

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 38 - JUILLET 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
Assemblée générale	4
Clandestins.....	7
Juridique	8
Pollution.....	12
Shuttle tankers	14
MOUs	16
Code ISM.....	18
Formation maritime	22
Cambuse	25
Le marin de l'U.E.	26
Gare aux funes	28
Humeur	30
MARS	32

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

Crédit photos : Couverture : Port Autonome de Rouen.

Textes : Adhérents

L'éditorial de ce numéro reproduit les points principaux du rapport moral lu par le Président J. Loiseau au cours de la dernière assemblée générale de l'AFCAN.

EDITORIAL

Dans un journal de la marine marchande récent j'ai beaucoup aimé la tribune libre rédigée par Alain Girard qui donnait de bonnes raisons d'être optimiste :

Les chantiers navals sont une priorité gouvernementale.

Les armateurs français : certains se redressent, d'autres naissent.

L'investissement quirataire porte ses fruits.

Les marins... disons plutôt les officiers français s'adapteront à STCW et sont indispensables à la bonne marche de l'ensemble de l'économie maritime.

J'ai eu tout dernièrement l'occasion de rencontrer de futurs jeunes collègues qui préparent les concours C1 et C2 et cet enthousiasme qu'ils montraient ne peut décidément rester sans suite.

Il y a eu aussi cette année le colloque à Dublin «le marin européen est-il une espèce en danger», certaines interventions m'ont paru musclées.

Donc soyons optimistes ! Certains me diront qu'il n'y a toujours que 210 navires français, que leur moyenne d'âge a, il est vrai, chuté de 15,24 à 13,50 ans. Il y a certes quelques vieilleries mais il y a tout de même 20 dossiers de quirats en cours d'inscription. Et puis combien y a-t-il de navires sous pavillon de complaisance contrôlés par des armateurs français ? D'autres me diront qu'en 96 nous n'avons même pas pu bénéficier des statistiques sur la population maritime en FRANCE, peut-être de peur d'assister à une hécatombe insoupçonnée ? Nous laissons aux plus hardis la possibilité d'extrapoler sur celles de 95 qui donnaient 9 000 marins dont 2 800 officiers.

Par contre et ce n'est plus un scoop, la population non officier semble définitivement condamnée, quel gâchis ! Nous avons essayé de faire une enquête sur l'âge moyen du personnel d'exécution français sur nos navires, il semblerait que cela tourne autour de 45 ans ! Y a-t-il un novice sur le navire ? Ce pourrait être le titre d'un scénario bien pessimiste.

Bien que tout ne soit pas politique, que la marine marchande dépende d'abord des armateurs, et un peu du personnel : il faut tout de même reconnaître que nos responsables politiques ont vraiment pris conscience de la catastrophe et qu'une volonté de changement s'est franchement manifestée. Nous attendons incessamment un rapport du commissariat au plan qui devra faire le bilan de la réforme KERGUELEN, qui devra donner un point de vue sur les «conditions de compétitivité», qui fera l'évaluation de la réforme des quirats et étudiera les aides publiques et les subventions accordées à leur flotte dans les pays étrangers.

Cette volonté de faire évoluer les choses se manifeste chez nos voisins scandinaves (norvégiens et danois) dont le nombre de marins se multiplie ! Ces gens-là ne font sûrement pas ce métier bénévolement et ne semblent pas se plaindre. De plus, aux escales, ils ne ressemblent pas aux zombies que l'on trouve sur d'autres navires où la charge de travail est abusive. Bien que peu nombreux à bord, ils naviguent sur des navires récents et adaptés et sont hyper compétents à tous niveaux. Il faudrait aller jeter un coup d'œil de ce côté-là !

M. Pons et son conseiller M. Dujardin envisagent même de changer le statut du navire et celui du navigant. Pourquoi pas ? Si cela est fait dans la concertation et que cela amène une embellie.

Cette marine marchande internationale est le reflet de ce qui se passe dans le monde. Des navires sophistiqués avec peu de marins, des moyens de communication extrêmement développés, des NGV et leur boîte noire... et à 2 pas de Ouessant sans rien dire, dans l'oubli quasi général l'ALBION 2 se brise et coule, emportant ses 25 marins sans déranger personne, chez nous ! Pensons aussi aux victimes du HERALD OF FREE ENTREPRISE qui sombrèrent il y a 10 ans, et posons-nous la question : où en sont les travaux de modifications des ferries ?

L'AFCAN a fonctionné cette année sans grand éclat mais efficacement. Un certain nombre de dossiers ont été ouverts, d'autres sont en sommeil, des enquêtes sont en cours. Une grande déception cependant : nous n'avons pas pu organiser une réflexion sur les problèmes que posent les NGV afin de pouvoir influencer sur le cours des événements avant que tout ne soit inéluctablement imposé, comme ce fut le cas pour les RORO.

Il y a eu il y a quelques mois l'AG de la Confédération des associations de la marine marchande. Nous avons pu nous retrouver, les échanges de vue ont malheureusement été limités car l'ordre du jour a été totalement accaparé par le problème de la formation. Difficile d'arriver à un consensus ! Et pourtant pas plus tard qu'avant-hier j'ai eu le plaisir d'entendre un responsable d'une autre association me dire que finalement nos points de vue sont proches et il s'inquiétait des conclusions de nos responsables gouvernementaux. Depuis, ces responsables ont pris leur décision et nous verrons tout à l'heure avec nos spécialistes haurais si nous avons servi ou non à quelque chose après ces mois de réflexions, d'échanges de vue, de déplacements, etc.

Nous verrons aussi tout à l'heure que nous avons aussi été actifs à CESMA et IFSMA.

J. LOISEAU. 11 avril 1997.



AFCAN

Assemblée générale 1997

Compte rendu des travaux.

L'assemblée Générale de l'AFCAN a eu lieu à Rouen les 11 et 12 avril 1997.

L'organisation matérielle en a été brillamment assurée par les commandants COLE et FOSSAERT.

Les adhérents se sont réunis dans les locaux de l'AGISM. Ils étaient 161 présents ou représentés.

Rapport moral.

Le Président J. LOISEAU, après avoir déclaré ouverte l'Assemblée, a donné lecture du rapport moral dont l'essentiel est reproduit en page 3.

Rapport d'activité.

Il a été présenté par le commandant TROCHERIS, Secrétaire Général. Les points principaux développés indiquaient que :

La situation de l'AFCAN est stable :

Actifs : 200 contre 209 en juin 96

Associés : 32 contre 35 en juin 96

Retraités : 214 contre 215 en juin 96,

soit un total de 446 adhérents en juin 97.

Par contre, l'activité de notre association s'intensifie. Nous sommes de plus en plus sollicités pour participer aux travaux de l'OMI : MSC, STCW, code ISM. Notre collègue, JD TROYAT, en tant que Président du CESMA, a pu participer aux réunions de Dublin et Malmö dans le cadre de l'Union Européenne. L'Administration aurait souhaité que nous montions un séminaire sur les NGV. Si l'on ajoute notre participation à différents séminaires et nos activités que l'on pourrait qualifier de normales, on constate que nous sommes sérieusement impliqués dans presque tous les secteurs du monde maritime français et «EUROPEEN».

Rapport du trésorier.

Exposé par le commandant ERNAULT qui donna les informations suivantes :

La situation financière se solde positivement avec un gain de 22 054 F au 31.12.96.

Le compte d'exploitation est négatif de 2 227,29 F.

Le compte placement est positif de 15 186,09 F.

La rentrée des cotisations se fait très lentement. Seulement la moitié d'entre elles ont été perçues jusqu'à présent, ce n'est pas suffisant pour permettre une gestion facile.

La prime d'assurance juridique peut être négociée à la baisse, tenant compte du fait qu'elle n'est pratiquement pas utilisée depuis plusieurs années.

Le secrétariat est un poste important qui recouvre également une partie des frais d'édition d'AFCAN INFO. Afin de mieux discerner l'origine des dépenses, un poste budgétaire AFCAN INFO sera créé.

Placements : les SICAV actuelles seront remplacées par des SICAV revenu qui permettront d'avoir un revenu fixe.

Les frais de missions sont en progression en raison de notre participation accrue dans les différentes instances nationales et internationales. Ces dépenses ne sont pas compensées par la subvention ministérielle de 25 000 F (que nous n'avons pas encore touchée en 1997).

Il fut ensuite débattu des sujets principaux qui étaient à l'ordre du jour, à savoir :

Couverture juridique.

La question était à l'ordre du jour. Pour être membre de l'AFCAN à part entière, il faut avoir commandé et cotisé. Les membres de l'AFCAN à part entière qui redeviennent chefs mécaniciens ou Seconds Capitaines peuvent continuer à profiter de la couverture juridique s'ils le demandent et s'ils continuent à verser la cotisation d'adhérent en activité. Il est rappelé que le contrat qui lie l'armateur et le commandant est particulier et n'est applicable qu'à ce dernier. D'autre part, la couverture juridique du Capitaine est prévue «dans l'exercice de ses fonctions» et par conséquent ne peut jouer pour des motifs de caractère social. L'adhérent, étant redevenu Chef ou Sd Capitaine, qui ne désire pas conserver la couverture juridique et cesse de verser la cotisation de membre actif redevient membre associé, ce qui met fin à la situation de Capitaine intérimaire.

Continuité d'AFCAN Informations.

Il est entendu que l'équipe du Havre cessera d'assumer la charge rédactionnelle de la revue après le n° 40, c'est-à-dire celui de janvier 1998.

Quelques auteurs apparaissent mais leur nombre est encore insuffisant. Nous avons besoin d'articles de fond pour assurer le niveau du journal et maintenir son caractère technique, reflet de l'expérience des Capitaines. J.P. DECLERCQ se propose de faire une série d'articles sur le contrat de travail et la titularisation.

La revue est diffusée à environ 200 lecteurs qui ne sont pas membres de l'AFCAN et la reçoivent donc gratuitement. Cela pèse sur nos finances. Faute de pouvoir percevoir un abonnement, l'assemblée propose de faire appel à des dons qu'une Association loi 1901 est habilitée à recevoir.

Différentes participations.

IFSMA. Notre affiliation nous permet d'avoir une représentation officielle à l'OMI. Autrement, nous y allons comme conseillers de la délégation française mais l'AFCAN elle-même n'a pas de siège. Il faut donc continuer cette affiliation bien que les divergences d'opinion soient nombreuses et le rendement faible.

CESMA. Cette organisation ouvre la possibilité d'œuvrer au niveau Européen et d'avoir des contacts avec la Commission Européenne. C'est ce qui a permis à TROYAT d'être à Malmö et à Dublin. CESMA est maintenant composé de 8 membres : Allemagne, Belgique, France, Hollande, Espagne, Irlande et Italie (2 associations).

STCW. JM Billot a participé activement au groupe dit «des filières» qui tente de mettre sur pieds un cursus de formation tenant compte des critères de la convention STCW 95. Les mises au point ne sont pas encore terminées.

CODE ISM. B. APPERRY fait partie du groupe de travail de l'OMI. La mise en place est difficile. L'australien Harry Gilbert raisonne par comparaison «*Why safety management is like sex ? It is because every one thinks he knows all about it, most people are not as good at it as they would like to think, resents someone else showing them how to do it and do not like their activities monitored and recorded. The cost of accident can be considerable and the effects can last for years.*».

Statuts.

Il a pu être constaté que depuis la fondation de l'AFCAN des évolutions s'étaient produites dans l'exercice des fonctions des capitaines et dans le déroulement de leurs carrières.

Afin d'en tenir compte un projet de modification des statuts a été proposé. Celui-ci a été approuvé dans son principe, DECLERCQ se chargeant d'y apporter quelques retouches.

Néanmoins, il pourra être débattu du projet dans les Régions.

Les modifications portent principalement sur les articles 5, 10, 11 et 20 des statuts et le 3 du règlement intérieur. Les propositions seront diffusées aux Régions et discutées au prochain CA pour ratification éventuelle lors de l'AG 1998.

Présidents de Régions.

Afin de leur donner plus de poids, il a été décidé que les responsables régionaux seraient des «Présidents de Régions» **Membres du Conseil d'Administration.** (Etant donné que les membres du conseil sont élus en AG, il faut que les Présidents soient clairement désignés et qu'ils se portent candidats au Conseil lors du renouvellement de celui-ci). Il est rappelé qu'ils font déjà partie du Conseil élargi.

N.V.G.

Monsieur DUJARDIN a demandé à l'AFCAN d'organiser un colloque sur les Navires à Grande Vitesse. Nos collègues des NGV ne se sentent pas prêts à participer pour différentes raisons, notamment parce qu'ils sont toujours en activité et se sentent tenus à un certain devoir de réserve. Il est sans doute dommage que nous rations l'occasion d'influer sur la réglementation qui en définitive, nous sera imposée par les sociétés de classification, les constructeurs et les assureurs, sans que nous puissions donner notre avis.

Relations pilotes-Capitaines.

Les équipes du Morbihan et de Brest ont rencontré le pilotage de Nantes St Nazaire, de même que Le Havre et Marseille leurs stations respectives. La plupart des réflexions portent sur l'embarquement des pilotes, la présence de l'Officier à l'échelle, l'état des échelles, les échelles automatiques...

Questions diverses.

SMDSM.

Les chefs de quart des CROSS et autres centres de surveillance passeront-ils leur CGO ?

Quirats.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas exigé l'embarquement d'un lieutenant pont ou machine français sur tout navire quiraire ? C'eut été un moyen de sauvegarder le savoir-faire français en formant des futurs seconds, chef mécaniciens et capitaines.

Moyenne d'âge du personnel d'exécution.

Notre enquête continue, mais le vieillissement semble être confirmé.

Marins étrangers à bord.

Il ne faut inscrire aucune appréciation sur leurs livrets maritimes, même en cas de licenciement. Pour les navires sous pavillon Kerguelen le journal de bord ne doit pas être visé par une quelconque ambassade étrangère. Il devrait d'ailleurs être rédigé en français.

Renouvellement du conseil.

Le tiers sortant comprenait les Commandants suivants : BLAIZOT, DAUER, ERNAULT, LOISEAU, PREA, LEROUX Alain, TROCHERIS.

Ne se représentaient pas : DAUER et LEROUX. Etait démissionnaire : PINCZON DU SEL.

Ont été élus : BLAIZOT, DOARE, ERNAULT, LOISEAU, PREA, TROCHERIS, PIETTE, DALBY.

La liste du Conseil paraîtra dans AFCAN INFO deux fois par an.

Le prochain Conseil aura lieu à Brest les 10 et 11 octobre 1997.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président Loiseau déclare l'AG close à 11h30 le 12 avril 1997.

Formation du bureau.

Le Conseil s'est réuni pour élire le Bureau. Celui-ci est composé ainsi :

Président : J. LOISEAU.

Secrétaire Général : A. TROCHERIS.

Trésorier : J. ERNAULT.

Vice-Présidents : H. QUERE. JD TROYAT. AL YVONNOU.

Le 11 avril en fin d'après-midi les membres de l'AFCAN ont été reçus par le Port Autonome de Rouen. Un très intéressant exposé sur les activités de celui-ci fut suivi d'un cocktail auquel participèrent, outre les représentants du PAR, des personnalités du monde maritime et portuaire... Certaines de celles-ci avaient bien voulu accepter d'être ensuite nos hôtes au repas de tradition du soir.

Nous tenons à renouveler nos remerciements au Port Autonome et à la Communauté Portuaire de Rouen dont l'accueil restera dans la mémoire de tous les participants à cette Assemblée Générale.

Cdt Alain PIETTE

Cdt André TROCHERIS



C E S M A

La 2ème Assemblée Générale de CESMA a été tenue à Londres les 25 et 26 mai 1997. Elle suivait celle d'IFSMA à laquelle avaient participé auparavant les délégués des Associations membres de CESMA. Ces associations étaient représentées par les commandants :

- J.D. TROYAT,	AFCAN,	Président de CESMA.
- G. KIEHNE,	VDKS,	1st Vice Président de CESMA.
- R. SERRA,	CTPM,	2nd Vice Président de CESMA.
- J.F. van HANJA,	NVKK,	General Secretary de CESMA.
- F. van WIJNEN,	NVKK	
- A. MERRIGIOLI,	APCM	
- J. CUBERO,	AVCMM	
- D. HOPKINS,	IIMM	

Le délégué du KBZ n'avait pu être présent étant dans l'obligation d'assister à l'A.G. de cette Association qui avait lieu le même jour à Anvers.

Après adoption de minutes de l'AG de 1996 les différents points de l'ordre du jour ont été abordés :

- La comptabilité 1996 a été agréée,
- Le budget prévisionnel pour 1997 a été accepté après amendements destinés en particulier à renforcer le poste «frais de voyage». En effet, l'activité de CESMA s'intensifie et conduit ses représentants à effectuer de nombreux déplacements. Après avoir constaté que la poursuite et l'amplification de cette activité risquait d'être obérée par des problèmes de trésorerie, l'AG, à l'unanimité, a décidé de recommander aux Associations membres d'accepter un relèvement des cotisations.
- Lors du Conseil d'Administration qui avait précédé l'AG, le Cpt van Hanja avait indiqué que, son mandat de Vice-Président de NVKK étant venu à son terme, son successeur était désormais le Cpt F. van Wijnen. Il avait également ajouté que dans ces conditions il lui fallait également mettre fin à son mandat de Secrétaire Général de CESMA. A l'unanimité le C.A. a décidé de soutenir la candidature du Cpt van Wijnen en tant que nouveau Secrétaire Général. Cette proposition a été soumise à l'AG qui a élu à l'unanimité le Cpt van Wijnen.
- Relations avec IFSMA.

L'A.G. a pris bonne note de ce que le groupe de travail d'IFSMA sur les Affaires Européennes avait officiellement cessé toute ses activités.

Elle a également apprécié que le Président et le Secrétaire Général d'IFSMA aient accepté d'être les hôtes de CESMA au buffet organisé le 25 mai.

Ainsi IFSMA s'est considérablement rapprochée de CESMA depuis la création de celle-ci et tous les malentendus éventuels ont été heureusement dissipés. Il est clairement entendu par les deux organisations qu'IFSMA œuvre au niveau de l'OMI et CESMA à celui des instances Européennes.

Il a été discuté ensuite :

- De l'élargissement de CESMA à d'autres associations de pays maritimes de l'U.E.

Annexe I

The Confederation of European Union Shipmaster's Association (CESMA) at its second General Assembly, 25th and 26th May 1997 in London.

Recognising that the European seafarer is an endangered species, as already established in the Dublin conference dated 17th and 18th December 1996,

Recognising also that a single European Union member state will have great difficulties in maintaining a sound shipping industry by itself,

Furthermore noting that EU ship's officers, especially ship masters, will dramatically decline in numbers, which implies that maritime knowledge will disappear in the near future,

Fearing that as a result, within a foreseeable time, the European Union countries will not more be able to man a fleet of merchant ships with EU officers to cover its own transport needs.

Therefore CESMA strongly recommends,

to attract more attention to the seagoing profession,

to stage more efforts to bring a maritime carrier under the attention of young Europeans,

to raise enthusiasm and supply enough facilities for training future ship's officers,

to furnish funds, if necessary as a subsidy from the EU,

to urge EU ship owners to employ and provide on board training for a sufficient number of future ships officers, or when this is not feasible,

to use suitable ships as training vessels.

Le compte-rendu de l'Assemblée Générale d'IFSMA paraîtra dans le n° 39

- Du renforcement de nos contacts avec les autorités européennes.

- Il a été fait un compte rendu des réunions de Malmö et de Bruxelles consacrées à l'éducation maritime.

Il a été par la suite largement débattu de cette question qui a fait l'objet d'une résolution (Annexe I).

- La sécurité des navires rouliers a également longuement retenu l'attention des délégués qui ont rédigé une résolution sur le sujet (Annexe II).

- La politique générale et les actions à poursuivre et à entreprendre ont été abordées.

Il convient à ce propos de rappeler que se tiendra à Lisbonne en 1998 une exposition universelle dont le thème sera «La mer et les Océans». CESMA avait envisagé de participer activement à cette manifestation. Cependant ce projet a dû être abandonné compte tenu des contraintes financières.

Pour terminer, indiquons qu'un conférencier issu de CESMA interviendra au cours de l'AG 1998 d'IFSMA.

J.D. TROYAT

Annexe II

Resolution.

The General Assembly of the Confederation of European Union Shipmasters' Associations (CESMA) has, during its 2nd session on the 25th and 26th of May 1997 in London, discussed and debated ro-ro passengerships' design, construction, intact stability and especially damage stability on two-compartment ro-ro passengerships.

CESMA is a professional organisation open to EU national shipmasters' associations as well as individual shipmasters. CESMA was founded in 1995, has about 800 affiliated members from 8 organisations representing 7 European countries. CESMA aims to provide its expertise to all EU and national governmental bodies together with the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO).

The General Assembly,

Recognising all accidents and disasters that have occurred during recent years with ro-ro passenger ships through capsizing, as a result of flooding on the car decks from whatever cause.

Recognising also the present construction and design of the ro-ro passenger ships with car decks which are watertight and situated above the waterline/loadline, with little possibility to evacuate either flood water back to the sea (or down into the ship to re-establish positive stability) or passengers who are stranded in cabin accommodation below vehicle decks.

Noting that time is extremely limited, once water has flooded the cardeck, to save the persons on board and the ship.

Noting also that the lack of co-operation and communication between some designers and the ships' officers concerned, has led to operational limitations and restrictions on the ship, of which ships' officers are not always aware.

Noting further the lack of education of officers in damage-stability under different damage conditions and draughts of the ship and the minor possibilities - in the short time available - to rapidly collect relevant information about the ship's condition.

1. Requests the competent authorities to improve education in damage stability-matters at the naval academies.

2. Also requests the International Maritime Organization (IMO) to recommend criteria for developing readily accessible and user-friendly information concerning the ship's stability in different damage conditions (i.e. plans of «Damage information and procedures»).

3. Urges shipowners to consult their shipmasters and officers and to involve them in the design, planning, approval, construction, supervision and sea trials.

4. Recommends the «Glasgow Concept» set out in the annex to the present resolution, or any similar concept which fulfils the same advantages of simplicity and low maintenance cost, while retaining maximum cargo capacity and encourages research into this and other similar design concepts, which allow such ships to maintain constant positive stability in damaged conditions.

5. Recommends improved control by Flag States of the design, operational limitations and restrictions relating to ro-ro passenger ships including control of the draft and trim at departures of such ships.

6. Strongly Urges the International Maritime Organization (IMO) to discuss and continue research into the elimination of instability in ro-ro passenger ships.

Notre ami LE GAL, commandant «LA BRIANTAIS» de chez Dreyfus pour EURO TRAMP a eu l'honneur de la presse pour avoir essayé de se séparer légalement de son clandestin et il a aussi la particularité d'être sans doute le dernier à y être parvenu de cette façon désormais habituelle : ANAFE, TGI en référé, libération du clandestin !

La Briantais appareillé du Praïa au Cap Vert après une ronde aux clandestins et malgré tout un clandestin a réussi à se cacher. Pendant le voyage il a été interrogé par le commandant. Arrivé à Port la Nouvelle après avoir prévenu l'armateur, le P&I club et les autorités, notre collègue espérait bien arriver à se débarrasser de son clandestin mais tout s'est mis en place comme à l'accoutumée.

- Procès verbal de la DDCILEC (loi 92.626 du 6.7.92) obligeant le Cdt à garder le clandestin à bord que le Cdt refuse de signer pour ne pas se mettre en infraction avec la loi (expérience du Cdt du Guyane condamné par le TGI de Bordeaux pour séquestration abusive d'un passager clandestin).
- Entrevue puis fax à l'Administrateur des Affaires Maritimes (art.74 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande), lequel finit par confirmer le P.V. de la DDCILEC !
- Le P&I club tente l'identification du clandestin et se met en relation avec les autorités du Cap Vert et l'ambassadeur.
- Informé l'ANAFE.
- Médiatisation de l'événement : FR3, Libération, le Nouvel Observateur, Marianne.
- Prévenu le Secrétariat Général de la Mer en demandant de mettre en application la «circulaire sur le partage des responsabilités pour favoriser le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin»... sans aucun effet !
- L'ANAFE obtient en référé auprès du TGI de Narbonne la libération du clandestin.

«Le 13 mai, le tribunal des conflits, instance habilitée à décider si un litige relève des tribunaux administratifs ou judiciaires, a estimé après deux heures de délibéré, que le juge judiciaire n'était pas compétent pour statuer sur une mesure prise par l'administration de consigner à bord d'un bateau un passager clandestin. Fait assez exceptionnel, le tribunal était présidé par le ministre de la justice, Jacques Toubon, car les juges judiciaires et administratifs, qui composent à part égales cette juridiction, n'avaient pu se mettre d'accord lors d'une première réunion sur ce sujet le 13 janvier» (Les échos).

Ainsi en matière d'immigration, le comportement, même manifestement illégal, de l'administration ne peut pratiquement plus être sanctionné de façon efficace. Une nouvelle porte se referme au nez des défenseurs des droits des capitaines. Avec la bénédiction du garde des sceaux. Lequel ne nous donne pas, bien entendu, de solution pour se libérer du clandestin !

Le problème est que les tribunaux administratifs peuvent statuer en référé mais mettent un certain temps tout à fait incompatible avec la durée d'escale d'un navire. L'ANAFE continuera malgré tout à poursuivre les agents de l'autorité publique accomplissant arbitrairement des actes attentatoires à la liberté individuelle.

Le tribunal des conflits n'est pas la cour de cassation et donc peut être, certains juges en judiciaire accepteront de traiter un prochain dossier comme ce fut le cas jusqu'à présent. De plus il y a les élections et leur résultat n'est pas encore connu au moment où nous mettons sous presse, la loi dite «DEBRE» n'est pas encore votée. Nous ne saurions trop recommander à nos adhérents d'attirer l'attention des nouveaux députés sur ce douloureux problème.

Dossier à suivre...

J.F. LE GALL et J. LOISEAU

Naviguer en sécurité en tenant vos cartes à jour :

Le nouveau Recueil des corrections de cartes marines du SHOM vient de paraître (978-VAG)

Cet ouvrage - édité annuellement par le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine - est destiné aux marins professionnels et aux plaisanciers exigeants dans la tenue à jour de leurs cartes : c'est le recueil exhaustif des corrections apportées durant la période du 1er février 1996 au 31 janvier 1997 à l'ensemble des cartes (dont les cartes P et S) figurant dans le petit catalogue 1997. L'ouvrage mentionne également les publications nouvelles, les cartes supprimées et remplacées au cours de cette période. Pour les années antérieures, les éditions précédentes du recueil permettent d'assurer la continuité de la mise à jour.

Pour mémoire : l'ensemble des corrections publiées dans ces recueils depuis 1985 peut être consulté sur le 3615 SHOM ainsi que toutes les corrections publiées depuis le 1er janvier 1996 et affectant les autres cartes du SHOM.

Le capitaine et la législation du travail

Il y a bien longtemps que le capitaine ne participe plus directement à l'embauche des officiers et marins. La composition de l'équipage, en quantité et en qualité, lui est imposée par l'armateur.

Il lui reste cependant, en tant que chef de l'expédition maritime, quelques droits et devoirs. Il doit veiller à la sécurité du navire, des biens, et des hommes, et doit en conséquence prendre garde à ce que les membres de son équipage aient effectivement les qualifications prévues et nécessaires pour les postes occupés. Il peut en conséquence refuser l'embarquement, ou faire débarquer, un marin qui est inapte à la tâche pour laquelle il est embarqué, conformément au CDPMM, en particulier son article 70. Il doit également, et c'est le sujet de la série d'articles qui débute dans ce numéro d'Afcan Infos, respecter et faire respecter le contrat de travail du marin.

Commandant Jean-Paul DECLERCQ
Docteur en Droit

LE CONTRAT DE TRAVAIL DU MARIN - LES TEXTES DE BASE

Quels sont les documents qui constituent le contrat de travail du marin ?

Lorsque le navire est armé sous pavillon Bahamas, la chose est simple. Le marin embarque avec un exemplaire signé de son contrat individuel. Cette feuille vient en complément des clauses prévues aux "Articles of Agreement", c'est-à-dire au Rôle d' Equipage, que le marin signe lors de son embarquement, et des clauses générales communes à tous les contrats, que l'on peut comparer à une convention collective, et qui sont contenues dans un document annexé aux articles, parfois signé par un syndicat ITF au nom des marins. Chaque membre de l'équipage connaît donc les différentes clauses de son contrat, et le capitaine connaît les contrats de chaque membre de l'équipage.

Les choses sont plus compliquées à bord des navires français. Le contrat au voyage, qui était la règle à l'époque où le navire quittait son port d'armement pour une longue aventure maritime au cours de laquelle le capitaine pouvait être amené, selon la formule du code de commerce, "à pourvoir, hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, aux besoins normaux du navire et de l'expédition", ne se pratique quasiment plus aujourd'hui sous pavillon français.

Le marin français est pourtant bel et bien titulaire d'un contrat, même si, comme c'est souvent le cas, il n'a jamais mis sa signature au bas d'un document ainsi intitulé. Ce contrat qui est, en application de l'Art.9 du code du travail maritime, réputé annexé au rôle d'équipage, doit donc être en bonne place parmi les documents du commandant, et doit pouvoir être montré, si nécessaire, à tout marin qui en ferait la demande, ainsi qu'à l'autorité administrative, en cas de litige.

Les textes législatifs et réglementaires

Le contrat du marin français est construit, comme un immeuble, sur plusieurs étages. En premier lieu vient le code du travail maritime, lequel indique, en son article 1er, que "tout contrat d'engagement conclu entre un armateur et un marin est régi par les dispositions de la présente loi".

Ensuite, certaines dispositions du code du travail général sont applicables à bord des navires. Il ne suffit donc pas au capitaine, pour avoir une documentation en règle, de posséder à bord l'ouvra-

ge rédigé par un Administrateur des Affaires Maritimes à la retraite et intitulé "Nouveau Code du Travail Maritime" pour être en règle. Un code du travail complet et à jour est souhaitable.

Cette application de droit du Code du Travail a été longtemps sujet de débat, entre ceux qui considéraient que seules les dispositions du Code du Travail Maritime étaient applicables¹, et ceux qui soutenaient que ce code particulier n'était applicable que pour les dispositions particulières qu'il décrivait. Une longue procédure judiciaire, engagée en 1985 par un marin de Bordeaux, vient de se terminer par un Arrêt de la Cour de Cassation, toutes chambres confondues. Selon cet arrêt, rendu le 7 mars 1997 par les 25 magistrats les plus importants, l'existence de règles spécifiques aux marins, prévues dans le Code du Travail Maritime, n'exclut pas l'application de dispositions du Code du Travail, lorsque le C.T.M. ne prévoit rien².

Il faut bien sûr ajouter, à ce dispositif légal, les conventions internationales dont la France est signataire, à commencer par la SOLAS, pour toute sa partie hygiène et sécurité du travail. Ces conventions, comme MARPOL, sont toujours dans nos étagères. Il n'en est en général pas de même des conventions du Bureau International du Travail, souvent méconnues. Leur présence dans la bibliothèque du bord pourrait cependant parfois être utile, en particulier lorsque travaillent à bord des personnels qui ne sont pas soumis au code du travail français³.

Les conventions collectives nationales

Deuxième étage, la Convention Collective nationale, laquelle, étant étendue, est applicable à l'ensemble des entreprises maritimes, qu'elles soient membres ou non du CCAF⁴. J'ai écrit convention collective au singulier. En fait il faut employer le pluriel. Tout d'abord parce qu'il existe des textes différents selon le genre de navigation (il y a des conventions particulières pour le large, pour le remorquage, pour les personnels des dragages, pour les passages d'eau, pour les ponts et chaussées...) et la fonction des intéressés (officiers et personnel subalterne), ensuite parce que, outre les conventions collectives principales et leurs avenants, il existe différents textes conventionnels, signés par certaines organisations syndicales, qui complètent les conventions collectives, et sont partie intégrante du contrat. Ainsi, par exemple, du récent accord signé le 6 juillet 1996 entre le CCAF et certains syndicats, qui prévoit une diminution des

salaires de 0,42 franc par jour, somme destinée au financement de l'USM.

La convention collective est donc quelque chose de beaucoup plus large que ce qui est contenu dans les fascicules édités par le CCAF, il y a plus de 30 ans⁵. Ainsi certains textes signés depuis 1967, en particulier en ce qui concerne l'avancement des officiers de formation polyvalente, sont introuvables à bord de nombreux navires, et sont généralement ignorés par les intéressés⁶.

Les accords particuliers

Troisième étage, les conventions collectives d'entreprise. Ces textes, généralement appelés "accord d'entreprise", ont commencé à se développer dans toutes les compagnies à partir de la fin des sixties, et ont été régulièrement remaniés pour coller aux réalités de l'entreprise. L'application de ces accords particuliers est précisée dans le texte de la décision d'effectif, laquelle est visée par les Affaires Maritimes. Cette décision visée constitue donc le contrat applicable à bord du navire concerné, et devrait être affichée.

Dernier étage, les accords individuels. Ceux-ci se sont développés après les modifications apportées au code du travail maritime par les ordonnances du 25 mars 1982.

Le contrat doit être écrit⁷. En pratique, pour le marin du commerce, l'écrit est constitué par les divers textes que nous venons d'évoquer, et par la lettre ou le télégramme d'embarquement, qui indique, pour chaque marin, la fonction qu'il est appelé à exercer, et donc son salaire et ses conditions de travail.

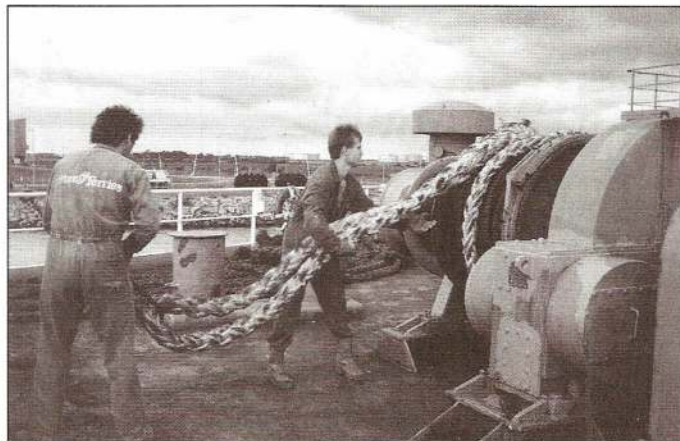
Il apparaît ainsi que le contrat d'engagement maritime résulte du seul fait de l'embarquement, et qu'il n'est pas en général établi pour chaque marin un contrat écrit. En fait, ceci était suffisant à l'époque où le marin embarquait en France sous contrôle de l'Administrateur des Affaires Maritimes, garant du contrat. Mais certains Etats, dans le cadre des contrôles de navires, veulent voir le contrat écrit du marin embarquant, ou de l'ensemble des marins, lors de contrôles de routine⁸. Il serait sans doute souhaitable que chaque marin embarque, sous pavillon Français comme sous pavillon international, avec un résumé de son contrat⁹.

L'articulation entre les différents textes

Chaque étage doit respecter les obligations prévues par l'étage précédent. Ainsi l'article L.132-4 du code du travail précise bien qu'une convention ou accord collectif peut contenir des dispositions plus favorables aux salariés que celles des lois et règlements en vigueur, mais ne peut en aucun cas déroger aux dispositions d'ordre public de ces lois et règlements.

Nous supposons, dans les différents articles qui vont suivre, que la documentation "contrats de travail" à bord est complète, et que le Capitaine est ainsi en possession, en application des dispositions de l'Art. 15.1 Code du Travail Maritime¹⁰, de tous les éléments qui lui permettent de respecter toutes les clauses du contrat du marin.

Ceci étant, la lecture de différents textes, écrits à des périodes différentes, pour répondre à des préoccupations parfois ponctuelles, peut parfois amener à des interprétations différentes. Et ceci d'autant plus que le code du travail maritime de 1926, qui était critiqué, a été remanié par ordonnance, sans débat législatif démocratique, par des gens sans doute de bonne volonté, mais trop ignorants des réalités du métier.



Il en résulte des contradictions difficiles à interpréter. Ainsi de la notion de "congédiement" (autrement dit "le sac"), qui a été maintenue à côté de la notion nouvelle de "licenciement"¹¹.

Il y a, semble-t-il, peu d'interrogations aujourd'hui sur les questions de salaires, de durée d'embarquement, et de congés¹². Les principales préoccupations des jeunes officiers et des nouveaux promus concernent, en général, les questions de sécurité de l'emploi (durée du contrat / titularisation) et l'accès aux fonctions supérieures (avancement / stabilisation dans la fonction).

¹ - Ceci par application stricte de l'article L.742-1 du code du travail, selon lequel "le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières".

² - Voir au sujet de cet arrêt les commentaires du Professeur Patrick CHAUMETTE dans LE MARIN du 21 Mars 1997.

³ - Par exemple les marins étrangers sous pavillon KERGUELEN, ou les ouvriers étrangers embarqués pour effectuer certains travaux d'entretien. Leur statut juridique n'est pas toujours très clair, mais il est certain que le bénéfice des dispositions des conventions internationales dont la France est signataire leur est applicable.

⁴ - Les conventions collectives relatives au travail du marin sont réglementées par les articles R.742-1 à R.742-8 du code du travail, lesquels précisent, en particulier qu'une copie de la convention collective est annexée au rôle d'équipage.

⁵ - Ce fascicule devrait être remplacé dans le courant de l'année 1997 par le "recueil des conventions et accords applicables aux personnels navigant au commerce", que le service de documentation du CCAF vient de publier.

⁶ - Accord du 29 novembre 1976 concernant la titularisation et la stabilisation des officiers de formation polyvalente, modifiant les articles 8 et 17 de la convention collective des officiers du large.

⁷ - C.T.M. - Articles 9 et 10-1

⁸ - Ce qu'ils peuvent légalement faire, en application de la Convention n° 22 de l'Organisation Internationale du Travail. C'est le cas en particulier de l'Italie.

⁹ - Convention collective applicable, durée du contrat, position dans les cadres de l'entreprise, références salariales,...

¹⁰ - Contrairement à ce que l'on peut lire dans certains ouvrages, l'Art. 15.1 ne rend pas obligatoire à bord des navires le seul texte de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, mais bien l'ensemble des dispositions légales, réglementaires, et contractuelles, qui régissent le contrat d'engagement.

¹¹ - Voir à ce sujet l'excellent ouvrage du Professeur Patrick CHAUMETTE, "LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME, Droit Social des Gens de Mer". Cet ouvrage, édité par CNRS EDITIONS, apporte par ailleurs une importante réflexion sur l'ensemble des problèmes liés au contrat d'engagement maritime, et devrait faire partie de la bibliothèque de chaque navire français.

¹² - Des interprétations différentes des textes sont toutefois possibles ici aussi, et je demande au lecteur de me faire part des problèmes éventuellement rencontrés, pour les mettre, éventuellement, en débat.

Dans une série d'articles, nous essaierons d'aborder les différentes questions liées au contrat.

Je me propose, dans le prochain numéro, d'exposer les différents éléments qui concernent la question titularisation / durée du contrat. J'aborderai dans le numéro suivant la question de l'avancement / stabilisation. Et cette série pourra se continuer, selon les désirs des lecteurs, sur d'autres sujets liés au contrat de travail, selon le même principe d'exposé des différents textes, analyse des contradictions lorsqu'il y en a, proposition de solutions à ces contradictions, sans que ces propositions aient une autre valeur que celle d'un avis d'auteur, dans la mesure où il n'est pas question ici de remplacer ce qu'il est convenu d'appeler "les partenaires sociaux" dans leurs droits d'interpréter les textes dont ils sont signataires.

J'invite donc les lecteurs à nous exposer par courrier, dès à présent, leurs questions et remarques, tant en ce qui concerne les problèmes rencontrés avec des équipages français, que pour ce qui est des équipages étrangers.

Accidents maritimes.

Procédures d'enquêtes aux Pays-Bas

Dans le n° 36 nous avons ouvert une rubrique relative aux procédures d'enquêtes judiciaires ou administratives dans les pays étrangers.

Nous avons reçu depuis, via CESMA, des informations concernant la procédure appliquée jusqu'à présent aux Pays-Bas. Bien que celle-ci soit appelée à changer prochainement, et pas en mieux selon nos amis du NVKK, il nous a semblé intéressant de la faire connaître aux capitaines français afin qu'ils puissent la comparer avec notre propre législation.

L'article qui suit est la traduction libre des informations communiquées par le Cpt J.F. van Hanja (mai 1997)

The hereunder article continues the column we started in N° 36 regarding the juridical or administrative procedures in foreign Countries. It deals with the investigations on marine accidents in the Netherlands. Though this procedure is to be changed soon, and not for the best apparently, the editorial staff was of the opinion that it will be interesting for the french shipmasters to be aware of it.

This article is a free translation of informations which have been submitted by Cpt J.F. van Hanja, from NVKK, General Secretary of CESMA.

1. Introduction.

Les autorités maritimes enquêtent sur les accidents survenus aux navires de commerce néerlandais et également étrangers si les faits se sont produits dans les eaux territoriales des Pays-Bas. L'enquête consiste en une investigation préliminaire menée par l'«Inspection de la Navigation» (I.N.) qui est une Direction de la Direction Générale de la Navigation et des Affaires Maritimes du Ministère des Transports, et, si nécessaire, une enquête est conduite par le Bureau Maritime d'Enquête (*Raad vor de Scheepvaart*).

Le but principal de l'enquête est de trouver quelles sont les leçons qui peuvent être tirées de l'accident et donc d'induire indirectement une diminution du nombre des accidents. Elle peut aussi montrer que la réglementation est insuffisante et devrait être modifiée afin de prévenir ultérieurement les accidents et de réduire leurs conséquences.

De plus le Bureau peut infliger des peines disciplinaires aux capitaines ou officiers et même les déclarer incompétents.

Les lois sur la navigation définissent un accident comme étant un événement au cours duquel un navire ou sa cargaison a souffert des dommages considérables, ou un ou plusieurs des membres de l'équipage ont été blessés, ou a causé des dommages, ou blessures, à un autre navire, sa cargaison ou son équipage.

Sont également inclus les accidents qui n'ont causé que des dommages ou blessures légères mais qui présentent de l'intérêt de par les leçons qui pourraient en être tirées.

2. Le Bureau Maritime d'Enquête (B.M.E.)

Il a son siège à Amsterdam et sa composition est la suivante :

- Un président (un juriste)
- Deux membres ordinaires (un [ex] Capitaine au Long Cours et un [ex] Officier de Marine)
- Un secrétaire (un juriste)

Il y a de plus 14 membres extraordinaires, à savoir :

- 3 (ex) capitaines, 3 (ex) armateurs, 3 ingénieurs en construction navale (représentant chacune des trois spécialités : long-cours, cabotage et pêche), 1 pilote ou un officier des services du pilo-

tage, 1 ingénieur mécanicien, 1 ingénieur électricien et 1 officier mécanicien.

Les membres extraordinaires sont appelés à siéger lorsque le cas nécessite des avis relevant du domaine de leur art. Ce n'est qu'alors qu'ils ont le droit de vote. Tous les membres énumérés ci-dessus sont nommés pour quatre ans. Un suppléant est également nommé pour chacun d'entre eux, avec la même qualification. Ils prêtent serment d'observer le devoir de réserve. En général le président et quatre membres composent le Bureau qui auditionne un cas. Un inspecteur de l'Inspection de la Navigation assiste à toute enquête. Normalement **les auditions sont publiques**. S'il en est autrement la raison doit en être indiquée lorsque les résultats de l'enquête sont publiés. Il ne peut être interjeté appel à l'encontre des décisions disciplinaires ou administratives du Bureau.

3. L'enquête préliminaire.

L'Inspection de la Navigation procède à une enquête préliminaire sur la cause des accidents maritimes dont elle a été informée. Toutes les personnes ayant un statut d'officiel gouvernemental (police de rivière, d'immigration...) et aussi les pilotes, etc. qui ont connaissance d'un accident maritime survenu dans les eaux néerlandaises doivent adresser un rapport complet à l'I.N. Les «notaires publics» et les consuls doivent lui adresser une copie du rapport de mer des navires battant pavillon des Pays-Bas lorsqu'il y a eu un accident. L'I.N. entend les témoins dès que possible et collecte les copies de tous les documents qu'elle estime être utiles tels que journaux de bord pont, machine, radio, rôle d'abandon, rapport de mer ou déclaration des capitaines des navires étrangers dans les ports néerlandais ou étrangers, etc.

Le chef de l'I.N. adresse le Rapport Officiel, accompagné du dossier complet de l'enquête préliminaire, au président du Bureau Maritime d'Enquête. Il indique, selon la nature et l'importance de l'accident, s'il y a lieu, à son avis, de poursuivre l'enquête. De plus il peut également proposer qu'un capitaine ou tout autre officier soit auditionné en tant que «suspect» s'il l'estime devoir être blâmé pour l'accident. Il peut aussi proposer des mesures disciplinaires ou administratives. Un comité restreint composé du pré-

sident et de deux membres du Bureau décide si les avis de l'I.N. doivent être suivis. Si la décision est négative le chef de l'I.N. peut demander au Bureau (sans les deux membres du comité) de la reconsidérer.

4. L'enquête officielle.

S'il a été décidé qu'il serait procédé à une enquête, le président du Bureau décide de la date et fait convoquer par voie d'huisier les témoins, experts et personnes impliquées.

Lorsqu'il s'agit d'un cas pour lequel il n'y a pas de «suspect» l'enquête est purement technique, son but étant de déterminer les causes de l'accident et de formuler dans les conclusions ce qui peut en ressortir afin de prévenir d'accidents similaires. Le Bureau interroge les témoins et experts qu'il a cités et, si nécessaire, également ceux appelés par l'I.N. ou les capitaines et officiers des navires qui ont été impliqués dans l'accident. Les témoins doivent comparaître en personne et ne peuvent être assistés par un avocat ou un conseiller.

Quand les auditions sont achevées, l'inspecteur de l'I.N. rédige une «conclusion» dans laquelle il donne son avis sur l'accident.

Lorsqu'il a été décidé par le Bureau, à la demande de l'I.N. ou de son propre chef, qu'il était nécessaire, en plus de l'enquête technique, d'entreprendre une investigation sur la conduite du capitaine ou d'un officier, celui-ci est averti qu'il sera entendu en tant que «suspect». Il a alors le droit de se faire assister par un avocat ou un conseiller.

Lui et son conseil ont alors accès au dossier réuni par le Bureau, et ce avant que l'enquête commence. Dans ses «conclusions» l'inspecteur de l'I.N. fait alors également part de son avis quant à la culpabilité du capitaine ou de l'officier ainsi que de son opinion quant à l'opportunité d'infliger ou non une peine disciplinaire et, dans l'affirmative, quant au niveau de la peine. Il peut aller jusqu'à déclarer l'incompétence totale du capitaine ou de l'officier.

Il peut également arriver qu'au cours d'une enquête de «routine technique» il apparaisse qu'un capitaine ou un officier soit très probablement à blâmer pour l'accident. Lorsque c'est le cas l'intéressé est informé qu'il sera entendu comme «suspect». La procédure est alors organisée de telle manière qu'il puisse préparer sa défense.

Quand le Bureau a décidé qu'un capitaine ou un officier était à blâmer pour un accident, il peut lui infliger une peine disciplinaire allant du simple blâme à la suspension du brevet pour une durée maximum de deux ans. Il est souvent décidé de suspendre le brevet de capitaine mais de délivrer un brevet de second pour la période de suspension.

Il est aussi possible qu'un doute surgisse quant à la compétence d'un capitaine ou d'un officier impliqué dans un accident. Lorsqu'on estime qu'il n'est pas capable de remplir ses fonctions, par exemple pour cause de vue, d'ouïe, de dérangement mental ou de consommation d'alcool ou de drogue, et également en cas d'ignorance grossière, le Bureau peut le déclarer incompétent et suspendre son brevet pour une période indéfinie. Dans ce cas également, on peut suspendre le brevet de capitaine et en délivrer un de second. Il convient de noter qu'il ne s'agit pas d'une punition mais d'une mesure prise dans l'intérêt public.

Lorsqu'en cours de procédure, il apparaît qu'une infraction ou un acte criminel a été commis, le président le signale au procureur (Public prosecutor).

À la fin de l'enquête le président énonce **publiquement** les conclusions, recommandations et les mesures administratives ou judiciaires qui ont été prises. La publication en est faite au Journal Officiel des Pays-Bas. Les cas importants sont évidemment repris dans la presse maritime spécialisée.

Les recommandations visant à modifier les règles ou règlements qui ont été faites par le Bureau à l'intention des autorités maritimes n'ont pas valeur obligatoire.

5. Autres fonctions du Bureau Maritime d'Enquête.

Une enquête relative à l'incompétence totale nécessitant la suspension du brevet d'un capitaine ou d'un officier peut également être déclenchée, à la demande de l'I.N., même si aucun accident n'est survenu.

Le Bureau est également chargé de traiter les plaintes déposées à l'encontre de capitaines par la Direction de l'I.N., par des armateurs, assureurs, chargeurs, membres de l'équipage, passagers ou toutes autres personnes embarquées sur un navire. Une certaine limite de temps est prévue pour la recevabilité des plaintes. Un comité composé de membres du Bureau décide si la plainte est justifiable d'une enquête. Un capitaine reconnu avoir commis une faute à l'encontre de son armateur, des chargeurs, de membres de l'équipage, etc. peut être l'objet d'une sanction disciplinaire de la même façon que lorsqu'il est à blâmer pour un accident. Ceci indépendamment des poursuites au civil dont il serait l'objet.

6. Un nouveau système.

Le Parlement des Pays-Bas a décidé en 1996 que les Bureaux d'Enquête propres à chaque mode de transport (maritime, navigation intérieure, rail, route et air) seraient fusionnés afin de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité. Malgré les efforts concertés de la communauté maritime (syndicats, armateurs, NVKK) pour essayer de conserver le Bureau Maritime d'Enquête, efforts appuyés d'ailleurs par d'autres branches du transport, le gouvernement a déjà décidé d'adopter la fusion.

Un membre par alliance de la famille royale (n'appartenant pas à la noblesse) a les meilleures chances d'être nommé à la présidence du nouveau Bureau. Une organisation privée a été désignée pour mettre en place le système.

La «Loi sur la Navigation» (Shipping Bill) sur laquelle le système actuel est basé n'a pas encore été changée et de ce fait il n'est pas possible de prédire avec précision à quoi ressemblera ce nouveau système. Très probablement un Bureau d'Enquête des Transports sera institué avec une organisation centrale administrative et juridique et des chambres séparées chargées de conduire les enquêtes pour chaque mode de transport.

Le but de toutes les enquêtes sera uniquement de déterminer les causes des accidents, d'en tirer les leçons et de recommander les modifications nécessaires de la réglementation afin de réduire les risques d'accidents et leurs conséquences. Il n'y aura pas d'enquête concernant la culpabilité et les mesures disciplinaires. Cette démarche sera entièrement du ressort du procureur et des tribunaux criminels.

Il n'a pas encore été décidé quelle organisation serait chargée de l'enquête préliminaire pour le compte de la «Chambre Maritime». Il y a de bonnes chances pour que ce soit l'Inspection de la Navigation, ce que nous espérons.

Ce que nous n'apprécions particulièrement pas est le fait que le système maritime de sanctions disciplinaires disparaisse. Pour l'instant nous pouvons être sanctionnés par des pairs, des collègues qui ont accompli le même travail et ont une connaissance pratique des problèmes qui peuvent être rencontrés à la mer. La sanction disciplinaire est également reconnue par le procureur et les tribunaux qui s'en satisfont très souvent et ne poursuivent pas plus avant. Sans ce système nous nous retrouverons fréquemment déferés devant un tribunal pour des fautes de peu d'importance. Nous serons jugés par des magistrats qui ne connaissent pas notre métier et qui pourront ne pas prendre en compte les circonstances spéciales existant sur un navire à la mer. Nous pourrions également être nantis d'un casier judiciaire car nous sommes généralement tenus pour responsables de tout ce qui peut mal tourner à bord.

Des pollueurs se font épinglez.

Le Capitaine d'un porte-conteneurs de la P&O a été condamné à 200 000 F d'amende par le tribunal correctionnel de Paris (nov. 96) pour une pollution par hydrocarbures de 15 milles de longueur et d'une largeur de 50 m. Une amende de 300 000 F a été prononcée par ce même tribunal (mai 96) à l'encontre d'un capitaine grec pour rejet dans la zone économique française (12 à 200 milles des côtes). Dans les 2 cas la constatation a été faite par l'avion des douanes.

L'affaire du délit de pollution marine par le navire du 16 mars 94 jugée par la cour d'appel de RENNES le 19 septembre 96 est à ce sujet exemplaire. *La preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures en mer n'exige pas nécessairement des prélèvements mais peut résulter d'autres modes probatoires comme des observations directes des agents verbalisateurs corroborées par des photographies.*

Faute pour le capitaine de justifier de son rejet en apportant la preuve soit qu'il assurait la sécurité de son navire ou des vies humaines, soit qu'il avait pris, suite à une avarie, toutes les précautions raisonnables en les consignants dans le registre d'hydrocarbures pour empêcher ou réduire l'écoulement, le rejet est présumé volontaire.

Dans ce cas l'avion «TRAQUAIR» des douanes a constaté une nappe d'hydrocarbures à l'arrière du navire de 8 milles de long et 10 à 15m de large. Cinq photographies ont été prises. Le rejet a stoppé à l'approche de l'avion. Un hélicoptère de la marine a été envoyé pour hélitreuiller une équipe de gendarmes maritimes qui avaient pour mission d'auditionner le capitaine bien que le navire soit alors en dehors des eaux territoriales. Le capitaine a contesté les affirmations des douanes et a fait remarquer qu'une vanne se serait légèrement ouverte à cause des vibrations et pouvait être à l'origine de l'irradiation. Une copie du registre d'hydrocarbures a été saisie mais le dernier rejet à la mer à travers le séparateur à eaux mazouteuses remontait à 13 jours et aucune autre manipulation n'était mentionnée.

Passons sur l'argumentation de la défense pour en venir à l'argumentation des juges :

Le prélèvement n'est pas indispensable pour établir la preuve de l'infraction qui peut aussi résulter des obser-

vations visuelles directes à partir d'avions ou d'hélicoptères, corroborées par des photographies en couleur.

Hors zone spéciale, lorsque le navire n'est pas un navire citerne et a une J.B. > 400 tx s'il est en route, l'infraction est constituée par un rejet à la mer d'hydrocarbures dont la teneur est > 15 ppm.

1. aucun rejet dont la teneur d'hydrocarbure est inférieure ou égale à 15 mg/l n'a jamais été détecté visuellement,

2. les rejets dont la teneur en hydrocarbure est comprise entre 15 et 100 mg/l ne peuvent être observés à partir d'aéronef, dans des conditions normales de surveillance, dans la mesure où ils ne forment jamais de films continus d'une longueur supérieure à quelques centimètres.

Le registre d'hydrocarbures a été contrôlé, mais était vierge de toute mention depuis 13 jours et le fait de présenter une facture prouvant avoir pompé 19,5 tonnes de boues à ANVERS à l'arrivée n'a pas exonéré le capitaine de la présomption d'avoir rejeté des eaux de cale 2 jours plus tard.

Le capitaine a été condamné à une amende de 250 000 F.

Observations.

- La publication de la convention de Montégo Bay sur le droit de la mer par décret du 30.8.96 devrait renforcer la coopération entre les Etats pour réprimer les pollutions maritimes.

La loi N° 96-151 du 26.02.96 sur les transports a organisé la responsabilité pénale des personnes morales en cas d'infraction à la loi N° 83-583 du 5 juillet 83 de sorte que les amendes encourues par les personnes morales pourront atteindre 5 millions de francs. Cette nouvelle responsabilité coexistera avec la responsabilité civile de l'armateur qui supportera le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine. De cette façon, le recouvrement des amendes sera moins difficile si un navire dont le propriétaire ou l'armateur est débiteur du Trésor public peut être mis sous saisie conservatoire dans l'attente du paiement.

Qu'on se le dise !!!

J. LOISEAU, avril 97

More Oil Spills in UK Waters

The results from a 1995 annual survey of oil pollution in the waters around the British Isles carried out by Buckinghamshire College have shown an 8,3% increase in the number of spills reported.

More than 458t of oil were accidentally or purposefully discharged into estuaries of the sea and at least 87 t were attributed to 41 incidents involving fishing boat casualties. In contrast, only 87 t of oil were accidentally spilt by the UK's offshore oil and gas operations during 1995, representing a further improvement in the industry's environmental performance. Comparative statistics of other pollution sources were 5,2 t from tankers, 119,9 t from non-tanker ships and 42,5 t from land-based sources.

When polluters were identified and brought before the courts, the combined costs for clean-ups or other remedial work, legal fees and fines have continued to rise. For example, British Gas has to pay £16,000 following an 820 l seepage of oil into the Manchester Ship Canal and Crossfield Chemicals more than £108,000 following a spill into the River Mersey at Warrington.

From 937 questionnaires completed by 14 different reporting organizations, 585 confirmed oil spillages were identified during 1995 around Britain's 12,500 km coastline. The major findings of the survey were :

- A source of pollution was iden-

tified for 65% of the reported incidents and only 23 spills were attributed to tankers.

- 142 partial or complete clean-up operations were undertaken at a cost of at least £289,00, with only 21% of this sum recovered from polluters.

- Milford Haven and the Port of London were the most successful port authorities in tracking down offenders, with a combined total of 8 successful prosecutions

resulting in fines of £1,850.

- Only 9% of spills caused significant pollution of the shoreline.

- The most frequently polluted areas were the Humber and Thames Estuaries, Firth of Forth, Dover Strait and the coastal water off Cornwall, south-west Wales, Shetland, Norfolk, Isle of Wight and Sussex.

- Observations of oil at sea constituted the largest category by marine zone, representing 52% of all incidents reported during 1995.

- Warnings or protests were issued to polluters on 55 occasions, 44 vessels or installations were later inspected and 21 successful prosecutions concluded with an average fine of £2,740.

The survey was carried out by Trevor Dixon, at Buckinghamshire College and was commissioned by the Marine Pollution Control Unit of the UK Coastguard agency.

Les navires un peu... les autres beaucoup.

350 millions de tonnes.

Avec toute la prudence qu'il convient, les spécialistes estiment que les 430 milliards de mètres cubes d'eau fluviales qui se déversent chaque année en Méditerranée charrient 350 millions de tonnes de matières solides ou en suspension. 350 millions de tonnes qui contiendraient 360 000 tonnes de phosphore et un million de tonnes de substances nutritives azotées, 60 000 tonnes de détergents, 12 000 tonnes de phénol, 90 tonnes de pesticides dont des composés organochlorés particulièrement nocifs, 130 tonnes de mercure, 3 800 tonnes de plomb, 2 400 tonnes de chrome, et 25 000 tonnes de zinc.

Selon ces mêmes experts, la pollution d'origine atmosphérique se traduirait par la retombée d'importantes quantités de plomb, de 5 000 à 30 000 tonnes par an provenant de la circulation automobile. Circonstance aggravante le tiers de la charge polluante de la Méditerranée affecterait essentiellement les trois pays les plus industrialisés du bassin méditerranéen, la France, l'Italie et l'Espagne.

Quant au déversement d'hydrocarbures en Méditerranée, il serait chaque année de 500 000 à 1 million de tonnes dont 10% reviendraient seulement aux accidents maritimes proprement dits.

Les shuttles tankers.

L'article suivant du Cdt M. Bougeard livre des informations très intéressantes sur un type de navire citerne que sans doute peu d'entre nous connaissent.

The hereunder article gives informations on a special type of tankers that, very likely, few of us had heard about so far.

Spectacle inhabituel en ce bel après-midi du 5 octobre 1996 en rade de Brest : un temps de curé et l'arrivée en «avant toute» d'un super pétrolier aux couleurs aussi vives que son allure. Entrée en cale de radoub à suivre sans l'aide de remorqueurs !

Mon étonnement est moins grand en inspectant sa carène le lendemain : l'«EVITA» dévoile au bassin des possibilités manœuvrières exceptionnelles, deux propulseurs d'étrave de 2 200 CV chacun (40 tonnes de poussée), deux hélices à pas variable avec deux gouvernails du type Becker et des formes arrières très étudiées.

Ce pétrolier navette de 126 000 tonnes de port en lourd appartient à l'armateur norvégien UGLAND, un des grands noms du monde maritime nordique.

C'était la première venue d'un pétrolier de cette compagnie dans le port du Ponant, l'«Evita» vint en «reconnaissance» et fut suivi 3 semaines plus tard par son sister ship, le «JUANITA». Preuve de confiance d'un grand armateur pour le chantier brestois.

Affrétés par la compagnie d'état norvégienne Statoil, ces deux pétroliers assurent avec 5 autres tankers des compagnies Knutsen et Rasmussen, le transport de l'or noir du champ pétrolifère de Statfjord à mi-distance entre Bergen et les îles Shetland.

Chargement en pleine mer en Single Point Mooring à une Floating Loading Tower (voir schéma) située à un mille nautique de la plateforme de production. Reliées entre elles par un

oléoduc, le pétrole léger de Mer du Nord est pompé à 8000 mètres cubes/heure vers les citernes du navire. Le crude sera acheminé par cette noria de pétroliers du même type vers les raffineries d'Europe du Nord.

D'où leur nom de pétroliers navettes puisqu'ils effectuent chaque année près de 60 voyages, par tous les temps. Ce qui n'est pas une mince affaire quand on connaît les conditions météorologiques sévères qui règnent dans cette zone au large

de la Norvège !

Habitué des mers hostiles, ces Vikings des temps modernes maîtrisent leur sujet grâce à des navires bien adaptés. L'Evita construit en Chine en 1988 et le Juanita chez Daewoo en Corée du sud fin 1988 possèdent tous les atouts nécessaires pour remplir ces dures missions.

En plus de caractéristiques impressionnantes et de formes de carène hors du commun, l'accent a été mis

sur la sécurité, navires à double fond, double coque, deux machines séparées, une pompe immergée par citerne, etc.

Sur le site de chargement le pétrolier manœuvre seul en approche de la tour de chargement. Un supply vessel, «guard-ship» de la zone off shore, peut lui apporter son concours en cas de force majeure mais se contente généralement de lui «passer» la verrine en provenance de la tour. A 80 mètres une amarre est capelée à bord sur le treuil à tension constante (voir photo A) puis c'est au tour du flexible de chargement d'être branché au manifold placé à l'extrême avant sous le poste de commande situé sur le gaillard et qui confère une silhouette

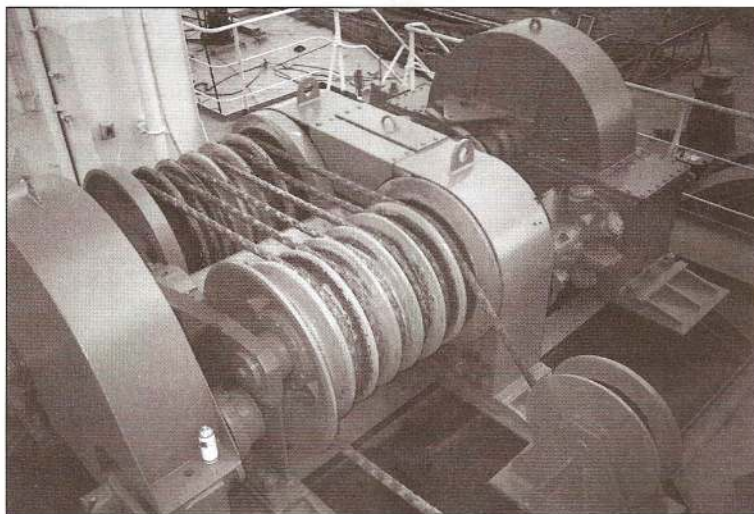


Photo A - Treuil à tension constante

particulière à ce type de pétrolier (voir photo B).

Le chargement dure 18 heures en moyenne, le navire se maintient au point fixe à 50 mètres de la tour vent de bout, grâce à son positionnement dynamique (SIMRAD ALBATROSS 100) qui pilote les 20 000 chevaux de la cavalerie de «Juanita»*. Du bel ouvrage qui nécessite quand même l'extrême vigilance et le savoir-faire de

l'officier de quart au poste avant et du commandant qui surveille la bonne tenue du navire durant tout le chargement. Le second capitaine s'occupant du chargement à la centrale carraison située dans le château. Pas de quart à la passerelle durant le chargement.

En cas d'avarie de machine ou de danger imminent, le navire peut se libérer en 41 secondes, chargement stoppé, flexible débranché et amarre larguée ! Un dispositif spécial du manifold et du flexible de la tour le permet, mais cette ultime manœuvre se produit rarement car la conception des



Photo B - Gaillard

navires, leur extrême manœuvrabilité et la qualité des équipages qui les arment (entièrement norvégiens) ont pu faire reculer les limites de l'extrême.

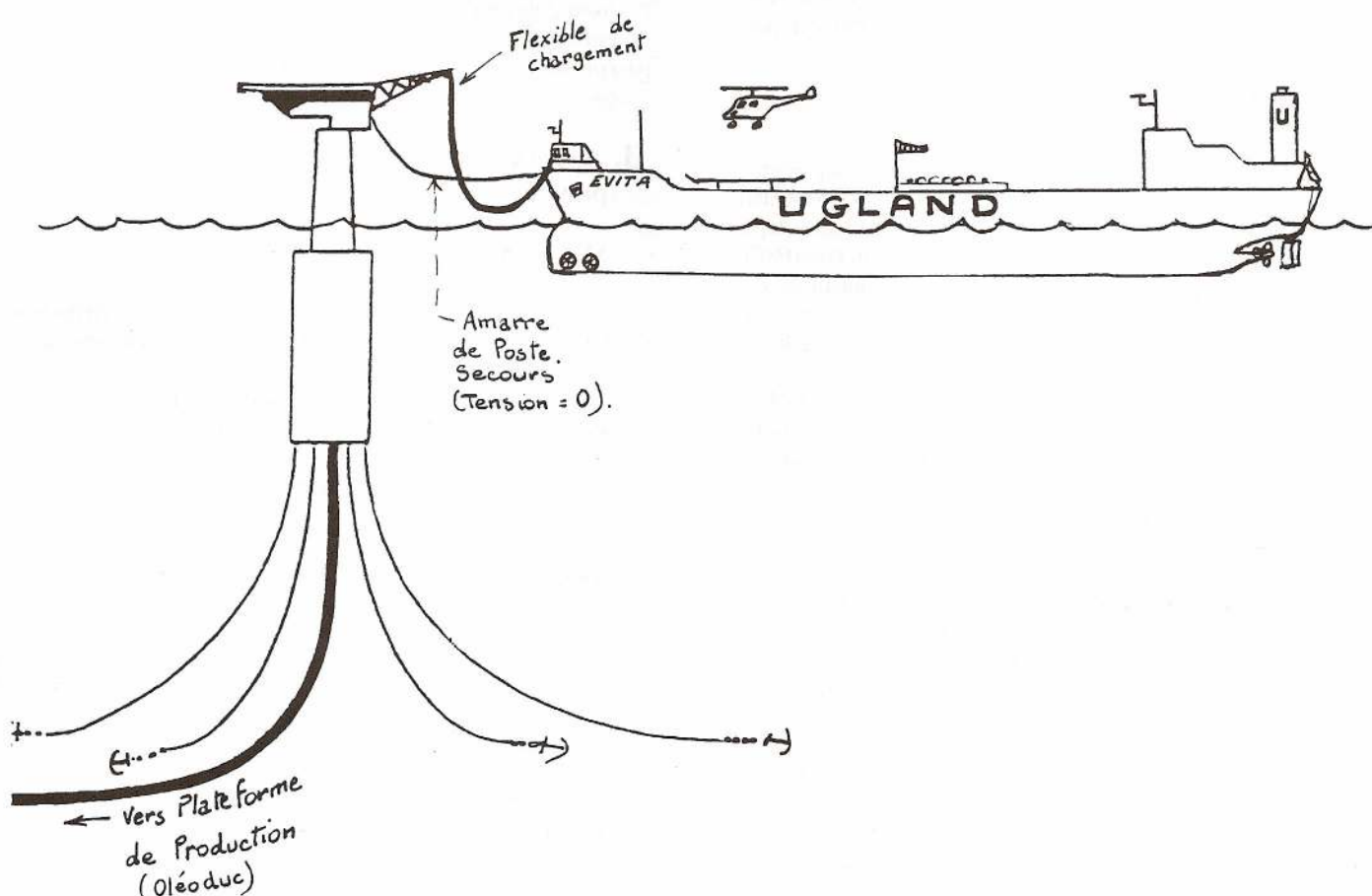
Une mer avec 5 mètres de creux est jugée maniable pour l'approche de la Tour ; si le mauvais temps se lève soudainement en cours de chargement, 10 mètres de creux sont considérés comme acceptables si le vent, la

houle et le courant portent dans le même sens !

Pour Bard Rasmussen, 50 ans, commandant l'«Evita» et John Ragnar Beisland, maître à bord du «Juanita», ces conditions difficiles ne leur donnent pas l'impression de faire quelque chose d'exceptionnel. Même sentiment chez les 20 membres de l'équipage de chaque navire. De grands professionnels en vérité.

M. BOUGEARD

* Tension 0 sur l'amarre qui le relie à la tour, cette amarre n'est qu'un secours. Seul le DP maintient le navire près de la Tour.



Contrôle par l'Etat du Port.

Some informations will be found hereunder regarding the Port State Control agreements which are in force through the world, and these which are scheduled to be soon.

L'existence du Memorandum of Understanding (MOU), dit Memorendum de Paris, et de ses modalités d'application sont familières aux lecteurs d'Afcan-Information. Par contre des organisations similaires existent, et d'autres se mettent en place, de par le monde qui sont peut-être moins connues. Il s'agit de celles couvrant les côtes de l'Amérique Latine et du Pacifique Asiatique, et de celle des Caraïbes. Le numéro 2.1996 de la revue IMO NEWS consacre quelques pages à ces différents MOUs. On trouvera ci-après une traduction libre de l'essentiel de ce texte avec quelques commentaires.

I. Accords de Contrôle par l'Etat du Port (PSC Agreements) en vigueur.

Il y a pour l'instant quatre accords régionaux en vigueur.

Le premier d'entre eux, celui qui fut l'initiateur du système, est celui de Paris (Paris MOU) signé en 1982. Il fallut 12 ans pour qu'un autre accord intéressant l'Amérique Latine, Accord de Vina del Mar, soit signé, suivi un an après du MOU de Tokyo.

Les parties contractantes et les modalités de ces accords apparaissent dans le tableau ci-joint.

On remarquera que le champ d'investigation de l'accord Latino-Américain n'inclut pas la Convention 147 de l'OIT, non plus que les navires arborant certains pavillons dits «sensibles». Il est vrai que le Panama est partie à l'accord. Par contre l'accord Asiatique semble aller plus loin que celui de Paris car il prévoit que seront systématiquement inspectés les navires qui ne l'ont pas été depuis six mois. Les pourcentages d'inspections prévus le sont régionalement et non par Etats, sans doute pour tenir compte d'une certaine disparité de moyens entre les membres signataires.

MOU de Paris.

La Fédération de Russie en est devenue membre à part entière le 1er janvier 1996, après avoir eu, comme l'US Cost Guard, la Croatie et le Japon, le statut d'«Autorité Coopérante» depuis quelques années. Le Comité de Contrôle par l'Etat du Port (PSCC) a été contacté par l'Islande et l'Estonie qui envisagent de s'associer au MOU. Ces deux pays avaient été invités à présenter leurs dossiers au cours de la réunion du Comité qui a eu lieu en Pologne en mai 1996.

A noter qu'au cours de la réunion de 1995 du Comité une série d'amendements avait été préparée afin d'aligner le Memorandum avec les réglementations qui devaient être mises en vigueur par l'Union Européenne à partir de juillet 1996.

Accord de Vina Del Mar.

La seconde réunion du Comité de l'accord Latino-Américain a eu lieu à Buenos Aires en septembre 1995. Parmi les points à l'ordre du jour, il y avait en particulier :

- La sélection des navires devant être inspectés en priorité.
- La diffusion des informations concernant les navires retenus au port pour déficiences.
- La création d'un groupe chargé de l'élaboration d'un manuel à l'usage des inspecteurs.

Un plan, visant à améliorer les performances du système d'ordinateur du Centre d'Information à travers un projet de coopération avec l'U.E., fut approuvé.

MOU de Tokyo.

La troisième réunion du Comité du MOU de Tokyo eu lieu en décembre 1995. Le Comité s'est penché, entre autres, sur :

- La rédaction finale du manuel PSC.
- Les critères à prendre en compte pour retenir les navires.
- La possibilité de publier des informations sur ces navires.
- La formation des inspecteurs dans la région.

MOU des Caraïbes.

Les autorités maritimes de vingt Etats ou Territoires des Caraïbes se sont mis d'accord sur la création d'un MOU pour la Région. L'accord final a été signé en février 1996.

Outre les aspects purement techniques il prévoit une assistance qui permettra d'une part de créer, lorsqu'ils n'existent pas, les instruments juridiques donnant la possibilité à tous les Etats membres d'appliquer les Conventions de l'OMI, et d'une autre de former des inspecteurs qualifiés. Il convient de noter que l'accord prévoit également l'inspection des navires, souvent de construction traditionnelle locale, que leurs petites tailles plaçaient hors Conventions.

II. Accord de contrôle par l'Etat du Port en préparation.

Méditerranée.

Un autre accord concernant la Méditerranée, et en particulier les parties Sud et Est de celle-ci, est en cours d'élaboration. Une réunion préparatoire, en partie financée par l'U.E., a eu lieu à Tunis en mars 1996. Le Secrétariat de l'OMI a soumis au «Life Programme» de l'U.E. un projet ayant pour but d'aider les pays participants à mettre sur pied un régime de Contrôle par l'Etat du Port dans la région et d'assurer, entre autres choses, la formation des personnels.

Initiatives de PSC dans d'autres régions.

Une proposition de projet de l'OMI sur le développement de capacités pour l'établissement de PSC en Afrique de l'Ouest et du Centre a également été présentée au «Life Programme» de l'U.E. afin d'obtenir un support financier. Une approche semblable a été faite auprès de l'U.E. par la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Des discussions préliminaires avec certains pays du golfe Persique ont eu lieu afin d'envisager les possibilités d'un accord de PSC dans cette zone.

JCH

Sources : IMO NEWS

Comparative port State control agreements (1996)*

	Paris MOU	Latin-American Agreement	Asia-Pacific MOU
Participating countries and Associate Members	17 Belgium, Canada, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russian Federation, Spain, Sweden, United Kingdom	10 Argentina, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela	17 Australia, Canada, China, Fiji, Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines, Russian Federation, Singapore, Thailand, Vanuatu, Viet Nam, Hong Kong (Associate Member)
Co-operating countries	Croatia, Japan, United States	none	none
Target inspection rate	25% annual inspection rate per country within 3 years from entry into force	15% annual inspection rate per country within 3 years from entry into force	25% annual regional inspection rate by the year 2000
Relevant instruments	LL 1966 LL PROT 1988 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978, 1988 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No. 147	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No. 147
Special attention	<ul style="list-style-type: none"> - passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers - ships which may present a special hazard - ships which have had several recent deficiencies - ships flying the flag of a State appearing in the 3-year rolling average table of delays and detentions 	<ul style="list-style-type: none"> - passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers - ships which may present a special hazard - ships which have had several recent deficiencies 	<ul style="list-style-type: none"> - passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers - ships which may present a special hazard - ships which have had several recent deficiencies - ships flying the flag of a State appearing in the 3-year rolling average table of delays and detentions - ships which have not been inspected by an Authority within 6 months
Amendments	will take effect 60 days after acceptance	will take effect 60 days after acceptance	will take effect 60 days after acceptance
Information centre	Centre administratif des affaires maritimes (CAAM), Saint-Malo, France	Centro de informacion del acuerdo latinoamericano (CIALA), Buenos Aires, Argentina	<i>to be determined</i>
Committee	a representative of each of the authorities and of the Commission of the EC	a representative of each of the authorities	a representative of each of the authorities
Observers	IMO, ILO	IMO, ROCRAM	IMO, ILO, ESCAP
Secretariat	provided by the Netherlands' Ministry of Transport and Public Works, office in Rijswijk	provided by the Prefectura Naval Argentina, office in Buenos Aires	<i>to be determined</i> (Australia in the interim)
Signed	2 March 1978	5 November 1992	2 December 1993
Official languages	English, French	Spanish, Portuguese	English

* Excluding the Caribbean MOU.

Le Code ISM : demi-échec ?

Le commandant B. Appery, dont l'intérêt pour le code ISM est bien connu des lecteurs de cette revue, a fait part au cours de l'Assemblée Générale de l'AFCAN de certaines craintes qu'il éprouvait quant aux dates d'application et aux modalités de mise en place de celui-ci. Il suggère également certaines améliorations possibles. Nous reproduisons ci-dessous sa communication.

A la fin du troisième trimestre 96, au niveau mondial, moins de 5% seulement du tonnage requis, avait été certifié ISM.

Même si une certaine accélération est ressentie en ce début de 97, il apparaît difficile sinon improbable que tous les navires concernés puissent être certifiés à temps.

Depuis quelque temps le secrétaire général de l'OMI insiste régulièrement sur les dangers de cette situation : car il est bien entendu qu'il n'y aura pas de délai de grâce !

Pour tenter d'accélérer le processus, le comité de la sécurité maritime de l'OMI a récemment élaboré une circulaire (MSC circ 761) qui demande aux Administrations d'inciter les armateurs à demander la certification au minimum un an avant la date limite, c'est-à-dire... à partir de maintenant.

RAPPEL - Deadline : 1.7.98 pour tous les navires à passagers et pétroliers, vraquiers, gaziers, chimiquiers de plus de 500 tx - 1.7.2002 pour tous les autres navires de plus de 500 tx.

L'Administration française, elle, s'est résolument lancée dans la certification depuis quelques temps, mais ce n'est pas pareil partout et au niveau mondial, les sociétés de classification restent sceptiques quant aux chances de tenir les délais.

Initiative originale et significative, l'American Bureau of Shipping (ABS) a, de son côté, élaboré une augmentation progressive de ses tarifs de 10% minimum jusqu'en juillet 97 et une autre augmentation plus significative sera faite après le 1.1.98 afin de pénaliser les armateurs qui continuent de repousser leur processus de certification.

Ainsi donc, il semble que la plus grande innovation en matière de sécurité maritime de ces dernières années, passe mal auprès de l'industrie maritime toute entière, alors qu'elle l'a elle-même enfantée ! (les armateurs, par l'intermédiaire de l'ICS et de l'ISF, ont activement participé à l'élaboration du code ISM).

Que se passe-t-il donc ?

Tout en recherchant les causes de cette situation alarmante, il serait peut-être judicieux de faire un petit historique sur les origines du code ISM puis tenter de faire un «état des lieux», à terre dans les compagnies et à bord des navires certifiés, puis chez les acteurs du secteur maritime qui sont tous, consciemment ou inconsciemment, concernés par le code ISM.

Petit historique.

A l'analyse des causes du naufrage du Herald of Free Enterprise, le facteur humain est apparu primordial à terre, chez Townsend Thoresen P&O, comme à bord.

A la recherche des responsabilités, on s'aperçoit que le responsable de la sécurité des navires, souvent un adjoint au directeur d'armement, ne communique guère avec les responsables commerciaux et... vice versa !

Et dans cette situation, difficile de savoir qui était responsable des causes du désastre (rappel : contraintes commerciales ayant obligé le capitaine à prendre des risques anormaux).

Durement touchés, les britanniques utilisent ce retour d'expérience (N.B. - R.E. : profiter d'une malheureuse expérience pour élaborer des mesures de prévention afin que cela ne se reproduise plus) et aidés principalement des nordiques, se lancent à l'OMI dans l'élaboration d'un code : le code ISM (International Safety Management code).

Ce code doit assurer une meilleure sécurité sur mer en exigeant dans

toutes les compagnies de navigation et sur tous les navires, une politique sécurité dans un système moderne de gestion de la sécurité, ainsi qu'une meilleure coordination de tous les acteurs de la profession.

Cette coordination est sous la responsabilité d'un nouveau personnage : «la personne désignée» («designated person») chargée de contrôler le fonctionnement du système, d'assurer la liaison avec les navires et la direction et de contrôler, ainsi, que les ressources adéquates et un soutien approprié est donné aux navires pour appliquer la politique de l'entreprise.

Les choses semblent claires : on définit (si elle n'existe déjà !) une politique sécurité et protection de l'environnement conforme au code.

Chacun dans l'entreprise applique cette politique.

On ne change rien dans les structures traditionnelles mais on nomme un contrôleur pour surveiller et coordonner le tout.

Le système est simple, logique et devrait donc bien fonctionner.

Cependant :

- Faire l'unanimité sur un tel code n'était pas chose simple, et malgré sa meilleure volonté, l'OMI ne «sort» son code ISM que fin 93 (résolution A.741 adoptée le 4.11.93).

- Pendant ce temps, premiers concernés, les armateurs de RO-RO à passagers se sont lancés, dès les années 89/90, dans une politique de qualité/sécurité à l'aide des normes Européennes de Qualité, les normes ISO de la série 9000 et les premières réflexions du groupe de travail chargé de l'élaboration du code.

- D'autres armateurs, comme le secteur pétrolier, poussés par leurs affrèteurs se lancent également dans cette politique de Qualité, Sécurité et protection de l'Environnement.

- Les sociétés de classification très présentes lors de l'élaboration du code et omniprésentes sur le marché de la certification, accomplissent un très gros travail de formation et de préparation... s'assurant par là-même une nouvelle source de revenus !

- Les processus de certification se déroulent à peu près convenablement en attendant l'arrivée du code lui-même.

A l'arrivée du code en 94, les systèmes mis en place par les sociétés de classification étaient déjà bien rodés et il y eut peu de modifications : les normes ISO 9002 «marinisées» et le code ISM faisant bon ménage.

A présent les Administrations des pays maritimes sont entrées en jeu le code ISM sous le bras, tandis que les assureurs, après les chargeurs, commencent également à faire entendre leurs voix dans ce grand remue-ménage.

Où en sommes-nous donc ?

Etat des lieux :

Dans les armements.

Fortes des Directives élaborées par elles-mêmes («Guidelines on the application of the IMO ISM code» de l'ISF), les grandes compagnies n'ont pas eu de **grandes** difficultés à mettre en place cette politique (elle existait souvent déjà), ni cette structure Qualité/Sécurité.

La personnalité et les compétences de la «personne désignée» cependant diffèrent beaucoup d'une compagnie à une autre.

Dans les petites compagnies ce ne fut pas pareil, en effet, la mise en place d'une telle structure coûte cher en temps et en hommes. Des solutions différentes ont été prises dans l'organisation du système de gestion

de la Sécurité et de la Qualité, notamment pour la «personne désignée» qui a souvent d'autres fonctions importantes dans la compagnie.

En gros, les structures traditionnelles de sécurité des compagnies sont conservées : le responsable de la sécurité (Safety officer) reste toujours le capitaine ou autre directeur d'armement et le Directeur technique ou autre chef mécanicien d'armement reste responsable de la sécurité du fonctionnement de ses machines.

Chaque directeur assure Sécurité et Qualité dans son service, toutes les opérations concernant la sécurité du navire et de son environnement sont mises sous forme de procédures («manière de procéder») tandis que la personne désignée, le «Grand vérificateur», se charge de «surveiller» le système («monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation, of each ship» ISM § 4).

La surveillance «des aspects sécurité» comprend beaucoup de choses : contrôle de l'adéquation des procédures élaborées par les différents directeurs, contrôle de la bonne application de ces procédures à bord, contrôle et analyse régulière des résultats, propositions de rectifications ou d'amélioration, définitions des objectifs, élaboration de plans d'actions, etc.

A bord.

La structure Sécurité existe depuis toujours sur les navires (et pour cause : il s'agit tout d'abord de la sécurité du marin lui-même !) : le capitaine reste seul maître à bord ! Il n'y a donc rien à changer de ce côté.

Cependant, une politique définie par la direction lui arrive sous forme de BIBLE, et elle est, elle-même, suivie d'une avalanche de documents.

On lui annonce encore que des contrôles rigoureux vont être faits régulièrement sur son navire afin de s'assurer que sa manière de conduire le navire est conforme à la politique décrite... dans son livre de chevet !

Enfin on rappelle que le système à mettre en place est obligatoire pour tous à bord et que l'implication du capitaine dans la vie et l'évolution du système est incontournable !

Durdur, mais le marin est pragmatique et sait s'adapter à toutes les situations !

Ailleurs.

Bien silencieuses au départ, les Administrations des grands pays maritimes et la française en particulier, se lancent résolument dans la certification. Fortes des recommandations de l'OMI et de sa propre interprétation des textes, la «MARINE MARCHANDE» a sélectionné et formé des inspecteurs / auditeurs qui ont vraiment «croché dedans».

Ceci est de bonne augure, car il n'était pas aussi évident que cela de voir «nos» inspecteurs se remettre ainsi en question !

Les chargeurs/affréteurs, conscients de l'intérêt d'une telle gestion de la Sécurité/Qualité (en cas d'accident on parle autant du propriétaire de la cargaison d'un pétrolier que de l'armateur !) en ont profité pour mettre les transporteurs en compétition. Ils gardent cependant la possibilité de «contrôler» eux-mêmes cette certification exigée (vettings) et ensuite de choisir bien sûr.

Pour les assureurs, grandement concernés (il s'agit quand même d'une tentative de diminution des accidents maritimes !), comme les risques doivent diminuer, ils ne peuvent que réduire les primes de couverture !

Donc, les conditions sont telles que le système devrait marcher !

Or, il ne marche pas bien : Pourquoi ?

Premier bilan.

Dans les armements.

C'est vrai, à terre cela ne se passe pas si bien que cela, en effet certaines compagnies ont du mal à faire fonctionner le système par manque de moyens, de personnel ou même de personnel compétent (mauvais choix de la personne désignée).

Dans d'autres compagnies la personne désignée est tellement «bien» choisie que... rien vraiment ne change dans les habitudes de la maison. Les mandarins continuent à mandariner, la personne désignée totalement contrôlée (pour une personne qui doit contrôler, c'est un comble !) s'attarde plus aux points et aux virgules qu'au fond du problème. Il est vrai qu'on l'a lancée dans l'arène sans filet et sans munitions : de rang infé-

rieur, elle n'a aucune autorité sur les chefs de service, simple vérificateur (on n'utilise surtout pas le mot INSPECTEUR) elle n'a pas de budget et ne peut prendre aucune décision financière, on va même parfois jusqu'à la nommer Directeur Qualité mais sans la sécurité ! en somme un sheriff d'opérette et un sheriff sans revolver et sans munitions.

Les anciennes structures ayant fait la preuve de leurs faiblesses (trop d'accidents), le code leur accolait une structure de contrôle parallèle et théoriquement indépendante. Si l'efficacité de cette structure parallèle est annihilée, c'est un évident retour à la case départ où les gains en sécurité risquent de n'être que virtuels !

A bord.

Le marin, à qui on n'a d'abord parlé que de Qualité et ensuite seulement de sécurité et à qui on n'a pas vraiment demandé son avis, assiste au développement de ces situations et il n'en est pas réellement surpris : il savait que les capitaines d'armement n'allaient pas se laisser déposséder du moindre pouvoir et encore moins se laisser contrôler aussi facilement.

D'autre part, une avalanche de documents lui tombe dessus : nous venons de mettre votre métier en procédures, veuillez vous y confirmer à la lettre !

Au prime abord, tout se passe comme si ce retour spectaculaire sur la sécurité ne concernait que lui !

Ainsi présenté, le code a suscité beaucoup de scepticisme quand ce n'était pas un rejet pur et simple !

Si le marin est un être particulier, c'est qu'il a une vie particulière dans laquelle les terriens ne doivent s'avancer qu'avec précaution. Il fait un métier qui ne supporte pas la médiocrité, mais c'est un homme ouvert et toujours à l'affût du progrès ; aussi :

- Qu'on se préoccupe tellement de sécurité : il est pour !, car finalement c'est de sa propre peau qu'il s'agit !

- Qu'on lui demande par la qualité d'être le meilleur : il est pour !, par orgueil d'abord et aussi parce qu'il a bien envie de conserver son job !

- Que l'on mette son métier noir sur blanc il n'est pas contre... à condition que ce soit lui-même qui le fasse !

- Que la compagnie lui donne un cadre général pour l'«aspect sécurité des opérations de son navire» : il est demandeur et fera le reste !

- Que l'on tente de mieux formaliser (mettre en forme) son métier : il dit bravo ! en avouant que son métier en avait vraiment besoin.

- Que la compagnie prenne en compte ses analyses et ses suggestions : il est partant !

- Que la compagnie lui assure qu'il n'y a plus de «filtres» entre le directeur et lui : il crie au miracle !

- Que la compagnie se donne les moyens de sa politique Sécurité / Qualité : il applaudit !

- Qu'on vienne l'auditer, l'inspecter ou le «vetter» : il assure sans peur car mieux que quiconque il connaît son navire et il est souvent fier de le présenter à ces messieurs ; cependant il exige d'être inspecté par quelqu'un de compétent, et quoi de plus compétent... qu'un autre marin, un vrai, c'est-à-dire certainement pas un marin qui a quitté la navigation depuis 10 ans !

- Qu'on vienne lui dire que la mise en place du système, sa vie et son évolution sont totalement dépendantes de lui : il s'en orgueille !

- Qu'on assure une réelle communication entre les navires et la terre, que la personne désignée vienne l'accompagner dans ses voyages pour une meilleure approche des problèmes et un meilleur contact : il s'émerveille !

- Qu'enfin on le prenne pour un adulte : il défaille !

Si toutes ces précautions avaient été prises et si on n'avait pas mis la charrue avant les bœufs encore une fois, le marin serait aujourd'hui le leader de la mise en place du code ISM.

Malheureusement la réalité est tout autre et c'est bien dommage.

Chargeur et affréteurs.

Exigeants sur la sécurité et la qualité, ils veulent conserver leur propre structure de contrôle car... ils n'ont pas confiance dans les certifications obtenues ! Ne trouvez-vous pas que c'est... un retour à la case départ ?

Allez donc expliquer au marin que tous les efforts déployés pour obtenir la certification n'auront servis à rien puisque l'inspecteur du Vetting viendra et procédera comme avant !

Assureurs.

Les assureurs se sont rendu compte que mettre en place un système de gestion de la sécurité du transport maritime c'est aussi décortiquer les responsabilités.

L'affaire est importante : toutes responsabilités bien définies, le transporteur maritime aura moins souvent l'occasion de faire intervenir la fortune de mer (ce qui était souvent bien commode !).

Mieux encore, les responsabilités étant bien définies dans la conception du navire, dans son entretien puis dans son utilisation : combien d'exonérations ou de limitations de responsabilités seront alors faciles à démontrer.

Un exemple au hasard : un système de gestion de la sécurité marche bien, la personne désignée est mise au courant par le bord d'un problème majeur (ex : absence de suppléance d'un système critique) mais laisse partir le navire pour des raisons purement commerciales. En cas d'accident, la direction sera considérée comme ayant été au courant de la situation d'innavigabilité du navire. En effet, une liaison privilégiée entre la direction et le navire est assurée par la personne désignée et donc la direction générale est censée en avoir été informée et par conséquent avoir laissé partir le navire en toute connaissance de cause, cela s'appelle je crois une faute intentionnelle !... avec toutes ses conséquences !

Peut-être des solutions.

Le code ISM est ce qu'il est et il faut donc faire avec.

Bien sûr, tout code de l'OMI peut évoluer, mais cela prendra quelque temps.

Des solutions avec le système actuel existent mais elles bousculeront bien des habitudes.

A terre.

Pour que la personne désignée soit crédible vis à vis du Marin elle doit avoir les moyens de sa politique, c'est-à-dire :

- le pouvoir de décision et les possibilités financières concernant la sécurité,
- une position équivalente aux autres directeurs au sein de la société.

Cette possibilité n'est absolument pas contraire au code ISM et ne dépend que de la volonté de la Direction générale.

De plus il lui faut :

- Etre extrêmement motivé dans ce domaine nouveau de la S/Q et être suffisamment pédagogue et convaincant pour... motiver les autres !
- Avoir une compétence reconnue dans le domaine de la sécurité évidemment mais aussi dans le domaine du management des hommes.
- Avoir une expérience sans contestation possible des navires et des lignes de la société pour pouvoir «parler» aux commandants et aux équipages.
- Avoir une grande qualité de contact humain car la liaison navires/Direction générale ne sera pas tous les jours facile.
- Avoir une grande disponibilité pour pouvoir «accompagner» les marins régulièrement pour une partie du voyage et pas seulement aux escales !

- Etre parfaitement au courant au jour le jour des sujétions de la vie du marin.

Enfin et peut-être le plus important : pour pouvoir vraiment juger d'un métier ; il faut parfaitement le connaître ; et pour parfaitement connaître un métier - surtout celui-là... je crois qu'il faut l'avoir fait !

Nous avons tout compris, ce qu'il faut c'est :

Un marin bien sûr et en l'occurrence un commandant :

- Un commandant détaché à terre pour une durée déterminée
- Avec une expérience suffisante pour être crédible
- Un commandant suffisamment co-opté par ses collègues
- La polyvalence devenant ici une valeur ajoutée importante
- Enfin pour que le marin reste crédible le «séjour» à terre ne devrait pas être supérieur à 5 ans.

Il est prouvé aujourd'hui que les systèmes de gestion de la sécurité qui marchent le mieux sont ceux qui sont menés par des marins détachés.

D'autre part, la structure parallèle de vérification voulue par le code

ne me semble pas vraiment la meilleure solution : Finalement pourquoi ne pas mettre toute la Sécurité et la Qualité entre les mains de la personne désignée ?

Ce serait me direz-vous un retour à la case départ.

Oui c'est un peu vrai mais les conditions seraient nettement différentes :

- Le directeur SQ aurait la totale responsabilité du service : aucune dilution

- En accord avec le Grand Patron il prend les décisions S/Q :

moins de conflits internes entre Armement/Technique et Qualité

- Il est à même autant que les autres d'assurer une «saine» gestion de son service.

- Les chefs de service conservent la charge de l'application de la politique dans leur propre service.

- Le directeur SQ est hyper-spécialisé.

- La liaison privilégiée DG / DSQ / Navires, telle que définie précédemment, continue à exister.

En somme, un «Monsieur Sécurité / Qualité» !

Evidemment, la pillule passera difficilement auprès des mandarins et c'est normal : on n'abandonne pas ainsi une longue tradition de pouvoir !

Cependant la charge de travail des directions d'armement à terre a suffisamment augmenté ces derniers temps avec le code ISM et STCW, qu'au lieu de simplement déléguer, il vaudrait peut-être mieux transférer.

A bord.

Ainsi vêtu, à son arrivée à bord, le Directeur SQ ne sera plus considéré comme un nouvel ayatollah mais bien comme un partenaire privilégié du navire dans le domaine de la sécurité et la qualité.

«Maître» de la sécurité de son navire dans le cadre de la politique définie par la Direction Générale, le capitaine ne pourra plus prétexter redondance ou inutilité pour tenter de se soustraire au système.

En contrepartie, il y a lieu d'aider le capitaine dans une tâche qui est immense :

- Il a besoin de formation, et une formation sur le tas (pas celle à 5 000F la journée à Londres ou ailleurs, mais bien une formation de terrain), à bord, en mer par des spécialistes de l'application du code sur les navires. Ces spécialistes sauront le motiver et lui feront bénéficier d'un retour d'expérience déjà important sur les modalités pratiques de l'application d'un Système de Gestion de la Sécurité sur son navire.

- Il demande que les calendriers d'audits ou autres inspections soient concertés au maximum (visite annuelle et audit de certification regroupés, regroupement des vettings par société relais, etc.)... et que les escales ne soient pas le cauchemar habituel où vetting et inspections diverses se superposent aux activités critiques de chargement et déchargement : que les auditeurs naviguent un peu, bon sang !

Cela leur fera le plus grand bien d'abord et ensuite... en mer, on parle plus volontiers, ce sera donc le meilleur moment pour écouter le marin !

En conclusion.

Le code ISM est une merveille d'efficacité mais son succès passe par la motivation des marins.

Son démarrage a été un tant soit peu raté, mais tout n'est pas perdu si nous savons revenir à des bases plus saines :

transparence des structures

simplification des méthodes d'application

et respect de celui qui finalement fera marcher le système : le MARIN !

In fine, puis-je vous rappeler le premier principe du programme PTP (Prévention Through People) des Coast-guards américains :

HONOUR THE MARINER : seek and respect the opinion of those who «do the work» afloat and ashore. USCG 1996.

Commandant APPERRY Bertrand

Sources : *Lloyd Ship Manager*

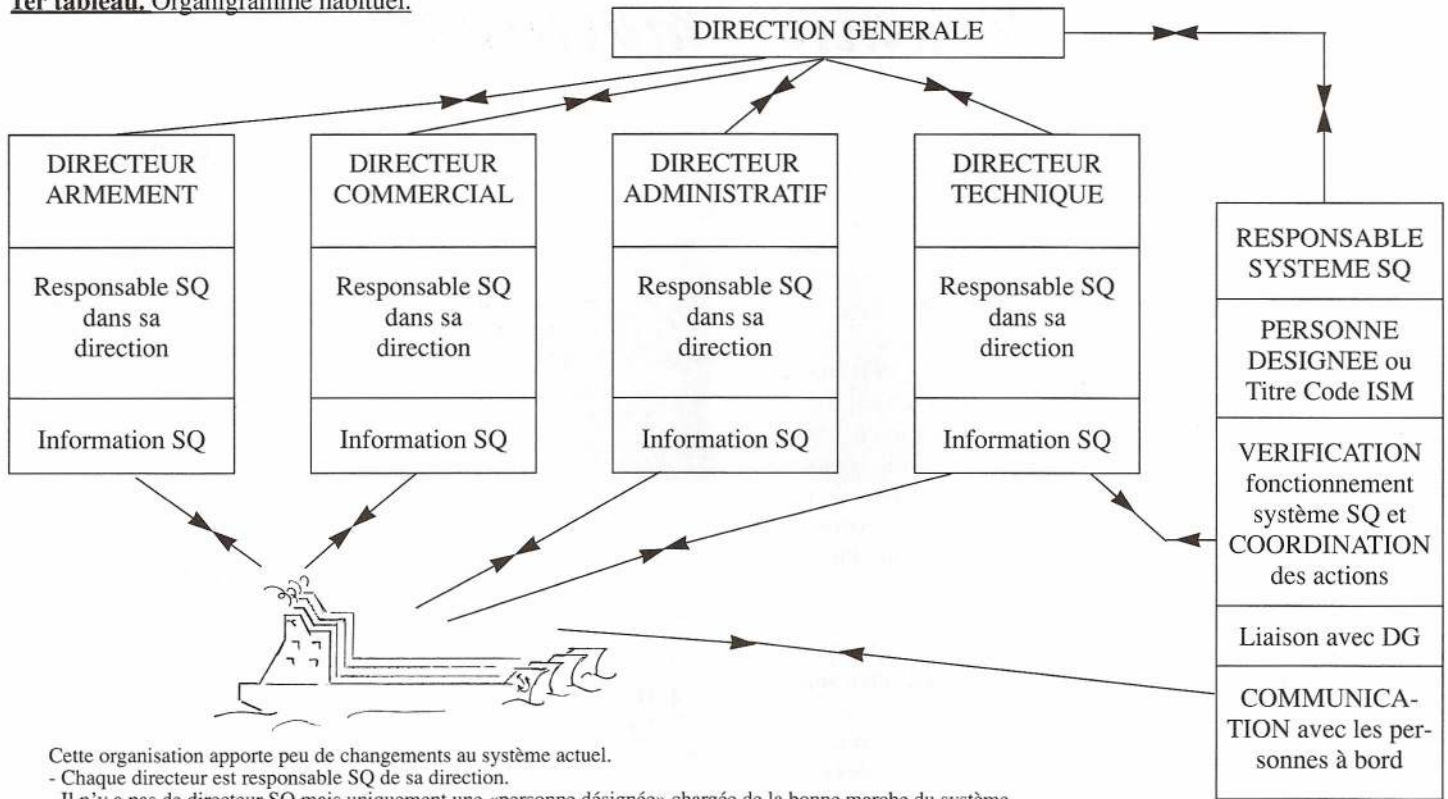
The shipping professional

The Professional Mariner

Fairplay

OMI MSC circulaire 761

1er tableau. Organigramme habituel.



Cette organisation apporte peu de changements au système actuel.
 - Chaque directeur est responsable SQ de sa direction.
 - Il n'y a pas de directeur SQ mais uniquement une «personne désignée» chargée de la bonne marche du système.

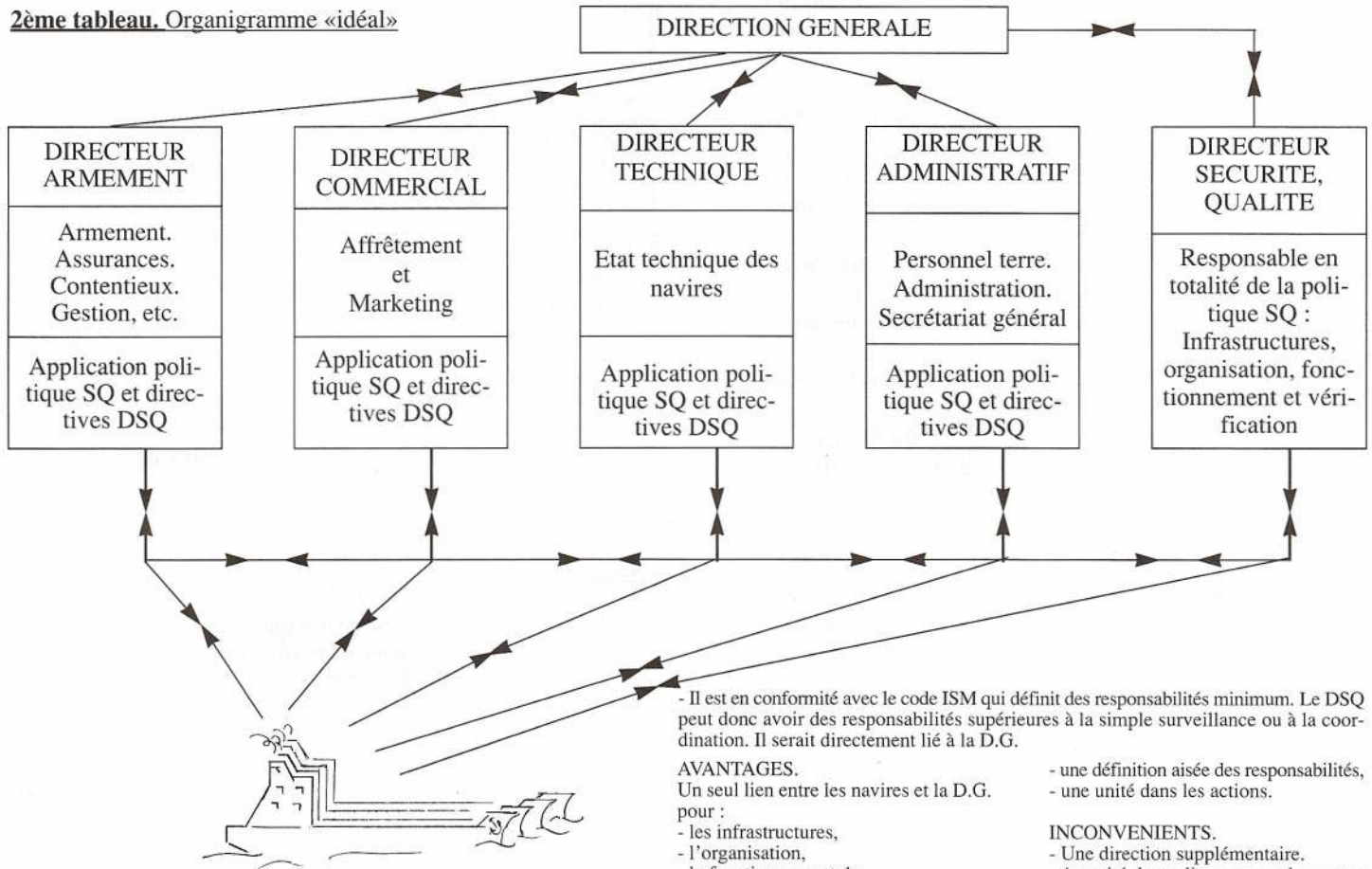
AVANTAGES

Aucune ambiguïté sur les responsabilités
 Pleine conformité avec le code ISM

INCONVENIENTS

Activités SQ : 8 à 10 jours ouvrables le reste en tant qu'adjoit au directeur technique.
 Homme orchestre + technicien.
 Ce poste conviendrait à un polyvalent à sensibilité mécanicien qui serait bien apte à la communication. Il devrait rester «marin», c'est-à-dire ne pas demeurer dans la fonction plus de trois à cinq ans, à la suite de quoi il repartirait naviguer.

2ème tableau. Organigramme «idéal»



- Il est en conformité avec le code ISM qui définit des responsabilités minimum. Le DSQ peut donc avoir des responsabilités supérieures à la simple surveillance ou à la coordination. Il serait directement lié à la D.G.

AVANTAGES.
 Un seul lien entre les navires et la D.G. pour :
 - les infrastructures,
 - l'organisation,
 - le fonctionnement de la Qualité
 la Sécurité
 la protection de l'environnement,

- une définition aisée des responsabilités,
 - une unité dans les actions.

INCONVENIENTS.
 - Une direction supplémentaire.
 - Autorité de ce directeur sur les autres pour les questions SQ.
 - Difficulté pour trouver la personne ayant le profil adéquat.

Formation maritime.

Rubrique de J.M. BILLOT

Commission «Filières»

Les débats de la Commission «Filières» qui s'est réunie à 6 reprises depuis décembre 1996 n'ont pas vraiment abouti à une proposition complète, les dernières réunions ayant été nettement «influencées» par l'Administration, et plus particulièrement par le Directeur des Affaires Maritimes et des Gens de Mer. De plus, à la dernière réunion du Comité Spécialisé de la Formation Maritime du 16.05.97, l'Administration a présenté une autre «mouture» (!) dont voici les grandes lignes :

L'Administration avait auparavant posé deux principes :

A. Les Programmes de Formation ne peuvent être supérieurs aux exigences de STCW.

C'est-à-dire que si le choix avait été d'une spécialisation à l'entrée de la 4ème année (Formation de direction Niveau 1), les écoles n'auraient pas profité du trimestre supplémentaire pour augmenter le programme spécifique Pont (ou Machine), mais auraient délivré le diplôme (Pont ou Machine) au bout de 6 mois seulement.

B. «Tout Brevet STCW sera délivré à tout candidat en réunissant les conditions».

Un diplômé DESMM dès que son temps de navigation au Pont atteindra 12 mois pourra demander un Brevet de Second Capitaine, par exemple.

1. Conformément à STCW 95, elles s'articulent sur les 3 niveaux fixés par cette convention.

- 1.1 - Niveau 1 (> 3000 UMS) (> 3000 KW) (*1)
Cursus d'études **Polyvalent** aux échelons opérationnel (Chef de Quart)(*2)(*3) et de Direction (Commandant/Chef Mécanicien)
- 1.2 - Niveau 2 (< 3000 UMS) (< 3000 KW) (*1)
Cursus d'Etudes **Polyvalent** au niveau opérationnel (Chef de Quart) (*2)(*3) **mais Monovalent** au niveau de **Direction** (Commandant ou Chef Mécanicien)
- 1.3 - Niveau 3 (< 500 UMS à proximité du littoral)
Cursus **Monovalent** («Brevet de Patron Cotier»)
(Rappelons que la Convention ne prévoit pas de Brevet Machine de 750 KW)
- 1.4 - Niveau inférieur (non régi par la Convention STCW)

2. Certaines Passerelles ont été prévues entre Niveaux 2 et 1 :

- 2.1 - Pour les E.O.M.M.2 Brevetés Chef de Quart > 500 UMS
Une année complémentaire de théorie, sanctionnée par un examen permet le raccordement à l'année de DESMM (Formation de Direction niveau 1)
- 2.2 - Pour les Brevetés Capitaine ou Chef Mécanicien de Niveau 2.
Une admission sur dossier est prévue en 4ème année (D.E.S.M.M.).

3. Les provenances des candidats ne semblent pas trop différentes de celles d'aujourd'hui.

3.1 - Accès au niveau 1 : **Bac + Concours** ouvert aux élèves des L.E. Général et aux élèves des L.E. Professionnels et Maritimes, **après une Préparation** (une Admission sur dossier est conservée pour certains **Bac + 2**).

3.2 - Accès au **Niveau 2 Concours Niveau Première**, ouvert aux élèves des L.E.G./L.E.P. et L.P.M. et aux titulaires de **B.E.P. Maritimes**, éventuellement après **préparations**.

3.3 - Accès au **Niveau 3**
Pour le Pont : aux titulaires de **B.E.P. Maritimes**
Pour la Machine, aux titulaires de «**CAM Polyvalents**» (via le Brevet de Navire Portuaire)

4. Détails des Formations de niveaux 1 et 2

NIVEAU 1 : Il est calqué sur CINM

- Navigation 6 mois Pont + 6 mois Machine avant Brevet CdQuart Polyvalent
- Navigation de 8 mois comme Officier Polyvalent préalable à la 4ème année.
- Navigation postérieure au diplôme DESMM conforme à STCW.

Brevet Niveau 1 : Il y aurait coexistence entre des Brevets Polyvalents du Chapitre VII et les Brevets monovalents correspondants.
(*)

NIVEAU 2 :

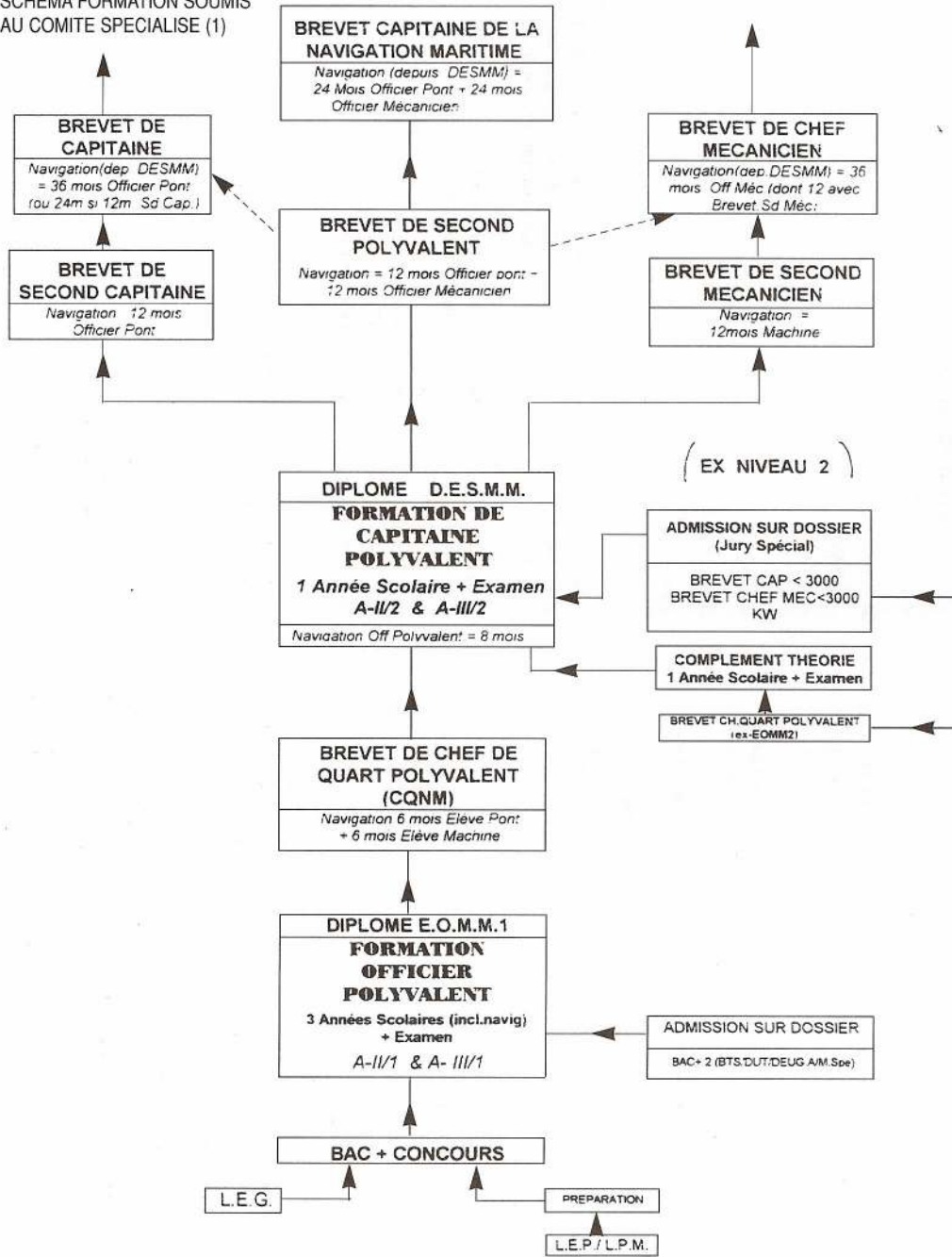
- **Concours Niveau 1ère** menant à 3 années scolaires de formation Polyvalente (dont 1 ans de mise à niveau - Théorie ou Navigation -).
- Sanctionnés par un Diplôme **EOMM2** (différent de celui du Niveau 1), mais menant à un **Brevet de Chef de Quart Polyvalent identique**.
- La formation **monovalente** aux échelons de **Direction** se ferait par
6 mois de Cours pour le Pont
1 année pour la Machine
Les Brevets s'obtiendront avec des temps de Navigation conformes à STCW.

Notes

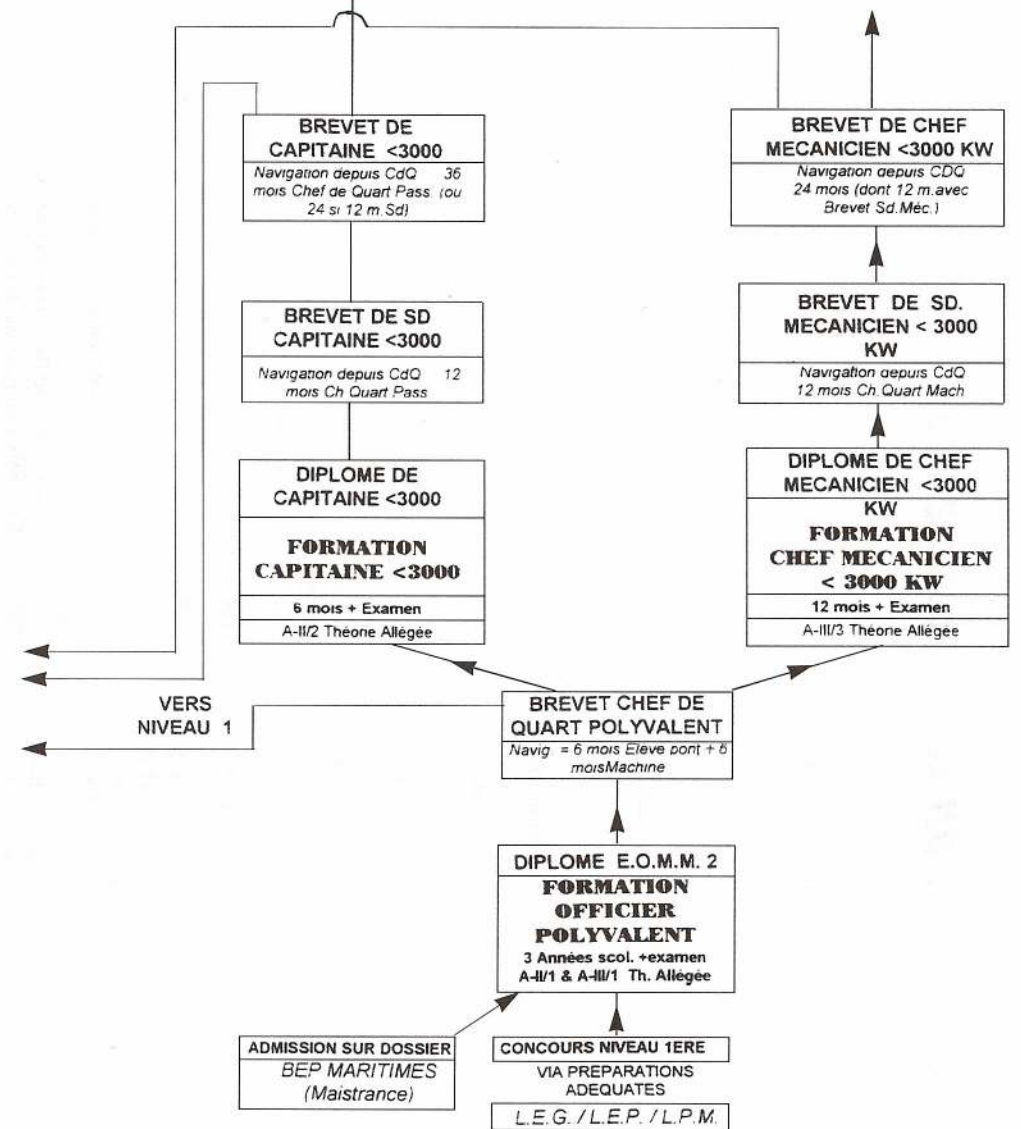
- (*1) La Puissance concernée est uniquement la Puissance de Propulsion.
(*2) A l'échelon Opérationnel, les seuils STCW sont abaissés (>500 & <500 UMS pour le Pont) (>750 KW pour la Machine, la Convention ne prévoit rien pour < 750 KW)
(*3) L'échelon Opérationnel est sanctionné par 2 Diplômes de niveaux théoriques différents (EOMM1 & EOMM2), mais par un Brevet unique.

(*) La position de l'Administration n'était pas du tout celle-ci avant le 16.05.97, ce qui nous avait amené à adresser le 9.05.97 une lettre au Directeur des Gens de Mer dont l'argumentation suit.

SCHEMA FORMATION SOUMIS AU COMITE SPECIALISE (1)



SCHEMA FORMATION SOUMIS AU COMITE SPECIALISE DU 16.05.97(2)



Argumentation de la lettre à M. Serradji.

Formation «Management» de niveau 1 (illimité)

Une partie du cursus proposé par le Directeur des Gens de Mer au cours de cette réunion nous a paru illogique et contraire à l'état d'avancement des travaux de la Commission Filières (et même aux principes énoncés en son temps par la Direction des Gens de Mer...).

En reprenant les termes de l'Inspecteur Général,

«Les titulaires du diplôme d'EO1MM et du brevet de CQNM peuvent ensuite être admis en formation d'Officier Supérieur de la Marine Marchande,... cette formation donne accès aux brevets de **Second Mécanicien, Second Capitaine, Chef Mécanicien et Capitaine**. Le titulaire des brevets de Capitaines et de Chef Mécanicien obtient le brevet d'Officier Supérieur de la Marine Marchande.

Ajoutons les précisions suivantes qui ne figurent pas sur la note de l'IGEM.

- Le **Brevet d'Officier Supérieur de la M.M.** ne serait pas transmis pour homologation par l'I.M.O.

- Il n'y aurait pas de Diplôme de Second Polyvalent.

Cette proposition présente les inconvénients suivants :

1. Allongement du Cursus.

La formation (au sens de Cursus complet) Polyvalente de Niveau 1 conforme au Chapitre VII demande déjà un cursus de **11 ans** (au mieux !...) car exigeant 48 mois (24 + 24) d'embarquement depuis **OQNM** (comparé à un cursus monovalent STCW de 7 ans 1/2 pour Capitaine).

La solution proposée demandera 2 ans de Navigation de plus (au mieux...) (soit 3 ans, congés inclus) : d'où un Cursus de 14 ans depuis le Concours d'Entrée.

De plus, le Brevet (d'OSMM) étant le seul titre reconnu «universitairement», son intérêt deviendra assez faible s'il faut **attendre** d'avoir 35 à 40 ans pour changer de carrière !...

2. Non reconnaissance internationale du Brevet des CINM.

Ceux-ci vont se retrouver dotés de deux Brevets Monovalents (ou d'un pour ceux qui auront perdu 1 des 2 Services après revalidation).

Ce serait un comble de délivrer une Formation (*) Polyvalente sans la sanctionner par des Brevets Polyvalents reconnus Internationalement.

Ne serait-ce pas pris pour une reconnaissance par la France qu'elle s'est longuement (et lourdement) trompée ?...

Mais surtout cela va rendre la gestion des embarquements des diplômés et des brevetés irrationnelle : le C.C.A.F. ayant répété qu'il était très difficile sinon impossible de gérer à la fois des Polyvalents et des Monovalents.

3. Valeur de la Formation Polyvalente.

Pourquoi faire une formation Polyvalente si, à la sortie de la 4ème année, le diplômé ne fait aucun «stage» d'Officier dans les 2 services et se retrouvera **sans expérience qualifiante** de sa Formation.

Le maintien d'un Brevet de **Second Polyvalent** (reconnu internationalement) serait un palliatif à ce problème.

4. Problèmes inextricables de Revalidation des Brevets.

Un cursus complet tel que prévu par la proposition (36 mois + 36 mois) obligera l'intéressé à **au moins une (sinon 2). Revalidation** d'un Brevet, avant d'obtenir le Brevet d'OSMM.

Les problèmes posés par les Revalidations des Brevets et Certificats sont déjà importants pour ne pas en ajouter d'autres !...

4.1 - Le choix de Brevets monovalent obligera le Titulaire du Brevet d'OSMM à revalider chacun de ses Brevets **au moyen d'un an de navigation dans chaque service**, ce qui rendra la revalidation d'un des brevets très aléatoire (on en a eu l'expérience !...)

4.2 - Ce problème peut se poser dès la 4ème année de cours, moment où il faudrait revalider «conservatoirement» le Brevet de CQNM

afin de se protéger contre un risque d'embarquement déséquilibré (monovalent) après le diplôme !...

*Note : Dans ce cas extrême, si l'intéressé continue ces embarquements déséquilibrés, son **brevet de CQNM revalidé** sera tout juste valable pour lui permettre d'embarquer dans le 2ème service après obtention du **1er Brevet de Direction Monovalent**.*

4.3 - La non-existence du Brevet de Second Polyvalent risque de ne pas permettre à un **Double Breveté Second** (Pont + Machine) d'accéder au 1er Brevet de Direction sans «perdre sa compétence» dans le 2ème service !... (*ex n° 2*)

*Explication : imaginons un diplômé obtenant son brevet de **Second Pont** (12 mois au pont) puis son **Brevet de Sd Mécanicien** (12 mois à la machine), qui continue de naviguer à la machine **20 mois (+ 10 mois de congés)** ;*

*- Il sera trop tard alors pour qu'il acquière ses **12 mois** de navigation au Pont permettant revalidation du Brevet de **Second Capitaine**.*

- Son Brevet d'OQNM, s'il n'a pas été revalidé «conservatoirement» n'est plus valable !...

*Ce qui ne serait pas le cas si un **Brevet de Second Polyvalent** avait sanctionné l'obtention des 2 brevets monovalents !!!*

5. Pénalisation des Brevets Français vis à vis des Brevets Etrangers.

- La non-reconnaissance internationale du Brevet de Capitaine Polyvalent.

- L'obligation de **revalidation** par 12 mois + 12 mois dans chaque service.

- La non-existence de Brevet de Second Polyvalent.

Ces choix vont pénaliser les Brevetés Français vis à vis des Etats qui ont développé (selon le modèle français !...) une Formation et des Brevets Polyvalents en utilisant toutes les ressources de STCW 95 (en particulier le chapitre VII).

Nous pensons par exemple à la **Hollande** qui a déjà énoncé sa position sur le point de la revalidation !...

En conclusion, nous proposons

- de sanctionner la Formation Polyvalente de **Direction** (de Niveau 1) par des Brevets Polyvalents

et des Brevets Monovalents de Direction

- l'idéal étant de privilégier un Brevet **unique** de **Second Polyvalent** à partir duquel les intéressés puissent se diriger vers les Brevets de Capitaine ou de Chef Mécanicien ou de Capitaine Polyvalent (Chapitre VII).

De plus, nous voudrions attirer l'attention de l'Administration sur les nombreux problèmes (quelquefois très terre à terre) dus à la Revalidation des Brevets **et des Certificats** qui ne vont pas tarder à se poser et dont nous voudrions être sûrs que l'Administration soit à même de les résoudre, par exemple :

1. **Rapidité de réaction** de l'administration à la demande de revalidation (rappelons que l'**original** du brevet doit être **à bord** !...)

2. **Recours** en cas de retard.

3. Revalidations **anticipées** («conservatoires»).

4. Prise en compte de preuves d'embarquement **en langues étrangères**.

5. Revalidation des **Certificats «Navires» et autres**

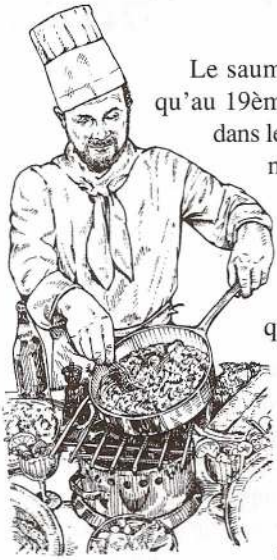
etc.

Nous en avons cité certains (une liste exhaustive devrait pouvoir en être établie) mais dès maintenant il faudrait que les décisions relatives à la formation n'aggravent pas irrémédiablement ces problèmes...

19.05.97

(*) Une très grande majorité de la commission s'est prononcée pour une formation Polyvalente, d'autant plus que l'Administration a prévenu qu'elle limiterait ses programmes à STCW 95, et que le choix d'un cours de management Monovalent éventuel ne se traduirait que par un **racourcissement** (de 3 mois) de sa durée.

En passant par la Cambuse.



Le saumon était surabondant en France jusqu'au 19^{ème} siècle au point d'en faire mention dans les contrats de travail pour stipuler qu'il ne serait pas servi plus de 3, 4 ou 5 fois par semaine à la table des domestiques ou ouvriers nourris par le patron.

Il est devenu rare chez nous, ce qui nous fait rêver au Québec où l'on compte 116 rivières à saumon.

Face à sa disparition due à la pollution et aux barrages sur les fleuves, un espoir est né quand des responsables ont pris conscience que la pollution des rivières ne venait pas des navires mais

de la terre, et l'on a vu le saumon sauvage remonter à nouveau certains cours d'eau de Bretagne et de Normandie, osons espérer, car ce saumon sauvage frais, c'est autre chose qu'un saumon d'élevage ou d'importation, même transporté sur nos navires.

Sachez que le saumon est un des poissons qui donne le moins de déchets puisque 67% de son poids est comestible (seulement 52% pour la truite).

Alors profitons du saumon frais pour le manger cru comme en Scandinavie, au Canada ou ailleurs.

En Suède et en Norvège, l'on prépare le GRAVAD LAX ou GRAVLAX, c'est-à-dire le saumon mariné à l'aneth, que l'on peut très bien faire chez soi :

Prendre un saumon et en prélever les deux filets entiers.

Poser un filet côté peau sur un papier alu, y étaler un mélange formé d'une grosse cuillère à soupe de gros sel, une grosse cuillère à soupe de sucre et une cuillerée à café de poivre concassé. Parsemer de feuilles d'aneth. Reconstituer le poisson avec l'autre filet, bien envelopper le tout dans le papier d'alu et poser dans un plat au réfrigérateur pendant 3 jours en retournant le paquet soir et matin.

Ensuite enlever sel et épices, servir en tranches fines avec pain, beurre, citron ou sauce moutarde avec des pommes vapeur.

Si vous n'aimez pas l'aneth, vous pouvez le remplacer par des herbes à votre goût.

La boisson qui accompagne ce saumon est bien sûr l'Aquavit ou akwagit généralement parfumée à l'aneth, alors si ce parfum vous déplaît, prenez de la vodka avec modération.

S'il y a chez nous une bonne blague d'almanach comme d'aller chercher une livre de vin, soyez plus prudent en Russie où vous pouvez demander une bouteille de vodka, mais si vous voulez une plus petite quantité, au restaurant, vous demanderez 100 ou 200 grammes de vodka, il n'y aura pas de pesée mais on vous apportera la carafe correspondant au poids demandé.

Au restaurant «La Clef des Champs» à Ste Adèle au Québec, le saumon est aussi mariné :

Ciseler ciboulette et persil, saler, poivrer, ajouter vinaigre

balsamique et huile d'olive, mélanger et y mettre à mariner les fines tranches de filets de saumon pendant 3 jours au réfrigérateur.

Servir avec citron, pain, salade ou une compote de poireaux.

Vous pouvez préparer un «Rakarret» norvégien, qui n'est autre qu'une truite de mer marinée comme le Gravlax.

A la mode italienne, mais je ne peux vous affirmer que les Italiens le mangent ainsi. On peut faire un carpaccio de saumon.

Enfin, voilà la recette de Jean et Paul Minchelli :

«Escalopes de saumon cru aux deux poivres».

Badigeonner légèrement d'huile d'olive une assiette froide, puis y étendre de fines escalopes de saumon cru. Les enduire au pinceau d'huile d'olive. Donner deux tours de moulin à poivre, un tour de moulin à sel, ajouter quelques graines de poivre vert écrasées et servir bien frais».

Pour accompagner, faire cuire ensemble des morceaux de pommes de terre, carottes, céleri rave et navet (environ 20 mn dans un bouillon de cube de pot au feu) que vous servez avec une mayonnaise assaisonnée aux quatre épices.

Le saumon étant le plus gros poste déficitaire de notre commerce extérieur des produits de la mer, n'oublions pas les poissons locaux que nos pêcheurs côtiers rapportent chaque jour, bien frais, parfois vivants quand on a la chance d'aller à l'arrivée des bateaux.

Il y a tous les poissons plats de la Manche qui n'étant ni sole ni turbot sont parfois dédaignés : limandes, limandes-soles, plies, carrelets, etc.

Alors, faites des «filets marinés aux saveurs de Provence» :

Pour cela, lever les filets en enlevant la peau noire, et si vous le pouvez la peau blanche (vous pouvez récupérer les arrêtes pour faire un fumet de poisson).

Salez, poivrez et mettez les filets à mariner pendant 1h45 à 2h dans un mélange moitié jus de citron, moitié vinaigre blanc. Séchez dans un torchon.

On aura en réserve une huile d'olive où auront macéré depuis au moins 3 semaines différentes herbes : basilique, estragon, thym, laurier, romarin, fenouil, poivre, girofle, etc.

Dans une terrine, mettre les filets, recouvrir d'un mélange 2/3 huile d'olive aromatisée et 1/3 huile de tournesol. Couvrir et mettre au réfrigérateur. Vous les conserverez 8 jours sans problème.

Vous servirez 3 ou 4 filets sur de la salade verte, des germes de soja, des rondelles de concombre, etc. avec la seule huile de la terrine, et je choisirais un rosé de Provence pour rester dans le ton.

Et sur la côte Atlantique ou Méditerranéenne, essayez ces sardines crues :

Sur une clayette en osier, mettre les sardines entières et déposer une pincée de sel et poivre mélangés sur la tête. Mettre 2 jours au frigo.

Enlever têtes et boyaux, enlever la peau.

Servir tel quel avec pain grillé (campagne) et beurre 1/2 sel.

Cdt Y. CHARLOT

Le marin européen...

une espèce en danger.

Le Professeur Gunther ZADE, Doyen de «L'Université Maritime Mondiale» (W.M.U.), a fait paraître dans la revue «HANSA» un article très complet sur ce sujet. Nous pensons que beaucoup prendront intérêt à sa lecture et le publions donc in extenso, avec l'aimable autorisation de «HANSA».

Is the European Union seafarer an endangered species ?

Günther Zade*

This question was the title of a well attended and well organized European Union (EU) Conference in Dublin on 17 and 18 December 1996. Neil Kinnock, Transport Commissioner of the European Commission, gave the answer «with one short, sad, four word phrase : On present trends, yes». Brian Orrell, President of the Maritime Section, Federation of Transport Workers Unions in the EU (FST), called the question «incredible» and painted a bleak picture of EU seafarer's future, if the «desperate need to finally get our act together» to stop this negative development would not be met very soon. John Lyras, President, European Community Ship-owners Associations (ECSA), drew attention to the financial constraints to employing EU seafarers, the availability of qualified non-EU seafarers and the ship-owners' need for access to the international labour market. Others perceived EU seafarers on the road towards extinction and referred to the Royal Hospital in Kilmainham, the conference venue, which is not a hospital but a museum, as the appropriate location for treating a sick patient or as a place where the last European Union seafarers could be put on display in the year 2020. In general, there was much concern about the future of EU seafarers. There were also many proposals on what needs or could be done to prevent their further disappearance from happening.

The fact.

A «Study on the maritime professions in the European Union» of August 1996 by the British consultancy company TeenEcon, the

results of which were presented by a representative of the European Commission's Directorate-General for Transport, provides estimated figures for the significant decline in the number of national seafarers employed on ships under flags of EU Member States.

From 1985 to 1995, the employment of national officers on ships of EU Member States has fallen by 37%, the employment of national ratings by 28% and, in figures, by 31,600 and 42,400 respectively. The total number of national seafarers has fallen by 74,000 (or about a third) from some 200,00 to about 130,000. The number of non-nationals (among them about 30% from other EU Member States) on national-flagged ships has increased from 29,000 (12,3% of the total work force) in 1985 to 33,000 (20,4%) in 1995. The average age of seafarers in EU and OECD countries is growing and higher than the average age of seafarers in the Far East. Fifty-eight percent of the officers in OECD countries and 49% of the ratings are older than 40. The respective figures for seafarers from the Far East are 35% and 33%.

A follow-up problem.

The existing shortage of EU ship officers (with the exception of France, Greece and The Netherlands) will have a negative impact on shore-based positions in the maritime sector where ship-board experience is desirable or essential. It will become increasingly difficult to recruit a sufficient number of national pilots, harbour masters, surveyors, superintendents, inspectors (including those for Port State Control), container terminal managers, etc.

Problems and causes.

Flagging out and the subsequent loss of work (and training) places on ships of EU

Member States were identified as the main cause of the declining demand. The loss of interest in seafaring as a career in a majority of EU countries was seen as the main cause for the declining supply, that, in the opinion of many conference participants, has been created by the attraction of living ashore in affluent societies, compared to the hardship of serving during long absences from home in a not so well reputed profession and industry. On the other hand, it was claimed (Brian Orrell e.g.) that it is «a myth that young people (in the UK) are not interested in seafaring anymore». A few attempts were made to connect crews cheaper than those consisting of EU nationals to sub-standard ships but other interventions claimed that cheaper operations do not necessarily mean poor quality. The main conflict underlying the causes is that between most shipping companies' use of worldwide opportunities with little or no (costly) loyalty to their country and, on the other hand, the unions desire to maintain jobs for their clients and the governments interest in not losing work places. The conflict is a consequence of the globalization of the market and is therefore not confined to shipping.

Proposed solutions.

A number of proposals was made on how to stop and reserve the not wanted development. The most frequently mentioned proposals, which are partly interdependent, could be categorized in seafarer export, subsidy, national fleet, level playing field, quality service, seafaring attraction and national solution. No never mind and laissez faire attitude was shown and nobody answered the question : «Is the EU seafarer an endangered species ?» with : «So what ?». Everybody expressed concern about the seriousness of the situation.

Seafarer export solution. The most courageous proposal was made by an enthusiastic participant who argued for a change of the import of seafarers to the EU into an export of EU seafarers to non-EU countries. This proposal was dutifully applauded but regarded

as Utopian considering the costs of EU seafarers and their dwindling numbers.

Subsidy solution : Commissioner Kinnock did not see the funding of training costs of shipowners from a specific EU maritime training fund as a realistic solution. Nevertheless, the EU Transport Ministers had agreed in Dublin in the week before the conference to «... maintain a highly skilled pool of Community seafarers... and a high level of maritime know how within the Community by : ... using narrowly targeted positive measures such as incentives to reduce the cost of employment of seafaring personnel». Commissioner Kinnock asked the conference «... whether the current structure of fiscal measures and state aids in the Community is consistent with the objective of encouraging demand for the employment of EU seafarers». Not too much should be expected from such measures as they will have to be coordinated with subsidies for other industries. Any measure will also have to be compared to the substantial savings for ships which are operated more economically than ships under EU flags, without being sub-standard.

A few Community training funds could be used for pre-sea and onboard training schemes. Only six Member States have taken advantage of the European Social fund for this purpose. Funds for running international training programmes are also available as, e.g., from LEONARDO.

The national fleet solution has cost implications. It bases on the assumption that an appreciation of the need for a national fleet and its role in national export and import would stimulate EU shipowners to give up part of their profit or even make own investments for not flagging out or even «flagging back» and employing national seafarers at national salaries. Meeting the need for a national fleet for reasons of independence of a country's trade and other reasons is costly and would therefore only be supported by shipowners to the extent they can afford it. Shifting too much of the costs for maintaining a national fleet to empty government coffers would also not be feasible. The national fleet solution is no more than a special subsidy solution.

The level playing field solution is the solution on which much hope seems to be put. Roberto Salvarani, responsible for maritime safety and environment protection in the Commission's Directorate General for Transport strongly recommended the enforcement of Port State Control and other legal provisions for the ensuring of quality standards that will require additional investments by some shipping companies. In his opinion the revised International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 95) and the International Safety Management (ISM)

Code are tools which, if fully used, will support a development towards a level playing field. Wolfgang Hübner, Head of Maritime Transport and Shipbuilding Division, OECD, added ILO resolution 180 on working time to the tools and provided some background to Roberto Salvarani's recommendations in his presentation on «Non-observance of international rules and standards : Competitive Advantages. Report of the OCED Study». Although sub-standard shipping should not be confused with low-cost shipping and although most shipowners operate their vessels correctly, there is a small minority of shipowners who «take advantage of their freedom to set operating standards by failing to conform to rules and standards for shipboard safety and the protection of the marine environment». As long as the profit from negligence of regulations is greater than the cost of punishment for such negligence, such unfair practice can, despite all legal provisions, be expected to continue. According to John Lyras, elimination of sub-standard shipping will not provide employment for EU seafarers since equally qualified non-EU seafarers are available at lower cost.

The quality service solution was rather often mentioned in the context of maintaining and increasing the competitiveness of Community shipping. To achieve such competitive advantage with EU seafarers would require an added value from their employment. Disregarding that it would be difficult to objectively quantify such value, it is not confined to EU seafarers. Although not all seafarers worldwide match the quality of most EU seafarers, there are other regions where well qualified seafarers are available. It works against a high quality of Community seafarers in some Member States that the reduction of student numbers has rather rarely been accompanied by national concentration of resources in a smaller number of colleges.

The seafaring attraction solution is a supply solution that cannot succeed by itself since it does not address the demand. It would of course be of benefit if the attraction of a seafaring career would be increased by - in the opinion of conference participants - offering young people a career perspective that provides also for shore-based employment in the maritime industry but this does not reduce the costs for the employment of seafarers from EU countries.

The conference programme included reports on national solutions initiated in Denmark, France, The Netherlands, Norway (that is represented in Community shipping activities) and Sweden. These partly successful measures result from concerted actions by government, shipowners, unions and maritime training colleges. They are accompanied by substantial investments, particularly the Dutch approach. They are compromises which

try to make the best of existing possibilities. They consist of elements of all above-mentioned solutions (except the seafarer export solution) and sometimes also other more specific solutions which were proposed at the conference. They take into account national particularities.

Summary.

The conference made it plain that the EU seafarer is an endangered species. It also made it plain that there is no single solution to this problem and that even a combination of a number of measures can hardly produce satisfactory results. On the other hand, the conference made it clear that the problem of the endangered EU seafarer cannot be singled out from the context of international shipping but is mainly a consequence of the general development and the fierce competition in the industry. There is a need for a holistic approach through national roundtables, i.e. through involvement of all partners concerned - shipowners, unions, maritime administrations, educational authorities, MET institutions and seafarer associations if the tide is to be stemmed that runs against seafarers from almost all EU Member States.

The European Commission can create supporting conditions for solutions but it can not solve the problem. This is up to the countries. The ball is rather in the national courts than in Brussels. Nevertheless, the Commission can also take an important role in keeping the topic on the agenda and getting the best brains together from the parties involved for developing feasible solutions. Such experts would have to tackle the problem without predisposition and prejudice. Another conference as the one in Dublin can probably not be effective, it would provide much more opportunity for expressing parochial concerns than there was already in Dublin.

My asking the talkative and interested Dublin taxi drivers, confirmed Commissioner Kinnock's introductory remarks in his opening speech that these gentlemen (believe to) know solutions to all problems. On the way from the airport to the city, I was told that more young people would go to sea if they would be better paid ; on the way back to the airport, the taxi driver saw the solution in more Irish seafarers and less Filipinos. Unfortunately, both answers are too simple. Keeping the EU seafarer alive is a task with the complexity of «Ulysses», the opus magnum of Ireland's famous writer James Joyce.

* Vice-Rector and Academic Dean. World Maritime University, Malmö. Sweden. ** The opinions expressed in this paper are solely those of the author and should not be construed as representing a position of World Maritime University.

Gare aux Funes.

Le *Reder ar Mor* chalutier de 16,75 m a coulé dans l'ouest de la Chaussée de Sein par 48°07 N et 06°18 W, durant la nuit du 9 au 10 mars 97. Le déclenchement de la balise de détresse a été le seul signal d'alerte reçu. Les 4 hommes de l'équipage ont disparu. La météo était bonne, et la proximité du rail d'Ouessant pouvait faire penser à un abordage avec un navire marchand. Un contrôle de la coque des navires repérés dans les parages au moment du naufrage a été effectué pendant leurs escales dans les ports nord Europe, sans résultat.

Dans l'état actuel de l'enquête et selon ce que l'on peut lire dans la presse :

L'épave a été retrouvée (par la caméra auto propulsée d'un chasseur de mine), couchée sur le flanc, apparemment intacte, son chalut croché dans une roche. Des investigations ultérieures seront vraisemblablement nécessaires si réellement les parties impliquées veulent en savoir plus.

La parution d'un article dans le *Télégramme de BREST* du 15 mars émettant l'hypothèse que le naufrage pouvait être dû à la croche de ses câbles par un cargo alors que le *Reder ar Mor* tentait de se dégager ou même simplement par la vague d'étrave dudit cargo nous a menés à nous poser la question qui fait le titre et voir si l'on pouvait améliorer la sécurité des manœuvres navire marchand/pêcheur.

M. Alain Jade, PdG de l'Armement Bigouden et son adjoint Soazic Legal, nous ont bien volontiers ménagé une entrevue avec messieurs Emile Biger, patron du Baraheiz et Denis Le Bris, patron-armateur de l'Europa.

Au cours d'une convention franche et sans polémique, ils nous ont exposé leur façon de travailler et les problèmes qu'ils rencontrent. Ce type de chalutier travaille par des fonds de 100 à 400 m, afin de prévoir son trait, le patron tient évidemment compte de la position des obstacles qu'il peut rencontrer (cartes et carnets de croches). La croche inopinée est une situation à laquelle ils ont tous été confrontés et qu'ils estiment délicate pour le navire, surtout lors des manœuvres effectuées pour tenter de se dégager.

Il faut en principe, revenir à la verticale de la croche tout en raccourcissant les câbles, faire arrière dessus sans engager l'hélice. C'est une affaire de doigté et de patience, du patron et du treuilliste et ils sont parfois amenés à attendre des heures la renverse du courant. Ces manœuvres peuvent peut-être, dans de malheureux concours de circonstances, être la cause du naufrage du

chalutier. Un de nos interlocuteurs avait d'ailleurs vécu cette expérience. Le mauvais temps et le courant sont bien sûr des facteurs aggravants, mais le franc bord arrière réduit par les efforts des treuils et une porte mal fermée peuvent aussi entrer en ligne de compte. Nous avons bien sûr parlé de sécurité pour couper les funes, c'est possible avec le chalumeau, parfois ils sont obligés de laisser filer et perdre leur chalut. Des essais pour une meilleure sécurité ont été proposés et notamment des treuils à tension constante etc. mais nos interlocuteurs ne semblaient pas convaincus.

De plus un grand nombre de chalutiers travaillent en «jumeau», c'est-à-dire qu'ils traînent deux chaluts côte à côte avec un système spécial de jonction sur leurs deux funes. Bien que chaque chalut soit plus petit, que théoriquement la dimension des funes soit la même et la force motrice équivalente, c'est très lourd, difficile à manœuvrer et très déséquilibrant quand un des deux chaluts prend une croche.

En ce qui concerne l'accrochage éventuel des câbles par un navire marchand, il faudrait que le navire passe à moins de 80 mètres pour un tirant d'eau de 20 mètres, moins de 40 mètres pour un T.E. de 10 m... Vu la largeur de certains navires actuels, on n'est pas loin de l'abordage ! Nos interlocuteurs se sont d'ailleurs étonnés de voir de nombreux cargos chercher à tout prix à les gagner sur l'avant alors qu'une manœuvre bien franche sur leur arrière leur semblait plus aisée. (Nous ne parlons ici ni du pélagique ni des filets dérivants).

Pendant ses opérations de dégagement, le chalutier est donc amené à faire des manœuvres complexes qui peuvent surprendre un navire marchand. Les règles COLREG ont bien prévu des feux de «navire de pêche pris par ses engins» mais ceux-ci sont souvent mangés par les feux de travail beaucoup plus puissants. Certains patrons ont fait installer des «flare-up lights» qu'ils allument dans de telles situations. L'Administration est très réticente à ce sujet, passant de la tolérance à l'interdiction pure et simple (*d'autres font des signes avec leur projecteur à l'approche d'un navire*).

Pour notre part, cette initiative nous paraît une bonne chose en attirant l'attention sur une situation exceptionnelle. Encore faut-il que ces feux soient allumés à bon escient et non en permanence, ce qui leur ôterait tout intérêt.

Christian LOUDES. 2 avril 1997



Information rapide = Meilleurs résultats.

Une autre affaire de naufrage et de repérage d'épave a inspiré les réflexions suivantes au Cdt J. Loiseau.

De la communication naît la solution.

Aurait-on retrouvé l'«Albion 2» si la découverte de l'épave au sondeur avait été faite par un chalutier français ?

OUI sans doute mais peut-être pas aussi rapidement. Car l'épave aurait figuré sur le carnet de croches du patron puis peut-être sur les carnets des chalutiers de la même société puis peut-être tardivement la position serait arrivée au SHOM qui aurait dû attendre plusieurs confirmations.

Dans le cas présent (et si j'ai bien compris) : des chalutiers danois repèrent une épave importante à une soixantaine de milles au large d'Ouessant qui ne figure pas sur les cartes. Ils donnent la position à leur armateur qui transmet au British Hydrographic Institute lequel transmet au SHOM.

Parallèlement et à peu près à la même époque l'agent à Cuba puis l'armateur d'«Albion 2» s'inquiètent de ne pas avoir de nouvelles de leur vraquier de 200 mètres et demandent aux Coast guard anglais s'ils ont bien

entendu parler de ce navire et à quelle époque ? Puis ces derniers demandent au CROSS CORSEN qui confirme avoir suivi ce navire sur son écran.

Lorsque le dragueur dépêché pour repérer l'épave de Reder ar Mor est en mission on lui demande de pousser un peu plus loin pour regarder à la position de cette épave et il découvre «ALBION 2».

Il y a eu quelque part une analyse heureuse qui a permis de découvrir cette épave et permettre ainsi à un armateur mais surtout à 25 familles de mettre fin à une attente insoutenable et peut-être de faux espoirs. N'empêche qu'encore une fois un vraquier a coulé corps et biens, cette fois-ci sans faire de bruit et devant chez nous. Ces navires sont décidément dangereux. Les assureurs ne sont-ils pas encore fatigués de payer des pertes totales ?

J. LOISEAU. Avril 97

Courrier des lecteurs.

Nous ouvrons cette rubrique aux lettres reçues de nos lecteurs et relatives soit à des articles parus dans la revue, soit à des événements maritimes récents. La rubrique «Tribune» reste réservée à des communications plus longues.

Boulogne s/Seine 10.04.97

Bois-Guillaume le 19 avril 1997

A l'attention du Commandant J. Loiseau.

Objet : Dernier AFCAN Informations.

Cher Commandant,

Venant de recevoir votre dernier AFCAN Informations, je tiens à vous redire que j'en apprécie beaucoup la qualité autant que le contenu des articles, toujours riches d'enseignements et incontestablement utiles, et je vous demande de transmettre mes félicitations et remerciements à tous ceux qui y contribuent.

Je voudrais seulement réagir à un point de votre éditorial, relatif à ce «dramatique Vendée Globe», qui fera sans doute l'objet d'un débat lors de votre assemblée. Et ce faisant, je m'appuie sur tout ce que j'ai entendu dire dernièrement par de nombreux pensionnés de tous grades, de la pêche ou du commerce, adeptes ou non de la plaisance.

L'événement n'a-t-il pas été trop médiatisé, des risques inconsidérés n'ont-ils pas été pris, a-t-on le droit de compter avec le facteur chance, face aux risques connus de la mer, quand des vies humaines sont en jeu ? Aurait-on parlé autant des marins dont le métier est d'affronter journalièrement les risques d'un milieu hostile, et de ceux qui disparaissent tragiquement, encore trop souvent hélas, en dépit des progrès de la sécurité ? La loi de la mer est sans doute de porter secours, mais jusqu'à quel point a-t-on le droit de faire supporter à la communauté nationale ou internationale le coût d'interventions hasardeuses et périlleuses ? La loi de la mer n'est-elle pas aussi d'assurer la veille en permanence, même dans ces parages où il n'est personne : or nous savons, avec la complicité de l'administration, qu'il ne peut en être ainsi ; voilà pourquoi, je partage votre suggestion d'une course autour du monde à deux. S'il faut saluer les qualités de courage et de marin du vainqueur et des autres, j'approuve la sagesse du vainqueur qui arrête, reconnaissant qu'il «a assez tenté le diable» et donc qu'il a eu beaucoup de chance.

De l'inévitable débat qui va avoir lieu, il faut espérer que sortiront des mesures appropriées, et que les organisateurs de ces courses médiatisées auront la volonté et le courage de les appliquer. Auront-ils aussi la sagesse de mettre un frein à ce toujours-plus, dans lequel l'homme et ses techniques cherchent à se surpasser, mais qui finit par engendrer des drames.

Veuillez recevoir, cher Commandant, l'expression de mes sentiments dévoués et amicaux.

Jacques SCHIRMANN

Président de la Fédération Nationale des Associations de Pensionnés de la Marine Marchande de France et d'Outre-Mer.

L'objet de cette lettre concerne principalement la photo de couverture de votre revue n° 37 et les réflexions qu'elle a fait naître en moi.

En effet, on comprend sur cette photo, l'évolution de notre civilisation maritime. D'un côté, un porte-conteneurs étranger, d'un tonnage important, bien chargé, qui «rentre», de l'autre côté un porte-conteneurs français (avec un gros château et vu de loin une belle passerelle) et peu de conteneurs sur le pont, qui «sort». Voilà tout le problème : la France n'en finit pas de sortir de l'économie mondiale, alors qu'on devrait tout mettre en œuvre pour rentrer dans le 21ème siècle, ne serait-ce que pour nos enfants, en acceptant les conditions nouvelles de l'économie et du travail.

Combien d'années encore les porte-conteneurs de la «P&O» vont-ils fréquenter le port du Havre, dans nos conditions actuelles de travail ? Combien y a-t-il de Feeders qui les attendent à quai ? Combien la «SNCF» a-t-elle prévu de «TGV» marchandises, de nuit, pour desservir les grandes villes de France dès le lendemain matin ?

Tout cela me laisse rêveur. L'autre jour un Commandant étranger me disait que, vu sa position, à la pointe de l'Europe, le port du Havre devrait être le 1er port européen continental, voire le seul touché par les gros porte-conteneurs intercontinentaux.

Est-il encore possible de rattraper une partie de notre retard et d'éviter l'irréparable ? Peut-on en France travailler de manière aussi efficace que chez nos concurrents ?

A ce propos, et cela n'est pas sur la photo de couverture, le Cdt Trocheris évoque les 25 hommes d'équipage sur un porte-conteneurs français de 1 500 TEUS (page 21), mais savez-vous que sur l'Ever Renown (4300 TEUS) de la page 13, il n'y a que 14 personnes ? De plus, sur ce genre de navire, le travail est impeccablement fait et l'ambiance à bord est excellente, malgré la fréquence des escales (5 en 6 jours, en tournée du nord). Est-on capable en France de faire aussi bien et pourquoi ne le faisons-nous pas ?

On peut ne pas être d'accord avec le modernisme, mais ne pas accepter les règles du jeu et ne pas s'y plier c'est condamner l'avenir de nos enfants.

Cdt Yann GELARD

Deux échouements accidentels, mettant en cause des navires à passagers, se sont produits l'année dernière, l'un dans l'Est et l'autre dans l'Ouest de la Manche. Chacun a donné lieu à une enquête administrative diligentée l'une par les autorités britanniques, l'autre par les françaises.

Dans le premier cas, celui du «STENA CHALLENGER» un rapport a été publié, que chacun peut se procurer sur demande. On en lira les principaux extraits dans le premier article ci-dessous.

Côté français il s'agissait du «SAINT-MALO». Là aussi l'administration aurait mené une enquête approfondie... dont les résultats n'auraient pas été divulgués officiellement.

C'est sans doute pourquoi le rédacteur du second article, paru dans le JMM du 11 avril 1997, suggère une connotation «confidentiel défense» et prend soin d'employer le mode conditionnel !

D'une part on publie l'information, de l'autre on la mettrait plus ou moins sous le boisseau. Nous pensions pourtant qu'un des intérêts d'une enquête sur un accident de mer était d'en rechercher les causes et de les faire connaître afin qu'elles soient prises en compte pour diminuer les risques. C'est ce qu'il convient d'appeler de la prévention...

Espérons cependant que la «confidentialité» de l'enquête administrative française n'est due qu'à l'obligation du secret de l'instruction avant un renvoi éventuel devant un TMC après l'enquête pénale. Mais alors des renseignements utiles ne seront peut-être pas accessibles avant de longues années. Dommage pour les capitaines !

JCH



Stena Challenger !

The UK MAIB conducted an inquiry into the grounding of the cross channel ferry STENA CHALLENGER. This report has recently been published and is available from HMSO, PO BOX 276, London SW8 5DT Tel(0)171 873 9090. Fax (0)171 873 001. The following extracts are taken from this report.

The vessel sailed from Dover at 2045, an hour later than scheduled. The weather forecast indicated north-easterly gale force winds. The crew were ordered to put securing lashings on all large commercial vehicles and the assistance of a tug on berthing in Calais was requested via Calais Port Radio. After clearing the Dover Harbour limits, the Master handed over the watch to the First Officer before going below for a meal and to do some paper work. During the crossing, the Third Officer effectively kept the watch with the First Officer overseeing him. This situation continued until about 2155 when the Master returned to the bridge to prepare for the pilotage into Calais. At this time the vessel was about 2 miles from the CA 6 buoy, in hand steering with one of the seamen on the wheel under the orders of the Officer of the Watch.

Under the supervision of the First Officer, the Third Officer handed over the watch to the Master, carrying out a set handover routine. The Master then confirmed that he had the «con» of the vessel. The wind, at this time, is reported to have been north-north easterly at 35-40 knots.

At about 2206 STENA CHALLENGER called Calais Port Radio on VHF Ch 12. Calais Port Radio was informed that the vessel was at the CA 6 buoy and was asked to confirm that a tug was available. They replied that a tug would be available on arrival, that STENA CHALLENGER should call Calais Port Radio

when she reached CA 8 buoy and that the PRIDE OF BURGUNDY would be ready to sail within a few minutes. Receipt of this message was confirmed by STENA CHALLENGER.

With the Master in charge and the First Officer monitoring the pilotage, STENA CHALLENGER began to make the approach to Calais, passing about a cable to the north of CA 5 buoy while steering 075°. EUROPEAN ENDEAVOUR was also making an approach to Calais and was about one mile ahead of STENA CHALLENGER. At about 2207 PRIDE OF BURGUNDY called Calais Port Radio with the message «ready in five minutes». The STENA CHALLENGER's Master had already started to slow approach to await the departure of PRIDE OF BURGUNDY, the propeller pitch had been reduced to about 20% ahead and with the vessel slowed down, the helmsman was able to maintain the heading of 075°. At about 2210 the PRIDE OF BURGUNDY informed Calais Port Radio that she was ready to depart. Calais Port Radio gave her permission to swing off the berth while the EUROPEAN ENDEAVOUR entered the port. This manœuvre completed, PRIDE OF BURGUNDY received permission to depart and Calais Port Radio called STENA CHALLENGER to tell her that PRIDE OF BURGUNDY would have to leave before she could enter.

The Master ordered the helmsman to steer 065° in an attempt to bring the head further into the wind as the vessel's speed slowed through the water. The helmsman was able to do that but subsequently found it difficult to maintain the heading. At about 2216, the vessel was virtually stopped in the water. The Master operated the bow thrusters to port and increased the pitch on the propellers. The wheel was handed over to another seaman at about 2218.

The Master became concerned that the vessel was not answering the helm. Over a period of three minutes, between 2216 and 2219, propeller pitch was increased from 20% to full ahead. The bow thrusters were acting full to port and the helm was hard to port. The Master ordered the helmsman to steer 060° but was told that the helm was already hard over.

PRIDE OF BURGUNDY cleared the harbour entrance outward bound at 2220. STENA CHALLENGER's Master maintained propeller pitch at full ahead and bow thrusters and helm to port, expecting the vessel to begin swinging into the wind. This did not happen and at 2224 it was apparent that the vessel was aground.

Findings.

1. The cause of the accident was the lack of adequate monitoring of the vessel's position with a consequent unawareness of the vessel's exact position at the start of and during the approach to Calais.
2. At the start of the approach to Calais Harbour the vessel was further to the south of the centre of the channel than thought.
3. When told that another ferry was leaving the port, instead of putting the vessel in a safe position to wait for clearance, the

Master proceeded towards the harbour entrance at reduced speed.

4. While proceeding with minimum manoeuvring power, insufficient allowance was made for the leeway created by the very strong on-shore wind.
5. When it was realised that the vessel was drifting to the south, full helm and power were applied too late to bring the vessel into the wind.
6. By the time that sufficient power had been gained the vessel was probably already aground.
7. There was a lack of pre-planning of the pilotage including no pre-programmed radar map or parallel index lines.
8. There was a lack of communication concerning the conduct of navigation in the approach to Calais.
9. The vessel was susceptible to the very strong on-shore wind, particularly from near the beam.
10. There was a lack of positive traffic control in the approach channel by Calais Port Control.
11. It is likely that the grounding would not have occurred if there was an additional light-buoy or beacon between CA 5 buoy and the harbour entrance to mark the southern boundary of the channel.

Les enseignements de l'accident du *St-Malo*.

Si le rapport administratif de l'accident du *St-Malo* (catamaran rapide à passagers dont l'une des coques s'ouvrit sur plus de 20 m, alors qu'il faisait route vers le port de St-Hélier, au Sud de Jersey le lundi de Pâques 95) est classé, comme certaines écoutes téléphoniques, «confidentiel-défense», l'administration, en toute discrétion, semble avoir mené un important travail d'analyse.

Point de départ, la cause principale de l'accident : défaillance opérationnelle, systémiques. En clair, ni les procédures, ni le mode de navigation, pas plus que l'environnement nautique étaient exempts d'erreurs. En d'autres termes, tous responsables mais pas coupables. Rappelons que 307 passagers étaient à bord, soit l'équivalent d'un gros avion.

On en «profita» donc pour tenter de faire le tour de l'ensemble des problèmes que posait le transport rapide de passagers dans la zone de navigation d'autant que deux codes internationaux se mettaient progressivement en place : l'un sur les navires rapides ; l'autre sur la gestion de la sécurité.

Parmi les points importants, on «s'aperçut» que les normes de flottabilité après avarie étaient insuffisantes : en effet, de par sa vitesse, la coque d'un navire rapide qui n'est pas obligé d'avoir un double fonds, peut s'ouvrir sur une longueur bien plus importante qu'envisagée. Il faut donc prévoir maintenant le pire : l'envahissement total. La France et la Grande-Bretagne poussent en ce sens auprès de l'OMI. Outre qu'à ce stade seules des études sont entreprises, que fera-t-on des unités encore récentes qui auront été construites avant qu'une éventuelle obligation de double fonds soit effective ? Sera-t-il écrit sur le billet d'embarquement une note aux passagers selon laquelle ils embarquent sur un «bateau» moins sûr que d'autres plus récents ?

Autre point qui rapproche enfin le maritime de l'aérien : le navigant, tout navire, toute zone, c'est terminé (quid du pilotage ?).

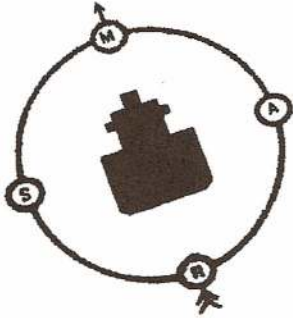
En effet, l'enquête aurait montré («aurait» car le plumitif n'a pas été autorisé à la lire) que l'on ne passe pas d'un caboteur se traînant à 12 nds à un «jouet» qui en fait trois fois plus, propulsé par hydrojets. Depuis un an environ, les autorités françaises exigent une certification des équipages pour un type de navire donné sur une zone de navigation donnée ; ce certificat étant valable pour deux ans. Cette obligation détaillée se retrouve également dans le code sur les navires rapides (HSC). En outre, les inspecteurs de la navigation s'assureront de la qualité des procédures de la compagnie, notamment en matière d'exploitation commerciale du navire (nombre de marins et fonctions de chacun, selon les phases de navigation).

Toujours dans la rubrique «on ne savait pas et on ne pouvait pas prévoir», on s'est aperçu qu'avec la grande vitesse, certains équipements de navigation étaient animés d'une coupable langueur à la réaction : radar, gyrocompas ou pilote automatique, par ex. Il est donc question d'imposer des normes de vitesse minimale d'analyse. L'OMI a déjà émis des recommandations en ce sens (faut-il rappeler que recommandation signifie simplement suggestion et que l'armateur peut donc en toute impunité, ne pas faire «due diligence» pour assurer le niveau maximum de sécurité que ses clients pourraient penser être en droit d'exiger ?).

Les HSC et code ISM définissent également l'environnement technique (assistance de la terre ; manuels d'entretien et désignation d'un responsable chargé du respect de ces manuels ; etc.). S'agissant d'éléments indépendants de la structure du navire qui a pu être construit avant que la norme OMI soit obligatoire, les autorités françaises envisagent fermement de rendre rétroactifs ces règlements.

Dans la foulée, les règles de pilotage à St-Malo et les accès nautiques ont été ou devraient être prochainement modifiés.

Journal de la marine marchande - 819 - vendredi 11 avril



International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

Whilst mariners would benefit most from reports of actual mistakes which are currently being made, I appreciate that it is difficult for people to admit these, even when they can be reported to me in the strictest confidence. I therefore welcome a suggestion which I recently received that there should be a place in the MARS column entitled «The Skeleton Cupboard». This would feature genuine mistakes that were made some time ago and which can now be safely revealed so that lessons can be learnt from them. These reports may well be accidents which you now realise could have had disastrous results had action not been taken in time to avert them. To start the ball rolling (or the bones rattling) here is a contribution from the person who suggested the idea.

MARS 97006 Out of the Skeleton Cupboard - An Empty Ocean

Indian Ocean.

I was the junior bridge watchkeeper on a 9,000 grt cargo liner belonging to a reputable company. We were homeward bound on passage from Adelaide to Aden and were two thirds of the way across the Indian Ocean. We had seen nothing for days and were not expecting any traffic until we approached the land near Cape Guardafui. Visibility was perfect.

I had the 8-12 forenoon watch and, between periodic scans of the horizon with binoculars, was devoting my attention to working through a sun sight at a folding chart table at the front of the bridge. While so engrossed, I was joined by the Radio Officer who had come to pass the time of day. We chatted for a while until he picked up my binoculars to stare at something just forward of the beam. «I see you have found a ship» he said with a grin.

Deeply engrossed in identifying some mathematical error in my sight calculations, I did not look up but agreed «that it was the biggest ship in the world». I knew perfectly well that there wasn't anything there, we were sailing in an empty ocean and I had been looking in that direction a moment or two previously.

A few minutes later he prompted me with the question «You have seen her haven't you?» I responded by saying that of course I had and continued to battle with my errant sun sight. A few more moments passed before he drew my attention yet again to the «ship», an edge on his voice made me pay attention to what he was saying. I looked up, adjusted my vantage point on the bridge so that I could clearly see to starboard. To my utter horror I discovered a tanker on what appeared to be a collision course about two miles away. There was no time for «carefully watching the compass bearing of the oncoming vessel» so I immediately ordered starboard wheel and we altered round his stern. The «Old Man», on feeling the ship turn, came to the bridge to see what was happening and gave me a «rocket» for leaving the alteration so late and for failing to sound one short blast. Both ships proceeded on their lawful passage and that was the end of the story.

Or was it? The incident left an indelible mark on my memory. I had made a mistake and still shudder at the memory. Or all the errors which I had committed, I was most conscious that my arrogance at my own ability had played a part. To have ignored the Radio Officer's warning was unforgivable. Furthermore, I had completely misjudged the length of time I had spent doing something other than keeping a proper lookout and I had failed to realise just how fast a ship can approach when you are not paying attention. I have never forgotten the incident. On that occasion I got away with it but I sometimes wonder what would have happened if the Radio Officer had not joined me on the bridge that morning as we steamed across an 'empty ocean'.

MARS 97007 One Man Bridge operation

A cargo vessel grounded in the early hours of the morning. The vessel had been proceeding along a buoyed channel which was flanked on one side by shallow mud banks. The cause of the grounding was that the Officer had fallen asleep.

The bridge was equipped with a comfortable chair at the conning position. It was also fitted with a watch alarm that was set to 18 minutes. The estimated time from the vessel leaving the channel to grounding was less than 15 minutes. The consequences of this incident highlight the need for watchkeepers to stay alert and prevent the onset of drowsiness by standing up and moving about. It also underlines the need for watch alarm systems to be set to an interval appropriate to the circumstances.

MARS 96042 CPP Malfunction Northern Europe.

A Chemical Tanker was proceeding down river loaded with MTBE and alcohol derivatives. The vessel was fitted with a left turning CPP propeller and a 200 HP bow thrust. The Captain and myself were on the bridge as we approached a lock. The approach was normal with a speed of 2.5 to 3 knots until we were about 200 m from the lock when I heard an increase of the engine noise and asked the Captain to check the pitch indicator. The indicator showed a pitch of 4 astern which was equivalent to slow astern but I noticed a definite and fast increase in speed so I suspected a malfunction in the CPP resulting in full ahead.

I asked the Captain to use the emergency stop for the main engine. Whilst the Captain was busy trying to stop the engine, I took the wheel to try to avoid hitting the lock bridge, in the mean time I warned the Boatmen and Lock Master by VHF to get out of the way because of the dangerous nature of the cargo. I also asked the Captain to have the anchors dropped ; one of the anchors dropped just outside of the lock after which the crew left the fo'c'sle. In the mean time, the Captain had still not managed to stop the engine and I estimated that we were entering the lock at a speed of about 6 knots.

After entering the lock, I turned the wheel hard a starboard to let the vessel bounce into the floating wooden fenders on the north side as the Boatmen and Lock Master were on the south side. On feeling the impact, the engineer understood that there was something very wrong and stopped the main engine. There was another vessel in the lock with two men standing at the stern so I warned the Captain by VHF to get his men clear. I managed to let the vessel hit the fenders once more to reduce speed and tried to aim her into the middle of the gap between the other vessel and the north wall of the lock. I knew that there was not enough space for the two of us but I guessed that if she would come in between like a wedge she would stop fastest and with as little damage as possible. On the impact, the other vessel broke her stern line and was pushed forward but her Captain managed in stopping both of us before hitting the lock gate by going full astern. All in all, there was little damage ; no damage to the lock walls, the other vessel had a broken rope and bent railings and the vessel I was on had a tear of about 1 metre long and 2 cm wide in her fo'c'sle and another at the water line.

After mooring, the Chief Engineer came on the bridge and I noticed that on the engine panel there were two red buttons right next to each other covered with a plastic lid to avoid inadvertent use. The buttons were labelled and, as the vessel had been German before, the labels read :

**NOT
MANŒUVRE**

**NOT
STOP**

(«Not» in German means emergency). This set up might look very tidy and efficient when you are on the bridge in daytime and safely moored. However, when you are in the dark, maybe tired after a long days work with minimal rest and suddenly put into extreme stress with a yelling pilot next to

you, the big question is, do you press the right button ? In this case, as both plastic covers were off, that question has not been answered.

It was my opinion that it would have been better if these buttons would not have looked so identical. I also think that, when designing a console lay out, due consideration should be given to the fact that emergency equipment is meant for use in emergencies. I have written this in great detail in order to convey some of the thoughts and feelings to describe the atmosphere. Most people do not succeed in staying, 100% «cool» in those circumstances and emergency equipment should be designed so that when you are tired, stressed, hurried or straight out of bed, there is maximum chance that you do the right thing.

MARSREP 96043 Who is keeping a Lookout North Sea.

As an example of deteriorating watchkeeping standards, the undermanning leads inevitably to the following type of practice. A five year old short sea container ship en route between two major North Sea ports had a total complement of Master, Chief Officer and four foreign ratings. The vessel had no engineer. Lashing cargo prior to sailing was carried out by the Master and Chief Officer assisted by the crew only when absolutely necessary. On sailing, the Chief Officer and Master rotated on six hour watches. In addition, the Master did three hours of the Chief Officer's afternoon watch whilst he carried out essential engine room duties. The ratings did not act as watchman at any time, day or night.

My informant, an experienced ship's officer, observed the following incident during a voyage as supercargo. He went to the bridge and found it unmanned. Concerned at the absence of the Master, he called a rating who informed him that the Master was helping the Chief Officer in the engine room. The supercargo deemed it prudent to remain on the bridge and the Master subsequently returned after 42 minutes. The Master divulged that this was a normal occurrence and he saw no need to call a rating to at least act as a lookout. The Master and Chief Officer both held respected qualifications. They declared that the vessel and themselves were alcohol free for the period of the voyage.

MARS 97011 Over Loaded and Over Stressed Bulk Carrier.

An 80,000 dwt bulk carrier was loading iron ore in a port with limited water alongside and a restricted air draft. The load rate was 3,000/4,000 tph and the cargo was to be loaded in #1, 3, 5, 7 & 9 holds. The 2/O and 3/O worked watch and watch about and the C/O was always on call handling de-ballasting. At about 1145, the vessel was one quarter loaded and about 45 minutes into the second of four 4,000 mt runs into #1 hold. De-ballasting of #1 db tank was scheduled to run simultaneously to the loading but was delayed by a faulty valve. The C/O went to assist the C/E with the valve in the pipe tunnel. About 30 minutes later, having released the valve, they emerged from the pipe tunnel to find, unexpectedly, that cargo was still being loaded into #1 hold.

Enquiries revealed that the loading gauge had ceased working and the shore did not know how much they had loaded. Loading was immediately stopped. A rough draft survey found the vessel considerably further by the head than had been planned and with about 2,000 tonnes excess cargo in #1 hold. The loader was ordered to #9 but, because of the air draft, could only reach #7. Excessive negative trim prevented discharge of forward double bottom tanks. The fore peak tank and TWTs were already empty. Loading continued at #7 and the aft tanks were ballasted. The loader moved to #9 as soon as the air draft allowed.

The next day, with all the cargo on board and the vessel on an even keel, the calculated «at sea» bending moments were 104% of allowable. The additional weight in #1, the counter balancing cargo in #9 and the reduced loads in #3, #5 and #7 resulting in a severe hog. Centre double bottoms and wing tanks were ballasted as the vessel cleared the berth. This brought the stresses to just within the sea limits but submerged the tropical marks. This condition remained until de-ballasting of #4 wing tank and double bottom in the English Channel. The difficult decision of whether to be over stressed or over loaded in bad weather fortunately was unnecessary as the weather remained favourable throughout the voyage.

Some factors that precipitated this incident are :

- ⇒ The late report from the engineers that the valve was stuck was exacerbated by the inability to reach the OOW or C/O by telephone.
- ⇒ The OOW and the C/O failed to halt the loading once the problem had been reported to them.
- ⇒ The C/O did not adequately brief the OOW regarding the draft, trim and expected completion time of the run. In this case the interruption to de-ballasting complicated the issue.
- ⇒ The Stability Calculator was in the C/O's cabin and not available to the OOW.
- ⇒ The C/O allowed himself to become involved with freeing the valve instead of re-calculating the draft and trim for the end of the run with the ballast still in.
- ⇒ The implications of the jammed valve may not have been made clear when the OOW handed over the watch at noon.
- ⇒ The fact that the ballast controls were in the Engine Room complicated the communication and control.
- ⇒ The remote draft read outs were inoperative and, reportedly had been for several years.
- ⇒ The Terminal failed to stop the loading when their equipment failed. This should be standard operating procedure.

Actions Taken to Avoid Similar Occurrences in the future.

1. Standard Operational Procedure set so that the OOW would stop loading if draft or trim varied from predictions by 5cm and 10cm respectively.
2. Stability calculator was moved from the C/O's cabin to the cargo office to allow the OOW to update predictions in case of ballast problems.
3. The Engineers were lent a radio to aid communication. This was only partially successful due to the ship's structure. UHF radios were not available.

4. Deballasting of double bottoms was scheduled first, allowing fall back on TWTs for stress and trim control. It is seldom that TWTs cannot be pumped out.
5. Further unsuccessful attempts were made to have the remote draft indicators repaired.

Design faults which contributed to the incident :

- ⇒ Unreliable pneumatic butterfly valves on the ballast system.
- ⇒ C/O had to use his cabin, which had no forward facing windows as his office.
- ⇒ The view forward from the cargo office on the main deck was blocked by the hatch coaming which was situated one metre from the scuttle.

Some Other Thoughts which come to mind :

- ⇒ Why not mount a large shore tonnage display on every loader ? The expense of this would be recouped quickly by the improved loading efficiency and the avoidance of delays such as those which occurred in this incident.
- ⇒ Bulk carriers need proper cargo control rooms with ballast controls and a clear view over the deck. The height of modern coamings require these to be at least one deck above the main deck.
- ⇒ Access to the shore for draft reading is often difficult. A gangway should be provided from the loading structure.
- ⇒ All bulk carriers should have reliable remote draft indicators.
- ⇒ At the very least, they should have fore and aft deck lines similar to amidships so that freeboards can be easily taken.

MARS 97009 Passenger Overloading

I recently undertook a voyage on a small ferry as the catamaran had been cancelled due to rough seas. Once on board I asked the Master to see his Passenger Safety Certificate. He didn't know what I was talking about so I asked him about lifesaving appliances. He assured me that he had some lifejackets and flotation devices. The Coast Guard permits him to carry 400 passengers on a 200 grt landing craft, but the Master told me that he regularly carries 1,000 passengers and that his vessel is quite safe as it has not sunk yet !

The vessel appeared to be in a sorry state, with no safety notices or indication of any lifejackets. There were a couple of hundred passengers, mostly confined to the small lounge aft of the bridge, and about twenty including myself, on the bridge. This was the place that I considered the safest as I could see what was going on. We sailed with a three degree starboard list and I suggested to the Master that we secure the bow ramp properly and lash the vehicles on deck. I was assured that it was not necessary as it was only force 6. The ramp was secured only by a 1 tonne chain block and after one hour of pitching the chain block parted and the ramp dropped. At the time we were rolling between 4 degrees to port and 25 degrees to starboard, pitching moderately and all the vehicles had shifted to starboard.

The vessel then hove to in order to recover the ramp. Again, I suggested that the ramp be properly secured, this time using turnbuckles ; however, only one turnbuckle could be produced and the Master did not consider it necessary to tighten it up. The ramp was raised by another 1 tonne chain block and further secured by wrapping a mooring line around it. This arrangement held the ramp for another two hours until the mooring line and chain block parted and the ramp came crashing down. The ramp was again retrieved after having to heave to again and we finally reached our destination, it had taken us 4 hours to cover a total distance of 22 miles.

Fortunately, according to the local newspaper, a Bill has been filed to make passenger overloading a very serious offence. The article states «ship company officials, officers and crew members, officers and men of the Coast Guard and other Government Agencies who are involved in authorising the loading of passengers more than the authorised capacity of the vessel, upon being found guilty, be meted the penalty equivalent to that imposed for the commission of heinous crimes». The Bill seeks the imposition of a minimum 20 year prison term for operators, ship captains and crew members found to have connived to carry excess passengers. Likewise, the Bill requires shipowners to compensate the family of each victim, even without a judicial order. To serve as a preventative measure. Shipowners should be required to display bill boards on the load and weight capacity of the ship conspicuous places within the vessel.

Passengers who report such incidents will be entitled to a reward to be paid by the company. «The safety of the passengers is the main consideration for building strong and sturdy ships and providing passengers with lifejackets and lifeboats but the greed and inconsiderate attitude of the owners inevitably leads to their untimely deaths. If a man duly licensed to possess a fire arm outside his residence can be held liable for committing a crime with the use of his gun, so shall the owners and officers of a shipping company be held equally responsible and liable for putting in jeopardy and endangering the lives and limbs of innocent passengers».

Le bénévole :

Le *bénévole* (*activus benevolus*) est un mammifère bipède qu'on rencontre surtout dans les associations où il peut se réunir avec ses congénères : les *bénévoles* se rassemblent à un signal mystérieux appelé «convocation».

L'ennemi héréditaire du *bénévole* est le «*yaqua*» (nom populaire), dont les origines n'ont pu être à ce jour déterminées : le «*yaqua*» est aussi un mammifère bipède, mais il se caractérise surtout par un cerveau très petit qui ne lui permet de connaître que deux mots «y'a qu'à», ce qui explique son nom.

Le «*yaqua*», bien abrité dans la cité anonyme, attend. Il attend le moment où le *bénévole* fera une erreur, un oubli pour bondir et lancer son venin qui atteindra son adversaire et provoquera chez celui-ci une maladie très grave : «le découragement».

Les premiers symptômes de cette implacable maladie sont visibles rapidement : absences de plus en plus fréquentes aux réunions, intérêt croissant pour son jardin, sourire attendri devant une canne à pêche et attiré de plus en plus vif qu'exercent un bon fauteuil et la télévision sur le sujet atteint.

Les *bénévoles* décimés par le découragement risquent de disparaître, et il n'est pas impossible que, dans quelques années, on rencontre cette espèce uniquement dans les zoos où, comme tous ces malheureux animaux enfermés, ils n'arrivent plus à se reproduire.

Les «*yaqua*», avec leurs petits cerveaux et leurs grandes langues, viendront leur lancer des cacahuètes pour tromper l'ennui. Ils se rappelleront avec nostalgie du passé pas si lointain où le *bénévole* abondait et où on pouvait le traquer sans contrainte.

«La Chartre» - Mai 1997

une
espèce en
voie de
disparition !