

# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 40 - JANVIER 1998

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

# AFCAN F O

La revue trimestrielle de  
**l'Association Française des Capitaines de Navires.**

4, rue du Colonel Fabien  
BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cedex  
Tél. 02.35.41.33.25. - (24h/24) - Fax 02.35.41.33.35.

## SOMMAIRE

Editorial .....	3
Juridique .....	5
Clandestins .....	9
Tribune .....	12
Ro-Ro .....	16
ISM .....	20
Météo .....	27
OMI & CESMA .....	28
Qualité des soutes .....	30
Sauvetage .....	33
Bibliographie .....	34
MARS .....	35
Cambuse .....	39

## 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**

Légendes des photos de la page 1 :

«Le cauchemar : coup de torchon sur la marine marchande»

«Le rêve : espoir d'embellie»

Crédit photos : Adhérents et divers.

# Editorial

---

## Coup de torchon sur la marine marchande !!!

---



Au moment des fêtes de fin d'année, époque des bonnes résolutions, notre ministre des transports aura-t-il enfin trouvé une conclusion à ses réflexions sur le moyen de relancer la marine marchande ? Ce sera assez difficile puisque le gouvernement a, sans la moindre hésitation, assassiné les quirats et du même coup la marine marchande française. Nous savons que la flotte française ne doit plus compter aujourd'hui que 206 navires après l'arrivée du «Ville de Virgo», et que Delmas n'aura bientôt plus que 8 navires français. Attendons maintenant la dégringolade vers l'option zéro.

Il ne restera d'officiers que sur les ferries et peut-être sur quelques navires à pavillon étranger appartenant à des groupes français. Pour un emploi embarqué, il y aurait 3 emplois induits à terre. Comment remplacer les pilotes, les experts maritimes, les cadres des services exploitation, les capitaines de port, les cadres des sociétés de classification, les formateurs et autres inspecteurs, les manning representative, etc., etc. ?

Les quirats ne sont peut-être pas encore complètement enterrés, car, ô miracle, quelques politiques (sénateurs et quelques rares députés ont bien voulu réagir). L'AFCAN a cosigné le dernier manifeste du CCAF «où est la politique maritime de la France ?». Si vous ne le saviez pas encore, sachez qu'à quelques exceptions près, nos politiques s'en moquent !...

Comment être sûr de ce que nous lisons ? Il y a peu encore, nous nous lamentions sur le sort de ces jeunes officiers qui cherchaient un emploi et voilà que nous arrivons en France maintenant, en période de pénurie d'officiers ! Nos jeunes «futurs collègues» qui ont subi les affres de l'emploi précaire doivent maintenant tirer profit de cette expérience. Si la tendance se confirme, qu'ils tentent de se réaliser comme prestataire de leur propre service. Qu'ils se lancent dans la navigation à l'international comme le font beaucoup d'autres marins du monde.

La marine marchande a souvent été à l'avant-garde des avancées sociales, alors, encore une fois, réagissons ! Nous pressentons bien que le rapport de la population laborieuse à la population non productive continuera à baisser et nous handicapera encore longtemps. Alors :

## Osons l'exode !

Les marines marchandes étrangères ont besoin de bons officiers. Sachons choisir les meilleurs armateurs, trouvons le moyen légal de s'exonérer du fisc comme nos collègues européens. Il faut convaincre le ministère des finances de ne pas «torpiller» l'aventurier qui osera s'exporter pour ramener des devises fortes en France. Sachons nous assurer sur le marché international. Quelle meilleure formation pour un reclassement dans le paramaritime que de vivre de multiples expériences à l'extérieur.

**Choisissons d'être libres.** Libérons-nous de ce carcan du tout organisé et du tout administré, la papeterie de la gestion sécurité et qualité du navire y pourvoira suffisamment !

C'est sur ces mots d'un rêveur éveillé mais plein d'espoir que je présente pour vous et pour ceux que vous aimez **mes meilleurs vœux pour 1998.**

3 décembre 1997  
J. LOISEAU

*Une pensée pour notre ami Guy FEAT, secrétaire général à l'ACOMM, qui nous a quittés. Avec un dévouement de chaque instant, il fut à sa manière un défenseur infatigable de la marine marchande. Que la nouvelle année puisse apporter un sens à sa lutte.*

# La rédaction informe.

Il y a un an et demi, l'équipe du Havre avait accepté d'assurer la rédaction d'AFCAN-INFORMATIONS à titre très temporaire pour un numéro ou deux au maximum. Celui-ci est en fait le sixième et il est plus que temps de passer la main. Ces dix-huit mois d'activité rédactionnelle nous ont conduit à percevoir combien la tâche était ardue pour des néophytes en la matière.

Ils nous ont également permis de nous rendre compte de l'énorme travail qu'avait accompli Michel Caron qui a été le grand maître d'œuvre de la revue dont nous pouvons fêter, avec le quarantième numéro, les dix ans d'existence. N'oublions pas non plus de remercier Yves Le Gall, l'initiateur, sans lequel rien n'eut pu se faire.

Nous sommes également conscients que les résultats de notre travail ont pu être plus ou moins appréciés. Ceci est bien normal car il y a, et il y aura, toujours une large part de subjectivité dans le choix des articles. Quoi qu'il en soit, rien n'aurait pu être accompli sans l'aide précieuse fournie par tous ceux qui ont bien voulu collaborer à la revue, soit régulièrement, soit de façon occasionnelle... Qu'ils en soient sincèrement remerciés... et qu'ils continuent à apporter leurs pierres à l'édifice pour le grand bien de la nouvelle équipe rédactionnelle à qui nous souhaitons bon courage.

Enfin, nous profitons du changement de millésime pour présenter nos vœux à tous les lecteurs d'Afcan-Informations et à leurs familles.

---

## Conseil d'Administration

---

Ainsi qu'il l'avait été décidé au cours de l'assemblée générale, nous publions ci-dessous la liste du Conseil d'Administration et du bureau de l'AFCAN.

### Conseil d'Administration

#### Elus en 1995

M. Bougeard  
Y. Charlot  
J.P. Declercq  
J.F. Le Gall  
P. Recher  
Ph. Sussac  
L.A. Yvonnou

#### Elus en 1996

B. Apperry  
R. Fossaert  
M. Gidon  
R. Le Doaré  
Ch. Loudes  
L. Stephany  
H. Quéré

#### Elus en 1997

G. Blaisot  
J.P. Dalby  
M. Le Doaré  
J. Ernault  
J. Loiseau  
A. Piette  
A. Trocheris  
J.P. Dalby

### Bureau

Président	J. Loiseau
Vice-président	M. Quéré
	J.D. Troyat
	L.A. Yvonnou
Secrétaire général	A. Trocheris
Trésorier	J. Ernault

Nous rappelons que les conseillers sont élus pour trois ans et que le bureau est élu chaque année à l'issue de l'assemblée générale.

Dans le cours du 1er trimestre 1998, les coordonnées de l'AFCAN seront les suivantes :

**AFCAN - 28, rue de Denver, 29200 BREST - Tél.02.98.46.37.60. - Fax 02.98.43.36.77.**

Nos lecteurs en seront avisés en temps utile.

*Je continue ici la série d'articles consacrés à la législation du travail maritime entamée dans les numéros 38 et 39 d'Afcan-Info.*

*Après avoir rappelé les textes de base qui constituent le contrat du marin, et qui doivent se trouver, en principe, à bord du navire, et avoir traité la question de la titularisation, j'en viens à la question de l'avancement et de la stabilisation dans la fonction.*

*Je fais à nouveau appel aux lecteurs pour qu'ils envoient leurs questions et remarques, aussi bien pour ce qui est du contrat du marin français que du contrat du marin étranger.*

*Je rappelle que les appréciations sur les textes portés ici n'ont d'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.*

Commandant Jean-Paul DECLERCQ  
Docteur en droit.

## L'avancement et la stabilisation des officiers

L'avancement d'un salarié constitue normalement une modification de contrat. Il s'agit donc en général d'un choix de l'employeur. Ainsi pour les marins, lorsqu'il s'agit de la promotion à la fonction de Maître d'Equipage.

Notons toutefois que dans certaines professions, et pas seulement chez les fonctionnaires, des dispositifs de promotion interne à l'entreprise, plus ou moins automatiques, ont été mis en place. Le but, ici comme dans le cas de la titularisation, est de fidéliser certains salariés. Un cadre a en effet besoin de savoir quel profil de carrière il peut espérer dans son entreprise. Il y a risque pour un employeur, s'il ne donne pas d'espoirs concrets à ses jeunes ingénieurs, de voir cette matière grise aller chercher de meilleures conditions ailleurs.

Ceci n'a pas échappé aux rédacteurs de la convention collective des officiers, qui ont voulu y introduire des dispositions sur l'avancement.

### L'avancement

C'est ainsi qu'il a été prévu que les officiers titularisés seraient classés dans une liste, et que, pour l'avancement aux fonctions de second capitaine ou second mécanicien, le choix ne pourrait s'effectuer que dans la première moitié de la liste<sup>1</sup>.

Par ailleurs, les armateurs ont accepté de limiter leur droit au choix, la moitié au moins des nominations aux postes de second devant se faire à l'ancienneté.

Ce faisant, les meilleures garanties étaient prises pour que soient choisis les meilleurs, tout en limitant les risques d'arbitraire.

Ces dispositions ne sont pas applicables en ce qui concerne l'avancement aux fonctions de capitaine et de chef mécanicien, celui-ci étant au choix de l'entreprise.

Ceci est conforme aux coutumes des entreprises en général. Il est admis par la jurisprudence que *l'employeur est libre de promouvoir au vu des seuls critères de mérite et de compétence à des fonctions qui échappent à toute définition d'une convention collective*<sup>2</sup>.

Cependant les comparaisons avec les différentes professions non maritimes ne sont souvent pas possibles. Il arrive en effet parfois qu'à l'occasion d'une promotion un cadre soit amené à signer un nouveau contrat.

Cette pratique n'a pas lieu d'être dans le cadre des Conventions Collectives qui régissent le contrat maritime français. En effet, l'avancement de l'officier ou du marin ne constitue pas à proprement parler un nouveau contrat, mais une mutation du contrat initial.

Ce contrat initial, qui lie l'officier à l'entreprise, et qui est formalisé par la titularisation, est maintenu. Les partenaires sociaux, lors de la rédaction de la Convention Collective, ont voulu insister sur ce point, en décidant qu'une liste des officiers serait établie annuellement, et que, sur cette liste, en face de chaque nom, serait portées la date de naissance, la date de titularisation dans l'entreprise, la date de stabilisation dans la fonction<sup>3</sup>.

### La stabilisation dans la fonction.

Le maintien du contrat initial ne fait cependant pas obstacle à l'obligation d'une nouvelle période d'essai. Cette pratique est largement répandue dans la plupart des professions.

Dans notre secteur professionnel, la Convention Collective fixe une durée, au-delà de laquelle l'officier sera stabilisé dans la fonction.

La mutation du contrat s'effectue donc en deux étapes. La première étape est la nomination dans la fonction supérieure, prévue à l'article 17 de la Convention Collective, sous le titre «Avancement».

Ce choix de l'entreprise n'intervient cependant pas à chaque relève. Une fois nommé pour une première fois au poste supérieur, l'officier est en probation dans cette fonction. Son avancement est engagé.

La deuxième étape est la stabilisation dans la fonction, qui intervient automatiquement dès que l'intéressé a accompli deux années dans cette position, les congés étant compris dans ces deux années<sup>4</sup>.

En ce qui concerne les officiers qui naviguent alternativement au pont ou à la machine, l'accord de 1976 précise que la stabilisation intervient lorsque les intéressés ont accompli dans l'entreprise, en embarquement et congés acquis au titre de l'embarquement, au moins deux ans de services en qualité d'officier depuis la date de leur nomination à cette fonction supérieure, dont 18 mois au minimum dans ladite fonction<sup>5</sup>.

### Durée minimum et maximum d'attente avant stabilisation.

Si l'on considère la période d'attente avant stabilisation comme une période d'essai dans la fonction, la durée prévue avant la stabilisation est très longue. La période habituellement demandée pour des emplois de cadres à terre est de 3 à 6 mois<sup>6</sup>. Si la Convention Collective était écrite aujourd'hui, elle limiterait sans doute la période à deux embarquements, soit 6 mois.

Quoi qu'il en soit, la durée de deux années prévue est une durée maximum. Il y a ici une importante différence avec la titularisation, pour laquelle il est prévu la possibilité d'une «décision contraire» de l'armateur.

Rien n'empêche un armateur, au vu des qualités et compétences du salarié, de le stabiliser sans attendre. La Convention Collective ne l'interdit pas. Elle prévoit, au contraire, qu'un officier embauché directement dans une fonction supérieure doit être stabilisé dans la fonction immédiatement inférieure<sup>7</sup>.

Mais, si l'armateur peut décider d'une période plus courte, il ne peut imposer une période plus longue.

Il existe une importante jurisprudence à terre au sujet des périodes d'essai, qui est applicable pour la période qui précède la titularisation, et a fortiori celle qui précède la stabilisation. Une prolongation ne peut intervenir qu'avec accord du salarié<sup>8</sup>, et uniquement en cas de circonstances exceptionnelles liées à la fonction de celui-ci<sup>9</sup>. Ainsi, il ne suffit pas d'obtenir, d'une manière ou d'une autre, l'acquiescement du salarié. La Cour de Cassation a jugé que l'accord d'un salarié, concrétisé par un échange de lettres, n'était pas valable dès lors qu'il était en contradiction avec les limites apportées par la Convention Collective. Une prolongation, pour être acceptable, doit donc être exceptionnelle et justifiée par une finalité particulière. Et, même si la Convention Collective est respectée, le renouvellement ou la prolongation de la période d'essai ne peut aboutir à un essai d'une durée excessive visant à frauder la loi.

### Nature de la période d'attente avant stabilisation.

La question se pose toutefois de savoir si la période en question est vraiment une période d'essai.

Il ne peut en effet être question d'utiliser le mot «stage», réservé à la titularisation, et il n'est pas certain que le mot «essai», ou l'expression «période probatoire», corresponde tout à fait à la réalité. Ce n'est peut-être pas sans raison que les rédacteurs de la Convention Collective ont évité d'utiliser un mot ou un autre.

Il existe pourtant bien une expression, couramment utilisée, tout au moins dans certaines compagnies, pour désigner cette période : le mot «intérim».

Si l'on prend la définition des dictionnaires, l'intérim est la période pendant laquelle, provisoirement, une personne exerce une fonction, à la place du titulaire.

On peut donc parler d'intérim, pour les fonctions d'officiers supérieures à celle de lieutenant, dans deux cas. Lorsque, à la suite d'un débarquement non prévu, un officier est appelé à exercer momentanément, une fonction supérieure. Et lorsque, à bord de certains navires, où l'armateur a décidé de désigner un commandant ou un chef en titre, celui-ci est remplacé, pour la durée de ses congés, par un autre commandant ou un autre chef.

Dans le deuxième cas, l'officier intérimaire peut être aussi bien un officier stabilisé qu'un officier fraîchement nommé. La question de l'intérim n'a donc, ici, rien à voir avec l'avancement.

Dans le premier cas, il s'agit, dans un premier temps, d'un dépannage. Mais, si la situation dure, il est possible de considérer qu'il y a nomination, et que l'avancement de l'officier intérimaire est engagé.

Si l'on veut aller plus loin dans le raisonnement, on peut constater que l'absence de toute référence à un mot tel que «période d'essai», ou «stage», à propos de ce temps intermédiaire, peut signifier, qu'il n'y a pas période d'essai, et que l'officier est tout simplement susceptible, pour les besoins de son armement, de naviguer parfois dans la fonction inférieure, jusqu'à ce que la période qui donne droit à stabilisation soit accomplie.

### L'arrêt de l'avancement et la rétrogradation.

L'avancement étant ainsi engagé dès le premier embarquement, l'arrêt du processus qui mène à la stabilisation ne pourrait, si l'on suit ce raisonnement, résulter que d'une mesure disciplinaire, sauf s'il résulte de conditions économiques.

Que se passe-t-il par exemple si un armateur, après avoir nommé à l'ancienneté un officier dans un poste de second, constate, ou estime, que celui-ci est inapte à cette tâche. L'art.17.1 lui fait obligation de conserver cet officier à ce poste. Il ne peut décider d'un arrêt de l'avancement de cet officier, sauf à réunir la commission de discipline prévue par l'art.38 C.C.

Et l'on doit, sans doute, considérer qu'il en est de même pour les autres fonctions. Ce que confirme la réunion, par le directeur d'un grand armement, d'une commission de discipline pour décider de l'arrêt de l'avancement d'un commandant.

### Le cas particulier des Officiers Supérieurs.

Certains seront étonnés de me voir évoquer ici les officiers supérieurs, et non pas le Capitaine. Le fait est que nous ne traitons pas ici du rôle particulier du Capitaine, tel qu'il découle du Code de Commerce<sup>10</sup>, du CDPMM, ou de certains textes répressifs.

Nous parlons ici du contrat de travail, et, de ce point de vue, les textes, et plus particulièrement la Convention Collective, ne font pas de différence entre Capitaine et Chef Mécanicien. La seule différence qui découle du Code du Travail Maritime concerne le tribunal compétent pour juger des différends entre le Capitaine et son Armateur, qui est encore le tribunal de Commerce. Mais cette disposition vieillotte est considérée comme dépassée par la doctrine<sup>11</sup>.

L'art. 17 de la Convention Collective ne distingue donc pas encore les capitaines et les chefs mécaniciens, et indique que la nomination à ces fonctions est uniquement au choix de l'entreprise.

Une fois l'officier nommé, les conditions prévues pour la stabilisation dans la fonction sont celles qui sont indiquées ci-dessus, ni plus, ni moins.

Nous ajouterons toutefois, pour terminer, concernant le Capitaine, que si, de par son contrat, il est un salarié presque comme les autres, il dispose légalement, de par sa fonction, d'une protection particulière, quoique fragile. En effet, la résolution A443 de l'OMI sur «la protection du capitaine agissant contre les intérêts de son employeur pour des raisons de sécurité et pour prévenir la pollution conformément aux règles internationales» interdit à un armateur le licenciement d'un capitaine, sa rétrogradation, ou l'arrêt de son avancement, si le motif de la sanction est lié à sa rigueur dans l'application des règles de sécurité, ou dans la protection de l'environnement. Aucun texte d'application pratique n'existe en France à ce sujet, mais il est certain qu'un capitaine pourrait évoquer cette résolution devant un tribunal en cas de litige.

1. CC., Art. 17.

2. Francis Lefebvre, «Le contrat de travail», n° 13690. Cet ouvrage, édité par les Ed. F. Lefebvre, est un recueil de jurisprudence qui couvre tous les aspects du droit du contrat de travail. Bonne référence pour comparer entre notre droit spécifique et le droit applicable à terre.

3. CC., Art. 8, Al.8 et 9.

4. CC., Art. 8, Al.6.

5. Accord CCAF - Syndicat du 29 novembre 1976, V-1° Al.

6. F. Lefebvre, ouvrage cité, n° 14740. Et encore, il s'agit le plus souvent d'un premier emploi. Le passage à l'emploi supérieur prévoit rarement une période d'essai.

7. CC., Art. 8, Al.6.

8. Arrêt Cour de Cassation (Chambre Sociale), 22 juin 1988.

9. Arrêt Cour de Cassation (Chambre Sociale), 9 décembre 1964.

10. Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 4 à 10 ; Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 6 à 15.

11. Patrick Chaumette, «Le Contrat d'engagement maritime, Droit social des gens de mer», Ed. CNRS, p 90 (Je l'ai déjà écrit, mais pense utile de le répéter, cet ouvrage de référence devrait se trouver en bonne place à bord de tous les navires).

# **JURIDIQUE II** Des pavillons de complaisance pour les engins spatiaux ?

## *(Flags of convenience for space vessels ?)*

*La marine marchande ne sera-t-elle plus dans un avenir prochain la seule activité dont les «vaisseaux» arborent des pavillons de complaisance ? Une telle coutume pourrait en effet tenter des opérateurs de «vaisseaux» spatiaux, ce qui ne serait pas sans poser de nouveaux problèmes de droit international.*

*C'est cet aspect légal que M. le Professeur A. Kerrest de l'Université de Bretagne Occidentale a bien voulu traiter pour notre revue.*

### **Introduction.**

On connaît le problème des pavillons de complaisance dans le monde maritime. Puisque c'est le pavillon qui détermine le droit applicable aux activités dans les espaces internationaux, le fait de choisir librement le pavillon permet de choisir le droit applicable, mais aussi l'autorité qui contrôlera, ou non, son application.

Ce mécanisme a pris ces dernières années une ampleur considérable, du fait de la mondialisation de l'économie. Le phénomène est général, la délocalisation immédiate de l'activité est la sanction tout aussi immédiate d'une volonté de réglementation. Plus l'activité est susceptible d'être déplacée (capitaux, communications), plus la pression est forte, elle est maximum pour les biens non matériels ou quand l'activité a lieu dans un espace non soumis à la souveraineté étatique. Dans le domaine des activités spatiales, on assiste à une évolution qui pourrait conduire à une situation proche de celle qui existe en haute mer.

### **Le rôle essentiel des Etats en droit spatial.**

Quand les textes sur le droit spatial furent élaborés, la question des activités non étatiques fut évoquée sous la pression des Etats-Unis, les activités privées ne furent pas interdites, mais, concession aux soviétiques, elles furent soumises à un encadrement très ferme. Pour pouvoir lancer une activité dans l'espace, une entreprise privée doit y avoir été autorisée par un Etat qui a la responsabilité internationale de cette activité... Enfin, et c'est le plus important, l'Etat de lancement de l'engin est responsable financièrement, sans limite et sans faute (en anglais «liable») des dommages qui pourraient avoir été provoqués par l'engin spatial.

### **La notion d'Etat de lancement.**

En droit de l'espace il existe plusieurs liens de rattachement entre un Etat et un engin spatial. Le lien fondamental est cependant celui d'*Etat de lancement*, c'est lui qui, en der-

nière analyse sera responsable financièrement en cas de dommage. Il est donc évident qu'il aura à cœur d'effectuer un contrôle. Il peut y avoir plusieurs Etats de lancement. La définition qui est donnée par les traités est très large, il s'agit de l'Etat qui procède ou fait procéder au lancement, mais aussi de l'Etat dont le territoire ou les installations sont utilisées. Si c'est une société privée qui intervient, c'est l'Etat dont elle a la nationalité qui sera Etat de lancement. Il s'agit d'un avantage pour les victimes puisqu'il est également prévu que les divers Etats de lancement sont solidairement responsables. C'est ainsi que la France est toujours co-responsable pour les lancements qui sont faits de Kourou, aussi bien pour les dommages éventuellement causés par la fusée Ariane que pour ceux qui pourraient l'être dans de nombreuses années par les satellites emportés par les fusées.

### **Les dangers d'une évolution économique et technique.**

La première évolution est la commercialisation de plus en plus forte des activités spatiales, y compris dans le domaine des lancements. Avec cette évolution, une concurrence importante ne manquera pas d'avoir lieu, pouvoir échapper aux règles et au contrôle d'un Etat compétent et sans doute tatillon deviendra un avantage important.

La seconde évolution est technique, elle concerne les activités de lancement. Jusqu'à présent, ces activités étaient très lourdes, il devient concevable d'effectuer des lancements depuis des bases légères, éventuellement mobiles. Ces lancements peuvent avoir lieu depuis un navire ou une plate-forme en haute mer ou depuis un aéronef en vol dans l'espace aérien international.

Cette double évolution constitue pour les juristes un défi important. Pour qu'une activité soit conduite dans l'espace, il faut, on l'a vu, l'autorisation d'un Etat, mais il est possible de choisir cet Etat. Si l'on considère les critères de l'Etat de lancement, le seul élément qui ne puisse faire l'objet d'un choix véritable de la part des intervenants est, actuellement encore, le territoire de lancement. Les autres liens peuvent être choisis en choisissant la nationalité de la société qui

lance. Le territoire utilisé constitue ainsi une sorte de verrou du système. Même si une entreprise privée parvient à obtenir d'un Etat complaisant une autorisation pour conduire des activités dans l'espace, la responsabilité financière de l'Etat du territoire subsiste, il est peu probable qu'il prenne le risque d'autoriser le lancement. Dès lors que le lancement peut avoir lieu depuis un espace international tel que la haute mer ou l'air qui la surplombe, le verrou saute, la porte est ouverte pour la mise en place d'un système de complaisance pour les activités spatiales. On en connaît les effets, diminution des contrôles, concurrence provoquant un véritable dumping réglementaire.

En outre remarquons que la situation serait plus grave qu'elle ne l'est en mer. Le but d'un navire est presque toujours de relier un port, c'est-à-dire un territoire sous contrôle étatique à un autre port. Les Etats qui désirent exercer un contrôle, peuvent le faire au moins à ces deux bouts de la chaîne. La situation est différente dans l'espace. Quand un satellite est lancé, il quitte définitivement les espaces susceptibles d'être contrôlés par un Etat. Suivant l'activité du satellite, des relais au sol sont nécessaires, mais ils peuvent être choisis pour tenir compte des règles en vigueur. Par exemple, il est possible de choisir un Etat de complaisance pour envoyer au satellite des programmes de télévision violant les règles de l'Etat de réception (que ce soient les règles concernant la langue, les mœurs, la publicité ou la protection des droits d'auteurs).

### Un exemple : le projet Sea Launch.

Les premières étapes de ce scénario catastrophe sont déjà en place. Un ambitieux projet y ouvre la voie. Il s'agit du projet Sea Launch. Sous la direction de la Société Boeing, il consiste à mettre en place une base de lancement mobile située dans le Pacifique, pour lancer de puissantes fusées comparables à Ariane 5.

Du point de vue technique ce projet utilise une plate-forme semi-submersible autopropulsée depuis laquelle sera effectué le lancement. Un navire de commandement abrite le centre de contrôle et de vie des membres de l'équipe de lancement. Le lanceur est composé de la fusée Zénith produite par une société ukrainienne pour les deux premiers étages et d'un troisième étage fourni par une société russe. Les lancements devraient commencer dans le courant de l'année 1998.

Du point de vue juridique, le projet Sea Launch pose une série de problèmes qui ne concernent pas tous le droit de l'espace, il fait ressurgir la question de l'utilisation de la haute mer par des plates-formes autres que celles qui sont destinées à la recherche ou aux activités minières dans la Zone internationale<sup>1</sup>. Les règles sont peu précises. La question de la protection de la liberté de navigation est également posée dans la mesure où une telle installation nécessite la mise en place d'une vaste zone d'interdiction d'accès pendant les périodes de tir.

Du point de vue qui nous intéresse ici, la situation du projet Sea Launch est un peu particulière. Certes, le lancement aura lieu depuis une zone non soumise à la souveraineté étatique, la société Sea Launch a son siège social dans le para-

dis fiscal que sont les îles Caymans qui dépendent de la couronne britannique. Le navire d'assistance ainsi sans doute que la plate-forme seront immatriculés sous un pavillon de complaisance, vraisemblablement le Liberia.

En fait, heureusement, les Etats Unis seront également Etat de lancement et donc responsables en cas d'accident. Il semble qu'il y ait une raison principale à cela : l'application de l'accord entre l'Ukraine et les Etats Unis concernant les lancements commerciaux d'engins spatiaux. L'avantage du projet Sea Launch n'est pas seulement de pouvoir bénéficier d'une plate-forme de lancement mobile capable de se positionner à l'équateur, situation particulièrement favorable sur le plan technique, il est également de pouvoir utiliser du matériel issu de l'industrie de l'ancienne URSS. Il est d'une grande qualité et d'un coût plus faible. Or, pour éviter cette concurrence considérable, les USA ont imposé aux pays à économie dirigée des accords de limitation de concurrence dans le domaine des lancements spatiaux. Pour pouvoir bénéficier de cet accord, la société Sea Launch doit demander une licence au département des transports et se placer sous l'autorité de la loi américaine.

Sur ce plan, la situation est donc claire, les Etats Unis assureront en tant qu'Etat de lancement la responsabilité financière en cas d'accident, ils seront donc conduits à contrôler de près les lancements et même dans une certaine mesure encore imprécise, l'activité des satellites après ce lancement.

### Vers une évolution plus critiquable.

Pourtant, si ce projet très sérieux est un succès commercial, il ouvrira la voie à une activité commerciale dans le domaine essentiel des lancements spatiaux privés effectués en dehors du territoire des Etats. Plusieurs autres projets sont à l'étude.

Il est absolument nécessaire que le développement des activités commerciales dans l'espace ne conduise pas à une quasi-anarchie semblable à celle que l'on connaît en mer du fait du phénomène des pavillons de complaisance. Actuellement ces activités sont contrôlées par des Etats compétents, il faut que cette situation se prolonge pour éviter une déréglementation sauvage avec toutes les conséquences que cela pourrait produire tant du point de vue de la sécurité et de la protection de l'environnement que de celui du contrôle des activités spatiales où les questions de droits de l'homme deviennent sensibles (télécommunications, télévision, télé-détection, etc.). Si les Etats développés le désirent, ils ont les moyens d'éviter une telle dérive.

Armel Kerrest

*Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Bretagne Occidentale.*

*Centre de Droit et d'Economie de la Mer*

1. Cf Armel Kerrest «Les aspects juridiques du projet Sea Launch de lancement de satellites depuis la haute mer», revue *Droit et Défense*. Et plus généralement : A. Kerrest «The Launch of Spacecraft from the Sea» in : «An Outlook on Outer Space Law in the Coming Thirty Years». Laffranderie et Crowther edit. (Kluwer 1997).

*Le Cdt J.P. Declercq nous a fait parvenir une copie de la brochure qui lui a été remise à l'occasion d'une escale en Australie.*

*Y sont exposés les différents points de la législation australienne en la matière et les modalités d'application de celle-ci, ainsi que des conseils pour s'y conformer au mieux. Cette législation semble être, sur bien des points, proche de celle en vigueur en France. On notera toutefois que les autorités australiennes sembleraient prendre mieux en compte les différents éléments conditionnant le maintien à bord du clandestin ou la possibilité de son débarquement. En particulier «...l'impossibilité de rapatrier le clandestin du fait du voyage prévu» est retenue comme élément déterminant. De plus la demande par le capitaine de mise en «détention d'immigration» au cours de l'escale est recommandée par les rédacteurs de la note, ce qui indique donc qu'elle ne doit pas être par trop difficile à obtenir lorsque la difficulté matérielle de maintien à bord est démontrée.*

## **Stowaways - An Australian perspective.**

When a vessel first arrives at an Australian port with a stowaway on board, the Australian Department of Immigration and Multicultural Affairs («the Department») will usually attend on board and interview the stowaway and the vessel's Master and crew.

The Department has three main concerns at this point :

- whether the stowaway's embarkation onto the vessel involves any complicity or negligence on the part of the vessel which may constitute a breach of the Australian Migration Act 1958 («the Act»);
- whether the stowaway wishes to apply for refugee status ; and
- whether the vessel's security arrangements are adequate to prevent the stowaway's escape from the vessel with in Australian waters.

The Department will also issue various statutory Notices to the Master, requiring him to retain the stowaway on the vessel, and to remove the stowaway from Australia upon the vessel's departure.

The Department will only remove the stowaway from the vessel :

- if the stowaway applies for refugee status ;
- if the Department holds real concerns about the vessel's security arrangements ;

- if the Department is persuaded that repatriation from Australia by air is both appropriate and feasible.

### **Liability issues.**

The arrival of a vessel in Australian waters with a stowaway on board gives rise to two main liability considerations :

1. Liability to repatriate the stowaway to his country of embarkation and/or citizenship, and to compensate the Australian Government for any detention costs and repatriation expenses ; and
2. Potential liability for a breach of Australian immigration laws.

#### **1. Liability for Costs of Repatriation & Detention.**

- (a) As a matter of law, the Department must ensure repatriation of a stowaway as soon as possible. Under section 262 of the Act, the vessel's Master, Owners, Charterers and Agents (referred to below collectively as «Owners») are jointly and severally liable to compensate the Department for all expenses incurred in arranging repatriation, as well as for detention and other costs incurred.
- (b) It is the Department's firm policy

that a stowaway should depart Australian on the vessel on which the stowaway arrived. If a stowaway departs Australian waters having remained on the vessel at all times, Owners are unlikely to be liable to compensate the Department for any expenses incurred.

- (c) If the Department removes a stowaway from a vessel whilst at an Australian port, due to concern regarding the vessel's security arrangements, but then returns the stowaway to the vessel for repatriation upon the vessel's departure, Owners will be liable for ;
  - costs of immigration detention, presently set at A\$139.00/day, until the actual day of departure from Australia ; and
  - costs of transportation between the vessel and the immigration detention centre, including escort costs.
- (d) Owners invariably request that an attempt be made to arrange for a stowaway to be disembarked in Australia and repatriated by air. The Department will only consider repatriation by air from Australia where they are persuaded that there is «good reason». Relevant factors include :
  - extreme inconvenience to the operations, accommodation or the

- provisioning arrangements of the vessel ;
- the vessel's unsuitability for securing the stowaway, i.e due to its design ;
- the threat of physical violence to the vessel's passengers or crew ; and
- Owner's inability to otherwise repatriate the stowaway due to the vessel's scheduled or intended voyage.

Further, Owners must satisfy the Department that the stowaway will, in fact, be accepted by the nominated country of destination. To do so, Owners must obtain conclusive travel documentation for the stowaway, and arrange a «fool proof» repatriation itinerary. This is often difficult as stowaways rarely possess such travel documentation and, further, may actively attempt to conceal their identity.

If the Department agrees to permit the repatriation of the stowaway by air, Owners will be liable to arrange and pay, or compensate the Department, for :

- immigration detention until departure ;
  - transportation between the vessel, the immigration detention centre and the relevant airport ;
  - airline tickets and all connections and transits ; and
  - escorts to accompany the stowaway to the country of repatriation (an Australian Government requirement, but exemptions are available).
- (e) If a stowaway applies for asylum or refugee status, the stowaway will be removed from the vessel and placed into immigration detention pending consideration of their claims. This process may take several months. If a stowaway's refugee application is granted the stowaway will be granted permanent residence and Owners will not be liable for repatriation or accrued immigration detention costs.

If a stowaway refugee application is unsuccessful, Owners will be liable to arrange and pay for ;

- repatriation by air, including escort and other associated costs ; and

- the costs of immigration detention between the date of rejection of the refugee application and the stowaway's eventual repatriation.

Owners will not, however, be liable to compensate the Department for the costs of immigration detention during the consideration of the stowaway's claims.

## **2. Liability for Breach of Australian Immigration Law.**

The Act imposes stringent liabilities on each of the Master, Owner, Charterer and Agent of a vessel for bringing a stowaway into Australian waters, irrespective of any «intention», negligence or recklessness on their part.

### **Section 229**

It is an offence under section 229 to bring a non-citizen into Australia if the non-citizen does not have the appropriate immigration documentation. A fine of A\$10,000.00 may be imposed in the event of conviction.

The Department may issue an Infringement Notice for an offence against section 229. An Infringement Notice imposes a «flat rate» penalty of A\$2,000.00 for the offence and avoids the referral of the matter to the Department of Public Prosecutions («DPP») for formal prosecution.

It is possible to dispute an allegation by the Department of liability under section 229, if Owners have acted with propriety, on the basis that the section appears designed to cover undocumented persons generally rather than stowaways.

### **Section 230**

It is an offence under section 230 if an unlawful non-citizen, such as a stowaway, is concealed on a vessel when it arrives in Australia. A fine of up to A\$10,000.00 may be imposed upon conviction and, again, an Infringement Notice for A\$2,000.00 may be issued.

The Department's guidelines state that section 230 will be breached if the names of all persons on board the vessel (including stowaways) do not appear on either the vessel's official crew or passenger lists. However, the section is not breached if the Master informs the

Department upon arrival at the first Australian port of call that the vessel has a stowaway on board, and if the Master ensures that the stowaway does not escape from the vessel.

### **Section 232**

It is an offence under section 232 if a stowaway leaves a vessel in contravention of restrictions imposed by the Department. A fine of up to A\$10,000.00 may be imposed upon conviction. The Department is not permitted by law to issue an Infringement Notice, but must refer the matter to the DPP for prosecution.

It is recommended that a Master persuade the Department to remove and place a stowaway in immigration detention whilst a vessel is in port. This is the only sure precaution against the escape of a stowaway and a possible breach of section 232.

The Department often suggests that additional security measures be taken by a vessel, such as the use of private security contractors. However, such security measures can give rise to labour problems, invariably cause inconvenience to a vessel's cargo operations, may be extremely costly and cannot guarantee that a stowaway will not escape.

### **Section 233**

It is an offence under section 233 to be involved in a scheme or incident directed at illegal immigration. The maximum penalty is imprisonment for up to two years. Proof of intention, knowledge, or recklessness is required for conviction.

### **Conclusion.**

Owners and their P&I Clubs should take a proactive role in relation to stowaways.

If a stowaway is found on board a vessel prior to arrival in Australia, the Master should arrange to contact the local P&I Correspondent and/or the Department as soon as possible. This will minimise the risk of incurring financial penalties under the Act and maximise the Department's level of cooperation with Owners' plans for repatriation.

# Textes législatifs.

*On se souviendra qu'en 1994 l'AFCAN avait approché des parlementaires, ainsi que le Garde des Sceaux de l'époque, afin de proposer des amendements tant au CDPMM qu'au projet de loi de décembre 1994 portant amendement à l'ordonnance du 2 novembre 1945. Bien que ces propositions aient reçu le soutien de nombreux parlementaires elles avaient alors été rejetées par le gouvernement.*

*Notre collègue J.P. Declercq a reformulé ces propositions dans un texte qui a été adressé au Garde des Sceaux. Les services du Ministère de la Justice nous ont fait parvenir une réponse en retour. Les deux textes sont reproduits ci-dessous.*

## Propositions pour un amendement au projet de loi n° 327 relatif à l'entrée et au séjour des étrangers en France et au droit d'asile.

### Motifs.

Les navires de commerce qui escalent nos ports touchent, dans le sud, de nombreux ports où se trouvent des candidats au départ. Ces personnes, pour des motifs divers, cherchent à monter à bord des navires, à s'y cacher, et à gagner d'autres pays, dont le nôtre. Il s'agit de ce que l'on appelle les «passagers clandestins». Leurs motivations peuvent être diverses. Il peut s'agir de personnes persécutées dans leur pays, et qui trouvent ce moyen pour tenter de préserver leur vie. Il peut s'agir de personnes privées de tout, et qui recherchent un pays d'accueil, pour une vie meilleure. Il peut s'agir de criminels, qui fuient la justice de leur pays.

Les capitaines de navires utilisent tous les moyens à leur disposition dans les pays d'escale pour éviter ces passagers particuliers. Mais, dans certains pays, il est bien difficile de mettre en place des barrières efficaces. Dans d'autres, il faut déplorer des complicités locales. Toujours est-il que les navires trouvent régulièrement, après quelques jours de mer, des intrus qu'il faut prendre en charge.

Il est bien évident que ces personnes ne peuvent être gardées à bord du navire. Ils peuvent être dangereux pour la sécurité si on les laisse libres d'aller et venir. Il n'existe pas de locaux adaptés pour les tenir enfermés. Et, chacun en conviendra, un navire n'est pas une prison, et les marins n'ont ni la vocation, ni la formation, ni le temps, d'être des gardiens. D'où, si aucune solution n'est trouvée, des difficultés vite insurmontables, et, parfois, des drames.

Ainsi, après un interrogatoire d'identité, permettant d'établir la nationalité de la personne concernée, le capitaine, son armateur, et son assurance, font les démarches, auprès des autorités du port d'arrivée. L'ensemble des frais est, bien sûr, à la charge de l'armateur. C'est pourquoi cette manière de procéder ne posait, jusqu'à il y a quelques années, que peu de problèmes.

Mais, depuis plusieurs années, une interprétation restrictive de l'ordonnance du 2 novembre 1945 est faite par la Police Nationale, et interdiction est faite aux capitaines de laisser les «passagers clandestins» débarquer pour transit vers l'aéroport, ou la zone d'attente de celui-ci. Ceci en contradiction avec ce qui semble être l'esprit du texte, lequel prévoit bien que les étrangers concernés peuvent être transférés vers toute zone d'attente à partir de laquelle leur départ peut effectivement avoir lieu. Une modification du texte semble nécessaire pour éviter toute ambiguïté, et pour éviter des situations pénibles prolongées. Le texte ne doit pas seulement indiquer que l'Administration ne peut imposer au transporteur le maintien à bord d'un étranger pour une période indéfinie. Il doit faire du transfert vers une zone d'attente pour rapatriement une obligation. Les modifications proposées aux articles 35 ter et 35 quater vont dans ce sens, le mot «peut» étant remplacé par le mot «doit».

Il semble par ailleurs nécessaire de modifier la loi du 17 décembre 1926 portant Code

Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (modifiée par DL 6 juin 1939), laquelle indique, en son art.74 al.3, que «toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au Long Cours ou au Cabotage international est punie d'une amende de 60 F à 15 000 F et d'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois ou de l'une des deux peines seulement». Le niveau supérieur de la peine ne permet en effet pas de procéder, lorsque la chose est nécessaire, à l'arrestation et à la mise sous mandat de dépôt des passagers clandestins, et de compléter, comme le prévoit par ailleurs le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, l'enquête effectuée par le capitaine. Une telle disposition permettrait de surseoir éventuellement à un renouveau, si la personne concernée présente des demandes qu'il est jugé nécessaire d'examiner, et ceci sans pour autant prendre le risque de laisser libre de circuler un étranger susceptible d'être refoulé (cas de clandestins qui demandent l'entrée pour regroupement familial ou pour refuge politique par exemple. Leur demande ne changeant rien au fait que, s'étant introduit frauduleusement à bord d'un navire, ils ont commis un délit).

En conséquence, un amendement, proposant les modifications suivantes, pourrait être déposé.

### Article 19

IV. L'article 35 ter de la même ordonnance est complété comme suit :

«Toute facilité sera apportée par l'Administration pour le transfert des étrangers arrivés dans un port comme passagers clandestins, de la zone portuaire vers l'aéroport ou le port à partir duquel le départ pourra effectivement avoir lieu».

V. Dans l'article 35 quater 1 al. 1, la formule «...peut être maintenu...» est remplacée par la formule «...doit être maintenu...».

Dans l'article 35 quater VIII, al. 1, la formule «...l'étranger peut être transféré...» est remplacée par la formule «...l'étranger doit être transféré...».

VI. Il est rajouté à l'article 35 quater un paragraphe ainsi rédigé : «IX - Rien dans ce qui précède ne peut faire obstacle aux poursuites éventuelles contre le passager clandestin, telles que prévues par la loi du 17 décembre 1926 portant Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande».

### Article 40

L'article 74 al.3 de la loi du 17 décembre 1926 portant Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (modifiée par DL 6 juin 1939), est modifié comme suit :

«Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée est punie d'une amende de 10 800 F à 60 000 F et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une des deux peines seulement».

## MINISTÈRE DE LA JUSTICE

CABINET  
DU GARDE DES SCEAUX, MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Paris, le 25 novembre 1997

LE CHEF DE CABINET

ES/DH

Monsieur le Président,

Madame la Ministre a bien reçu votre courrier en date du 14 novembre 1997 et elle vous en remercie.

Pour régler le problème posé par les passagers clandestins présents sur les navires de commerce, vous formulez un certain nombre de propositions d'amendements au texte du Ministre de l'intérieur sur l'entrée et le séjour des étrangers en France.

Aussi, de manière à permettre au Ministre de l'intérieur de prendre position, je lui transmets ce jour votre courrier.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur J. LOISEAU  
Président de l'Association française  
des Capitaines de navires  
4, rue Malraux  
29200 BREST

13, place Vendôme  
75047 Paris Cedex 01  
Téléphone (1) 44.77.03.44.  
Télécopie (1) 44.77.60.37.

Seymour MORSY

*Cette rubrique est ouverte aux adhérents et sympathisants de l'AFCAN qui souhaitent s'exprimer sur des sujets situés dans la sphère d'action et de réflexion de l'Association. Cela n'implique pas que celle-ci souscrive, en tout ou partie, aux thèses exposées. Toutefois les idées émises méritent d'être étudiées car ce qu'elles apportent est bien souvent à même de susciter un débat enrichissant.*

**Le Cdt R. PREA nous a fait parvenir la note suivante concernant les questions qu'il se pose quant à la revalidation des brevets telle que prévue par la Convention STCW.**

## Revalidation quinquennale des brevets : non conforme au STCW

Il fut un temps, où pour avoir droit d'exercer une fonction à bord, il suffisait à l'Officier de présenter son brevet qui attestait de ses prérogatives.

Cette compétence liée au brevet jouissait d'une pérennité qu'il ne venait à l'esprit de personne de remettre en cause, ce qui autorisait certains collègues à délaisser le métier pour tenter une reconversion, quitte à revenir quelque temps plus tard à la navigation après un séjour à terre de 5 à 10 ans.

Mais voilà qu'en 1978, afin d'accroître la Sécurité de la Navigation Maritime, l'OMI a jugé opportun de renforcer la formation des gens de mer par l'instauration du Code STCW.

Par ailleurs, en raison de l'accélération des progrès scientifiques et techniques qui risquaient d'annihiler les connaissances acquises antérieurement, elle a exigé que tout titulaire d'un brevet s'oblige à maintenir sa compétence professionnelle et soit en mesure de le prouver (et ce de façon continue) en justifiant d'un service à la mer, ou service équivalent, d'une durée de 1 an au moins dans la fonction correspondante, au cours des 5 dernières années.

Pour être reconnu apte à une fonction, la détention d'un brevet ne suffit donc plus, il faut aussi pratiquer son métier, et faute de l'avoir exercé dans les conditions ci-dessus mentionnées, le brevet est frappé d'invalidation, l'Officier est considéré comme ayant perdu sa compétence professionnelle et pour la recouvrer, il lui faut alors se soumettre à un recyclage.

Ce recyclage se présente sous 2 aspects, soit théorique, soit pratique.

**Théorique :** l'Officier doit passer un test approuvé, ou bien suivre un ou plusieurs cours approuvés également.

**Pratique :** embarquer pour une période de 3 mois au moins en surnuméraire (on dit aussi en double) dans la fonction correspondant au brevet dont il a perdu les prérogatives, ou bien en qualité d'Officier mais d'un rang immédiatement inférieur à celui du brevet à revalider.

Si le brevet invalidé est celui de Lieutenant, il embarque comme Elève Off.

Si le brevet invalidé est celui de Sd Capitaine, il embarque comme Lieutenant.

Si le brevet invalidé est celui de Capitaine, il embarque comme Sd Capitaine.

Rappelons pour mémoire, qu'au regard du STCW, il existe un brevet spécifique à chaque fonction.

Ce n'est qu'à la suite de ce recyclage, théorique ou pratique, dont le succès doit être confirmé par l'Administration, que son brevet se trouve revalidé et que l'Officier recouvre la compétence professionnelle afférente audit brevet.

Après cette revalidation, il lui appartient de gérer son activité de façon à ne pas laisser s'écouler une période de 5 ans sans avoir navigué pendant au moins 1 an dans la fonction correspondant à son brevet, faute de quoi il connaîtrait à nouveau la mésaventure du recyclage.

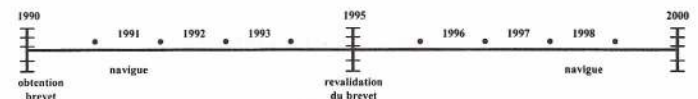
Telle est la philosophie ou l'esprit de la règle section A-1/11 du STCW portant «Revalidation des brevets et certificats - Compétence professionnelle».

L'administration a décrété, conformément à la Convention internationale dit-elle, que la durée de validité des brevets était de 5 ans, et imposé à leurs détenteurs la procédure dite de «revalidation quinquennale» des brevets.

Cette procédure, il faut le reconnaître, offre une certaine commodité pour les Inspecteurs lors du contrôle de compétence des Officiers ; il suffit en effet de vérifier la date d'expiration (validité 5 ans) au lieu d'avoir à effectuer le décompte du temps de service à la mer dans les 5 années qui précèdent l'instant du contrôle.

En revanche, cette même procédure risque de conduire à des situations que le STCW ne peut que désapprouver.

Prenons le cas d'un Officier dont le schéma de carrière se présente comme suit :



1991 : l'intéressé navigue du 1.1.91 au 31.12.91 par exemple (1 an).

1995 : revalidation du brevet, validité 5 ans, donc jusqu'au 1.1.2000.

1998 : nouvel embarquement de l'Officier, avec l'agrément de l'Administration puisque son brevet ne vient à expiration qu'en l'an 2000.

Or il n'a pas navigué pendant 6 ans (du 1.1.92 au 1.1.98) ; au regard du STCW il est inapte, il a perdu sa compétence professionnelle.

En fait, selon le STCW, sa compétence ne va pas au-delà du 1.1.96, et dès le 2.1.96 le brevet de l'intéressé est invalidé, et l'Officier doit alors se soumettre au recyclage s'il désire naviguer à nouveau dans la même fonction.

L'exemple du schéma ci-dessus illustre parfaitement l'incohérence entre la procédure administrative actuellement en vigueur et la règle A-1/11 du STCW.

Toujours dans l'exemple ci-dessus, force est de constater, et cela ne manque de sel, que par son temps de service à la mer, c'est l'Officier qui confirme la validité du visa de l'Administration et non le visa qui garantit la validité du brevet.

Par ailleurs, dans l'application de cette procédure, l'Administration pénalise de façon abusive certains Officiers polyvalents, par l'annulation de leur qualification ou de leur compétence Pont ou Machine, sous prétexte d'insuffisance du temps de navigation dans le service correspondant, en leur refusant de la sorte, contrairement aux dispositions de la règle A-1/11, la possibilité du recyclage pratique par l'embarquement soit en surnuméraire, soit en qualité d'Officier dans la fonction immédiatement inférieure à celle du brevet à revalider.

On peut aussi s'interroger sur le bien-fondé de l'obligation faite aux Officiers qui naviguent régulièrement, d'avoir à subir la revalidation quinquennale de leurs brevets, car qui dit revalidation suppose auparavant invalidation laquelle ne survient qu'en cas de défaut de navigation.

Finalement, en raison de cette exigence du maintien de la compétence professionnelle édictée dans la règle A-1/11 (1 an de navigation dans les 5 années précédentes), il est permis de se demander si la revalidation quinquennale a sa raison d'être.

Quoi qu'il en soit, par le caractère aléatoire du visa accordant au brevet une validité de 5 ans alors que celle-ci dépend essentiellement de la pratique du métier, par l'effet pervers dans l'application de cette procédure se traduisant par la suppression injustifiée des qualifications, la revalidation quinquennale instaurée par l'Administration n'est pas conforme au STCW.

R. PREA

## Mise au point.

*Les travaux de l'OMI visant à amender la Convention STCW 1978, pour aboutir à ce qu'il est convenu d'appeler «STCW 95», ont été suivis dès leur début, au sein de la délégation française, par nos collègues A. TROCHERIS et J.M. BILLOT. Ceux-ci sont donc très au fait de l'articulation et du contenu des textes, ainsi que de l'esprit dans lequel les amendements ont été rédigés et adoptés. Ceci leur permet d'apporter la mise au point suivante quant aux thèses exposées par le Cdt R. PREA.*

STCW, telle qu'amendée en 1995, s'articule en deux éléments :

- La **CONVENTION** (assimilable à une loi)
- le **CODE** (assimilable à des décrets d'application)

Ce code est lui-même découpé en deux parties :

Partie **A** qui est «obligatoire»

Partie **B** qui est «recommandée».

### 1. REVALIDATION QUINQUENNALE.

1.1. C'est la règle I/11 de la **Convention STCW** qui fixe l'obligation **quinquennale** de la «Preuve de maintien de la compétence professionnelle».

*Every master, officer...*

*...who is serving at sea or intends to return to sea... shall be required in order to continue to qualify for seagoing service,...*

*...at intervals not exceeding 5 years,*

*to establish continued professional competence.*

La règle I/11 n'est liée ni aux modalités ni à la procédure d'exercice de cette obligation.

Elle dit en fait «*Aucun titulaire de brevet ne peut naviguer sans faire la preuve de sa compétence à intervalles réguliers (ce qui exclut de faire la preuve continuellement) ne dépassant pas 5 ans*», mais elle n'en dit pas plus.

Les modalités sont fixées dans le code Section A-I/11. La navigation pendant au moins un an au cours des cinq dernières années n'est qu'un des cinq moyens de preuve énumérés.

1.2 Le choix du libellé «ne dépassant pas 5 ans» qui se retrouve dans la plupart des textes de l'IMO (en particulier

dans le code IMDG) signifie que le dernier jour de la 5ème année est un **couperet** légal.

1.3 Quelles que soient les modalités de la «preuve de la compétence», **si elles sont respectées**, le détenteur doit être jugé compétent et son brevet revalidé.

Il ne devra donc faire preuve de sa compétence qu'à la fin du prochain intervalle mais pas avant (sauf accident).

1.4 On peut remarquer qu'un officier n'ayant pas navigué depuis 4 ans et faisant revalider son brevet au moyen d'un «*test 'approuvé'*» tel que prévu par A-1/11.3.1, pourrait effectivement se retrouver dans les conditions du graphique de la note du Cdt R. PREA. Son brevet et sa «*compétence*» n'en resteraient pas moins «*valides*» aux yeux de STCW.

### 2. BREVETS ET FONCTIONS.

«**Il existe un brevet spécifique à chaque fonction**».

C'est vrai dans la mesure où certaines pratiques anciennes ne peuvent plus continuer, telles que, par exemple, autoriser un Breveté «*Lieutenant au Long Cours*» à exercer la fonction de Second Capitaine au cabotage.

De même un Breveté «*Second Capitaine de plus de 3 000 UMS*» ne peut exercer la fonction de Capitaine sur un navire de moins de 3 000 UMS.

Ni un Breveté Capitaine de moins 3 000 UMS, exercer la fonction de Second Capitaine sur un navire de plus de 3 000 UMS.

Les 2 types de niveau (exploitation/direction et moins de 3 000 UMS/plus de 3 000 UMS) sont désormais étanches !

3. RANG INFÉRIEUR (Code A-1/11 - 3.3.b)

Le mot «immédiatement» ne s'applique pas au «rang» (grade) d'officier mais à l'obligation d'occuper le rang... **immédiatement** après la période d'embarquement «probatoire» de 3 mois.

L'article indéfini attaché au «rang inférieur» implique que Lieutenant ou Sd Capitaine sont des «rangs».

Par contre l'article défini de la dernière proposition implique la fonction la plus haute autorisée par le Brevet, c'est-à-dire Capitaine pour un Brevet de Capitaine.

Heureuse époque des brevets à vie et de la reconnaissance par toutes les autorités de la Nation →



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES  
BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél.(02).35.41.33.25. Fax.(02).35.41.33.35

Monsieur SERRADJI  
Directeur des Gens de Mer  
3 Place Fontenoy  
75700 PARIS

Le 14 novembre 1996

Monsieur le Directeur,

A la suite de réunions de travail sur STCW, nous nous sommes rendu compte que les textes de la convention et du code pourraient donner lieu à des divergences quant à leur interprétation et même à des incohérences dans leur application.

A ce propos, nous vous adressons le texte de notre section Méditerranéenne qui montre qu'il ne serait peut-être pas inutile que l'Administration établisse une interprétation officielle, les divergences risquant de semer le trouble parmi les détenteurs de brevets français.

Nous vous faisons également parvenir le résultat de notre réflexion sur des points que nous jugeons de nature à provoquer le doute et portant entre autre sur :

- les modalités pratiques de la revalidation quinquennale et les incohérences relatives au système qui permet entre autres de rester 9 ans sans naviguer tout en conservant un brevet valide (Art.A/1-11-3) ;
- la revalidation du brevet en navigant 3 mois dans le «rang» inférieur ;
- la différence d'interprétation avec les Hollandais qui admettent qu'un officier polyvalent qui a navigué 12 mois dans «une fonction» voit son brevet complet revalidé alors que le Français doit faire au moins 3 mois dans une des fonctions et donc 9 mois dans l'autre.
- Nous pensons qu'il y aurait peut-être la possibilité d'utiliser le code STCW pour revalider les brevets qui se sont vu amputés d'une partie de leurs prérogatives lors de la mise en application de la convention par l'Administration Française.

A notre avis, des divergences d'interprétations risquent fort d'apparaître lors de la mise en application de ces règlements du code. Nous nous tenons à votre disposition pour participer à une étude rigoureuse des textes qui rentrent en vigueur.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Cdt André TROCHERIS  
Secrétaire Général

Pièces jointes : - Interprétation de la Région Méditerranéenne  
- Réflexion AFCAN

Copie : Monsieur GASC, Sous-Directeur des Gens de Mer.

# Questionnaire.

## REVALIDATION DES BREVETS

### A. Procédure de revalidation des brevets par «Service en mer approuvé» (A/I - 11.3)

(Il convient de prouver le maintien de la compétence professionnelle...)

3. en justifiant d'un Service à la Mer approuvé d'au moins 3 mois dans des fonctions correspondant à celles prévues dans le brevet détenu en tant que surnuméraire, ou en tant qu'officier d'un Rang inférieur à celui pour lequel le brevet détenu est **valable** («valid») **immédiatement** avant de **prendre** le rang pour lequel le brevet est valable («valid»).

Nous vous proposons des questions quant à l'interprétation de ce paragraphe, à savoir :

#### 1 - Avant ce type d'embarquement, le Brevet de l'intéressé doit-il être **valide** ?

Valide = c'est-à-dire **encore valide** pendant la période de probation ? ou sur délivrance d'une dérogation faisant fonction de Brevet valide ?

#### 2 - Les termes «immédiatement avant de prendre le rang»

(«immediately before taking up...»)

s'appliquent-ils aux deux possibilités (embarquement en doublure ou dans le Grade inférieur) ou seulement à la dernière ?

#### 3 - «Immédiatement avant de prendre le rang» signifie-t-il l'obligation d'un embarquement immédiat consécutif à la période probatoire ?

#### 4 - Dans ce cas le fait d'occuper immédiatement la fonction du «grade du Brevet» implique la mise à disposition de l'intéressé d'un Brevet valide. **Par quelle procédure ou démarche ?**

#### 5 - Faut-il que le processus complet (c'est-à-dire embarquement «probatoire» [de trois mois au moins] et délivrance **immédiate** du Brevet à revalider) soit approuvé par l'Administration préalablement à l'embarquement «probatoire» ?

#### 6 - Dans le cas d'un surnuméraire dans quelle (ou quelles) fonction(s) doit-il embarquer ? Sur quel Rôle ?

#### 7 - Dans le cas «virtuel» d'un Capitaine breveté n'ayant pas navigué pendant 4 ans environ depuis sa dernière revalidation et ayant totalisé 11 mois d'embarquement comme Capitaine immédiatement avant la date d'expiration de la période quinquennale de son Brevet, devra-t-il naviguer 3 mois supplémentaires en tant que Second Capitaine (ou 3 mois en doublure) alors qu'il a fait ses preuves dans la fonction de Capitaine pendant 11 mois ?

#### 8 - Peut-on envisager le cas d'un officier dont la validité du Brevet viendrait à expiration **en cours de traversée** ?

Dans ces conditions à son débarquement peut-il faire revalider son brevet ? Et comment ?

#### 9 - L'Administration peut-elle confirmer la possibilité de renouveler **par avance** les Brevets, étant bien entendu que la date d'expiration de la validité du «Visa» du brevet sera avancée d'autant.

#### 10 - «Rang inférieur»

Que se passerait-il si un Breveté Capitaine, après un embarquement «probatoire» de 3 mois comme Sd Capitaine ne trouverait pas d'embarquement immédiat de Capitaine mais continuerait comme Sd Capitaine ?

L'expression «prendre le rang» signifierait-elle que son Brevet lui donne le **droit** (mais pas l'occasion) d'être Capitaine ?

#### 11 - Qu'entend-t-on par «rang» ?

Quelle différence y a-t-il entre «**fonction et rang**»

- dans l'optique **monovalente** du texte ?

- dans l'optique **polyvalente** introduite par le chapitre VII ?

(«*Chef mécanicien*» est-il un rang inférieur au rang de «*Capitaine*» ?)

### B - Revalidation des Brevets du Chapitre VII

- Si l'on s'en tient aux textes, le Chapitre VII ne contient rien concernant la revalidation de ces brevets. C'est donc la Section A-I/11 qui s'applique pour la revalidation des brevets délivrés au titre du Chapitre VII.

Donc il suffirait d'avoir navigué 1 an dans **une** fonction («*fonctions*») autorisée par le Brevet au cours des 5 ans précédents pour revalider ce Brevet (c'est la position adoptée semble-t-il par nos voisins néerlandais !)

- La politique appliquée pour l'instant par l'Administration (c'est-à-dire Revalidation par Navigation 1 an au moins dans les 5 dernières années, cette année comprenant au moins 3 mois dans un service et le reste dans l'autre) qui nous a semblé acceptable dans l'optique de son application aux «*brevets 1978*» ne risque-t-elle pas de défavoriser les officiers français par rapport à certains de leurs collègues européens ?

### C - Structure du «formulaire» de Brevet polyvalent.

La solution consistant à bâtir un Brevet Polyvalent par «*Accumulation de Visas*» de Brevet monovalents risque d'amener à la revalidation quinquennale de chaque brevet monovalent !...

Un brevet (polyvalent) global devrait pouvoir être délivré à l'intéressé dès qu'il en réunit les conditions et la date de délivrance de celui-ci prise en compte pour déterminer la période de 5 ans avant revalidation.

### D - Modalités de revalidation des brevets.

La Règle I/11, quelles que soient les modalités de revalidation, impose l'obligation de revalidation à **intervalles ne dépassant pas 5 ans**.

Si le titulaire d'un brevet n'a pas pris la précaution de le faire revalider avant l'échéance pourra-t-il le faire encore plus tard ? ou bien la perte de son brevet est-elle définitive ? (par l'impossibilité de faire revalider ses prérogatives ?)

En effet la Règle I/11 prévoit que le breveté doit établir la preuve de sa compétence professionnelle à des intervalles ne dépassant pas 5 ans - selon des modalités fixées par A-I/11.

Et la section A-I/11 du Code prévoit les modalités de preuve de la compétence professionnelle «*comme demandé par la Règle I/11*» c'est-à-dire que quelles que soient les preuves données selon la section A-I/11 elles doivent se conformer à la condition d'intervalle de moins de 5 ans.

Ce qui impliquerait que les preuves données (de maintien de la compétence...) n'auraient pas de valeur si l'intervalle de 5 ans était dépassé et que tout brevet non revalidé avant la date fatidique de 5 ans et 0 jour deviendrait nul...

Nous voulons espérer que la référence à la Règle I/11 dans la section A-I/11 ne s'applique qu'à «*la preuve du maintien de compétence professionnelle*» sans tenir compte des autres points de cette règle (en particulier des termes «*à des intervalles ne dépassant pas 5 ans*»).

La réponse à cette dernière question nous semble prioritaire car de son interprétation peut découler éventuellement une **perte définitive du brevet**.

*A l'occasion de l'exposition Equiport/Logiport de 1997 J.D. Troyat présidait, à la demande des organisateurs, une table ronde sur les ROROs. Au cours de celle-ci Mlle Ch. François, Chef de Section à la Direction des Nouvelles Constructions du B.V. a présenté la communication qui est reproduite ci-après.*

*At the last Equiport/Logiport exhibition, which was held at Le Havre in 1997, Cpt J.D. Troyat, Vice President of AFCAN, was the chairman of a round table conference on ROROs during which Miss Ch. François, head of section at B.V. Marine Division, New Building Management, submitted the interesting report which appears hereunder.*

## **La stabilité des navires rouliers.**

**Christelle François**

Depuis de nombreuses années, les navires rouliers connaissent un succès important parmi les autres types de navires opérant. Leur flexibilité et leur capacité à intégrer les autres systèmes de transport, les ont rendus extrêmement populaires sur de nombreuses routes maritimes.

La particularité des navires rouliers réside dans leur espace à cargaison faiblement compartimenté qui s'étend sur pratiquement toute la longueur du navire. Généralement, sous cet espace à cargaison, le navire comprend un cloisonnement transversal étanche, certains navires transportant un nombre limité de passagers comportent également une ou plusieurs cales sous le pont de franc-bord.

La stabilité des rouliers est soumise à des réglementations nationales ou internationales. Les critères de ces réglementations ont des implications importantes sur le compartimentage du navire, en particulier de l'espace à cargaison.

Certaines réglementations s'appliquent au navire intact, non endommagé par une brèche. Celui-ci doit alors posséder une stabilité positive (GM supérieur à 15 cm), mais il doit aussi pouvoir résister à l'effet dynamique des vagues et à un vent de 26 m/s (force 10) s'exerçant sur sa superstructure. En particulier, la gîte que prend le navire sous l'effet combiné du vent de travers et du roulis, doit être limitée de telle manière que le pont de franc bord ne soit pas immergé.

Pour les rouliers à passagers (rouliers transportant plus de 12 passagers), deux critères supplémentaires ont été introduits pour limiter la gîte du navire, ce sont le tassement des passagers sur un bord et la giration du navire.

Depuis une dizaine d'années, les réglementations en matière de stabilité après avarie ont beaucoup évolué : jusqu'en 1990, date de l'application des amendements 1988 à la Solas, les critères de stabilité se basaient uniquement sur l'état d'équilibre du navire subsistant une avarie de dimensions conventionnelles : la flottaison finale devra être située sous le pont de franc bord, la gîte après une avarie dissymétrique devait être limitée et la stabilité devait être positive (50 mm). L'espace roulier, jamais envahi, possédait généralement un tambour central incluant les descentes sous le pont de franc-bord.

Depuis 1990, les critères de stabilité concernent également le comportement des navires rouliers à passagers à de plus grands angles de gîte lorsque le navire roule sous l'effet des vagues. L'espace à cargaison est alors immergé et les calculs doivent considérer l'envahissement de cet espace ainsi que les envahissements progressifs qui peuvent se produire sous le pont de franc-bord par des descentes non protégées. L'effet le plus important dû au tassement des passagers, ou au lancement des engins de sauvetage, ou à

un vent de 12,5 m/s est également pris en compte dans cette réglementation communément appelée SOLAS 90.

Afin de limiter l'effet néfaste de l'eau envahissante sur le pont garage, l'espace roulier comporte alors des tambours latéraux qui limitent le moment inclinant exercé par l'eau.

Conscients que les navires rouliers à passagers construits avant 1990, avaient un niveau de sécurité inférieur à ceux construits depuis lors, certains gouvernements ont mis en place en 1992 une méthode d'évaluation des navires existants basée sur le ratio A/Amax où A représente la capacité actuelle de survie du navire et où Amax représente la capacité idéale de survie du navire satisfaisant à un standard proche de SOLAS 90.

En 1995, la Conférence Solas a permis de fixer un calendrier pour l'application rétroactive de la SOLAS 90 à tous les navires rouliers à passagers existants. Ce calendrier qui s'étend de 1998 à 2005 permet d'augmenter le niveau de sécurité des navires jusqu'au niveau actuel, les navires les « moins bons » étant modifiés les premiers.

Les moyens utilisés pour satisfaire à la SOLAS 90 peuvent être :

- l'adjonction de caissons de flottabilité (de type sponsoons),
- l'adjonction de cloisons longitudinales dans l'espace roulier (caissons latéraux),
- l'adjonction d'une queue de canard à l'arrière du navire,
- la diminution du port en lourd (tirant d'eau et/ou centre de gravité).

La Conférence Solas a pris également un certain nombre de mesures permettant de diminuer les risques d'envahissement progressif qui ne sont pas uniquement dus à l'effet de l'eau envahissante par les brèches conventionnelles.

En outre, à partir de juillet 1997, tout navire roulier à passagers neuf transportant plus de 400 personnes devra pouvoir résister à l'envahissement de deux compartiments adjacents (endommagement d'une cloison transversale étanche) et satisfaire aux critères de la SOLAS 90.

En parallèle à cette remise à niveau avec la SOLAS 90 de tous les navires rouliers à passagers existants, certaines Autorités ont considéré qu'il fallait également tenir compte de l'effet d'une quantité d'eau dans l'espace roulier, sensée représenter l'eau accumulée par l'effet des vagues. La quantité d'eau considérée dépend de la zone géographique où le navire opère et du franc-bord minimum résiduel du navire au niveau de chaque brèche conventionnelle. Plus le franc-bord après avarie est faible, plus la quantité d'eau sur le pont garage sera importante. A titre d'exemple, pour une zone géographique où la hauteur significative des vagues est de 4.0 m (Atlantique), un franc-bord inférieur à 30 cm provoquera

une hauteur constante d'eau sur le pont garage de 50 cm. Cette hauteur d'eau diminue linéairement avec l'augmentation du franc-bord, et au-delà de 2.0 m de franc-bord l'effet des vagues est négligeable, l'eau accumulée n'est plus à considérer.

Cette eau accumulée due à l'effet des vagues s'ajoute à l'eau envahissante lorsque le navire roule autour de sa position d'équilibre. Dans ces conditions le navire doit avoir une stabilité suffisante pour satisfaire aux critères de stabilité résiduelle de la SOLAS 90 (les critères d'angle de gîte et de franc-bord ne sont plus applicables).

La méthode utilisée pour le calcul ainsi que les hauteurs de vagues à considérer sont contenus dans le document issu de la réunion de Stockholm et qui limite l'application de cet accord régional à l'Europe du Nord Ouest et à la Mer Baltique.

Les conséquences de cet accord sont :

- la mise en place de cloisons longitudinales situées à B/5 ou la mise en place de cloisons transversales,
- la diminution du port en lourd (tirant d'eau) pour augmenter le franc-bord résiduel.

Les navires SOLAS 90 qui possèdent généralement des franc-bords résiduels proches de 2.0 m seront peu pénalisés par cette méthode. Par contre les navires existants conçus pour satisfaire à des réglementations moins sévères devront être ou bien équipés de plusieurs cloisons/portes transversales dans l'espace roulier ce qui augmentera le temps de manœuvre, ou bien ils devront diminuer leur capacité de chargement.

Depuis 1995, le Bureau Veritas est impliqué dans un groupe de recherche pour l'élaboration d'une réglementation probabiliste harmonisée à tous les types de navire. Cette réglementation est basée sur le concept actuel de la réglementation probabiliste pour les navires de charge de plus de 100 m en application depuis février 1992. Cette réglementation devrait permettre de créer une seconde ligne de défense contre les effets liés à la perte des navires. En particulier, l'effet du ripage de la cargaison, et une simulation plus réaliste des envahissements progressifs se propageant dans le navire devraient permettre de mieux appréhender le comportement du navire face à toutes les situations d'avarie.

## Eau accumulée et eau envahissante.

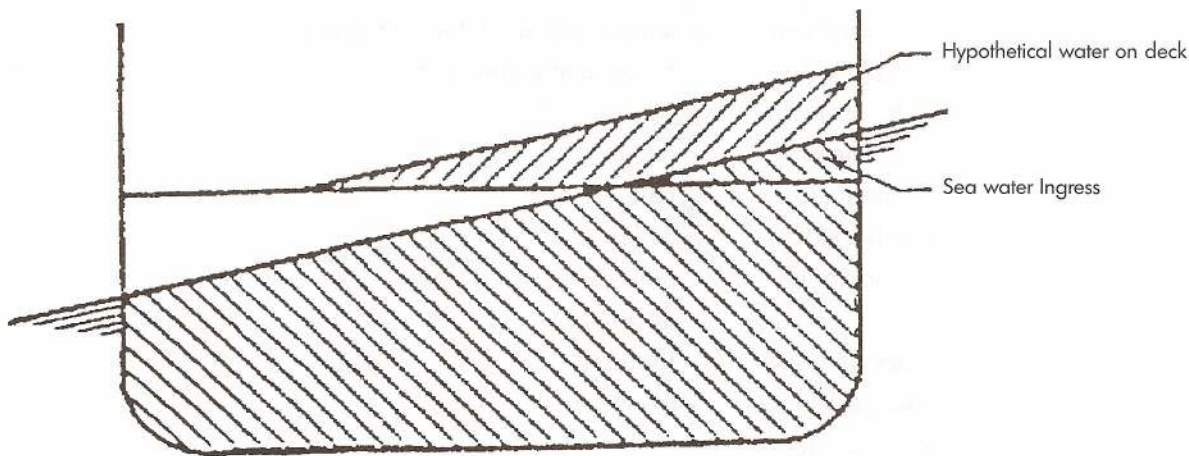
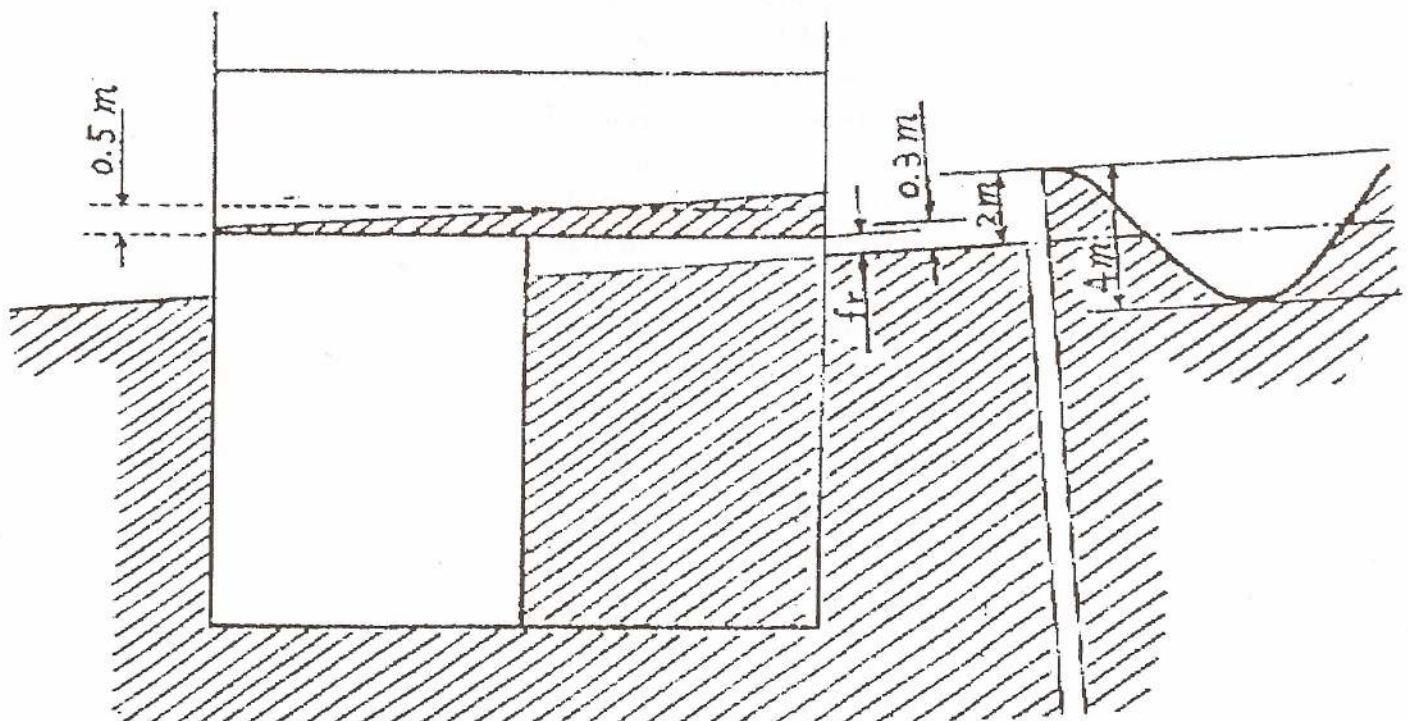


Figure 1

## Franc-bord résiduel



## **La sécurité des transbordeurs RO-RO et le concept de Glasgow.**

Il y a maintenant plus de dix ans que le *Herald of Free Enterprise* chavirait à la sortie de Zeebrugge causant la mort de 193 personnes. Quant au naufrage de l'*Estonia*, qui fit 852 victimes, on attend le rapport d'enquête définitif depuis trois ans. Pour rester dans les seules eaux européennes, la catastrophe du *Herald of Free Enterprise* avait été précédée en 1982, à Felixstowe, par celle de l'*European Gateway*. Le coût en vies humaines avait alors été plus limité mais avait déjà fait réfléchir les architectes et concepteurs de ces navires. Une série d'amendements à la Convention SOLAS est alors intervenue en 1988. Leur date d'entrée en application, pour les navires neufs, étant fixée au 29 avril 1990, ils ont été couramment désignés sous le terme de SOLAS 90.

Jusque-là, les critères de stabilité exigés devaient permettre de limiter la gîte en cas d'invasissement dyssymétrique et de conserver une stabilité positive au navire, la flottaison finale devant demeurer sous le pont de franc-bord. L'invasissement est calculé à partir d'une avarie de dimension conventionnelle (cinquième de la largeur du navire en transversal et de 3 à 11 mètres en longitudinal, selon la longueur du navire). Il n'était pas envisagé d'invasissement des espaces au-dessus du pont de franc-bord, c'est-à-dire du pont garage. Or les navires rouliers, qu'ils soient à passagers (transbordeurs ou car-ferries) ou uniquement destinés au transport de fret (ro-ro avec moins de 12 convoyeurs) ont en commun la particularité d'avoir un espace roulier à cargaison peu ou pas compartimenté, c'est-à-dire qu'il s'étend sur pratiquement toute la longueur du navire. Un invasissement de cet espace a un effet dévastateur sur la stabilité par le phénomène de carène liquide.

Les calculs intègrent donc désormais la possibilité d'un invasissement de l'espace roulier à cargaison et les critères de stabilité sont devenus plus sévères et prennent en compte des angles de gîte plus importants sous l'effet du roulis. De surcroît, les nouveaux transbordeurs de passagers d'une capacité supérieure à 400 personnes doivent,

depuis le mois de juillet de cette année, être en mesure de résister à une avarie englobant une cloison transversale étanche avec invasissement simultané de deux compartiments.

Les navires rouliers respectant les nouveaux critères de SOLAS 90 étant réputés plus sûrs que ceux construits auparavant, il a fallu envisager la rétroactivité des critères et leur application aux navires rouliers construits avant le 29 avril 1990. Cela ne pouvait toutefois pas se faire brutalement sans mettre en péril les armements exploitant ces navires. Afin de définir un échéancier permettant l'application progressive des critères définis dans SOLAS 90, de nouveaux amendements à la convention SOLAS ont été adoptés en 1992. Ces amendements déterminent les dates limites de mise en conformité des transbordeurs et Ro-Ro existants en les liant à un ratio.

Ce ratio compare la capacité actuelle de survie après avarie des navires existants, désignée par «A», à la capacité de survie après avarie suivant les critères de SOLAS 90, désignée par «A<sub>max</sub>». Avec un ratio  $A/A_{max}$  inférieur à 0,7, le navire avait jusqu'au 1er octobre 1994 pour satisfaire aux prescriptions de SOLAS 90. Au fur et à mesure que le ratio  $A/A_{max}$  se rapproche de 0,95, le délai pour la mise en conformité s'allonge. C'est ainsi que, si le navire présente un ratio  $A/A_{max}$  compris entre 0,9 et 0,95, il a jusqu'au 1er octobre 2005 pour effectuer sa mise en conformité (\*). De cette manière, ce sont les navires rouliers satisfaisant le moins aux prescriptions de SOLAS 90 qui ont dû s'y conformer les premiers.

Ce ratio tend également à établir un lien entre deux manières différentes d'apprécier la capacité de survie d'un navire roulier. Avec SOLAS 90 l'appréciation était encore déterministe alors que, depuis, avec les possibilités offertes par la Résolution A 265 de l'OMI l'appréciation peut être probabiliste. Cela paraît plus rationnel tout en nous rapprochant de la philosophie de l'aviation civile, à savoir : l'activité humaine à risque zéro étant utopique, quel risque est-on prêt à courir face à la survenan-



ce d'un événement donné ou à sa conjonction avec d'autres événements.

Pour satisfaire aux prescriptions de SOLAS 90 on a été amené à imaginer différents moyens, soit pour contre-carrer le phénomène de carène liquide par l'adjonction de cloisons amovibles dans l'espace à cargaison, soit pour améliorer la stabilité en disposant des caissons de stabilité (sponsoons).

Dans le cas des navires neufs, une équipe animée par les professeurs I.E. WINKLE et M. PAWLOWSKI de l'université de Glasgow a cherché un moyen de :

- garder l'espace roulier à cargaison libre de tout obstacle,
- conférer une meilleure stabilité au navire après envahissement du pont garage,
- obtenir que le navire se maintienne constamment droit durant un envahissement,
- faire en sorte que, lorsque le navire a perdu toute réserve de flottabilité, il coule droit.

L'idée initiale est de concevoir le navire roulier pour qu'en cas d'avarie il se comporte tel un dock flottant dont le radier serait le pont garage. Cette description, très simplificatrice, illustre le concept de Glasgow.

En fait, en cas de brèche avec envahissement sous le pont de franc-bord, le compartimentage doit permettre de faire face à cet envahissement tandis que des tunnels transversaux sont prévus pour obtenir un envahissement symétrique. Si l'envahissement se produit au niveau de l'espace roulier à cargaison, alors l'eau est conduite dans les fonds du navire où elle joue un rôle de ballast, améliorant ainsi la stabilité du navire en abaissant son centre de gravité.

Le pont de franc-bord ne doit donc plus être étanche quoi qu'il arrive mais doit être perméable s'il est envahi. De ce fait, le pont de franc-bord est prévu comporter des ouvertures avec caillebotis conduisant à des compartiments ad'hoc situés dans les fonds.

Cela paraît simple mais la mise en œuvre pratique d'un tel concept présente encore des zones d'ombre.

CESMA s'est beaucoup impliquée ces 6 derniers mois pour que ces chercheurs britanniques et des architectes navals hollandais et allemands spécialisés dans la conception de navires rouliers puissent échanger leurs connaissances et affiner le projet, car la faisabilité du concept de Glasgow n'est pas encore acquise et des années de recherches et de mises au point seront encore nécessaires.

A l'issue de cette réflexion commune on saura si la construction de transbordeurs selon le concept de Glasgow s'avère réalisable techniquement et viable économiquement. Dans l'affirmative, il n'est pas impossible que l'Union Européenne s'intéresse au projet et apporte un soutien financier aux travaux de développement de celui-ci

*Cdt J.D. TROYAT  
Pdt de CESMA*

---

(\*) La réglementation OMI relative aux transbordeurs à passagers s'étant encore durcie après le naufrage de l'*Estonia*, un nouvel échancier a été mis en place. Il s'applique aux navires construits avant le 1er juillet 1997 ; il est également basé sur le ratio  $A/A_{max}$  et s'étend du 01.10.98 au 01.10.05.

## Le code ISM : de la paperasse en plus ?

Certains de nos collègues se disent surchargés de paperasse par un code ISM qu'ils disent connaître.

Il est vrai qu'à priori un système de gestion de la sécurité semble amener de la paperasse supplémentaire.

Cependant on s'aperçoit vite que les documents du système même s'ils semblent nouveaux, ne sont finalement qu'une nouvelle présentation de documents existants :

- Une nouvelle forme des documents que nous utilisons tous les jours depuis toujours.

- Une forme unique pour tous les navires d'une même société.

- Une forme internationale enfin : à quelques détails près, les documents sont semblables car élaborés dans un même but, l'amélioration de la sécurité.

### Documents d'un Système de Gestion de la Sécurité type :

#### I. Les manuels.

##### 1-1 Manuel directeur (MANUDIR)

Celui-là est peut-être vraiment un des seuls documents nouveaux dans ce métier : que la politique de la direction soit ainsi clairement exprimée personne ne s'en plaindra... surtout pas les marins qui ont été traditionnellement tenus à l'écart des grandes lignes de la politique de leur compagnie.

##### 1-2 Manuel Management COMPAGNIE (MMC) Manuel Management BORD (MMB)

#### Avant

Il existait des **consignes compagnie** dont l'origine était l'armement, le service technique, les services commercial et contentieux.

Pour ce qui est du navire, le «**cahier d'Ordres du Commandant**» organisait la vie du bord pratiquement de bout en bout. Tout y était : organisation du travail mer et ports, discipline, communication, exercices, loisirs, etc.

Parfois même ces ordres n'existaient pas : les habitudes de la compagnie et des bords suffisaient.

Les consignes compagnie étaient parfois regroupées dans un livret (sécurité - opérations commerciales - entretien machine etc.), le plus souvent il s'agissait d'une succession de notes de service plus ou moins réactualisées par les directeurs d'armement ou technique successifs.

Quant au cahier d'ordres du Commandant quand il existait, c'étaient vraiment les ordres du Commandant Untel et... certains navires étaient plus «durs» que d'autres, n'est-ce pas ? Le commandant débarquait avec son cahier et il fallait donc s'adapter aux nouveaux ordres, ceux du commandant remplaçant !

#### Aujourd'hui.

Une mise noir sur blanc, sous forme de procédures (manière de procéder), de notre métier de A à Z, c'est en gros ce que sont les manuels exigés par le code ISM.

A) La Compagnie rédige à présent la plupart des procédures de notre métier dans l'objectif de créer un environnement de travail sans danger pour les personnes et l'environnement : mesures à prendre, précautions à observer ou vérifications à faire.

Ces procédures et instructions sont regroupées dans deux manuels distincts :

Le Manuel Management COMPAGNIE et le Manuel Management BORD.

Le **Manuel Management COMPAGNIE (MMC)** décrit l'organisation de la société, les structures du système de gestion de la sécurité mis en place et leur fonctionnement ainsi que les procédures générales concernant aussi bien la terre que les bords.

Ce document est destiné aux services de terre (siège et escales).

Le **Manuel Management BORD (MMB)** décrit l'organisation bord et l'interface Terre-bord, les procédures d'application du système sur le navire et dans son activité.

Ce document est destiné aux navires (un par navire) ; une copie par navire devant être maintenue à jour au siège.

Dans son «**Cahier d'ordres**», le Capitaine du navire ne règle plus que les problèmes de routine de son navire et les ordres particuliers ou instructions complémentaires indispensables à l'exploitation du navire et au fonctionnement du SGS à bord.

#### En conclusion :

Les choses sont bien claires dans le code ISM : c'est à la compagnie de mettre en œuvre la gestion de la sécurité à terre comme à bord. A cet effet, on pourra remarquer que tous les chapitres du code commencent par : «La Compagnie devrait...».

D'autre part, le texte du code est redondant et laisse la possibilité aux compagnies d'interpréter à la hausse ces prescriptions.

En corollaire c'est également la compagnie qui fixe ses standards et ceux-ci doivent être au minimum ceux du code.

B) La compagnie a la charge de ces manuels, ce sera :

- un modèle unique pour la compagnie avec les particularités des escales ou pays,

- un canevas unique pour les navires avec les particularités des différents navires ou transports effectués.

En résumé, aujourd'hui, un SGS c'est :

- des documents clairs et méthodiques,
- un document unique pour les procédures compagnies,
- un même canevas pour les procédures bord,
- une mise à jour méthodique et contrôlée.

Enfin, la responsabilité du Commandant étant pleinement engagée dans la conduite du navire, des ordres «personnels» seront toujours de rigueur.

#### 2. Les autres documents du SGS.

##### 2-1 Registre d'entretien et d'essais périodiques.

#### Avant

Traditionnellement, bosco - pompiste - maître mécanicien ou électricien remplissent leur carnet ou cahier d'entretien... que les chefs de service contrôlent.

Ces carnets étaient souvent les seuls historiques de la maintenance.

D'autres opérations d'entretien (graissage) étaient faites plutôt par routine ou habitude et il existe ou il n'existe pas de liste des points de graissage par exemple.

#### Aujourd'hui.

Il est certain que ces méthodes d'entretien basées sur les habitudes et la confiance ne peuvent plus perdurer dans un monde où la formalisation (mise en forme de l'activité) et les contrôles (vous l'avez fait : OK, mais prouvez-le !) sont les bases de la qualité et de la sécurité.

Cependant, les carnets ou cahiers d'entretien ont fait leurs preuves, ce sont de très bons instruments de travail pour les opérationnels et il y a donc lieu de les conserver comme tels.

Le SGS exige pour sa part un enregistrement de la maintenance afin qu'à tout moment, la compagnie ou les contrôleurs externes puissent s'assurer que le navire est entretenu conformément aux règles internationales et à celles de la compagnie : il est donc créé un registre d'entretien courant.

Ce registre, rédigé sous forme de programme d'entretien et de visites, comporte deux parties :

A) Le programme détaillé de maintenance et d'inspections planifiées des équipements opérationnels (y compris ceux de sécurité) du navire.

B) Le programme détaillé de maintenance et d'inspections planifiées des équipements et systèmes critiques ainsi que des dispositifs de sécurité qui sont normalement inactifs.

En effet, d'une part, les appareils et systèmes critiques étant ceux dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses, ils nécessitent un entretien plus poussé et des inspections plus approfondies. Et d'autre part, les appareils qui ne sont pas utilisés en situation normale (matériel incendie et sauvetage par ex) ou les systèmes de suppléance ou de secours (Groupe de secours - commande de secours barre par ex) doivent être essayés régulièrement à titre préventif.

N.B. L'informatique peut nous aider à tenir ce registre :

- Périodicité assurée : chaque semaine l'ordinateur sort la liste des travaux et des essais à faire.
- Responsabilisation assurée : à chaque responsable d'entretien sa liste hebdomadaire.
- Historique assuré : si l'enregistrement n'est pas effectué, le travail ou l'essai sort à nouveau la semaine suivante car réputé non-fait.

Ce registre pour être efficace :

- doit être complet et tenu systématiquement,
- les périodicités doivent être scrupuleusement respectées,
- doit être contrôlé et émarginé fréquemment par le commandant.

#### ATTENTION.

Ce registre devient une des preuves essentielles de l'entretien du navire devant les autorités du pavillon au cours des visites périodiques ou de certification, devant celles du port lors des contrôles MOU et évidemment en cas d'accident.

Dans le cadre du mémorandum de PARIS (contrôle de l'état du port), un registre d'entretien mal tenu ou non à jour est une «bonne raison» pour amener une inspection plus détaillée toujours source de problèmes, de retards et même de retenue !

## 2 - 2 Le cahier d'exercices sécurité.

### AVANT et AUJOURD'HUI.

Ce cahier d'exercices est en service depuis longtemps sur nos navires (réglementation nationale), cependant un SGS redéfinit :

- Les thèmes principaux d'exercices en fonction d'une analyse des risques inhérents au navire et au type de trafic.
- La fréquence de ces exercices d'une manière réaliste afin de rester dans des limites supportables par l'équipage.
- Une analyse systématique de l'entraînement de l'équipage.

Pas de paperasse nouvelle donc, seulement un peu plus de rigueur !

## 2 - 3 Fiches de retour d'expérience.

### AUJOURD'HUI.

Effectivement le fait de mettre noir sur blanc son expérience est quelque chose de nouveau chez nous français : car, de toujours, notre expérience restait quasiment individuelle !

Le code ISM (comme les normes ISO 9002 d'ailleurs) a introduit un instrument - les fiches de retour d'expérience - qui va nous permettre de décortiquer tous les accidents, incidents ou presque accidents (near-

misses ou accidents évités de peu, situations dangereuses qui auraient pu entraîner un accident\*). Une analyse sera ensuite faite afin de déterminer des actions préventives.

Ces fiches de retour d'expérience servent de plus à exprimer des suggestions sur l'amélioration des conditions de travail (retour de compétence) dans le but :

- de diminuer les risques d'accident (par exemple : éclairage insuffisant ou mal dirigé, accessibilité d'un trou de sonde, etc.) ;
- d'améliorer la sécurité (par exemple : dimension d'une armoire à incendie) ;
- d'apporter un plus au service rendu au client, etc.

N.B. : Pour la partie technique (pont ou machine) les fiches d'intervention feront office de retour d'expérience technique afin d'analyser les défauts ou avaries en fonction de l'appareil, ses conditions d'utilisation ou sa maintenance.

### QUELLE DIFFERENCE entre avant et aujourd'hui ?

#### AVANT.

- En cas d'accident des rapports étaient faits parce qu'ils sont réglementaires, parce qu'ils permettent une certaine confidentialité.
- Par contre les incidents ou situations dangereuses (near-misses) ne faisaient que rarement l'objet d'un rapport et l'expérience n'était profitable qu'individuellement.
- Quant aux suggestions... rares étaient celles qui, même émises par écrit, recevaient une réponse.
- Les incidents techniques donnaient et donnent toujours lieu à des rapports bien sûr, cependant le manque de formalisation du retour d'expérience les rendait difficilement exploitables.

#### AUJOURD'HUI.

##### Accidents.

- Les fiches de retour d'expérience ACCOMPAGNENT les rapports d'accidents :

Rapport : considérations générales et confidentielles.

Fiche REX : Chronologie - analyse des causes immédiates - précautions et suggestions.

- Ces fiches permettent d'abord une analyse primaire par les différents responsables aboutissant à une action.
- Une grille d'analyse permet ensuite, dans un cadre statistique, de déterminer des actions secondaires, à caractère préventif, dans un plan d'action.

##### Incidents - near misses ou suggestions.

- Ils ne font pas l'objet de rapports mais sont obligatoirement pris en compte et font donc l'objet d'une analyse et d'une action éventuelle.

Mais de toute manière :

TOUTE FICHE REÇOIT UNE REPONSE !

**- La politique de l'autruche n'est plus possible : c'est un élément de base du code ISM !**

##### Incidents techniques.

- La fiche d'intervention ACCOMPAGNE le rapport technique habituel de la même manière que pour les accidents :

Rapport : considérations générales ou confidentielles.

Fiche ITECH : détails et observations immédiates - mesures correctives

la grille d'analyse permet ensuite des actions préventives.

Donc : les fiches de retour d'expérience ou les fiches d'intervention ne remplacent pas les rapports, elles sont le COMPLEMENT de ces rapports.

N.B. L'informatique nous aidera à la rédaction de ces fiches ; les formes peuvent être fournies aux bords sous forme de disquettes.

## 2 - 4 Réunions.

Afin d'assurer un travail systématique et profond sur la sécurité et afin de garantir un bon niveau de communication à bord, le commandant réunit régulièrement son équipage pour :

- Exposer les problèmes courants de sécurité / qualité et de déterminer les actions de prévention des accidents ou de l'amélioration de la qualité.

- Analyser les exercices de sécurité et de déterminer les actions d'amélioration.

- Analyser les déficits de connaissance et de formation.

- Assurer une formation ISM afin d'améliorer la culture sécurité de l'équipage.

- Répondre aux questions.

Chaque réunion fait l'objet d'un rapport succinct qui reste à bord et servira à l'élaboration de la revue du commandant (puissant instrument de travail du système).

## 2 - 5 Revue de commandant.

Il s'agit du rapport annuel du commandant sur l'état du SGS à bord de son navire :

Dans le cas où un rapport d'activité était en usage dans la compa-

gnie, la revue du système en est un § qui comporte des sujets obligatoires et importants tels que :

- Comparaison de l'état du système par rapport aux objectifs.
- Etat de l'entraînement de l'équipage.
- Etat des connaissances ISM de l'équipage.
- Analyse des besoins de formation ISM ou autre.
- Analyse des retours d'expérience de son navire.
- Propositions d'actions préventives au niveau du navire.

N.B. Dans le cas où le rapport d'activité n'existait pas ou bien était limité au voyage, la revue annuelle du commandant sera effectivement quelque chose de nouveau !

### Conclusion.

Dans un SGS, les documents à remplir sont :

**Comme AVANT :** Cahier d'exercices sécurité.

Registre d'entretien et d'essais périodiques.

Rapports commandant et chef.

**Documents nouveaux :** fiches de retour d'expérience.

et c'est tout !

Commandant B. APPERRY

\* Voir MARS 97031

*Ainsi que le laisse entendre B. APPERRY au début de son article, l'utilité du code ISM ne fait pas l'unanimité chez nos collègues. Soyons toutefois rassurés, cela n'est pas une spécificité française, comme on peut s'en rendre compte à la lecture de ces deux lettres de membres du Nautical Institute publiées dans la revue SEAWAY.*

## Boffins, bumf and QA.

In the twilight of my sea career, and looking back on almost 50 years in the merchant navy, I recall all the bumf brought in by the boffins over the year in efforts to educate us sea-dogs who still had to keep ploughing the oceans to keep the ships earning money for the whizz-kids to squander. There were courses on management, work-study, discipline, etc. not to forget Sea-life ; but I'm sure the only beneficial courses for the average seafarer were the practical ones such as fire-fighting, ship-handling and survival.

I mentioned above all the bumf of the past but I suppose I did gain something from the courses I attended. However the rage for the past ten years seems to be quality control and, as far as I am concerned, the sooner this disappears, the better.

I cannot see any advantage to shipowners for having quality control which is just a fancy name for common sense. I am surprised that the accountants haven't caught on yet that, this time, a consuming exercise doesn't add to the balance on the bottom line. In fact, it must be a substantial deduction as most companies find it is a full time job for someone in the office ; but on the ship we must just find time to do it.

I have never been one to shrug off paper

work and, I think, always kept the owners well informed as well as passing on copies of messages received by the officers and crew. I was encouraged by some of the courses I attended, and I'm sure this helped in the efficient running of the ship. But I cannot see any reason in writing, on five different bits of paper. Crew mustered for Boat Drill...

Entering it in the official log book has survived the test of time so why change ? It is the same with every other common sense, seamanship little job that has always been done on well found ships ; now a story has to be written about it, not once but several times resulting in the paperwork taking longer than the job.

The other annoying thing about QA is that the paperwork varies with different companies. Each company seems to have a different interpretation of what is required by the classification society boffins. On one ship I had to do a monthly audit of the engine department and the chief engineer had to do the deck audit ; that is check the master had been doing his paper work, checking on chart corrections etc. In other words, the master and chief had to spy on each other.

Naturally, in the interest of the smooth operation of the ship, the prudent master and chief exchanged forms. If we must have QA,

could we not just have standard forms throughout the shipping industry ?

Good management of ships comes from regular visits from top management. I spent most of my sea-career with a small family-friendly company who managed quite a few ships for other owners. The directors frequently visited and sailed in the ships. Everyone looked forward to these visits, not just for the free drinks in the bar, but for a chance to discuss problems with the top brass. Every company has a middle-management blockage between the ship and the top men so it is great to be able to skip the superintendent now and again.

I now serve on small ships, some of which are 30 years old but still in exceptionally good condition. This excellent condition comes from the attention they got from day-one with regular maintenance and having regular crews and certainly not from paperwork. Even these little ships didn't escape, the QA plague struck about eight years ago. I would love to say how much QA has improved the ships ; but unfortunately I can't.

In about 60AD the Governor of Bithynia when fed up with continuous reorganisation wrote, «What a wonderful method it can be for creating an illusion of progress while producing confusion, inefficiency and demoralisa-

tion». How well this describes QA. From my experience of what I've seen happening in the shipping industry over the last 50 years, I would advise ship owners to give QA to their accountants ; and I'm sure they will advise a burial-at-sea.

If we want ships to be well maintained and running efficiently, and by that I mean profitably, then go back to management companies who will regularly visit the ships and supply regular crews. Visiting will indicate on first sight whether all is going well on that ship ; writing on five forms «the whistle has been tested» will not.

*Captain Roddy MacDougall MNI.  
Seaways August 1997*

*N.B. Boffin : Savant.*

*Bumf : paperasserie.*

*QA : Quality Assessment*

## The value of quality.

Reading again through Captain MacDougall's letter «Boffins, Bumf and QA» (August) I cannot but help having sympathy with him on a number of points. Writing down the same thing five times is not effective and is demoralising. Good management of vessels is heavily influenced by the visits of senior management and there are generally too few of them.

In the first paragraph we have the «us and them». «Us» the seafarers who do the work very efficiently thank you very much, if allowed to get on with it. «Them» (Whiz Kids), management who squander the return. Very black and white. I have seen both sides of the coin as Cadet, Mate, Master and Manager and there is no such thing as black and white, one side right and one side wrong. Neither side can exist without the other. Ships do not sail if there is no marketing, crewing, operations, safety management, etc. Nor

do they sail for long if the vessels are not competently crewed.

A good master and crew do not need QA to run a safe, efficient and well-maintained vessel. That is as long as shore management gives effective backup. A good manager provides efficient operating systems without the need to give them a title. All this is common sense. However, we live in the real world where common sense does not always prevail, where competence is not always as it should be and where corners get cut for any number of reasons. Ships do have accidents, people do die and the sea does become polluted. Society no longer tolerates these things to pass unchallenged. Systems are required to help protect both Shipowner and Master and the systems whilst staying simple need to ensure the performance of the least competent of an organisation's employees.

*Captain P R Maudsley,  
FNI, Lead Auditor.  
Seaways October 1997*

---

---

# Code ISM : J-212\*

---

---

*\* Au 1er décembre 97*

## A) Interprétation Franco-Française.

Le chapitre IX de la SOLAS précise les navires qui doivent se mettre en conformité avec les exigences du code ISM avant le 1er juillet 98 :

- Passenger ship including passenger HSC.
- Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo HSC of 500 gross tonnage and upwards.

En ce qui concerne la France, l'arrêté du 19.12.95 qui promulgue le code et les modalités de mise en application dans l'industrie maritime nationale, apporte de subtiles précisions sur les navires concernés :

- Il s'agit de : - TOUS les navires rouliers A PASSAGERS
- TOUS autres navires à passagers effectuant une NAVIGATION INTERNATIONALE.
- TOUS pétroliers, chimiquiers, gaziers et vraquiers, effectuant une NAVIGATION INTERNATIONALE (Division 250 Article 1-01).

### En ce qui concerne les navires à passagers.

Pour la marine marchande française la précision est d'importance car le nombre de vedettes à passagers que ce soit sur le littoral méditerranéen, atlantique ou sur la Manche effectuant une navigation continent-îles ou inter-îles est impressionnant.

En fait donc, le catamaran de 150 passagers qui fait Car-

teret-Jersey est concerné MAIS pas la vedette de 240 passagers qui fait Granville-Chausey ni celles de 300 passagers ou plus qui font l'Odet, Yeu, Le Frioul ou Trans-Côte d'Azur.

La logique ne gagne rien apparemment dans cette décision et nos voisins européens ne font pas cette différence : question de culture certainement.

Il s'agit certainement d'une décision plus politique que logique : en effet on voit mal toutes ces petites compagnies saisonnières être obligées de se structurer, de mettre en place des procédures couvrant toutes leurs activités (liaisons fixes, croisières, tour de l'île, etc.), d'organiser une familiarisation et une formation onéreuse pour un personnel souvent recruté A LA SAISON... alors que celles desservant les îles Anglo-normandes toutes proches doivent aujourd'hui «ramer» fort.

Un récent rapport commandé par un Conseil Régional mettait l'accent sur le niveau alarmant de la formation des équipages des vedettes, sur le nombre de dérogations accordées aux patrons... ceci explique peut-être cela ! Cette situation ne peut être que provisoire, en effet comment peut-on admettre qu'on entre dans le système que lorsqu'on touche un autre pays, comment se justifier en cas d'accident en eaux territoriales mais AVEC des passagers internationaux ? Les risques seraient-ils inférieurs quand on reste le long de nos côtes ?

La logique devrait triompher rapidement et nous l'espérons... avant qu'un accident type SAINT-MALO vienne cruellement nous rappeler notre lenteur.

## En ce qui concerne les pétroliers, les chimiquiers, les gaziers et les vraquiers.

La nuance est la même pour ce qui est de la navigation mais par contre le décret ne fixe pas la limite inférieure des 500 UMS.

Là aussi nous sommes interpellés : une navigation nationale c'est-à-dire le long des côtes serait-elle moins dangereuse pour un pétrolier qu'une rotation LE HAVRE-SWAN-SEA par exemple ?

Encore une raison politique provisoire certainement et il est à parier que tous ces navires, y compris les ravitailleurs au large devront être certifiés prochainement.

## En ce qui concerne les navires de l'Etat utilisés à des fins non commerciales (sic ?)

En effet, encore une fois les militaires échappent à une obligation internationale. Sans mettre en doute leur compétence et la valeur de l'organisation militaire de nos amis fonctionnaires, il apparaît à beaucoup d'entre eux que la valeur et surtout l'étiquette internationale du code ISM serait un plus non négligeable pour nos guerriers (NB : US Coast guards et Royal Navy devraient aussi s'y conformer).

## B) Etat de la certification au sein de la flotte mondiale.

Il apparaît au moment où j'écris (nov. 97) qu'une remarquable accélération dans la préparation à la certification ISM se produit dans l'industrie maritime mondiale : au cours de ces derniers mois le nombre de compagnies ayant démarré le processus de certification a été multiplié par 3.

Intertanko annonçait récemment qu'il comptait, parmi ces adhérents, un

nombre de compagnies certifiées avant le 1.7.97, approchant des 90%.

Le secrétaire général de l'OMI doit ces prochains jours faire un bilan général après avoir interrogé toute l'industrie maritime mondiale : Administrations, Armateurs, Sociétés de classification. Il fera certainement un bilan très exhaustif et ne manquera pas de lancer un dernier «WARNING» pour les traînants.

La confiance revient donc peu à peu dans le milieu maritime, cela est certainement dû aux efforts de tous pour sensibiliser les armateurs sur l'importance, l'urgence de l'application du code et surtout l'absence de sursis. Les warnings

successifs dans toutes les publications maritimes internationales ont en effet ouvert les yeux à bon nombre de professionnels et l'expérience des pionniers a certainement dû payer.

Cependant nous sommes encore loin d'un pourcentage rassurant et il est à parier que les derniers mois seront le théâtre des derniers rushes pour un code ISM de dernière minute dont la qualité risque de pâtir.

## C) Les acteurs de la certification ISM.

Omni-présents dès l'origine du code, les sociétés de classification y ont trouvé une source de revenus non négligeable.

Cependant depuis quelques temps il apparaît à beaucoup que ces sociétés ne pourront continuer à être juge et partie dans le système. En effet, elles mettent en place un système de gestion de la sécurité qu'elles certifieront ensuite conforme au code ISM.

Même si la société de classification est considérée comme sérieuse et a été mandatée par une administration, même si les auditeurs de la certification ne sont pas les mêmes que ceux qui ont mis le système en place, il restera toujours un doute n'est-ce pas ? Certains armateurs «partagent

## 1er juillet 1998 : Une date symbole.

Après la catastrophe du Herald of Free Enterprise le 6 mars 1987 à Zeebrugge, l'OMI a adopté dès le 19 novembre de la même année la résolution A.596(15) traitant de la sécurité des transbordeurs rouliers à passagers : la gestion de la sécurité y est évoquée tandis que le Comité de la Sécurité Maritime (MSC) travaille à la mise au point de textes sur ce nouveau concept.

Deux ans plus tard, en 1989, l'OMI adopte la résolution A.647 (16), qui constitue une somme de directives relatives à la sécurité dans l'exploitation des navires.

Encore deux ans vont s'écouler avant que l'OMI ne mette au point et que les Etats membres n'adoptent en 1991, au travers de la résolution A.680(17), un système structuré de gestion de la sécurité assez semblable aux normes ISO 9002 mais adapté aux navires et aux entreprises qui les exploitent.

Enfin, après encore deux ans, c'est l'adoption en novembre 1993 de la résolution A.741(18), plus connue sous le nom de code ISM. En mai 1994, cette résolution a été prise en compte dans un nouveau chapitre IX de la convention SOLAS ce qui, par la procédure de l'acceptation tacite utilisée par l'OMI, rend son application désormais inéluctable.

Nous savons donc que le code ISM, ou plus précisément le code pour la gestion de la sécurité des navires et de la prévention de la pollution, entrera en vigueur :

- le 1er juillet 1998 pour tous les navires à passagers, y compris NGV, et pour les pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz, vraquiers et cargos à grande vitesse d'une jauge brute supérieure à 500 ;

- le 1er juillet 2002 pour tous les navires de jauge brute supérieure à 500, y compris les plateformes mobiles de forage en mer.

Les navires concernés par la date d'entrée en vigueur du 1er juillet 1998, représentent approximativement 19 000 navires. A cette date, ils devront tous avoir reçu leur certificat de gestion de la sécurité ou SMC (Safety Management Certificate) tandis que les sociétés qui les exploitent devront détenir une attestation de conformité ou DOC (Document of Compliance). Ces certificats et attestations devront être rédigés soit en anglais, soit en français, ou être traduits dans l'une de ces deux langues.

J.D.T.

le gâteau» et font certifier compagnie et navires par une société de classification différente de celle ayant mis le système en place.

Au cours de NOR-Shipping 97 le monde maritime a été surpris d'apprendre que pour la mise en place d'un SMS dans la compagnie et sur les navires, les armateurs

- à 42% l'ont fait en interne (il s'agit principalement d'une mise en forme ISM de leur propre système existant),
- à 31% ont utilisé les services d'un consultant spécialisé (free-lance ou détaché d'une société de classification),
- à 25% ont utilisé les services d'une société de classification,
- et à 2% seulement ont utilisé les conseils de leur club P&I.

Cela prouve d'abord qu'il y a beaucoup de très bonnes compagnies maritimes, très bien structurées et gérant convenablement la sécurité et la prévention de la pollution.

Cela prouve ensuite que les consultants sont appréciés sur ce créneau et qu'ils ne risquent pas de se trouver dans la situation confortable de juge et partie, la certification ISM leur étant interdite.

Cela prouve enfin que les sociétés de classification continuent peut-être à pratiquer des tarifs dissuasifs.

## **D) Implication du capitaine dans la gestion de la sécurité.**

Point n'était besoin de nous rappeler nos devoirs de capitaines dans la gestion de la sécurité ou la protection de l'environnement.

Que le code mette l'accent sur l'autorité du capitaine du navire en ce qui concerne les décisions concernant la sécurité, nous ne pouvons qu'approuver une situation que nous connaissons bien.

Tout semble correct pour nous capitaines... cependant tout n'est pas rose et loin de là !

En effet la résolution A 443 qui demande aux administrations de protéger le capitaine contre les sanctions possibles de l'armateur après une prise de décision onéreuse concernant la sécurité du navire, des personnes et la protection de l'environnement, reste résolument ignorée de tous malgré un rappel dans le préambule du code lui-même. L'Administration interrogée... ne répond pas - les armateurs ne répondent pas plus et... je me demande si l'IFSMA a vraiment posé cette question à l'OMI.

C'est quand même un peu fort : voilà une résolution adoptée par l'assemblée de l'OMI le 15 novembre 1979 suite à l'enquête sur l'accident de l'AMOCO CADIX qui, près de 20 ans après, n'a jamais été appliquée et que tout le monde voudrait bien oublier ! Certainement encore un effet de lobbying intense et permanent d'armateurs.

D'autre part une idée nouvelle se fait jour dans l'esprit de nos donneurs d'ordres : la responsabilité du capitaine est certes pleine et entière dans la conduite du navire MAIS pourquoi pas dans l'état du navire lui-même ?

Que le capitaine soit responsable (en partie) si le navire est mal entretenu c'est évident, mais qu'on lui reproche par exemple de commander un navire non aux normes, cela est nouveau !

Des propositions vont jusqu'à envisager le retrait définitif du brevet lorsqu'il est prouvé que le capitaine a commandé un navire sous-normes en toute connaissance de cause : mêmes sanctions d'exclusion du shipping pour l'armateur, la marchandise (le chargeur) et... le navire c'est-à-dire le capitaine !

## **E) Que va-t-il se passer le 1er juillet 1998 : le CHAOS ?**

La multiplication des Warnings de l'OMI ou de l'UE, les statistiques alarmantes du peu de navires certifiés ou en cours, tout cela laissait à penser que la deadline ne se passerait pas sans mal.

En effet, que se passerait-il si subitement 30% de la flotte mondiale était, du jour au lendemain, interdite d'escale où que ce soit dans le monde ou à l'extérieur de leurs propres eaux ?

Le chaos certainement, l'apocalypse presque pour : ports, armateurs, chargeurs et marins... le Hollandais Volant ! Le navire condamné à errer pendant l'éternité... de ses soutes !

Je suis persuadé que William O'NEIL n'a pas très bien dormi ces derniers mois ! car après toutes ces démonstrations d'autorité, un simple report de la date d'application du code ISM et c'était... la fin de la crédibilité de l'OMI !!!

Du point de vue pratique les états de l'Union Européenne ont pris leurs dispositions semble-t-il : interrogation du navire avant arrivée par les autorités portuaires sur la présence des certificats de conformité de la compagnie et de gestion de la sécurité du navire puis inspections du MOU... suivant les possibilités !

Il semble néanmoins que la France aura bien du mal à respecter ses engagements de contrôler sa part des 3 000 ou 4 000 navires dans les eaux européennes, dans les 3 mois qui suivent la date fatidique.

## **Conclusion.**

L'OMI ne peut être mise en échec dans cette affaire, il y va de sa crédibilité donc de sa survie !

L'Administration ne pourra pas s'enfoncer la tête dans le sable, mais a-t-elle vraiment les moyens de sa politique (ISM § 2 II)

Les assureurs sauront-ils reconnaître les efforts réalisés par la profession ?

Les marins sauront-ils s'adapter ?

Les chargeurs et les ports joueront-ils vraiment le jeu ?

**Seul l'avenir nous le dira.**

*Cdt B. APPERRY. Nov. 97*

# Formation maritime

## Allemagne (suite)

Des informations complémentaires concernant la formation polyvalente qui peut être offerte dans ce pays nous ont été communiquées. Il en ressort que :

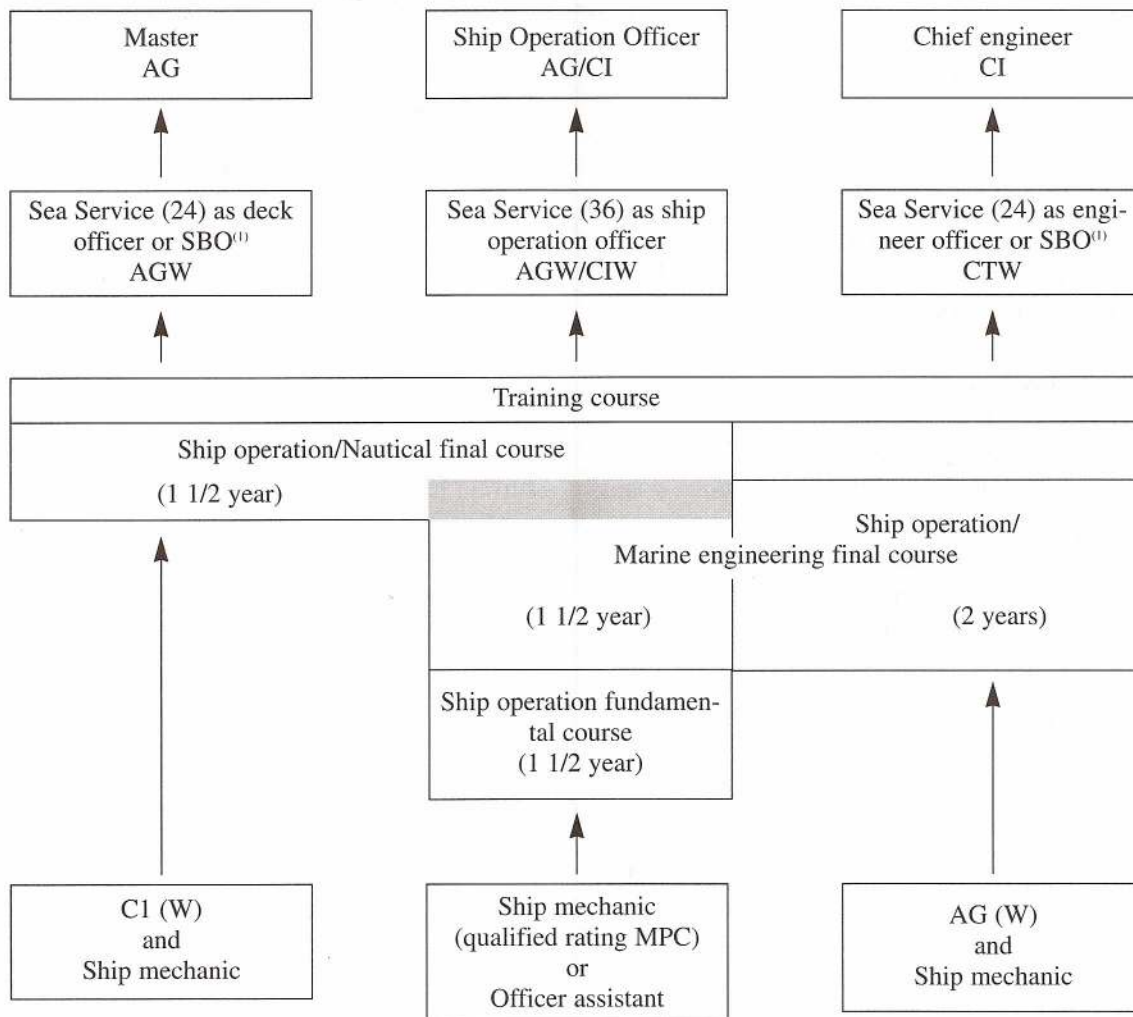
- Depuis cinq ans environ, 50 candidats ont obtenu un brevet polyvalent à l'ISSU de Hambourg (voir Afcan Info n° 39).
- Il y aurait à l'heure actuelle, dans ce même institut, environ 60 étudiants répartis sur les quatre semestres de cours.
- Des cursus polyvalents peuvent être suivis également à Flensburg et Warnemuende. Toutefois seulement une quinzaine de postulants seraient concernés.
- Il semble que ce type de formation soit réservé en Allemagne à une «élite» parmi les futurs officiers de la marine marchande.

En effet, les lauréats peuvent, de par le niveau de leurs études, être assez exigeants quant à leurs salaires. Ils seraient donc «trop chers» pour des fonctions à bord mais n'auraient pas de difficultés à trouver des emplois de cadres à terre.

- Le cursus de formation polyvalente en RFA apparaît dans le tableau ci-dessous.

## Maritime training courses in the Federal Republic of Germany

### General scheme of ship operating training For dual-licenced officers AG/CI



numbers in ( ) = duration in months

Remarks. (1) SBO = Ship Operation Officer

*Le commandant L.A. Yvonnou a représenté l'AFCAN au Conseil Supérieur de Météo France, Commission Marine, qui s'est tenu à Paris le 2 octobre 1997. A la suite de cette réunion il a rédigé le rapport ci-dessous.*

Ce type de réunion est assez suivi et les échanges sont enrichissants, mais peu d'intervenants parviennent à suivre aisément les évolutions constantes des services proposés par Météo France.

Les réunions sont présidées de main de maître par l'Administrateur J.L. Guibert de la mission interministérielle de la mer et secondées par M. Hontarède de Météo France.

#### Point 1. Exposé par M. Babkine.

##### La diffusion des bulletins météo côtiers.

La charge de la diffusion de ces bulletins destinés à la pêche côtière et à la plaisance revient maintenant au Ministère des Transports dont dépend la Mer. **Il en devient le responsable.**

Des créneaux horaires bien précis seront adoptés pour les heures de diffusion en français, uniquement à partir des CROSS

- Le matin : 07.03 ou bien 07.33 (à définir)
- L'après-midi : 15.33 (12.30 en Med.)
- Le soir : 19.03

Ces horaires seront à adapter après consultations des intéressés.

Un bulletin LARGE sera également diffusé en VHF et en français, ce qui pourrait ne pas intéresser passionnément les professionnels longs courriers quittant le port, les lieutenants étant maintenant et, la plupart du temps, des étrangers... **Remarque faite par le représentant de l'AFCAN.**

**Les sémaphores de la MARINE NATIONALE n'ont pas pour vocation de diffuser les bulletins météo.** Ceci a été clairement exposé par le Capitaine de Frégate Laurent.

Il est évident que pour de simples questions de sécurité, les sémaphores donneront ces bulletins, mais uniquement dans le cas où la sécurité est en jeu... Difficile de savoir à quel moment commence cette séquence «SECURITE DE LA NAVIGATION EN JEU» pour les sémaphoristes...

Il faudra que les plaisanciers et les usagers habituels de ces bulletins météo diffusés par les SEMAPHORES «à la carte» perdent leurs habitudes, pour écouter la diffusion faite par le MINISTERE DES TRANSPORTS aux horaires choisis et à travers les CROSS qui serviront de base d'émission, ou bien payent de leurs deniers une communication «au kiosque» répondeur au n° 08.36.68.08.08.

**En effet, à partir du 30 octobre on pourra appeler le 08.36.68.08.08. pour une diffusion Prévision totale.**

Il est maintenant tout à fait clair que METEO FRANCE est devenu un prestataire de services payants pour l'utilisateur, sauf, naturellement en cas de SECURITE DE LA NAVIGATION.

Le NAVTEX est en phase d'amélioration pour les diffusions des bulletins en MEDITERRANEE.

#### Point 2. Exposé par M. Joël Poitevin de Météo France.

##### La démarche qualité de Météo France.

Cours de Météo Marine pour les Plaisanciers.  
Campagne Fetch en Méditerranée en mars 1998.

Réactions à l'information diffusée par les navires sélectionnés.

A ce propos, il faut savoir que la Marine Nationale sans arrêter les observations in situ, plus aucun bateau ne sera cité dans METMAR, certains commandants de bâtiments à la mer comprenant mal que certains soient cités et... pas d'autres... no comment !

Seulement 6 navires marchands français ou assimilés sont équipés de la station BATOS.

Il ne faut pas se leurrer. Il est parfaitement évident que les obs seront moins nombreuses dès qu'elles ne seront plus rémunérées. Si un officier bulgare gagne ailleurs 1 USD par obs, et presque 80 USD en moyenne mensuelle, il aura bien du mal à retrouver de la motivation pour 0 USD ! **d'où notre réflexion, celle de l'AFCAN : Station BATOS d'accord, mais qu'elles soient entièrement automatisées sinon les navires marchands deviendront tout à coup de piètres observateurs.**

Il est nécessaire que METEO FRANCE :

- Automatise entièrement les stations embarquées BATOS.
- Qu'elle diffuse BATOS sur plus de navires que ceux sur lesquels on parle encore le français...



Houle provoquée par l'ouragan Luis. Front de mer à Fort-de-France.  
5 septembre 1995. (Photo Météo-France / Philippe Frayssinet)

#### Point 3. Les vœux pour 1998.

##### Par Monsieur J.L. Guibert.

Nouvelles directives des normes européennes vis à vis des bateaux de plaisance.

**NAVIFAX : Demande du représentant de l'AFCAN pour que les Capitaines puissent avoir accès à un fax-carte isobarique ou autre prévision, dans toutes les régions du monde quand il en ressent le besoin et que le service météo local est défaillant ou incompetent.**

Ceci est une demande basée sur certaines expériences dans le Sud de la Mer de Chine.

Cette demande a eu l'air de plaire aux techniciens et aux commerciaux présents de METEO FRANCE car elle représente un challenge.

Jusqu'à présent, il fallait que l'armateur soit abonné à ce service.

La demande de l'AFCAN est **que le service soit payant quand il est demandé.** Ce sera beaucoup plus facile pour les Capitaines qui n'auront plus à passer par une autorisation du siège, mais qui agiront quand ils en sentiront le besoin (comme pour les communications intéressant le navire).

Quelques anciens marins présents, mais ayant quitté la navigation depuis trop longtemps, n'y voient pas d'intérêt..., mais qu'importe, les Capitaines de la navigation actuelle sont demandeurs.

La maîtrise totale de l'information météo reçue à bord sera entre les mains du Commandant et ceci peut influencer sa décision vis à vis de la sécurité du navire qu'on lui a confié et/ou influencer sur le déroulement des opérations commerciales.

La MARINE NATIONALE dispose déjà d'un tel service. Il suffira de l'adapter et il ne semble pas que ceci pose de gros problèmes à partir du moment où les détails de facturation seront résolus.

Une étude particulière sera diffusée dans AFCAN INFO dès que possible.

Cdt YVONNOU



## ***Journée du monde maritime.***

En 1997, comme chaque année, l'OMI a célébré la Journée du Monde Maritime. A cette occasion, le Secrétaire Général de l'Organisation, M. William O'Neil, a diffusé un message dans lequel il insiste en particulier sur le fait que l'amélioration de la sécurité ne peut être obtenue par la seule addition de nouvelles réglementations mais qu'il convient également de se concentrer sur l'élément humain.

A l'appui de ce message l'OMI a publié un document exhaustif dans lequel sont exposées ses préoccupations et réalisations en ce qui concerne principalement le «facteur humain». Ce document qui occuperait environ 10 pages de la revue est évidemment trop long pour y être publié. Le Secrétariat de l'AFCAN peut cependant en adresser une copie sur demande (moyennant le remboursement des frais de reproduction et d'envoi, soit 30 FF).

## ***Nouvelles de l'OMI.***

*Les informations suivantes ont été relevées dans la dernière livraison de la revue IMO NEWS.*

### **Maritime safety committee - 68th session : 28 may to 6 june 1997.**

#### **Channel 16 monitoring to continue after 1 February 1999.**

The Committee decided in principle that mandatory monitoring of VHF channel 16 (for distress signals) by SOLAS ships at sea should be continued after 1 February 1999 and instructed the Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) to find a suitable date by which watchkeeping on channel 16 could feasibly be phased out. SOLAS should also be amended to reflect this.

It was originally foreseen that monitoring of VHF channel 16 would no longer be needed after 1 February 1999, but many delegations felt that it was not feasible for the large numbers of non-SOLAS vessels, including pleasure craft and fishing vessels, to fit GMDSS equipment by the deadline. As a result, such non-SOLAS ships would be unable to contact SOLAS ships when in distress if those SOLAS ships were no longer maintaining a watch on channel 16.

#### **Standard Marine Communication Phrases.**

In another issue related to the human element, the Committee considered the IMO Standard Marine Communication

Phrases (SMCP), drawn up by the Sub-Committee on Safety of Navigation, and agreed to use the same procedure for introducing the SMCP as was used for introducing the «Standard Marine Navigational Vocabulary» (SNVP), which was developed in the 1970s. Germany has co-ordinated the development of the SMCP, which is designed to be more comprehensive than the SNVP and «Sea-speak» currently in use.

The SMCP has been distributed to Governments, maritime training institutes and others involved in maritime communications under MSC Circular 794, dated 10 June 1997, so that trials in its use can be conducted with a view to the SMCP being reviewed and finally put forward for formal adoption at the 22nd Assembly in 2001.

The SMCP includes phrases which have been developed to cover the most important safety-related fields of verbal shore-to-ship (and vice versa), ship-to-ship and on-board communications. The aim is to get round the problem of language barriers at sea and avoid misunderstandings which can cause accidents.

The SMCP builds on a basic knowledge of English and has been drafted in a simplified version of maritime English. It includes phrases to be used in routine situations such as berthing as well as standard phrases and responses to be used in emergency situations, such as requesting medical assistance, reporting an oil spill or collision, and warning of storms or volcanic activity.

#### **Piracy and armed robbery against ships.**

The Committee discussed the continued rise in incidents of piracy and armed robbery against ships. The number of incidents of piracy and armed robbery against ships reported to the IMO was 228 in 1996, a rise of 96 over the figure for 1995. Since 1984, 968 such acts have been reported.

Areas most affected were the Far East, in particular the South China Sea and the Malacca Strait, the Indian Ocean, South America, East and West Africa, the Mediterranean and the Black Sea. Most of the attacks were reported in territorial waters while the ships were at anchor or berthed. In many of the attacks reported, the crew were threatened by groups of five to ten people carrying guns.

Some delegations proposed setting up a task force of experts who would travel to areas of the world most affected by acts of piracy in order to review the situation and make recommendations on how to prevent these acts ; previous IMO - led missions were carried out in 1993 (to the Malacca Strait) and 1995 (to the South China Sea). However, other delegations noted that dealing with piracy was the responsibility of the coastal States and in many areas coastal States were boosting efforts to prevent and deal with these crimes.

Following considerable discussion, the Committee agreed to request the Secretary-General to consult with Governments

of countries most frequently reporting acts of piracy and armed robbery and to organize missions to those countries if requested. The Committee also instructed the Secretariat to seek funds to organise regional seminars on piracy and armed robbery, in order to explain the problem and discuss the IMO recommendations on dealing with the problem.

#### Asbestos on ships.

The Committee considered a proposal by France calling for amendments to SOLAS chapters II-1 and II-2 to prohibit the use of asbestos aboard ships. It was agreed to refer the issue to the Sub-Committees on Fire Protection and Ship Design and Equipment for consideration as a matter of high priority.

### **Safety of navigation - 43rd session : 14-18 July 1997**

The Sub-Committee approved new and amended ships' routing systems in the Straits of Malacca and Singapore ; off the southern coast of South Africa ; off Cabo de Gata and in the Strait of Bonifacio. Implementation of the schemes is expected to take place six months after their adoption by the Maritime Safety Committee, which will hold its 69th session in May 1998.

#### Strait of Bonifacio.

The Sub-Committee approved new routing measures, proposed jointly by France and Italy, to be established in the Strait of Bonifacio, between Corsica and Sardinia in the Mediterranean.

Current IMO resolutions A.430(XI), A.670(16) and

A.766(18) discourage ships transporting dangerous goods in bulk from sailing in the Strait of Bonifacio and highlight the need for the establishment of a system of surveillance and information for ships. However, the grounding of the merchant ship *Fenes* on 25 September 1996 and the stranding of the passenger ferry *Monte Stello* in January 1994 highlighted dangers of navigation in the area.

The Sub-Committee approved proposals to institute a two-way route in the Strait and establish two precautionary areas. «West» and «East», in the approaches to the Strait of Bonifacio. It also approved a proposal to adopt a mandatory ship reporting system in the Strait of Bonifacio.

#### Competent persons for STCW approved.

The Committee approved a list of competent persons who will assist the Secretary-General in assessing compliance with the 1995 amendments to the 1978 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW).

The competent persons have been nominated by the Parties to the STCW Convention and will be involved in the preparation of a report to the Committee on the training and certification of seafarers in countries which are Party to the Convention, based on information supplied by those Parties.

*Nous avons le plaisir d'informer que le commandant B. Apperry a été officiellement agréé par le Secrétaire Général de l'OMI en tant que «Personne compétente» pour participer à la vérification des dossiers d'admission sur la «Liste blanche» de STCW. La candidature du Cdt B. Apperry avait été présentée par l'AFCAN.*



#### Menaces pour les officiers européens.

Le Cpt van Wijnen, Secrétaire général de CESMA, nous a informés que le Parlement Néerlandais devait voter le 18 novembre une loi permettant à des capitaines étrangers, même non nationaux d'un état de l'Union Européenne, de commander des navires hollandais.

Jusqu'à présent il fallait être citoyen néerlandais pour être capitaine sur un navire de ce pays, et ceci pour être à même d'y faire appliquer les lois nationales. Il faut noter d'ailleurs que la même disposition s'applique dans la plupart des états membres de l'U.E.

La raison invoquée par les autorités des Pays-Bas est le manque de capitaines nationaux pour armer les nombreux navires réintégrant le pavillon néerlandais à la suite des récents avantages financiers accordés aux armateurs.

Il est certain qu'une telle latitude de recrutement est extrêmement dangereuse tant pour l'emploi des officiers que pour la

sécurité des navires de l'U.E. d'autant plus qu'elle peut inciter d'autres états européens à faire de même. Finalement des mesures fiscales prises pour réactiver les flottes de commerce de l'U.E. ne profiteraient qu'aux armateurs et aux marins étrangers.

Afin de réagir devant ces menaces le Cpt van Wijnen a adressé, au nom de CESMA, un fax à M. Salvarani, du DG VII, pour attirer son attention sur les dangers que la décision du Parlement néerlandais pouvait représenter. Une copie de ce fax a été communiquée au ministre des transports des Pays-Bas.

#### Dernière heure.

Les diverses interventions ont porté leurs fruits. Nous apprenons en effet qu'une modification de dernière minute a été apportée à la loi : la possibilité de commander des navires néerlandais sous certaines conditions est en effet réservée aux ressortissants de l'U.E.

# Qualité des soutes

*Nous remercions notre collègue le Cdt J.P. DALBY d'avoir bien voulu traduire l'article qui suit. Nous sommes persuadés que les capitaines en activité prendront un grand intérêt à sa lecture.*

## Histoires vraies ou Que pense votre Assureur-coque des SOUTES DE MAUVAISE QUALITE.

*Traduction libre d'un article de Fritiof Granberg paru dans The Swedish Club, Göteborg.*

**Que sont de «Mauvaises soutes» ?** La réponse varie selon le bord où l'on se place. On peut dire, en général, que si l'on constate sur un moteur principal :

- des problèmes de combustion,
- des températures élevées à l'échappement, soupapes d'échappement grillées,
- explosions et feu dans le collecteur de balayage,
- usure rapide des pistons, chemises, pompes à combustible et injecteurs,
- réduction des performances,
- colmatage de tuyautages, filtres, séparateurs, injecteurs et turbo soufflantes,
- et problèmes autres et non limités aux précédents, la liste peut s'allonger.

Le problème sera dans bien des cas lié aux qualités du fuel.

Les problèmes de performances peuvent être accrus par manque d'entretien du moteur. Si vous croyez avoir un problème de «Mauvaises Soutes», il y a de fortes chances pour que le fournisseur vous interroge sur le niveau d'entretien afin de protéger ses intérêts.

Une autre définition peut apparaître dans les cas où les propriétés du fuel, après analyses, sont en dehors des spécifications données par le fournisseur.

Il existe aussi une autre définition de «Mauvaises Soutes», c'est le cas où vous prenez deux fuels différents, tous deux dans les limites des spécifications et parfaitement corrects pour le moteur, le mélange provoque un épaississement rendant le fuel inutilisable. En d'autres termes les fuels étaient incompatibles.

La photo jointe à l'article montre une fumée d'échappement noire et importante.

*Il est possible de réduire les problèmes avec des soutes de qualité inférieure si l'on prend soin de*

- lors de la commande des soutes : utiliser FUELCON

*«Standard Marine Fuel Purchasing Contract - Issued 1995» qui est édité par BIMCO.*

- a) les spécifications du fuel indiquées dans le contrat doivent prendre pour base les recommandations du constructeur moteur ;
- b) capacité du système bord d'épuration du fuel ;
- c) capacité de réchauffage des ballasts/soutes à fuel ;
- prélever correctement des échantillons du fuel, vérifier et signer selon procédure décrite dans le contrat ;
- faire analyser les échantillons par une Société Agréée telle que FOBAS ou DNV qui peut dans des délais relativement courts, donner les résultats et des recommandations pour utiliser / traiter le fuel, etc.
- essayer de ne pas mélanger des fuels différents et ne pas les utiliser avant réception des résultats d'analyses ;
- s'assurer que le circuit fuel (filtres, réchauffeurs, etc. et surtout les séparateurs) sont parfaitement réglés pour traiter les soutes reçues ;
- si quelque chose de fâcheux se produit sur le moteur principal et que l'on suspecte le fuel, ne pas oublier d'informer le fournisseur des soutes et votre assureur-coque de façon à ce qu'une expertise soit faite dans les meilleurs délais.

### La police d'assurance et les «mauvaises soutes».

Si l'on prend les différentes conditions d'assurance et si on les sépare en deux catégories, on peut désigner ces catégories

- a) les clauses des fortunes de mer (Institute Time-Clauses-Hull, American Institute Hull Clauses et Japanese Conditions) ;
- b) les conditions tous risques (Norvégien, Suédois, Danois et Allemand).



### Les clauses des fortunes de mer.

Notez que sous ces conditions il n'y a pas de danger appelé «mauvaises soutes».

Compter sur la couverture pour «Négligence de l'équipage» peut être une façon aisée de résoudre un problème mais il faut se rappeler que les Armateurs devront prouver de quelle façon l'équipage a été négligent.

Un exemple peut le démontrer :

si un navire n'a pas de viscosimètre pour mesurer la viscosité et régler la température du fuel, et ainsi s'assurer que la viscosité du fuel au point d'injection dans le cylindre est correcte, l'équipage n'aura alors aucune possibilité de déterminer et de régler la viscosité au point d'injection dans les cas où la viscosité du fuel est différente de celle indiquée sur le bordereau de livraison. Dans ce cas on ne peut parler de «Négligence de l'équipage».

Ce ne sera pas une surprise pour les armateurs si l'on dit qu'à l'heure actuelle les qualités du fuel varient considérablement, c'est la moins que l'on puisse dire.

Si une réclamation doit aboutir, les armateurs devront probablement étendre leur couverture pour inclure, par exemple, les «Clauses Additionnelles de Fortunes», mais même ainsi ils ne sont pas certains d'être dédommagés. Il leur sera instamment demandé de montrer qu'il n'y a pas de faute dans leur organisation (stipulation de la volonté de bien faire).

Un autre exemple peut prouver ce point :

Nous avons vu des cas où le fournisseur des soutes n'avait reçu comme paramètres sur le fax de commande que la quantité, la viscosité, l'heure et le lieu de livraison, sans

aucune référence à des spécifications (ISO 8217:1987, CIMAC 1990, etc.). C'est peut-être la façon dont vous allez faire le plein de votre voiture, mais commander des soutes pour votre navire nécessitera certainement plus de considération.

### Les clauses tous-risques.

En règle générale, l'armateur a le devoir de se conformer aux règles de sécurité, et à notre avis l'achat des soutes rentre dans cette catégorie. Ainsi, si l'on peut présumer que l'armateur a négligé de mettre en place des procédures pour l'achat de soutes ou omis de les suivre, il peut y avoir un cas de «volonté de bien faire».

Un autre point à considérer dans ce contexte est que s'il peut être établi que le navire n'est pas en état de naviguer en raison de procédures d'achat incorrectes, l'armateur pourra alors, en plus du risque de perdre la couverture pour la demande d'avarie particulière, sous le contrat de coque, courir le risque de voir les chargeurs refuser de contribuer à une Avarie Commune.

Dans les deux cas, il y a naturellement des circonstances où l'armateur aura une demande valable pour dommages causés par «mauvaises soutes» mais pourquoi courir le risque ?

*Assurez-vous que les soutes sont acquises, analysées, stockées, traitées et brûlées de façon professionnelle et vous réduirez les risques d'accident avec, dans le pire des cas, un résultat dévastateur.*

*Traduit par J.P. DALBY*

*Nos collègues de la région de Marseille entretiennent des rapports excellents et constructifs avec l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes. Cet organisme nous a communiqué un document contenant, de manière exhaustive, des informations relatives à son histoire et à ses activités. Faute de place nous ne pouvons malheureusement en publier que les extraits ci-dessous.*

## ● L'I.M.T.M.

L'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes dit «I.M.T.M.» a été créé en 1967 : c'était alors «l'Association pour la création d'un Institut des Transports Maritimes», qui est devenue en 1973 l'I.M.T.M.

### *Institut.*

L'I.M.T.M. a pour objet :

- la formation,
- les études et la réflexion,
- l'information et le dialogue.

L'Institut est né de la rencontre d'universitaires, de représentants de l'Administration et de professionnels, tous concernés par le transport, notamment maritime.

Il s'est développé sous l'égide de la C.C.I.M.P. pour devenir une structure privilégiée de concertation entre le monde des affaires et l'Université.

### *Méditerranéen.*

L'I.M.T.M. est né à Marseille où il a son siège. Il rassemble des personnes ayant toutes en commun la passion de la mer, de leur mer : la Méditerranée.

L'I.M.T.M. se veut fédérateur des ports de la Méditerranée et ardent défenseur du transport méditerranéen en tant que transport maritime spécifique et vivant.

Il a des liens privilégiés avec de nombreux ports de la Méditerranée. En outre, l'I.M.T.M. s'ouvre très largement au-delà de l'horizon méditerranéen et s'intéresse aux problèmes nationaux, communautaires et internationaux que posent les transports.

### *Des Transports Maritimes.*

L'I.M.T.M. a une vocation naturelle maritime. Il contribue à rendre le transport maritime et le portuaire plus transparents à l'égard de ceux qui n'en font pas partie et à en donner une meilleure connaissance à ses membres.

S'il s'intéresse d'abord aux transports maritimes et aux activités qui s'y rattachent, l'I.M.T.M. à l'heure du multimodal est de plus en plus concerné par les autres modes de transport.

## ● La formation.

L'Institut est à l'origine de la création par la C.C.I.M.P. en octobre 1975 du premier centre de formation de transports maritimes en France : le Centre Supérieur des Transports Maritimes Internationaux (C.S.T.I.).

L'I.M.T.M. a la possibilité de concevoir et d'animer, à la demande des programmes de formation en matière de transports.

L'Institut collabore avec les universités. Il joue ainsi un rôle d'orientation et de conseil dans le choix des sujets et la réalisation des mémoires et thèses.

L'Institut apporte également son concours aux Ecoles Nationales de la Marine Marchande.

L'I.M.T.M. est ouvert à toute forme de collaboration avec tous les organismes de formation du secteur des Transports.

D'autre part, l'I.M.T.M. conseille et oriente de son mieux les étudiants spécialisés en transport.

Enfin, l'I.M.T.M. organise des séminaires spécialisés, qui sont autant d'opérations de formation continue.

## ● Les Etudes et la Réflexion.

Organe de formation et d'information, lieu permanent de rencontre entre l'Université et les milieux professionnels du transport et du commerce, l'Institut constitue un instrument privilégié pour la réflexion et la recherche, dans un cadre opérationnel et pratique.

L'Institut a ainsi réalisé lui-même des études, en jouant un rôle de consultant.

## ● L'Information et le Dialogue.

L'I.M.T.M. est une tribune libre et indépendante où une élite vient s'exprimer sur les problèmes juridiques, économiques et techniques que pose l'évolution des transports.

L'I.M.T.M. organise régulièrement des colloques, diners-débats, et réunions d'information sur des sujets d'actualité, comme sa désormais traditionnelle réunion consacrée aux modifications juridiques intervenues dans l'année écoulée : Info Droit I.M.T.M.

Elle bénéficie pour l'organisation de ses manifestations de nombreux concours, notamment celui de l'Université d'Aix-Marseille II qui met à sa disposition ses amphithéâtres.

Comme l'information doit être conservée, l'I.M.T.M. publie de nombreux documents, le niveau de la plupart d'entre eux en faisant des ouvrages de référence et de formation.

L'I.M.T.M. imprime et publie les comptes-rendus des différents colloques, séminaires et rencontres qu'il organise.

L'Institut collabore à de nombreuses revues spécialisées.

L'I.M.T.M. traite de nombreuses demandes d'informations sur le droit maritime et les données économiques du transport.

L'I.M.T.M. édite régulièrement un annuaire qui permet à ses membres de mieux se connaître.

Enfin récemment, l'Institut a décidé de faire un effort particulier pour rapprocher les générations et notamment les étudiants des professionnels.

L'I.M.T.M. ouvre ainsi largement ses portes à tous les étudiants concernés.

En 1993, l'Institut a permis par ses conseils et son aide matérielle, le lancement de l'association A.D.E.M.A.R. qui regroupe les étudiants et anciens étudiants du D.E.S.S. droit maritime et transports.

## ● Les principales manifestations.

Chaque année, l'I.M.T.M. organise systématiquement deux séances d'information. L'une intitulée «Info/Droit», l'autre «Info/Navire» consacrées à l'actualité dans ces domaines.

Par ailleurs, des colloques et séminaires internationaux sont programmés pour traiter des thèmes consécutifs aux préoccupations des acteurs du transport maritime, tels que «le code ISM», le «système quirataire», «l'assurance de l'armateur», etc.

## ● L'organisation et le fonctionnement.

Après avoir fonctionné grâce au dynamisme de ses membres fondateurs, le recteur Michel-Henry Fabre, le Professeur Pierre Bonassies, MM. Robert Saunier et Antoine Marcantetti, rapidement rejoints par de nombreux autres, l'Institut fut pris en charge par la Chambre de Commerce de Marseille qui l'abritait dans ses locaux, le dotait d'une subvention de fonctionnement et déléguait un de ses agents à temps partiel dans la fonction de secrétaire général. L'Institut fonctionnait alors principalement grâce aux prestations en service et en matériel de la C.C.I.M.P. Cette infrastructure indispensable s'avéra, vu le développement de l'Institut, insuffisante et un système de volontariat dans lequel s'illustrait tout particulièrement les Commandants Fraisse et Thépot, vint permettre d'assurer le fonctionnement.

À la demande de la C.C.I.M.P., 1989 devait marquer le passage à une autonomie de fonctionnement. Si la Chambre de Commerce mettait fin à ses principales prestations en ressources humaines, elle continuait d'héberger l'Institut et à lui fournir une subvention financière.

Le siège de l'Institut passait du Palais de la Bourse au C.M.C.I.

Le Conseil d'Administration composé de 42 membres dont une partie est désignée pour représenter les institutions concernées par le transport maritime, ainsi que les universités et les collectivités locales.

*A la lecture d'articles parus dans la presse et relatifs au report de la mise en service de l'hélicoptère lourd NH90, notre collègue le Cdt P. MASSEIN s'est inquiété de la répercussion qu'une telle décision pourrait avoir sur les moyens de sauvetage en mer. Il a donc été amené à adresser la lettre suivante à M. A. PAECHT, député du Var.*

Dans son rapport, M. J.M. Boucheron constate le démantèlement de la flotte française et l'incohérence des coupures ou étalements budgétaires envisagés en matière de défense nationale.

Retraité de la marine marchande, passé à la moulinette de l'histoire, je ne me réjouis pas pour autant du malheur des autres.

Puisque, faute de volonté maritime, le peuple français se replie sur ses terroirs et musées qu'y pouvons-nous dans un régime dit démocratique ?

Pourtant, je voudrais rappeler les obligations contractées internationalement en matière de régulation des océans : lorsqu'on est encore, et malgré sa population, un grand pays dont la respiration dépend du maritime, lorsqu'on possède (pour combien de temps encore ?) un droit de veto aux Nations Unies, cela vaut bien un petit effort, même au prix d'une grève supplémentaire dans l'éducation nationale.

J'attire donc votre attention sur le fait que le report en l'an 2011\* de la mise en service de l'hélicoptère NH90 risque d'entraîner une rupture dans les moyens de sauvetage aéronavals du large, à moins d'imaginer l'impossible, c'est-à-dire la prolongation jusqu'à cette date du Super-Frelon considéré comme à bout de souffle (renouvellement de l'opération « Crusader » ?).

La consultation du palmarès de cet hélicoptère lourd montrant que la plupart des vies humaines embarquées n'auraient pas pu être sauvées autrement, on peut, d'ores et déjà, faire une estimation du nombre de vies humaines, françaises ou étrangères, délibérément sacrifiées par ce retard dans la mise en service de ce vecteur.

A moins que l'Etat français, et je m'en informe ici auprès de vous, ne puisse, après réflexion, prendre les décisions intérimaires convenables : location d'appareils étrangers, soit coque nue soit avec équipage... (ceci n'étant plus utopique depuis que nos forces de projection ont pris l'habitude d'affréter des avions étrangers) ou réorganisation du sauvetage dont la redondance et concurrence des moyens côtiers (qu'ils soient intérimaires, bénévoles, professionnels, administratifs, sportifs, associatifs, civils, militaires, humanitaires, si ce n'est parfois électoraux) s'oppose étrangement à la parcimonie du large.

Ceci évidemment pour rappeler l'existence du dossier poussiéreux d'un corps indépendant de garde-côtes, qu'il faudra bien épousseter un jour malgré le blocage de nos amis marins militaires... qui croient peut-être depuis quelque temps que là se trouve leur dernier réduit... hélas ! hélas !

Veillez agréer, Monsieur le député, l'expression de mes très respectueuses salutations.

P. MASSEIN

*\* 2011. Cette date me semble tellement impensable en l'état que je n'écarte pas encore une erreur de frappe ou de transmission quelque part... 2001 n'annulerait pas cependant l'essentiel de mes lignes. Si 2011 s'avère la bonne date il vaut mieux s'atteler immédiatement à une nouvelle conception de cet aéronef et des moyens navals flottants parallèles puisque ceux qui attendent ce fameux NH90 seront presque en fin de vie...*

P.M.



«En Manche Est rien à craindre, les Britanniques sont là».

# Procédure de délivrance des certificats GMDSS aux USA

La mise en place totale et définitive du système GMDSS est prévue pour le 1er février 1999. Elle a pour conséquence que sur chaque navire des officiers, dont le nombre est fixé réglementairement, devront avoir la qualification nécessaire, et certifiée par «l'Administration», pour mettre en œuvre le matériel et ses procédures d'emploi. Il peut donc être intéressant de connaître quels sont les cursus mis en place par différents Etats afin de délivrer des certificats conformes à la réglementation de l'OMI.

Les informations suivantes qui concernent les USA ont été extraites d'un article de M. MALLOY, officier radio et formateur GMDSS, publié dans l'AMVER BULLETIN.

On y relève d'abord que les communications radiomaritimes étaient régies aux USA par le «Communication Act» de 1934 qui ne permettait pas la prise en compte de la nouvelle réglementation de l'OMI. Pour qu'elle puisse l'être il a fallu l'adoption d'un «Communication Act» amendé en 1995.

C'est la Commission Fédérale de la Communication (FCC) qui a la charge de définir les programmes permettant l'obtention de certificats GMDSS et la délivrance de ceux-ci.

Un candidat potentiel doit satisfaire à certaines préexigences avant d'être admis à se

présenter à un examen GMDSS. Il doit avoir passé et réussi les épreuves de «l'Elément 1», appelé élément test par la FCC. Cet «Elément 1» est le permis d'opérateur radio. Il consiste en 24 questions concernant les règles et règlements de base. Des réponses correctes à au moins 75% des questions conditionnent le succès. Le programme inclut également des questions sur les procédures opérationnelles pour les fréquences 2182 Mhz et 156.8 Mhz (canal 16). L'obtention de «l'Elément 1» est exigée pour se présenter à tous les examens (Radiotélégraphie, radiotéléphonie et maintenant GMDSS). Il permet de se diriger vers les épreuves de «l'Elément 7» qui concerne les opérateurs GMDSS. Cet examen comprend 76 questions. L'essentiel est axé sur la mise en œuvre d'une station GMDSS, à faire dans les conditions normales de communication mais également dans le cas d'un scénario de crise. Il y a également des questions sur SART, SITOP, DSC et NAVTEX.

Un certificat d'opérateur GMDSS confère le droit d'utiliser tout type de station de bord GMDSS. Par contre, il ne permet pas d'effectuer des réglages ou réparations. C'est le certificat «GMDSS/M» (Elément 9) qui ouvre la possibilité d'intervenir sur le matériel. Cet «Elément 9» est délivré après succès à un test

de 50 questions traitant pour la plupart de l'électronique digitale. Le candidat doit savoir passer du système hexadécimal au système binaire et vice-versa. Il doit pouvoir identifier des portes AND, des transistors NPN et des amplis opérationnels. Il lui faut faire preuve d'un certain degré de capacités techniques et mathématiques.

L'article donne également quelques indications quant aux réactions des officiers pont américains à la mise en place du GMDSS et des charges supplémentaires de travail qu'il génère. Il ne faut pas s'étonner que certains y voient une nuisance alors que d'autres sont intéressés par la technicité complémentaire qu'ils acquièrent.

Ce système de certification aux USA est évidemment assez différent de ce qui a cours en France où existent trois types de certificats GMDSS :

**CRO** qui est le niveau le plus bas. Il s'adresse à des marins navigant en zone A1 et sur des navires équipés uniquement de VHF.

**CSO** qui intéresse particulièrement les pêcheurs.

**CGO** qui est le niveau supérieur de formation.

Référence AMVER BULLETIN.  
Le Marin 17.02.97

## Bibliographie

Cette revue ne comporte pas habituellement de rubrique littéraire. Il nous a toutefois paru opportun d'informer nos lecteurs de l'existence des ouvrages suivants. En effet, deux d'entre eux sont dus à la plume de membres de l'association et le troisième à celle d'un lecteur assidu de la revue.

### Nos collègues trempent leur plume dans l'eau de mer.

Commandant D. BOUXIN

#### **«Le tour du monde du pensionné».**

A propos duquel A. TROCHERIS écrit :

«La mer inspire les poètes et les marins aussi. Notre camarade BOUXIN m'a fait passer des heures particulièrement agréables avec son «Tour du monde du pensionné» si plein de bon sens, de modestie et aussi de poésie. Son récit de voyage est prenant.

Malheureusement, malgré de nombreuses démarches il n'a pu le faire éditer. C'est bien dommage et si vous connaissez un éditeur n'oubliez pas notre ami Bouxin.

Commandant M. BUISSET

#### **«Noël en enfer».**

Dont J. LOISEAU nous dit que :

«C'est une série de nouvelles très variées, fruit de 39 années dans la marine marchande sous des pavillons variés et colorés. Un regard original et légèrement britannique sur ce métier. Des histoires de

marine marchande, mais aussi de voile. Un livre chaleureux, plein d'humour et d'amour aussi».

On peut acquérir ce recueil pour la somme de 140 FF soit à la Librairie Maritime «Le Yacht», 55 av. de la Grande Armée, 75116 Paris, soit directement chez M. Buisset.

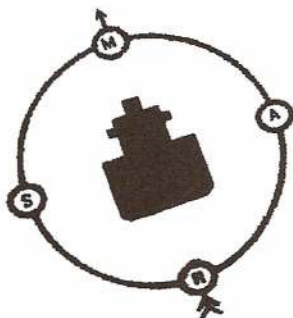
Professeur A. VIALARD (Université Bordeaux IV)

#### **«Droit maritime».**

«Nous venons de recevoir cet ouvrage et n'avons donc pas eu la possibilité d'en prendre connaissance d'une manière approfondie... Cependant la simple lecture de la table des matières montre combien les sujets abordés présentent de l'intérêt pour les capitaines de navires.

En outre, nous remercions le professeur A. VIALARD pour sa flatteuse dédicace : «Hommage d'un fidèle et intéressé lecteur de la revue «AFCAN»».

Cet ouvrage est édité aux PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE.



## International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

### **MARS 97021 Out of the Skeleton Cupboard - Assumptions are dangerous**

Australia

I don't think that dangerous assumptions like the one related here can ever be over stressed. This happened many years ago when I was a young chief officer and I hope that the master and pilot concerned, if they are still alive, will not take offence if they recognise themselves. I have recounted the incident many times when I have found watchkeepers making assumptions and not checking them out.

We were en route from Singapore to Noumea, had passed through Thursday Island Passage off North Australia and were approaching Port Moresby to drop the Queensland pilot. It was barely daylight on the 4-8 morning watch, the master was on the bridge and the pilot had just come up. We were fully loaded and the rough seas on the passage had prevented the pilot ladder being rigged which meant that it had to be done as quickly as possible when we reached the sheltered waters off Port Moresby. Then everything happened at once. The standby man came up drunk and had to be sent down again. I took over the wheel so that the helmsman and the watch cadet could rig the pilot ladder. I was also handling the engine room telegraph and the movement book. We were, after all, only dropping off the pilot and then continuing on our way !

*A correspondent has commented on MARS 97021 - ASSUMPTIONS by reminding me of the saying «To ASSUME makes an ASS of U and ME», It clearly always has and always will !!*

The pilot was looking for the pilot boat in the normal position but could not see it. Then he saw it, way out of position on our starboard side. «What's he doing right out there ?» he said and then turned to me and asked me to come to starboard and put her fine on the port bow. I swung the wheel over and was just settling down on the new course when there were exclamations from the pilot and the master. «What's he doing, he has gone 90 degrees to starboard, bring her round to port Mister Mate». As I did so the other boat altered again, this time frantically to port. I won't repeat the expletives but I was told to chase after him so I put the wheel over to starboard again.

By this time we were getting pretty close and suddenly saw that it was not the pilot boat after all. It was a small coaster that slid by very close on our port side with someone on the bridge looking up at us and shaking his fist. He must have thought that we had gone mad and were trying to sink him. In fact, to this day, I am amazed that we missed him. The real pilot boat was where he should have been all the time and was watching our antics with some concern.

This was a silly, almost farcical, incident which very nearly ended in disaster. The result of a false assumption becoming a fixed idea. We were all to blame. The pilot had told us this was the pilot boat and we firmly believed him, even when the vessels strange manoeuvres should have alerted us. Instead we just assumed that the skipper was playing around. In those days, VHF was in its infancy and I am not sure if we even had one. As OOW, I should never have been messing around with the steering, telegraphs and movement book. We should have called another sailor or cadet and waited until he came to the bridge.

*Could this incident happen in this day and age ? I would not be surprised - please write in.*

Reading MARS 97006 reminded me of a similar incident which occurred to me several years ago in the Gulf of Suez proceeding towards Aden. It was daylight, visibility and sea state were near perfect and I was on watch working at the bridge front table combining light corrections with watchkeeping.

Based on an assumption that, other than warships, the likely maximum speed of vessels in that area would be in the region of 15 knots giving a closing speed of 30 knots. I calculated that this would give a closing rate of 1 mile every two minutes and a minimum of 24 minutes between sighting a vessel and passing her. With position checks every 20 minutes I was secure in my complacency.

After sighting a merchant ship in the distance, I received a considerable shock when checking again to find that the vessel was considerably closer than anticipated. The vessel in fact turned out to be the previous «Oriana» and was travelling at far greater speeds than my «standard» estimate.

I recognised my mistake in sufficient time to take appropriate action for two vessels meeting end on or nearly end on and an incident was averted, however, the incident made a lasting impression on me. At that time (the late 50's) there were perhaps only two merchant ships with that potential speed which might be found in that area and I had found one of them ! I had learnt the lesson that there can be no room on a bridge for complacency nor any alternative to vigilance whilst on watch.

**MARS 97023 Master/Pilot Relationship**

Hong Kong

Apparent weakness in the master/pilot relationship occurred on my vessel whilst departing from the harbour. We were anchored with 5 shackles in the water, the engine on stand by, the bridge team in place, bow thruster ready, chief officer and bosun ready forward when the pilot was received by myself on the bridge. There was a very strong tide running, it was raining, there was another vessel close astern of us and own vessel was yawing. I advised the pilot that all was in place, he did the necessary reporting and then gave permission to heave the anchor. The last shackle proved difficult to heave in and ultimately the chief officer reported that the anchor was fouled on a heavy and probably very long wire rope.

Such a situation needs the utmost co-operation of the bridge team including the pilot, so I immediately advised him of the situation. He just shook his head as though it was not his business ! We managed to proceed slowly and later managed to cut the fouled wire. During this operation we started to drift towards another vessel and I asked the pilot to come on to the bridge wing to help control the situation from there. Possibly due to the rain and the pilot not having a raincoat, he refused and started to shout orders to the second mate, over-riding the master who had all the controls on the bridge wing.

The pilot did not advise me about anything, broke off communication and his attitude was moody. It appeared to me that such actions were endangering the safety of the vessel and I was convinced that the situation could only be controlled from the bridge wing. I was very concerned by the exceptionally dangerous situation and I needed the Pilot to enhance the bridge team with his experience and local knowledge.

When I told the pilot that our company policy is compliance with Quality Standards and the ISM Code and the master is ultimately responsible for the safety of his vessel, he replied, «that is all sh... whilst we were in pilotage waters».

**MARS 97027 The Questionable Thoroughness of Surveys**

I recently carried out a survey on board a FoC\* vessel and discovered a large number of defects. Just a few of these defects are listed below.

- ⇒ oily water separator inoperative
- ⇒ hatch covers corroded and holed
- ⇒ absence of rubber gaskets in hatch covers
- ⇒ leaking double bottom tanks
- ⇒ draft marks and load lines not readable
- ⇒ lifeboat launching arrangements defective and inoperative
- ⇒ lifeboat engines inoperative

Believe it or not, the vessel had a complete set of valid certificates issued the previous week by a Classification Society on behalf of a Flag State. I think that this reflects very well the attitude of some owners and Classification Societies with respect to the safety of life at sea.

\* FoC : Flag of Convenience.

## MARS 97030 Loss of Steering

*This report is reproduced from a Casualty Information Sheet published by Det Norske Veritas and I think it is useful to give it further coverage.*

A 17,955 grt oil tanker built in 1975 was on a ballast voyage when the Master noticed a loss of steering. Fortunately, the vessel was close to a safe port. Once in port, a survey revealed that although the balanced rudder was still in place, seven out of eight fitting bolts between the rudder stock and the rudder flange were missing.

The nut on the remaining bolt was found to be secured to the rudder stock flange with a flat bar and not to the bolt (Fig.1). Apparently the bolts were loosened, turned off and were lost because they had been fitted upside down. The securing should have been between the bolt and the nut as indicated in Fig. 2. Securing nuts and bolts by welding is generally considered to be the most reliable solution ; however, the materials and the nuts must be weldable. If such welds crack, the securing is lost. Other securing arrangements such as washers with locking screws, specially designed nuts with split pins etc, are also used but are not considered equally good. When securing devices of rudder flange bolt and rudder pintles are not functioning or missing, the result may be loose flange bolts, loose pintles, loose or damaged bushes, and consequently, possible loss of rudder.

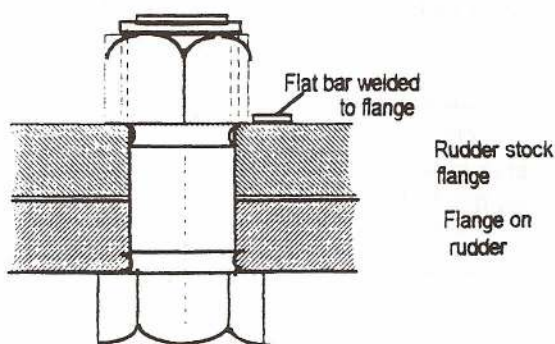


Fig. 1 Securing arrangement at time of casualty

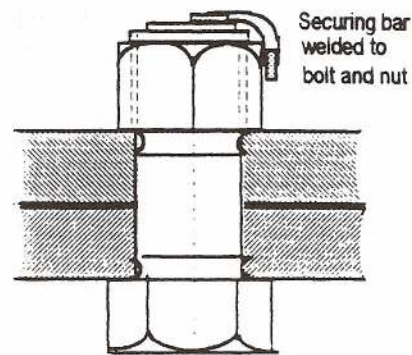


Fig. 2 Original securing arrangement

### Lessons to be learned

- When refitting rudders, make sure that fitted bolts are used and that proper securing arrangements are employed.
- Always secure the nut to the bolt. This is especially important where, for practical reasons, bolts are fitted upside down.
- Make sure that the weld has been carried out properly and that both the bolt and the nut materials are weldable.
- If screws are used in the securing arrangements, the material used is to be carefully selected with a view to avoid galvanic corrosion of the nuts and bolts. Such screws are to be secured as well.
- Nut/bolt connections should be checked when available for inspection.
- Whenever damage is experienced, a thorough permanent repair should be carried out first time.
- Similar procedures as above are also applicable to rudder pintles. Additionally :
  1. The tapered part of the pintle is to be properly adjusted, the pintle must be properly tightened and the nuts must not reach the end of the threads.
  2. The pintle pull-up distance should be checked.

## MARS 97031 What is a Near Miss ?

*Chevron Shipping produce safety bulletins for distribution throughout their fleet. In issue 98, they concentrated on near misses, here are some valuable extracts from this bulletin.*

Chevron shipping is proud of its safety record and of the mariners who are responsible for meeting our safety performance goals year after year. But we cannot rest on our laurels. We must not become complacent or assume an attitude that by continuing to do things in the same way, we will continue to reduce the number of on board incidents. Only by continuously looking at ways to improve work processes and being mindful of our environment can we be assured of reaching our ultimate goal of an incident free workplace.

Reporting near misses has always been an important part of our Safety Programme but in the past we have concentrated more on investigating incidents that resulted in injuries or damage to vessel. Root cause analysis continues to be a valuable tool ; but this year (1996) our focus is to include identifying and tracking near misses as a method of incident prevention. What exactly is a near miss ? Is it an accident waiting to happen ? Is it a close call and you are just lucky you weren't injured ? «Near Miss» can be interpreted many ways and several employees shared their personal views and experiences in this subject.

**A Marine Superintendent.** A near miss is like the tip of an iceberg - it can be small but it reveals the existence of a big, threatening problem. It is free advice you should not ignore. It's a self manifested opportunity for improvement.

**A Chief Mate** - Near misses happen when you don't follow specific safety guidelines. What I consider a very close «near miss» happened while I was Chief Mate aboard a vessel during a P/O in Portland Oregon. As I recall, some hot work was scheduled for the removal and replacement of some wasted scupper drains on the main deck. The drain to be worked on was located at No 8 port ballast tank. The shipyard welder was about to begin cutting the old drain out from the main deck using an acetylene torch at what he thought was the correct location.

However, the drain he was about to crop was located at the port bunker tank. The bunker tank was full of diesel fuel, transferred from the starboard tank to allow entry and repairs to that tank. Fortunately, before the shipyard period had begun, we had been assigned an extra mate to act as Safety Mate for the duration of the P/O. The Safety Mate, being familiar with the P/O specifications, just happened to be making a round of the deck when he noticed the welder preparing to crop out the scupper drain. He was able to stop the shipyard worker in time before he began cutting into the full diesel bunker tank. Had this been allowed to happen, the results could have been disastrous.

**A Messman** - Near misses are sometimes encountered because of negligence or lack of planning without thinking before doing a job. For example, a Steward was told to arrange provisions inside the storeroom. Some provisions had to be stored at a height which he could not reach so he used file boxes as a temporary ladder. The ship rolled and the boxes tumbled down. The Chief Steward saw him and told him not to do it again - an accident might happen. Next time he should use a ladder instead.

**A First Assistant Engineer.** A near miss is each activity whose result ends up in jeopardising personnel, company assets or the environment. During my sea going career I experienced some very near miss cases. A main engine power loss while transiting a river. A main engine that completely broke and whose parts scattered in the lower engine room where people were working. A main engine remote control failure while the vessel was entering port proceeding at full manoeuvring speed ahead to a berth. A VLCC major grounding. A VLCC deck air compressor fire. In these and other near miss cases, the worst was avoided simply by luck but sometimes because the right person was at the right place at the right time to handle the emergency. The lesson learned is just one :

A strong commitment to concentrate our efforts and to make our activities as perfect as possible. Incident free operations can only be obtained if activities are properly planned and carefully analysed.

**A Pumpman** - In a near miss, sometimes people go to do a particular job with complete personal protective equipment but while doing the job they have a mental lapse. For example, one sailor was told to paint aloft using a painting stage. While painting, all safety gear was connected (safety harness etc.). In his eagerness to extend his reach, he removed his safety harness and moved to the end of the staging. However he forgot to reconnect his safety harness. It is important to cross check every particular job we are doing.

## En passant par la cambuse.



La vérotière a cessé le dur travail sur les bancs de sable et ne se rencontre plus qu'en ville. Ici avec sa pelle.

J'ai pensé que le hareng, souvent oublié en cuisine, méritait tout de même une page dans cette rubrique, mais une page, c'est vraiment peu pour ce roi des poissons, les Anglo-saxons ne l'appellent-ils pas «King Herring» (Roi Hareng) !

Le hareng que l'on croyait migrateur est en fait sédentaire ; dans les années cinquante l'on en connaissait 5 espèces, aujourd'hui 11 espèces sont recensées et je n'affirme rien quant au caractère définitif de ce chiffre.

Ce poisson a un passé historique, culturel, international, sanglant, gastronomique... il a servi de monnaie, de cadeau, de rançon, etc.

Lorsque les dieux durent répartir les espèces de hareng entre les peuples, ils ont (est-ce un hasard ?) donné la meilleure aux Français. La somptuosité de ce cadeau était telle que seule la portion du littoral comprise entre Dunkerque et Dieppe en a été pourvue pour éviter les jalousies.

Le hareng largement connu au Moyen-Age, pêché en Baltique, en Mer du Nord, de la Manche à l'Irlande ou de Norvège a amené les premières règles du droit maritime et favorisé la naissance des ligues hanséatiques.

Et commence une longue histoire :

Le hareng salé de Boulogne était très réputé et en 809, Charlemagne ordonna la construction d'un autre port destiné à la pêche au hareng, Hambourg naissait.

Puisque nous sommes en Allemagne, signalons qu'à l'arrivée du hareng en Baltique, les marins pêcheurs allemands cessent la pêche pour pouvoir emmener des centaines de pêcheurs amateurs sur leurs bateaux pour la pêche à la ligne du hareng qui devient alors du hareng de canot.

En 1367, c'est la guerre du hareng déclarée par Valdemar IV, Roi du Danemark lorsqu'il prit le contrôle des pêcheries de la Suède du Sud. A ce moment c'est la guerre de Cent Ans, les pêcheurs de hareng sont exemptés de l'Ost pour assurer l'approvisionnement de ce poisson.

Le 12 février 1429, la France connaît sa «Journée du hareng» au Rouvray près d'Orléans. Le Comte de Clermont attaque Falstaff (celui-là même qui sert de modèle à Shakespeare) qui commande un convoi de vivres anglais avec les harengs du Carême, les boulets fracassent les fûts de harengs salés...

C'est aussi la guerre de 1652 à 1654 puis de 1665 à 1667 entre l'Angleterre victorieuse et les Pays-Bas pour des questions de zones de pêche au hareng.

Et plus près de nous, en 1904, la guerre Russo-Japonaise était pour beaucoup une revendication des Japonais pour des droits de pêche aux harengs dans les eaux russes de l'Ile Sakhaline.

Alors ce poisson qui peut être salé, fumé, séché, roulé dans le vinaigre ou allongé dans l'huile, se fait traiter de tous les noms : saur, bouffi ou craquelot, bucking, gendarme, kipper, rollmops, Kronsild, bismark. Il devient susrönning à partir du 3ème jeudi d'août en Finlande où l'on compte plus de cent recettes de hareng, sans parler du Stegt Sild i eddike, hareng mariné danois à la moutarde de Dijon ou Sild Salat dont voici la recette :

Cuire à l'eau 1 kg de betteraves rouges et 300 gr de pommes de terre.

Ouvrir 8 harengs par le dos, vider, fariner, poêler à l'huile chaude, déglacer au vinaigre et laisser refroidir, lever les filets.

Couper les betteraves, les pommes de terre plus 250 g de concombre coupé en petits dés, mélanger le tout avec vinaigre, moutarde, poivre et une pincée de sucre.

Servir en ajoutant quelques rondelles d'oignons et de pluche de persil.

En avons-nous fini avec le hareng ? Bien sûr que non !

D'abord, notons que le hareng est le seul poisson qui ait droit à des funérailles.

En Irlande, le jeûne du Carême était strictement observé par les catholiques, pas un gramme de viande pendant 40 jours, pratique difficile à vivre pour les bouchers, qui, avant d'ouvrir leur étal avec les agneaux de printemps et autres viandes, avaient coutume d'organiser et fêter les funérailles du hareng.

Le hareng a aussi laissé son nom dans une commune rurale de Seine Maritime : Beaumont Le Hareng, ancienne étape de la route du poisson, de Dieppe vers Rouen et Paris.

Il semble aussi que ce poisson soit le seul qui soit vendu par une spécialiste «la harengère» qui je ne sais pourquoi a donné son nom à un village de l'Eure, peut-être une autre étape de la route du poisson...

Le hareng a aussi influencé la mode de notre littoral picard et boulonnais. Mode heureusement parvenue jusqu'à nous grâce à la Confrérie du Hareng Côtier de la Région de Berck sur Mer qui a choisi d'en faire la tenue de la Confrérie, en particulier pour les «vérotières», ces épouses ou filles de pêcheurs qui allaient sur la plage chercher les vers pour appâter les lignes.

Le costume est marqué par le «pichou», jupe rouge pour être bien vue par mauvais temps, par-dessus, la «gartiou», jupe plus légère, bleue, relevée pendant le ramassage afin de la garder propre pour le retour. Le buste est revêtu d'un corselet foncé laissant voir une chemise blanche à manches courtes, nouée autour du cou : «la liquette».

Été comme hiver, les vérotières allaient nu-pieds, ce qu'on appelait à pieds «déqueux».

Pour protéger leurs jambes des frottements de la jupe mouillée, elles portaient des bas sans pieds, les «houettes» de couleur blanche. Enfin, comme coiffure, la «calipette», un bonnet blanc à pois bleus dont le fond était légèrement bouffant.

Mais dans une page culinaire, vous voulez peut-être une recette de hareng, alors la plus simple, peut-être la meilleure : 2 harengs grillés au barbecue, 2 pommes de terre en robe des champs, une bonne dose de mayonnaise maison. Et pour la boisson, un bon cidre doux ou bouché, un vin blanc sec pour être classique ou un vin rouge, un bon 13° comme pour un homme.

Nous venons d'apprendre que le **coco paimpolais**, haricot fort réputé, récolté du 14 juillet au 1er novembre, uniquement dans les Côtes d'Armor, a reçu son A.O.C. La production d'environ 10 000 tonnes sert beaucoup à la préparation des cassoulets dans le Sud-Ouest.

Cdt Yves CHARLOT

«La vieille marine s'en va...  
place aux jeunes...  
et bon vent»



«Meilleures vacances à la mer»