted voice answered in the affirmative.

CONCLUSIONS

1. Target vessel did not see us crossing from her starboard until we flashed the Aldis and gave 5 short blasts.
2. Clearly no appreciation of the crossing rule.
3. Doubt if target's bridge was adequately manned.
4. Target vessels alteration to port was too slow
 - only one steering motor running ?
 - altering on autopilot ?
5. Target vessel's sound signal very weak and in any case too late to be of any use
6. No response to our calling on Aldis and on VHF CH 10 and 16
7. VTIS East was informed about close quarter situation after own vessel was clear and back on an easterly course. We requested the name of the other vessel but VTIS replied that this information was not available for us and that we could write to the Port Master in Singapore and he would reply.
8. It is likely that VTIS East must be trying to raise us on the VHF at the time of the near miss. However, at that time it was more important to avoid an accident than to respond to a third party on VHF. It is also to be noted that we did not actually hear VTIS calling.
9. It could be argued that if we had completely stopped the ship and let the other vessel pass ahead of us this close quarter situation would not have occurred. In my view, had we tried to stop completely we would have been a sitting duck, very close to the path of the other vessel and that a collision would then be imminent if the other vessel had tried to alter course to starboard and pass astern of us as we had expected in this crossing situation. Also the current was setting to the east at about 2 to 3 knots and we would have further closed onto the other vessel with no headway.
10. The back scatter of shore lights and anchored vessels prevented us from clearly sighting this vessel earlier. In this regard the requirement of an ARPA cannot be over emphasised. A manual plotter in such dense traffic is of no practical use at all.
11. It is suggested that pilots should board at the eastern boarding ground Alpha and disembark at the western boarding ground. The accident prone southern boarding ground should be avoided and no crossing of TSS lanes should be done in this area.

In this case it may have been more prudent to proceed eastwards along the Southern Fairway whilst building up speed or waiting for a clear opportunity to cross the westbound lane. Vessels should proceed from an anchorage or pilot boarding ground with extreme caution and avoid obstructing other traffic.

MARS 96022

Singapore strait 3

I transit the Singapore Strait four times a month on a 120 000 dwt product carrier and I agree with the sentiments of the Master involved with MARS 96010. Unfortunately, my ship is very under-powered and awkward to manoeuvre, it takes some 15 minutes before you can build up to full ahead rpm so taking avoiding action for ships on one's port side that are supposed to give way is difficult and not always practical.

We had discharged a part cargo at the Paula Seebrook Terminal and were heading 130 degrees True to cross the westbound lane and then head eastwards. Our draft was 13 m. The visibility was good and we had a Pilot on board. Before disembarking, the Pilot advised that the VTIS had said that there were no westbound ships that would hamper our crossing of the westbound lane, bearing in mind our under powered engine. On passing the blind spot referred to in the above report (St John's Island), the Master sighted sterning lights and green sidelight of a large westbound container vessel that appeared to be inside the eastbound lane. This target was acquired on ARPA at 3 miles, four points on the port bow. The ARPA indicated a speed of 18 knots and a CPA of zero. Due to the shallow water on the eastern side of the TSS and the close proximity of Batu Berhanti shallow patch, I was forced to begin my alteration of course to port to join the general flow of traffic in the eastbound lane. The 2/0 made repeated 5 blasts on the whistle and all round white light. The target had now closed to 0,5 miles and was fine on our port bow. He finally responded to being illuminated by the bridge wing searchlight and altered course slightly to starboard to pass less than 0.1 miles down our port side.

If the VTIS had passed on the correct information we would not have attempted to cross the westbound lane until the rogue vessel had passed, but once we were committed we had to carry on and make our alteration to port. VTIS were informed of the near miss and that the rogue vessel was in the eastbound lane. They responded that the rogue vessel had transited all the way from Horsborough in the wrong lane. To prevent the above happening again we now stay at dead slow ahead after dropping the Pilot and then acquire all the targets that are available when passing out of the blind sector and stop engines until their tracks have been plotted, we then cross the lane when it is safe to do so.

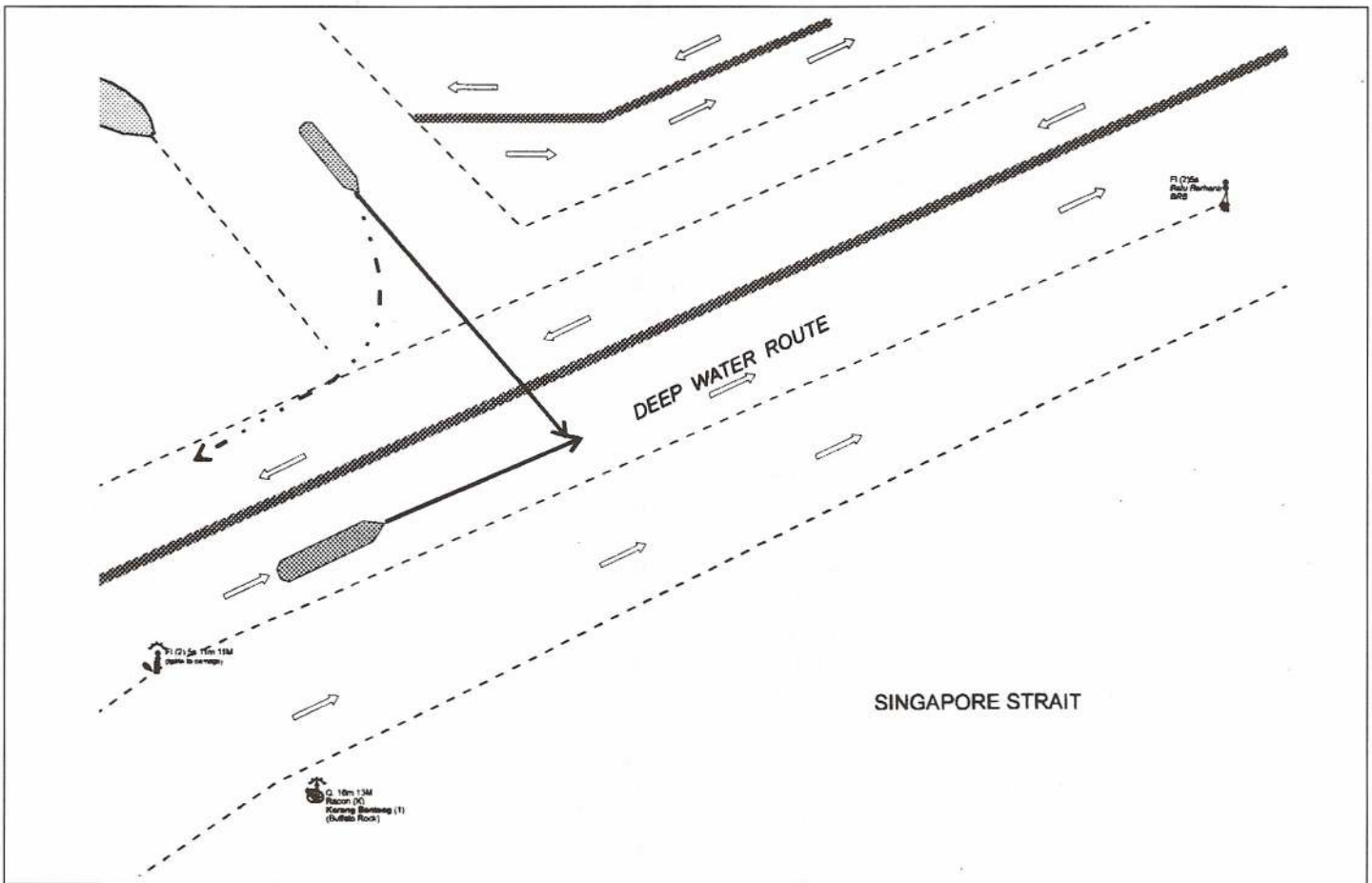
MARS 96023

Singapore Strait 4

A major disaster recently came perilously close to reality. I was eastbound, about 4 miles SW of the Southern Boarding Ground at 0300 when I noticed that the radar plot indicated a large stationary target right in the middle of the eastbound lane. This presented quite a hazard as the lane is not wide in this area. On passing the target on its starboard side at a distance of about one cable, I observed that it was a deep laden tanker of about 80,000 dwt and had a lighter alongside to port. The tide had been setting SW at about 2 knots for approximately 3 hours. We had passed through and oil slick and there was a strong smell of oil in the area.

On picking up the pilot at the EBG at about 0400, I learned that the tanker had been in collision with a new, highly sophisticated ferry. There are several of these which operate short cruises in the Malacca Strait as gambling is prohibited in Singapore. They normally have Scandinavians on the bridge and have crews of mixed nationalities. The pilots are disembarked early and they enter the Strait at speed via the Jong Fairway.

It is possible that the Masters get carried away with the gadgetry as these vessels are highly automated - so automated that they took the ferry right across the westbound lane instead of making a starboard turn into it as it left the Jong Fairway. With so many targets and lights in the vicinity the tanker was a sitting duck and the ferry struck it on the port side, causing a spill and injuring some passengers.



Masters and Mates conning their vessels through these waters are poles apart in their opinion as to which is the privileged or burdened vessel, the vast majority say that although traffic using the scheme is not given right of way over crossing vessels, they cannot be expected to give way. The transiting traffic is often on full speed in a strong current and is restrained by the proximity of many ships in the adjacent anchorages and geographical restrictions. The through traffic therefore MUST be allowed to proceed unburdened by the requirement to give way. We cannot have a flow of ships slowing down, increasing speed and altering course in such confined waters. This will compound the danger, not alleviate it.

Crossing traffic is obliged to be on Standby due to the imminent arrival at a Pilot Station, recent departure or approaching an anchorage. They must therefore be expected to keep clear. This is generally what happens but then we get Masters such as in MARS 96011 interpreting the rule to the letter and proceeding confident that the through traffic on their port bow will give way. Did he seriously expect the tanker to go to starboard and get close to the anchored ships or turn to port across the eastbound traffic ? As for reducing speed, he would probably have had to be on very low rpm in the first place and with the current, would have had to start the manoeuvre before he had even sighted the crossing vessel.

There is an urgency to modify the rules for this area. With so many navigators confident that they are right, yet having directly opposed views, it is only a matter of time before a major disaster occurs. Where do we go from here ?

The specific Rules concerned here are :

2(a), 2(b), 9(d) and 10(a).

combined with Admiralty Notices to Mariners number 17 which states in paragraph 4

«whilst vessels using traffic lanes in schemes adopted by the IMO must, in particular, comply with Rule 10 of the International Collision Regs., they are not thereby given any right of way over crossing vessels ; the other Steering and Sailing Rules still apply in all respects, particularly if risk of collision is involved».

From the above report, it is very clear that traffic leaving the port or anchorages of Singapore DOES impede the passage of through traffic in the westbound lane, therefore under Rule 2(b), because of the «limitations of the vessels (westbound) involved», a departure from Rule 10(a) and N to M para 4 is called for - that is, the departing traffic must renounce its right of expecting through traffic to give way.

It seems that in the event of an inquiry into a collision between a departing and a transiting vessel, the hapless Master of the transiting ship would be held accountable under Rules 1(a), 10(a) and N to M para 5. If the area is classed as a fairway then Rule 9(d) can be forcibly invoked. Those tempted to blindly charge into the TSS lanes believing that through traffic must - no matter what the circumstances - keep clear of them would then in fact be violators of Rule 9(d).

Dossier «Iason»

This is a report on difficulties which were met to land stowaways, though their identities had been acknowledged by their national authorities.
To be noted that a solution was not found until two of these stowaways had jumped overboard in the river Seine, one of whom drown himself!

Le IASON est un vraquier de 190 m, pavillon chypriote, armateur et commandant grecs, équipage cosmopolite de 27 hommes.

Vers le 15 août, deux jours après le départ de Casablanca, trois jeunes clandestins sont découverts à bord. Ils n'ont pas de papiers mais reconnaissent être marocains et fournissent l'adresse de leurs parents. Le P&I et l'armateur sont avisés.

Commence alors les tentatives du commandant pour débarquer ses hôtes forcés. Une relâche en Grèce, puis une escale de déchargement en Croatie puis une relâche sur rade de Gibraltar, aucune n'apporte de solution. L'équipée deviendra malheureusement tragique. Le IASON devant charger du blé «humanitaire» à Rouen pour la Géorgie, deux des clandestins sautent à l'eau devant Honfleur. L'un est ramené par la gendarmerie à bord (c'est une expulsion du territoire sans jugement), le corps du second sera retrouvé le 18 septembre. Le navire partira de Rouen avec ses deux clandestins qui n'ont pu s'exprimer alors que le P&I club offre de les rapatrier.

Le navire fera des soutes à Falmouth sans pouvoir les débarquer, puis les deux jeunes gens ayant fait des tentatives de suicide et devenant dangereux pour eux-mêmes et l'équipage, le commandant demande à faire une escale médicale à Brest pour débarquer ces clandestins qui sont depuis plus d'un mois à bord dans des conditions de logement très spartiates. Il mouillera en rade le 21 septembre.

Il faudra les efforts conjugués du représentant du P&I club, de deux avocats de l'ANAFE, d'un huissier, d'un médecin et de l'AFCAN pour arriver vers 3 heures du matin le 22 au résultat escompté, à savoir : placement en zone d'attente pour rapatriement. Il aura été fait appel à l'Ambassade et au Consulat du Maroc, à la DDCILEC, au juge pour enfant de Brest, au Tribunal de Grande Instance de Paris, au Cabinet du Préfet du Finistère et à celui du Ministère de l'Intérieur, aux Affaires Maritimes et au Cross Corsen.

Beaucoup d'énergie dépensée pour une histoire à priori fort simple. Les deux clandestins désiraient rentrer chez leurs parents (l'ambassade du Maroc confirmait et ses actions furent déterminantes). Malheureusement la DDCILEC semble avoir reçu des instructions pour ne les laisser en aucun cas descendre à terre.

Il a donc fallu engager conjointement une action légale s'appuyant sur la loi concernant la protection des mineurs et sur

celle donnant obligation de mettre les immigrés en zone d'attente pour examen de leur cas. Le juge reconnaîtra la voie de fait 3 jours plus tard ! C'est donc la voie «pragmatique» qui a réussi, mais aurait-elle réussi sans la mise en route de la voie légale ?

A la suite de cette affaire, notre président a réécrit à notre ministre de tutelle et au Secrétaire de la mer pour demander la création d'un groupe de travail dont les conclusions pourraient déboucher sur des propositions de notre pays auprès de l'Union Européenne et dans les discussions préparatoires à l'élaboration d'une nouvelle convention préparée par l'OMI. Il a aussi été appelé à une réunion de travail et d'information par les Affaires Maritimes.

Ayant participé activement aux opérations j'en ai tiré quelques réflexions : Quoiqu'ayant «bafouillé», la France a pu résoudre le problème, ce qui n'a pas été le cas ailleurs. A Brest il y a eu l'action efficace d'un homme de cœur en la personne du représentant du P&I, de plus, les amitiés franco-chérifiennes ont bien aidé.

On ne peut cependant d'un côté punir sévèrement le commandant du MC. RUBY et de l'autre mettre les commandants jouant pleinement le jeu de la légalité, dans des situations insoutenables. Que serait-il arrivé si les tentatives de suicide avaient réussi ? L'équipage en entier commençait à être traumatisé par le déroulement des affaires.

Si on se trouve confronté à un tel problème, il faut être très actif, avoir un représentant de l'armement convaincu, un bon P&I et des représentants motivés, pouvoir joindre le consulat ou mieux l'ambassade du pays des clandestins pour obtenir une reconnaissance de nationalité en ayant transmis l'interrogatoire prévu à cet effet (il serait heureux de se procurer le texte de l'OMI : FAL 2 /CIRC 43 du 25.01.96 qui vous donnera tous les détails pour mener un bon interrogatoire)*. Faire enregistrer devant deux témoins les desiderata des clandestins (retour au pays, demande d'asile...), faire prévenir les médias et pourquoi pas prévenir l'ANAFE (Association nationale d'assistance aux frontières pour les étrangers, tél.01.47.63.37.22 - si votre P&I est très riche ! -). Pour l'instant, les Affaires Maritimes n'ont pu vraiment donner beaucoup d'aide. Bonne chance !

C. LOUDES

* Cf «Afcan-Information» n° 35

PREMIER MINISTRE

Paris, le 21 octobre 1996.

SECRETARIAT GENERAL DE LA MER

Le Secrétaire Général

Affaire suivie par B. JOIRE-NOULENS B.J.N.
Tél. 42 84 08 95

N° 1195 SG/Mer

her Monsieur le Président,

Votre lettre exposant les préoccupations de votre association relatives aux procédures actuellement appliquées aux passagers clandestins a retenu toute mon attention. Je partage votre souci de promouvoir les solutions techniques qui permettraient de respecter les traditions humanitaires de la France sans relâcher les nécessaires règles de sécurité.

Il s'agit en effet d'un problème mondial auquel l'OMI s'est attaqué, non par la réactualisation de la convention internationale de Bruxelles de 1957 sur les passagers clandestins, mais par l'élaboration de directives mises au point par le Comité de la simplification des formalités, et portant sur « le partage des responsabilités pour favoriser le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin ».

Ces directives donneront lieu ultérieurement à un projet de résolution de l'Assemblée de l'OMI. Mais devant l'ampleur prise par ce problème, le Comité a décidé de les publier immédiatement en recommandant aux gouvernements de les appliquer sans attendre l'adoption de la résolution précitée.

Ces directives, dont je vous fais parvenir une copie, ont été diffusées par mes soins d'une part aux Préfectures Maritimes en métropole et aux Commandements de la Marine Outre-mer, et d'autre part aux Directions compétentes du Ministère de l'Intérieur. Elles devraient permettre une amélioration des conditions de traitement de ces affaires.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé de toute évolution pouvant intervenir dans la procédure d'élaboration de cette réglementation délicate, à laquelle les milieux maritimes sont particulièrement sensibles.

Restant à votre disposition, je vous prie, Monsieur le Président, de bien vouloir agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs et les plus cordialement dévoués

Didier Quentin
Didier QUENTIN

Monsieur J. LOISEAU,
Président de l'Association Française des Capitaines de Navires.
B.P. 1114 76063 LE HAVRE CEDEX.

UNITE - SECURITE



AFCAN



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél 35.53.07.13 - Fax. 35.53.10.07.

Monsieur Didier QUENTIN
Secrétaire Général de la Mer
16, Boulevard RASPAIL
PARIS 75007

Le Brest, le 11 Novembre 1996

Ref: Votre lettre du 21 oct.96

Dossier suivi par B. JOIRE-NOULENS

Monsieur le Secrétaire Général,

Nous accusons réception de votre lettre du 21 oct. et du dossier O.M.I. joint (Directives sur le partage des responsabilités pour favoriser le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin). Ce texte a envisagé avec humanité le traitement des clandestins et nous apprécions l'étude sur le partage des responsabilités (et notamment l'état du pavillon et celui du port d'embarquement).

Nous ne minimisons pas les difficultés de mise en oeuvre ni les problèmes particuliers (demande d'asile, traitement du bien être du clandestin à bord, difficultés pour déterminer la nationalité du clandestin etc ...).

Nous espérons bien sûr une rapide résolution de l'assemblée de l'ONU mais surtout chez nous une volonté de réalisation des points revenant à notre administration.

Vous savez pouvoir compter sur notre coopération pour toute participation à une commission d'étude en vue de l'élaboration des procédures d'application.

En vous remerciant, veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Cdt. J. LOISEAU
4, rue Malraux
29200 BREST
Tél: 0298458766

J. LOISEAU
Président

J. Loiseau

Permanences
Lundi et Vendredi 14 h - 17 h

Musée de la Marine...

On trouvera ci-contre d'une part la lettre, rédigée par A. Trocheris, et adressée au Président de la République par J. Loiseau au nom de la Confédération des Associations de la Marine Marchande, et d'autre part la réponse du Vice-Amiral Delaunay.

Dans la même sphère d'intérêt on lira ci-après la réaction du Commandant L.A. Yvonnou qui ne voudrait pas que les actions pour sauvegarder les vestiges du passé fassent oublier la nécessité de lutter pour le futur.

L'AFCAN ne peut que le suivre en cela.

Il se peut que ces propos directs chatouillent certains. Précisons à leur intention que le champ des intérêts pour la mer du Commandant Yvonnou est tel qu'il ne peut être taxé d'avoir une vision restreinte du problème. En effet notre collègue, capitaine de super tanker, consacre une partie de ses congés à la pratique de la voile.

HUMEUR

La dynamique des musées maritimes

J'ai été impressionné par les levées de piques et de haches sous un vent révolutionnaire soufflé par quelques gourous voileux quand il a été question de déplacer le musée de la Marine de son emplacement prestigieux vers un autre qui l'est moins. J'ai été également surpris par l'émotion provoquée par le retour au Havre pour une courte escale de Norway ex France.

(Mes impressions personnelles sur les sujets sont mitigées. Je ne danserai pas avec les loups mais ne sauterai pas non plus avec les moutons...).

Sur un autre registre, j'ai été franchement sidéré par l'intérêt porté par des millions de français à cette grandiose manifestation sur le patrimoine maritime de Brest 96.

Une chose est certaine, c'est que tous les cassandres se sont trompés. L'intérêt des français pour la Marine et les choses de la mer est intact et évident. Mais restons précis, tout cet «intérêt» n'est-il pas canalisé vers la DYNAMIQUE DES MUSEES, c'est-à-dire vers l'acceptation d'un temps révolu à jamais ?

On glorifie partout, de Bordeaux à Brest en passant par La Rochelle et Concarneau, les vieux navires (moins leurs anciens marins). L'intérêt pour leur vécu est presque grandiose et ça fait chaud au cœur. Mais le français se contenterait-il - c'est ce que l'on constate - de ce qui fût le passé ?

Ce passé, lui suffirait-il pour combler ses rêves de grand large dont à l'heure de l'âge de raison, il se serait senti privé ? «Je suis né trop tard, dans un monde trop vieux», se dit-il grandiloquent en rêvant sur les maquettes toutes voiles dehors au vent des vitrines, ou bien sur le

pont de la cancalaise skipée par quelques gloires vieillissantes.

J'ai envie de hurler aux oreilles de nos dirigeants et de nos gloires médiatiques, «mais bonnes gens, tout ce passé a bien été issu d'un présent. Il ne sert à rien de verser quelques larmes de crocodiles sur un vieux paquebot comme s'il s'agissait d'une femme abandonnée».

«Si l'intérêt des français est encore intact pour la *Marine du passé* (lato sensu) et pour ses navires qui ont fait la gloire que vous admirez tant aujourd'hui, il faut leur permettre d'ouvrir aussi leurs cœurs et leurs yeux sur ce qui existe ou du moins sur ce qui se bat pour tenter d'exister.

Il faut comme ce journal étranger que j'ai sous les yeux, parler autant de l'escale du super pétrolier «Provence» à Brest que de celle du «Belem» à Nantes, et donner quelques nouvelles du shipping mondial, non plus avec cet accent *syndicalo-perdant*, mais avec celui des jeunes officiers qui croient encore à ces métiers de la mer qu'ils considèrent comme des métiers propres à conserver certaines valeurs humaines.

Il est vrai que leur dynamisme va moins vers le passé des musées que vers le présent des navires sur lesquels ils travaillent.

Je les trouve admirables ces jeunes officiers, ils ont découvert, avant tout les français, que leurs marines pouvaient encore avoir un avenir...

Et puis, bonnes gens, on ne pourra approvisionner les musées du futur que si les français d'aujourd'hui s'intéressent à leur marine de demain...

Cdt Louis-Alain YVONNOU

Diverses en vrac

○ Navire contre cétaqué.

La nouvelle est quelque peu ancienne, car datant de fin juillet, mais elle n'en mérite pas moins quelque réflexion.

Il s'agissait d'une «collision» survenue au large de Bastia entre un rorqual devant peser dans les quatorze tonnes et le transbordeur «Danièle Casanova». Nous ne savons pas si le bulbe de celui-ci, par lequel l'animal a été embroché, a subi des dégâts, mais le collègue qui nous a communiqué l'information s'interroge, à juste titre, sur ce que se serait passé si c'était la fine étrave d'un NGV qui avait percuté l'infortuné cétaqué.

○ STCW 95

On pouvait espérer que les normes de la Convention STCW, telle que modifiée en 1995, avaient été établies dans le but de réhausser le niveau des connaissances des officiers de la Marine Marchande au plan international.

Et bien, il semblerait qu'une telle avancée ne soit pas du goût de tous. En effet, un syndicat philippin (United Filipino Seafarers) prétend que le manque d'officiers serait dû à la trop grande difficulté des examens, ce qui induirait un taux d'échec élevé. Pour UFS la solution résiderait en une plus grande souplesse des commissions d'examen dans l'octroi des diplômes !

Par ailleurs UFS se plaint de ce que les officiers supérieurs étrangers ne laissent pas les jeunes officiers (philippins) accéder à des «higher shipborn positions».

Objet de réflexion pour les officiers européens, n'est-il pas ?

○ Transpondeurs.

Une des conséquences de l'échouement du «Sea Empress» à Milford Haven a été une prise en compte prioritaire de l'identifica-

tion automatique des navires au moyen de transpondeurs. Le Ministère des Transports du Royaume Uni veut accroître son implication dans des essais de transpondeurs. Trois stations supplémentaires des Cost Guards, en plus de celles de «South Coast» et de «Dover Strait», doivent être équipées du matériel d'exploitation des transpondeurs.

Ces stations sont situées sur des routes où le trafic des tankers est le plus intense au large du R.U.

Les Britanniques ont proposé à l'OMI que les navires de plus de 5 000 T.J.B. transportant des hydrocarbures, des gaz liquéfiés ou d'autres marchandises dangereuses soient équipés de transpondeurs pour 1999. Tous les navires de plus de 500 TJB devraient l'être pour 2001 et ceux de plus de 300 TJB pour 2002.

○ Anniversaire.

L'ITF fête son centenaire, anniversaire qui doit être salué. En effet cette Fédération est très active à l'OMI et son influence dans le monde maritime international est bien connue.

○ Dernière heure - MARPOL.

Vers le milieu de 1997 le port d'Anvers devrait être équipé d'un centre MARPOL pour le traitement des déchets. C'est une compagnie privée qui va investir 500 MFB dans ce projet. Le centre sera axé essentiellement sur le traitement des déchets en provenance de la navigation maritime et fluviale mais traitera également des déchets inhérents aux transports ferroviaires et routiers. L'objectif est de traiter 70 000 t de déchets huileux, 20 000 t d'eau de lavage et 100 000 t d'eau de ballast au cours de la première année.

Sécurité des vraquiers

INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) et BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ont procédé à une intéressante enquête auprès de leurs membres. Ceux-ci, au travers de 152 Compagnies, possèdent ou gèrent 1 587 vraquiers, soit plus du tiers des navires de ce type dans le monde. Ces 1 587 vraquiers sont soit des Handysize (54%), soit des Panamax (29%), soit des Capesize (17%) et sont, dans la majorité des cas (95%), approuvés pour des chargements en cale alternées. L'ensemble de ces navires a un âge moyen de 10,8 ans contre près de 15 ans pour la moyenne mondiale.

Sur les 12 derniers mois ces 1 587 navires ont effectué un total de 3 096 voyages avec en cales une cargaison à haute densité. Une moitié des chargements correspondant à ces voyages l'avait été en cale alternée, l'autre en chargement homogène.

On apprend au travers de cette enquête que, au cours de 57% de ces voyages, des difficultés ont été rencontrées avec les terminaux. La répartition des raisons de ces difficultés est la suivante :

- 10%, non respect du plan de chargement ;
- 22%, mauvaise volonté pour suivre le plan de déchargement ;
- 16%, obligation d'appareiller avant la fin des opérations de ballastage ;
- 7%, communications déficientes ;
- 1%, imprécision des balances de chargement ;
- 2%, non réparation des avaries causées par les crapauds.

Ces difficultés semblent être plus particulièrement rencontrées au Brésil, en Australie, en Afrique du Sud et en Inde. Ceci peut sans doute s'expliquer par le fait que tous ces pays ont en commun de posséder d'importants ports minéraliers.

Par ailleurs, 42% des armateurs et opérateurs interrogés déclarent qu'ils ne modifient pas le mode de chargement du vraquier en fonction de son vieillissement. Parmi ceux qui ont opté pour un changement de mode de chargement, 39% ont choisi de ne plus pratiquer que des chargements homogènes, 7% de ne plus transporter que des cargaisons à faible densité et 10% ont opté pour d'autres méthodes. Dans ce dernier cas, la plupart ont décidé de ne plus solliciter la poutre navire qu'à 90% du maximum des contraintes admissibles, en diminuant les valeurs maximum des efforts tranchants et des moments fléchissants. Rappelons à ce sujet que l'IACS (International Association of Classification Societies) a adopté une règle uniforme obligeant tous les vraquiers de 150 m de longueur et plus à être équipés d'un calculateur de chargement à compter du 1er juillet 1997.

Il est d'ailleurs très probable que la conférence SOLAS prévue en juin 1997 rendra ces calculateurs obligatoires sur tous les vraquiers de 150 m de long et plus.

Enfin, l'enquête révèle que ce n'est que dans 37% des cas seulement que la décision du mode de chargement (cales alternées ou chargement homogène) a été prise par le Commandant ou l'Armateur.

Tous ces éléments montrent bien que les seules inspections renforcées des structures des vraquiers seront insuffisantes mais qu'il faudra aussi que s'opère un changement dans le comportement des hommes chargés d'exploiter ces navires en privilégiant la prééminence du bord dans les décisions.

Cdt Jean-Daniel TROYAT

Dans le frigo

Certains adhérents ont été surpris des pratiques de quelques shiphandlers en ce qui concernait les dates de consommation des produits congelés livrés aux navires. Ils nous ont donc interrogés, ce qui a amené le Cdt Michel Caron à apporter les précisions suivantes :

Produits congelés - Dates limites.

La question est traitée par le Décret 84-1147 du 7 décembre 1984 (JO 21.12.84), modifié par décret 91-1987 du 19 février 1991 (JO 22.2.91).

En résumé :

- les produits surgelés, congelés, etc., entrent dans la catégorie des «denrées alimentaires préemballées»,

- l'art. 5 du décret 84-1147 précise que dans les mentions d'étiquetage obligatoires doit figurer «la date jusqu'à laquelle la denrée conserve ses propriétés spécifiques ainsi que l'indication des conditions particulières de conservation»,

- le décret de 1971 précise : «dans le cas des denrées microbiologiquement très périssables et qui, de ce fait, sont susceptibles après une courte période, de présenter un danger immédiat pour la santé humaine et dans le cas des denrées pour lesquelles la réglementation en matière de contrôle sanitaire fixe une durée de conservation, cette date est une date limite de consommation».

Il y a donc lieu de faire la différence entre la DATE LIMITE D'UTILISATION OPTIMALE et la DATE LIMITE DE CONSOMMATION.

La première concerne tous les produits préemballés (les surgelés entre autres mais aussi, par exemple, les conserves en boîte, l'eau en bouteille, en fait la majorité des produits alimentaires). Généralement, ces produits portent la mention «A CONSOMMER DE PREFERENCE AVANT...». La mise en vente d'un produit ayant dépassé cette date n'est susceptible d'aucune sanction. En effet, la date limite d'utilisation optimale (DLUO) n'est pas une date impérative de vente ou de consommation, mais une simple information pour le consommateur.

Par contre, les denrées microbiologiquement périssables dans un délai de six semaines et celles pour lesquelles la réglementation fixe une durée de conservation (les fromages et les laitages par exemple) doivent porter la mention : «A CONSOMMER JUSQU'AU...». Passée cette date, la vente est interdite.

Avitaillement des navires.

Il me paraît impératif de vérifier les dates figurant sur les denrées au moment de l'embarquement des vivres. Il y a lieu évidemment de refouler les articles ayant atteint la date limite de consommation.

En ce qui concerne la DLUO, qui peut être à échéance de plusieurs

mois, voire de plusieurs années (actuellement les eaux en bouteille, de nombreuses conserves en boîte ou en bocal portent une DLUO de décembre 1999), il me paraît raisonnable de refuser à l'embarquement les denrées qui atteindront cette date prochainement, signe qu'elles ont été conditionnées depuis longtemps. A noter que la mention de la date de fabrication ou de conditionnement n'est pas obligatoire, mais elle figure fréquemment et peut aider à la décision. Il faut également refouler les denrées qui ne portent pas de dates... et se méfier des doubles emballages. Les règles d'étiquetage sont pratiquement les mêmes dans tous les pays de l'UE. Elles peuvent différer dans les pays tiers.

Une denrée embarquée qui atteint sa date limite d'utilisation optimale au moment où l'on désire l'utiliser ne présente pas de danger particulier, tout au moins dans une fourchette raisonnable. La DLUO indique la date à partir de laquelle le fabricant ne garantit plus le goût, l'aspect, la couleur, etc., de son produit. On dit que le produit, au-delà de cette date, peut avoir perdu une partie de ses qualités organoleptiques.

Pour plus de précisions : Direction Départementale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DDCCR).

M. Caron

Précisons que ces dates limites figurent obligatoirement sur les emballages des produits importés en France. Voir à ce propos la photo et l'étiquette ci-dessous.



BLANCS D' ENCORNETS CONGEELES
ORIGINE : INDE

POIDS NETT : 2 KGS

DATE DE CONGELATION : DECEMBER 1991/JANUARY 1992 'C'

A CONSOMMER DE PREFERENCE DANS UN DEALI DE 24 MOIS A COMPTER DE LA DATE DE CONGELATION

NOM ET ADRESSE DU EXPEDITEUR : SONIA FISHERIES, SASSOON DOCK, COLABA, BOMBAY - 400 005 (INDIA)

En passant par la Cambuse.

En cette période froide et festive, pensons à quelques boissons chaudes.

Nous signalons que certaines boissons sont à consommer avec modération.

TCHOCOLATI.

C'est Quetzalcoatl, le Dieu Serpent à plumes qui apprit à son peuple à cultiver le cacahuahuahuitl, le cacaoyer. Les Mayas s'y intéressent dès le 6ème siècle, puis les Toltèques et enfin les Aztèques qui envahissent le pays et se délectent de cette boisson issue du cacao, en particulier l'Empereur Moctezuma qui en consomme 50 gobelets d'or par jour !

C'est Cortès qui arrive au Mexique en 1519 qui s'intéressera le premier au «chocolat», qui se dispersera, non pas comme une traînée de poudre, mais selon la grandeur des marines de l'époque.

L'Espagne est servie en premier, avec la Hollande qui le propagea en Scandinavie et en Europe. Il atteindra la France en 1615 lorsque l'Infante d'Espagne, Anne d'Autriche, viendra épouser Louis XIII.

Par la suite, ce sont les colons européens qui l'acclimateront aux Caraïbes, en Afrique, en Asie. Seulement, en 1754 au Brésil, actuel 2ème producteur après la Côte d'Ivoire.

L'on a pris l'habitude de préparer son chocolat chaud en mettant plus ou moins de poudre de chocolat de marques diverses dans du lait chaud, c'est sans doute pourquoi il n'y a plus cet engouement qui méritait quelques lignes dans la correspondance de Mme de Sévigné.

Alors, revenons à la méthode toute simple du chocolat à cuire mis à fondre dans du lait chaud dans lequel on ajoute du sucre, le tout dans des proportions que chacun pourra personnaliser, certains y retrouveront peut-être les vertus que lui attribuait Casanova qui en faisait un remontant.

Cela s'accompagne très bien de viennoiseries ou de notre célèbre baquette de pain frais avec du beurre, ou en pays de culture espagnole du «churro» beignet long et cotelé.

Plus élaborées, faites comme au Mexique :

Sur un feu modéré, porter à ébullition pendant 2 ou 3 minutes 75 cl de lait et 25 cl de crème fraîche. Retirer du feu, ajouter 250 g de chocolat à cuire en morceaux, 1 cuillère à soupe de cannelle en poudre et 1 pincée de poivre, battre au fouet pour obtenir un mélange onctueux.

KAHWA.

C'est un berger, dont on a perdu le nom, qui un soir fut surpris de ne pas voir revenir ses chèvres ; il partit à leur recherche le matin suivant et les trouva gambadant allègrement parmi des arbrisseaux couverts de fleurs et de baies ; se doutant de quelque chose, il goûta ces baies et se mit à danser. Passa à ce moment Chadely, un mollah inquiet de dormir pendant les prières et qui eut idée de cueillir ces baies bien rouges et mûres pour en faire une infusion qui le tint en éveil et lui redonna sa vivacité d'esprit qu'il croyait avoir perdue. Il en fit goûter à ses derviches qui supportèrent alors les prières de la nuit sans s'assoupir, tout comme aujourd'hui les hommes de quart.

Le café s'est ensuite largement répandu avec des recettes diverses ça et là. Si vous trouvez votre tasse de café ridiculement petite en Colombie, évitez d'en prendre une deuxième si vous voulez dormir la nuit suivante.

Au Pérou, il faudra une demi-heure pour verser l'eau à la petite cuillère sur le café moulu et obtenir un bol d'extra

met à la fin du repas d'avoir un café à son goût puisque vous dosez l'extract et l'eau chaude.

Il y a aussi le café turc où l'on sert le tout : eau, marc et sucre bouillis 3 fois dans la «cezve». Le café fut plus ou moins introduit en Europe au XVIème siècle, il n'est vraiment adopté en France qu'en 1669 lorsque Saliman Aga Mustapha Raca est nommé Ambassadeur de la Sublime Porte près de Louis XIV et en développe l'usage qui se démocratise assez vite.

Alors goûtons l'IRISH COFFEE !

Chauffer un verre à l'eau bouillante. Y verser 2 tasses de café bien chaud et bien sucré, ajouter un bon petit verre de whisky et faire glisser à la surface de la crème fraîche éventuellement battue mais pas en chantilly. La pose de la crème est la partie délicate, on peut mettre la crème sur le dos d'une cuillère à soupe et la faire glisser en tournant.

Autre café : le CAFE BRULOT, il existe bien des recettes : le café brulot français, le café mexicain, de Louisiane, etc. le tout avec quelques variantes ; alors, résumons cela en un café brulot des Caraïbes.

Prendre une soupière en argent ou inox, y mettre une grosse cuillère à café de sucre brun par personne, de l'écorce d'orange fraîche, un zeste de citron, un morceau de vanille, un bon morceau de cannelle en bâton, un clou de girofle par personne, un petit verre de Grand Marnier par personne et laisser macérer 3 à 4 heures.

Faites chauffer doucement, ajouter la moitié d'un petit verre de rhum (blanc ou vieux), chauffer encore un peu, éteindre l'éclairage, allumer la macération et verser dessus le café chaud tout en remuant. Servir le café à la louche. Rallumer à l'extinction des feux.

LE VIN.

Si chocolat et café naissent dans la légende, nous avons une date plus précise pour la découverte du vin puisque c'est peu de temps après l'arrivée de Noë sur le Mont Ararat. Noë, premier capitaine de navire connu, se serait enivré avec un jus de raisin fermenté. Légende qui perdure, car pour une certaine presse écrite ou parlée, avec ou sans images, cet incident ne cesse de se répéter depuis.

Alors, goûtons ce vin chaud :

Dans une casserole, faire chauffer un verre de vin avec 1 cuillère à café et demi de sucre et un morceau de cannelle en bâton, dès ébullition, flamber, puis verser dans un verre avec une rondelle de citron.

Une recette intéressante et surprenante par son origine, c'est le GLOGG suédois.

Mélanger un litre de vin rouge, 100 g de raisins de Corinthe, 5 à 6 graines de cardamome, 5 à 6 clous de girofle, 1 gousse de vanille, 1 bâton de cannelle, 1 lamelle de gingembre. Laisser mariner 5 ou 6 heures puis chauffer doucement et au moment de servir, ajouter un verre à moutarde d'aquavit ou de vodka et flamber. SKAL !

A titre anecdotique, citons le bichof, boisson ancienne originaire de Rhénanie et surtout connu en Alsace.

Il se préparait avec un sirop de sucre, des zestes d'orange et de citron, de cannelle et de clous de girofle sur lesquels on versait du vin chaud.

Cela nous rappelle la sangria mais qui se boit fraîche.

Cdt Y. CHARLOT



*L'Afcan vous
souhaite...*



Photo sapeurs pompiers du Havre.

Bonne année,



Bonne santé

et pleine sécurité.

