

# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 41 - MARS 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

# I AFCAN F O

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

28, rue de Denver - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.43.36.77.

## SOMMAIRE

Editorial .....	3
Réglementation des vracquiers.....	4
Nouvel enjeu pour l'OMI.....	5
La flotte française et ses officiers.....	7
Les opérations hélico sur les gros navires de commerce .....	10
Les détroits turcs.....	11
Horror stories.....	13
La fatigue et les assureurs .....	14
Résultats de l'enquête MARPOL.....	18
En 30 ans quoi de neuf depuis le Torrey Canyon.....	21
Code ISM.....	25
Tribune : Panem Circem.....	28
Du côté de l'OMI à Londres .....	30
Marine accident reporting scheme .....	32
En passant par la cambuse.....	35
«RIOM» un peu ! .....	36

## 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**  
28 rue de Denver  
29200 BREST  
(CCP 38 88 38 D ROUEN)

**4 numéros par an**  
**Siège social :**  
**28 rue de Denver**  
**29200 BREST**

**Directeur**  
**de la publication :**  
**Cdt Jacques LOISEAU**

# Délit de fuite.

**L**e 13 déc. vers 06h15 le vraquier turc «OCEAN TRANSPORTER» abordait *ou était abordé* par le «NOBLE ART» chalutier de 16m en bois. Le «Noble Art» n'était pas en pêche et faisait du SSW, l'«Ocean Transporter» de St Nazaire vers Gand faisait du WNW au sud de Penmarch à la limite des eaux territoriales (tellement à la limite que tribord était en France mais par hasard).

Loi de moi l'idée de me substituer à l'enquête en cours, donc il faut tout mettre au subjonctif... mais nos collègues navigants qui n'ont pas suivi l'affaire ont quelques enseignements à en tirer.

Le «Noble Art» avait un marin dans la timonerie qui n'a rien vu venir, il faut dire que les sabords de babord sont tellement encombrés d'électronique qu'il n'y a plus de visibilité. Le second capitaine, officier de quart sur «Ocean Transporter» a vu le pêcheur... ne l'a pas évité *ou le pêcheur a manœuvré* ? Enfin, le second aurait vu le pêcheur le frôler à tribord arrière et comme ce dernier continuait sa route il en aurait déduit qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter, d'ailleurs il ne l'a pas entendu appeler au secours ! Il a continué sa route et n'a prévenu son commandant que vers 07h00.

Le «Noble Art» a pu appeler un collègue qui est arrivé une demie heure plus tard, lequel a prévenu le sémaphore, et la vedette de sauvetage. Les trois marins ont été sauvés, ont pu récupérer du matériel sur leur chalutier très abîmé, lequel malgré tout a coulé 4 heures plus tard.

Les affaires maritimes du Guilvinec ont immédiatement demandé à ce que «Ocean Transporter» soit déroté. Le capitaine du navire en contact VHF avec le sémaphore de Penmarc'h ou les Cross Etel ou Corsen depuis 7h30 du matin jusque vers 15h a refusé de se dérouter sans un telex formel des autorités françaises, (qu'il n'aurait jamais reçu). Ayant donné tout son signalement, sa destination, ayant pris des nouvelles des pêcheurs, ayant ralenti et mis le cap sur Brest ; sur les conseils de «la personne concernée» (*car le navire est certifié ISM*) il a fait route pour ne pas déplaire à ses affréteurs ; il a même refusé à l'hélicoptère qui le survolait l'autorisation de laisser hélitreuiller sur son pont les représentants des autorités (arguant du fait que tout pouvait être fait à Gand).

Un mandat d'arrêt international est lancé contre le capitaine de «O.T.» par le procureur de Quimper au motif de «délit de fuite, mise en danger de la vie d'autrui» infraction à COLREG : omission de porter secours. Les autorités belges ont entendu le capitaine et *l'ont incarcéré. Il est depuis 2 mois en prison, attendant d'être extradé vers la France où le juge d'instruction instruira l'affaire.*

Il y a des finesses de droit, bien sûr. Le navire était-il ou non dans les eaux territoriales ? Si l'affaire avait été jugée selon le CDPMM, il y aurait eu un administrateur enquêteur, une commission rogatoire... ? Ce qui est nouveau c'est que les Affaires Maritimes sont shuntées, le procureur utilise le Code Pénal, l'art.434-10 qui concerne les conducteurs de voitures ou d'engins maritimes. Si l'affaire s'était passée en France il y aurait peut-être eu garde à vue puis mise sous contrôle judiciaire ou peut-être juste une caution si le navire avait jeté l'ancre à Brest ou à Douarnenez.

Par la suite, et lors de l'escale en Espagne, le procureur a demandé à l'Espagne d'arrêter le second capitaine, ce qui fut fait. Pour la petite histoire, il faut savoir que ce second (urkainien) a eu l'autorisation de visiter sa famille, mais Interpol n'en ayant pas été informé l'a jeté en prison lors de son transit à Vienne.

## Moralités.

Que ferions-nous si nous étions interpellés de la sorte par les autorités U.S., Lybiennes, d'Arabie Saoudite ou Nigériennes, que ferions-nous si un hélicoptère de l'armée turque nous survolait ?

- Méfiez-vous de vos officiers de quart qui ne manœuvrent pas pour les pêcheurs, ne disent rien et ont peur de toucher à la machine ! **Ça devient beaucoup trop courant !**
- Beaucoup trop de pêcheurs ne font pas la veille et finissent par penser que la mer leur appartient. Il y a aussi sans doute quelque chose à revoir dans l'utilisation de la VHF.
- Attention au suivi des procédures ISM, il n'est pas sûr que les décisions prises de terre soient les plus judicieuses pour vous, navigant.
- Quand on se trouve emprisonné à l'étranger... il vaut mieux avoir une organisation puissante à ses côtés pour s'en sortir au plus tôt.
- Maintenant, le proc' a deux coupables présumés ! Le capitaine qui était au lit donc responsable mais pas coupable et l'officier de quart ! Dans cette affaire où le pêcheur a beaucoup perdu et a eu très peur, mais où il n'y a pas eu de blessé : les présumés coupables ont déjà fait beaucoup de prison.
- **Moralité de la moralité : il vaut mieux être ministre que commandant.**

## Conseil d'Administration

Elus en 1995	Elus en 1996	Elus en 1997
M. Bougeard	B. Appery	G. Blaisot
Y. Charlot	R. Fossaert	J.P. Dalby
J.P. Declercq	M. Gidon	M. Le Doaré
J.F. Le Gall	R. Le Doaré	J. Ernault
P. Recher	Ch. Loudes	J. Loiseau
Ph. Sussac	L. Stephany	A. Piette
L.A. Yvonnou	J.D. Troyat	A. Trocheris

## 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.

## Nouvelles coordonnées

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

# Adoption de nouvelles règles pour les vraquiers.

The Sea n° 131 - Janv.-Fév. 1998

De nouveaux règlements concernant la structure et la flottabilité des vraquiers ont été adoptés par l'IMO et son prévus entrer en vigueur vers la mi 1999.

Ces nouveaux règlements, qui ont pour but d'éviter que les vraquiers ne coulent en cas d'invasion pour quelque raison que ce soit, s'appliquent aux navires neufs mais aussi aux navires existants déclare le secrétaire général de l'IMO William O'Neil. " Nous pensons qu'ils aideront à faire face au nombre croissant d'accidents de vraquiers constaté depuis le début des années 1990.

De 1990 à mai 1997, 99 vraquiers ont sombré entraînant la perte de 654 vies humaines.

Avec les nouvelles règles qui forment un nouveau chapitre de SOLAS, les navires existants d'une longueur de 150 m et plus qui ne satisfont pas à la réglementation devront être renforcés ou il devront limiter soit la répartition du chargement soit prendre des cargaisons plus légères.

Les nouveaux règlements sont prévus entrer en vigueur le 1er Juillet 1999 sous la procédure SOLAS de l'"acceptation tacite". Ils prévoient que les cloisons transversales étanches entre les deux cales les plus sur l'avant, et le double fond de la cale avant des navires existants transportant des cargaisons telles que minerai de fer, gueuses de fonte, acier, bauxite et ciment, doivent avoir une résistance suffisante pour supporter un envahissement et éviter une cassure catastrophique.

Les nouveaux vraquiers de 150m ou plus devront être construits de telle sorte qu'ils puissent subir un envahissement de n'importe quelle cale dans toutes les conditions de chargement ou de ballast.

Les modifications prennent en compte une étude sur la flottabilité des vraquiers faite par l'Association Internationale des Sociétés de Classification. Cette étude a montré que si la cale avant est envahie, la cloison entre les deux cales de l'avant peut être incapable de supporter la pression résultant du mélange et des mouvements eau et minerai, particulièrement si le navire est chargé en cales alternées avec des cargaison de densité élevée. Si la cloison entre deux cales cède un envahissement progressif de tout le navire peut se produire rapidement et le navire coulera en quelques minutes.

L'IACS a conclu que les zones les plus vulnérables sont la cloison entre les cales une et deux sur l'avant du navire et le double fond à cet emplacement. Elle a proposé que lors des visites spéciales des navires, une attention particulière soit portée sur ces zones et qu'elles soient renforcées si nécessaire.

La Conférence IMO a aussi adopté des modifications aux instructions sur les visites approfondies pour s'assurer qu'une attention particulière est portée sur les zones susceptibles de corrosion ou avaries, et couvre les mesures d'épaisseur des tôles, des cloisons et du pont y compris les panneaux de cale.

La Conférence a aussi adopté une résolution qui a amené le Comité Sécurité Maritime de l'IMO à considérer de manière urgente la sécurité des vraquiers de moins de 150 mètres non soumis à la nouvelle réglementation.

L'assemblée IMO, qui s'est tenue en même temps que la conférence sur les vraquiers, a adopté un code de procédure pour les opérations de chargement et déchargement, et un guide d'inspection pour les équipages et le personnel des terminaux. Ce code indique, sous forme d'un simple guide, les principales zones des vraquiers qui sont susceptibles de corrosion et avaries.

## La rédaction informe...

- La nouvelle équipe brestoise se met en place en découvrant l'ampleur de la tâche. Que nos pré-décesseurs du Havre soient vivement remerciés pour la qualité de leurs dernières productions et pour avoir bien voulu assurer la rédaction plus longtemps que prévu.
- Nous demandons l'indulgence à nos aimables lecteurs qui s'exprimeront lors de l'Assemblée Générale des 24 et 25 avril, pour orienter le choix des futurs articles.
- **AFCAN Info** est notre journal et chacun doit pouvoir apporter sa part de connaissance ou d'expérience à ses collègues. Donc n'hésitez pas à nous proposer des textes ou des photos et merci à nos habitués «prijistes».

J. Loiseau

## Amende pour rejet de détritiques pour deux navires de croisière.

The Sea n° 131 - Janv.-Fév. 1998

Le rejet d'huile et de détritiques au large des côtes US a coûté 500.000 US\$ à deux compagnies de croisière. Selon les Coast Guards, les Ulysses Cruises, une compagnie Panaméenne qui opère pour le compte de la Dolphin Cruise Line, a reconnu avoir rejeté des détritiques en mer au large des Keys de Floride et de Puerto Rico en 1992 et 1993. Ulysses a aussi plaidé coupable de déchargement d'eau polluée par de l'huile près de Key Biscayne en 1996. Les amendes de 350.000 US\$ et de restauration seront utilisées pour réparer les récifs de corail et étudier les effets des contaminants sur la vie marine.

Dans un autre cas, Ulysses et Seaway Maritime ont été condamnés chacun à 75.000 US\$ pour rejet d'huile au large de la Floride.

Un Officier des Coast Guards a insisté sur l'importance qu'il y a à protéger les moyens d'existence, l'alimentation et les loisirs dérivés de l'océan. "Si on n'en prend pas soin, à long terme il risque de ne plus rien y avoir».

## Du licenciement du capitaine à la pension de la femme marin.

Basée sur un rapport du sénateur Josselin de Rohan la loi du 18.11.97 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines votée par le parlement ne concerne pas que les pêcheurs et la pisciculture, elle modifie profondément entre autres par son article 50 l'article 109 du CTM dont l'ancienne rédaction : "L'Armateur peut toujours congédier le capitaine sauf dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié... etc..." devient :

**"Article 50 - I - L'article 109 de la loi du 13 décembre 1926 précitée est ainsi rédigée :**

**"Art.109 - Le contrat d'engagement maritime conclu entre un armateur et un capitaine prend fin dans les conditions fixées au titre V.**

**"Toutefois, l'application des dispositions du mandat confié au capitaine par l'armateur est indépendante de la procédure de licenciement du capitaine".**

**II - Les dispositions de l'article 109 ainsi modifiées ne sont pas applicables aux procédures de licenciement de capitaines qui ont été engagées avant l'entrée en vigueur de la présente loi.**

*(Le titre V du CTM traite de la fin du contrat liant le marin à l'armateur)*

Le capitaine se voit ainsi protégé par les lois sociales du travail en tant que salarié tout en conservant ses fonctions de mandataire de l'armateur. On peut voir dans ce changement la retombée de nombreuses affaires dont celle, récente, du patron pêcheur menacé de licenciement pour ne pas avoir accepté de communiquer son plan de pêche à son armateur espagnol ou encore de la décision de la Cour d'Appel de Paris du 3.3.93 dans l'affaire Guillou / CNO affirmant la primauté de la Convention Collective sur le CTM au regard de ce fameux article 109 dans une procédure de licenciement abusif.

D'autre part l'article 19 de la même loi instaure la réversibilité sur le conjoint survivant de la pension de la femme marin décédée. La parité entre les sexes est en route !

Cette loi devrait entrer en vigueur lors de la publication de ses décrets d'application.

C. LOUDES

# Faire appliquer les normes : Un nouvel enjeu pour l'OMI

D'après un article de Sylvie Bourlès - Journal de la Marine Marchande du 09/01/98

L'OMI ( Organisation Maritime Internationale ) aura 50 ans en 1998. Depuis sa création une trentaine de Conventions et protocoles et plus de 700 codes et recommandations ont été adoptés dans les domaines de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement et de la navigation maritime en général.

Les accusations d'inefficacité et de lenteur masquent en fait la démission de certains Etats du Pavillon face aux nombreux textes et règlements à appliquer. En 1992 on constatait que le taux d'accidents variait de 1 à 100 selon les Etats : la source du problème est sans doute la mauvaise ou non-application des règlements par les Etats. En 1993 l'OMI revoit sa politique d'action officiellement lors de la Journée Mondiale de la Mer ; l'accent est désormais porté sur l'application des normes malgré la reconnaissance du rôle exclusif de l'Etat du pavillon dans ce domaine , amélioration du respect des obligations des Pavillons à l'égard des règles déjà en vigueur.

Juridiquement le statut de membre n'implique pas l'acceptation ou le respect des conventions et réglementations internationales , l'OMI va donc agir en renforçant les dispositions spéciales présentes dans les textes pour responsabiliser les Etats en matière d'application , et en créant un nouveau sous-comité chargé de faire respecter les instruments par les Etats membres et mettre leurs obligations personnelles en place ; d'un côté l'OMI oblige et de l'autre assiste les Etats.

Juridiquement l'OMI ne peut contraindre ses membres à discuter, adopter ou appliquer un texte international. Un Etat ne s'engage qu'au vu des textes auxquels il adhère et non pas par son appartenance à l'OMI, qui n'a donc aucun moyen de vérifier l'application des conventions par les Etats du pavillon. En fait L'Organisation a su introduire de nombreuses obligations de notification. Celles-ci vont du général (dépôt des instruments de ratification, d'accession, de dénonciation, communication des textes de législation nationale adoptés en conséquence, etc...) au particulier (communication des modèles de certificats utilisés par l'administration nationale, des délégations faites en matière de visite et d'enquêtes etc...) et sont regroupées par l'OMI.

Du fait de l'absence de sanctions, les Etats du pavillon , principalement visés, ne remplissent pas toujours leurs obligations en matière de notification, ni dans l'application des conventions.

Pour la première fois, les Etats signataires ne pourront plus se contenter de communiquer des informations brutes (textes de lois, copies d'accords etc...) comme c'était le cas pour les obligations de notifications traditionnelles ; avec STCW 95 ils devront désormais donner le détail des mesures prises au plan national en application des conventions sous forme de "brèves explications", d'"énoncé clair des principes adoptés", de "bref résumé des cours", etc..., ce qui permet une analyse plus directe et plus rapide par une personne extérieure. Les communications résultant de STCW 95 seront examinées par un groupe de personnes compétentes désignées par l'OMI ; le rapport soumis par le groupe, pour chaque pays, conditionnera l'inscription de l'Etat en question sur une "liste blanche" regroupant les Etats considérés comme ayant rempli leurs obligations pour l'application de STCW 95. Pas de sanction pour les membres d'une éventuelle "liste noire" mais économiquement, politiquement et commercialement les enjeux sont déterminants surtout pour les principaux pays fournisseurs de main d'oeuvre. A partir du 1er Août 1998, STCW 95 permettra à des experts de vérifier qualitativement son application.

Certains Etats ne veulent pas appliquer pleinement un texte qu'ils ont ratifié, d'autres ne le peuvent pas, d'où la création du Sous-Comité de l'Application des Instruments par l'Etat du Pavillon (sous-comité FSI) qui identifie les difficultés rencontrées et met en place les structures juridiques pour aider ces Etats. Son but est d'expliquer la mise en oeuvre des normes au départ et non pas sanctionner les mauvaises applications quand il est déjà trop tard.

Dans le cadre des conventions principales en vigueur ( Load Lines 6 , SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78 ) l'Etat du pavillon doit appliquer et

faire respecter de nombreuses règles. L'Administration du pavillon peut agir directement ou déléguer ce soin à des organismes spécialisés. Depuis sa première réunion en 1992, le FSI a développé un cadre général dans lequel doivent et peuvent s'organiser les délégations de compétence Administration / organismes , et/ou les fonctions de certification.

Trois résolutions sont le fruit de son travail : A740 (18) "Directives visant à aider les Etats du Pavillon à appliquer les instruments internationaux" qui rappelle aux Etats leurs obligations générales selon le Droit International et la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer 1982 ; A739(18) "Directives pour l'habilitation des Organismes agissant au nom de l'Administration y compris Normes Minimales applicables aux Organismes reconnus agissant au nom de l'Administration" qui est dirigée vers l'Etat Administration ; A789 (19) "Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats" qui s'adresse aux organismes ayant reçu délégation.

La prise de conscience qu'environ 80% des événements de mer sont encore provoqués par l'erreur humaine a conduit à s'intéresser à l'organisation des opérations à terre. La compagnie d'exploitation maritime devient un facteur actif essentiel de la sécurité maritime. Elle doit désormais intégrer et respecter les règles de fonctionnement énumérées dans la Résolution A741 (18) "Code International de Gestion pour la Sécurité de l'Exploitation des Navires et la Prévention de la Pollution ( Code International de Gestion de la Sécurité ( Code ISM) )". Le FSI a aidé au respect du Code ISM par la mise en place de la Résolution A788 (19) "Directives sur l'application du Code International de gestion de la Sécurité par les Administrations" qui encadre les obligations du Pavillon pour le respect du code ISM par les compagnies d'exploitation.

A travers le FSI l'OMI développe l'assistance aux Etats du pavillon par le biais d'accès à l'information et par la coopération technique. L'accès à l'information consiste à créer des bases de données informatiques, collecter des renseignements sur les accidents, traiter les informations et produire des données et statistiques , ce qui permet au monde maritime et à l'OMI de cerner et d'envisager plus précisément certains problèmes. La coopération technique c'est : la mise en place de programmes techniques d'aide et d'information , la création de séminaires, l'envoi d'experts, l'encouragement à la coopération régionale, l'existence de fonds structurels d'assistance, etc... que le FSI développe lui-même. C'est une aide à la mise en place des structures administratives, techniques et financières nécessaires au respect des conventions.

En conclusion l'OMI est-elle le gendarme du monde maritime ? A priori la réponse est négative. Il ne lui appartient pas de gérer directement l'application des textes adoptés par ses membres. Mais un Etat souverain qui ne collabore pas ne peut pas être forcé à le faire , encore moins s'il n'y a pas de sanctions applicables : une solution étant de brandir d'éventuelles répercussions au niveau économique comme le font STCW 95 et le code ISM ; l'autre solution pour l'OMI est de s'impliquer plus directement auprès des Etats du pavillon , raison d'être du Sous-Comité de l'Application des Instruments par l'Etat du Pavillon. Pour les Etats qui n'appliquent pas ou mal les conventions à causes de difficultés techniques, administratives, financières ou autres , le FSI est une solution. Mais pour les autres qui ne respectent pas leurs obligations par laxisme ou pour protéger leurs intérêts économiques, le FSI ne dispose pas d'armes lui permettant d'en imposer à un Etat souverain. Soit l'OMI modifie sa constitution et s'octroie une indépendance dont elle ne dispose pas actuellement à l'égard de ses membres, soit elle persiste, dans sa structure actuelle, à durcir les dispositions des textes internationaux, comme elle l'a fait pour STCW, aussi loin qu'elle pourra trouver un consensus parmi ses membres.

Il est encore un peu tôt pour savoir si la seconde solution est la bonne. Il reste à espérer que les Etats qui se sont engagés dans le cadre de STCW 78 ne trouveront pas une issue de dernière minute, ce qui porterait sûrement un coup fatal à la crédibilité de l'OMI.

# Course contre la montre pour la mise en œuvre de STCW 95 par les Philippines

Traduction d'un article d' Egil Torpmann-Hagen du Norwegian Maritime Directorate dans "NAVIGATOR"

*Les Officiers Philippines formés récemment et en quête d'emploi sur les navires Norvégiens ont de bonnes qualifications professionnelles. Avec 2/3 des élèves abandonnant, il est évident que seuls les meilleurs terminent leurs études et leur formation.*

*Pour les Philippines et pour les armateurs Norvégiens il est essentiel que l'"International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping" (STCW 95) soit mise en œuvre pour la date butoir du 1er Août 1998. Seul un travail d'arrache-pied peut permettre d'y parvenir.*

*"Les Officiers Philippines de formation récente, particulièrement ceux qui ont effectué leurs études dans l'une des deux écoles où il existe des classes NIS sont très qualifiés et ont une bonne formation classique. Cela apparaît dans les tests effectués par nous-mêmes et les agents Philippines. Mais ceux qui ont atteint ce niveau ont déjà subi une sélection rigoureuse, car seulement un tiers de plus des 100 000 élèves, admis annuellement dans les écoles de formation maritime Philippines, termine ses études et passe les examens de fin d'études". C'est ce que déclare Reidar Norheim, le représentant du Norwegian Maritime Directorate à l'Ambassade de Norvège à Manille.*

## ■ Document de qualification Norvégien nécessaire

Même si les Officiers Philippines formés récemment, cherchant un emploi, ayant trois années d'enseignement et une d'élève obtiennent un diplôme délivré par les autorités Philippines, les autorités Norvégiennes se réservent le droit de contrôler la qualification professionnelle des officiers et de leur délivrer des certificats. Les contrôles sont effectués, entre autres, sur des ordinateurs utilisant un programme norvégien basé sur STCW.

Les tests sont effectués à l'Ambassade de Norvège et aussi par les agents fournissant des équipages. Dans ce dernier cas les résultats doivent pouvoir être fournis aux autorités Norvégiennes. Monsieur Norheim pense que peu de Philippines servant sur des navires norvégiens ne correspondent pas aux critères. Il ajoute que ce sont des employés stables.

Monsieur Norheim délivre aussi des certificats pétrolier (formation pour équipage de pétrolier), des diplômes aux cuisiniers de marine et contrôle que les membres d'équipage ont suivi les stages de formation sécurité nécessaires. Quatre centres Philippines délivrant une formation sécurité en accord avec les modèles IMO sont agréés par les autorités maritimes Norvégiennes. Monsieur Norheim est autorisé à inspecter ces centres.

Le rôle de Monsieur Norheim en tant que représentant Norvégien est de maintenir le contact avec les autorités Philippines, les écoles de formation et le reste de la communauté maritime. Des classes spéciales NIS ont été créées dans 2 écoles qui coopèrent étroitement avec le Norwegian Training Center (NTC), établi par la Norwegian Shipowner's Association pour satisfaire les besoins de recrutement de la flotte NIS en particulier.

## ■ La Norvège aide à la mise en œuvre

Mr. Norheim est aussi impliqué dans le projet de coopération, en cours, pour la mise en œuvre de la Convention STCW révisée dans le système éducatif et de qualification Philippin. Le Norwegian Maritime Directorate (NMD) est partie prenante dans le projet comme conseiller technique et le NORAD (le Directorate for Development Cooperation) apporte le soutien financier. MARINA, l'autorité maritime Philippine est chargée de la mise en œuvre proprement dite.

La Convention révisée entre en application le 1er Février de cette année et au 1er Août 1998 chaque pays l'ayant signée doit informer l'IMO des moyens adoptés pour que les dispositions de la Convention

soient entièrement et réellement mises en œuvre, en d'autre terme si les signataires sont qualifiés pour être sur la liste appelée "liste blanche IMO".

A partir de cette date le projet de coopération Norvège-Philippines sera terminé et les autorités Philippines seront supposées capables de continuer seules et d'auditer les systèmes de formation de leurs écoles d'enseignement maritime selon les dispositions de la Convention.

*"Les intérêts maritimes Norvégiens continueront certainement à être encore actifs aux Philippines après le 1er Août 1998, mais la participation du NMD sera probablement revue"* déclare Mr. Norheim.

## ■ Un gros travail à accomplir

*"Quel est le degré de réalisme d'une mise en œuvre programmée de la Convention par les Philippines, et en l'absence de mise en œuvre qu'en sera-t-il des navires Norvégiens avec équipages ayant des certificats philippins en cas d'inspection par les autorités du port ?"*

Mr Norheim ne cherche pas à cacher que la tâche, consistant à satisfaire aux dispositions de la Convention dans les délais, sera ardue pour les autorités Philippines, mais elles ont manifestement dédié leur temps et leur énergie à sa réalisation. *"Un des problèmes est le nombre important de petites écoles de formation. Elles manquent de matériel d'enseignement et de compétence et un certain nombre d'entre elles atteignent difficilement les normes de qualité requises"*, dit-il.

## ■ Trop d'écoles

Les autorités Philippines sont bien au courant du problème, ce pourquoi il est envisagé de réduire le nombre des écoles de l'actuel 100 et plus à une poignée - et peut-être moins d'une dizaine - et d'augmenter la qualité de l'enseignement. L'actualisation de la formation du personnel enseignant est nécessaire. Dans ce domaine la Norwegian Shipowner's Association a participé efficacement. Un pré-projet a été soumis au printemps 1996 et a donné un projet général, actuellement en cours de réalisation, déclare Mr. Norheim.

## ■ Nécessité de mesures drastiques

*"Les autorités Philippines ont, à la suite du pré-projet, réalisé qu'il fallait prendre rapidement des mesures drastiques dans le système d'enseignement et de certification"*, dit Mr. Norheim. Les autorités constataient en même temps le besoin d'une aide extérieure pour réaliser correctement le projet.

Les autorités Philippines ont récemment décidé que l'autorité maritime MARINA devait être appelée agence. Auparavant, il y avait trois partenaires : Marina, les autorités de l'enseignement et les autorités de certification.

Il est indispensable que les Philippines soient reconnues conformes à STCW par l'IMO car il y a de gros intérêts en jeu : le pays est le premier fournisseur de main-d'œuvre maritime. 160 000 Philippines servent sur des navires étrangers. Ces marins représentent la quatrième source de revenu en dollars.

*"Les armateurs Norvégiens employant des équipages Philippines pourraient avoir de problèmes lors des inspections par l'état du port si le pays n'est pas reconnu par l'IMO dans les délais. C'est une des raisons pour lesquelles la Norwegian Shipowner's Association joue un rôle si important"*, déclare Reidar Norheim.

# La Flotte française et ses Officiers

*Une remarquable étude de notre ami Julien Raoult, membre du Conseil Supérieur de la formation Professionnelle Marine.*

*Notre camarade Julien Raoult, membre de l'AFCAN, a bien voulu nous communiquer la présente étude réalisée en décembre 1997.*

*Egalement membre du CSFPM depuis 1976, ses travaux permanents sur la statistique des «Gens de Mer» le rendait tout indiqué pour commenter et présenter ces chiffres puisés bien sûr aux meilleures sources de notre profession.*

## I) Navigation au large (LC - CI - CN)

En insérant les 52 navires d'Outre-mer et les 4 câbliers, la flotte française comptait le 1er juillet 1997 : **308 navires.**

Ce bilan prend en compte :

- . 122 unités battant pavillon français
- . 93 armés sous statut Kerguelen
- . 93 sous pavillon étranger, mais contrôlés par des Armateurs français

Concernant les Officiers français, les postes à pourvoir sur chaque navire varient selon l'état du pavillon, voire pour 93 navires, les conséquences du statut Kerguelen.

Si les transbordeurs aux Etats-Majors entièrement français exigent un coefficient d'armement de 2,2 (repos/congés), le coefficient 1,85 a été utilisé pour le reste de la flotte. Il a été tenu compte, que, le plus souvent, les navires immatriculés dans les Terres australes naviguent avec 5 officiers français et que parfois ce nombre se réduit à 2 ou 3 officiers sur certains des 93 navires sous pavillon étranger.

Des répartitions aussi différentes, au sein des Etats-Majors aboutissent pour la navigation au large à rechercher le concours de **2 036 officiers.**

D'évidence, par rapport aux dix dernières années et pour un même nombre de navires, la participation française se trouve réduite d'un bon tiers.

### Les différents brevetés au large

#### A - Officiers monovalents

- . 54 CLC - Les 135 CLC/Pilotes dont 43 ont plus de 55 ans ne sont pas comptabilisés dans cette étude.  
Pour information : l'âge moyen des 12 CLC/C.G.M. est actuellement de 53 ans 1 mois. Celui des 4 CLC/ Van Ommeren tankers de 54 ans 2 mois.  
Chez les pilotes, la pyramide d'âge donne 149 pilotes entre 50 et 55 ans, dont 57 sont des CINM.
- . 121 CC - L'âge moyen de ces officiers était de 45 ans 10 mois en octobre 1994.
- . 111 OM1 - La moyenne d'âge des 14 OM1/C.G.M. est de 51 ans 06 mois, celle des 9 OM1/Van Ommeren Tankers est de 51 ans 02 mois.

- . 184 OT - Répartis sur 17 promotions (1970 à 1986) nés entre 1949 et 1965.
- . 31 OM2 - Moyenne d'âge des 4 Sd mécaniciens S.D.V. : 51 ans.
- . 93 OM3 - Moyenne d'âge des 5 OM3/S.D.V. : 42 ans.
- . 57 OCQ/CQ

#### 651 Officiers monovalents

#### B - Officiers polyvalents

(source C.A.A.M. au 01/07/1997)

#### B.1 - Sur le recrutement C1NM : de la Promo 1965 à la Promo 1993 incluse

##### . Au Pont

Commandant :	203 C1NM
Sd Capitaine :	145 C1NM + 85 DESMM
Lieutenant :	39 C1NM + 54 DESMM
Officiers Polyvalents :	4 C1NM + 45 DESMM

391 C1NM 184 DESMM

##### . A la machine

Chef mécanicien :	79 C1NM + 19 DESMM
Sd mécanicien :	73 C1NM + 39 DESMM
Lt mécanicien :	14 C1NM + 51 DESMM

166 C1NM 109 DESMM

Appartenant aux Promotions 1987 à 1993 incluse, il y a lieu d'ajouter et de répartir dans les fonctions pont et machine : 225 OMM.

Selon les coefficients en usage : 1,85 ou 2,2 (sur les ferries) afin d'assurer les différentes relèves, ces **1 075 Officiers** (557 C1NM + 293 DESMM + 225 OMM) occupent pratiquement la moitié des 1 111 postes à pourvoir.

#### B.2 - Sur le recrutement C2NM : de la Promo 1973 à la Promo 1986

Entre les chiffres publiés au 1er janvier 1997 et ceux mis à jour au 1er juillet de la même année, peu de changements durant ces 6 mois : 9 nouveaux C2NM, 6 déclassements dont 1 décès.

Par contre 44 mouvements modifient la répartition dans les catégories E.N.I.M.

## **Les compagnies de navigation du large rassemblent 171 C2NM**

- . 128 à bord des cargos ou des ferries
- . 43 à bord des pétroliers

Parmi ces 171 officiers : 131 sont Commandants ou Chefs Mécaniciens. Au cours des dix prochaines années, 75 d'entre eux feront valoir leur droit à la retraite.

Les catégories E.N.I.M. permettent de mieux les situer :

10 sont en 20<sup>e</sup> catégorie - 7 en 19<sup>e</sup> - 44 en 18<sup>e</sup> - 37 en 17<sup>e</sup> - 33 en 16<sup>e</sup>.

Reste 40 officiers C2NM (171-131) embarqués au large où simultanément **21 sont à la mer** et 19 en congés. Ils se répartissent les fonctions de Second et de Lieutenant (pont ou machine).

Ces 21 postes placés sous l'autorité des Capitaines d'Armement, vont-ils générer l'humeur des lobbies français qui depuis 1984 refusent de considérer les termes de la Convention que la France a signée ?

## **Deux décrets français sont irréfutables.**

- . celui du 31 mars 1967, accorde aux C2NM les fonctions de Second Capitaine sans limite de tonnage.
- . celui du 28 décembre 1993, accorde aux C2NM les fonctions de Second Mécanicien sans limite de puissance.

## **Ces deux décisions s'insèrent parfaitement dans les Règles II/2 et III/2 de la S.T.C.W**

- . La première concerne la délivrance des brevets de Capitaine et de Second Capitaine sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000.
- . La seconde concerne la délivrance des brevets de Chef mécanicien et de Second mécanicien sur les navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3000 Kw.

**Les textes n'ont jamais été aussi clairs.**

## **B.3 - Sur le recrutement C2NM de la réforme : de la Promo 1986 à celle de 1993 incluse.**

(Le tableau ci-après a été mis à jour après la session d'examen de septembre 1997).

promotion	candidats admis	abandons	décédés	entrés en C1NM	actuellement O2NM	actuellement DC2NM	brevetés C2NM
1986	29	4	1	5	0	17	2
1987	50	29		4	3	12	2
1988	36	20	1	1	2	12	0
1989	38	9		4	0	21	4
1990	56	20			12	24	0
1991	67	24			19	24	0
1992	65	12			25	28	0
1993	40	5	1		30	4	0
	<b>381</b>	<b>123</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>91</b>	<b>142</b>	<b>8</b>

Différente de l'ancienne filière, laquelle avant le décret du 03 mars 1987 s'adressait à des Officiers à part entière, OT ou OCQ, totalisant 28 mois de navigation effective, il est à craindre que la nouvelle filière dont le dernier recrutement a eu lieu en septembre 1997, voit ses effectifs diminuer dans les mêmes pourcentages que ceux que nous connaissons pour la filière C1NM (82 %).

Pour preuve, déjà au cours de la période de formation des 8 premières promotions - autrement dit avant d'être parvenu au brevet de C2NM - les effectifs sont passés de 381 admis à 233 O2NM et DC2NM : une perte de 39 % !

A toutes les époques, peu importe le brevet, passer du lycée à l'école de navigation n'a jamais été la solution idéale. Hormis les Pays latins, le reste de nos partenaires européens le sait bien.

## **La grande addition** **Monovalents et Polyvalents au Large**

- 651 Officiers monovalents.
- 1 075 Officiers C1NM + DESMM + OMM.
- 171 Officiers C2NM formés antérieurement à la réforme.
- 8 Officiers C2NM post-réforme.
- 233 Officiers O2NM et DC2NM post-réforme, en cours de formation.

**2 138**

Après avoir déterminé un besoin de **2 036 officiers** pour la navigation au large, les travaux du C.A.A.M. font apparaître 2 138 officiers, une différence de 102. C'est probablement dans cette centaine que viennent s'insérer les Officiers en recherche d'embarquement, puisque d'après le

B.C.M.O.M. en septembre 1997, tous brevets confondus, ils étaient 103 (51 monovalents et 52 polyvalents).

2 138 - 103 = **2 035**, alors que de source armatoriale, nous avons déterminé **2 036**. Une précision des plus satisfaisantes.

Cette étude conduite avec les moyens que nous avons cités, invite à la réflexion. Une réflexion à partir de deux partitions : l'une pessimiste, l'autre optimiste.

C'est à la première qu'adhère une large majorité des navigants. Loin de Paris, sur le terrain, c'est à dire à bord de leurs navires, ils vivent dans les faits le déclin programmé de leur flotte :

. Une S.N.C.M. qui sait qu'à partir du 1er janvier 1999, la desserte de la Corse sera ouverte à la concurrence et que trois ans plus tard prendra fin la subvention annuelle dite de «continuité territoriale»

. Une B.A.I. qui a du mal à vaincre ses difficultés malgré un relèvement du taux de la Livre et une augmentation appréciable du nombre de ses passagers.

. C'est encore un pan entier de l'armement français qui passe sous pavillon étranger avec la reprise de la Compagnie Nationale de Navigation par la Compagnie Nationale Belge. Récemment, c'était une partie de la Compagnie ESSO par les Norvégiens (Green Tankers). Et, précédemment, U.E.C.C. par la Suède et Van Ommeren Tankers par les Pays Bas. La F.I.SH par les Américains, dont la flotte de «Supplies» constituait un des meilleurs débouchés au profit des Capitaines Côtiers.

. Delmas conservera-t-il le métier d'armateur ? Nous ne sommes déjà plus aux 14 navires battant pavillon français au sein d'une flotte d'une quarantaine d'unités.

. L'extension du statut Kerguelen, profite certes aux Officiers du Tiers-Monde, mais dans les mêmes proportions, il engendre un sérieux préjudice à nos jeunes Officiers. Une situation qui touche actuellement de plein fouet nos 225 OMM et 233 O2MN et DC2NM.

Le Parlement devrait se prononcer le 23/02/98 sur une nouvelle incitation fiscale à l'investissement privé dans la Marine Marchande. Celui-ci ressemblerait aux défunts qui-rats supprimés en 1997 mais accentuerait le lien entre la défiscalisation et les retombées économiques directes en France. Jean-Claude Gayssot, Ministre des Transports, entend aussi mettre fin à un certain «copinage» dans la distribution des agréments.

Tous ces critères devront être pris en compte avant de déterminer le nombre de places aux prochains concours d'entrée dans les E.N.M.M.

Certes, les moyennes d'âge sont déjà élevées, en particulier chez les brevetés monovalents, quoique, certains polyvalents C1 ou C2 sont déjà retraités, parfois dès cinquante ans.

Les stations de pilotage ne manqueront pas d'attirer les moins de 35 ans.

Enfin nous allons entrer d'ici à deux ans dans une période où le nombre des C1NM ira en diminuant, conséquence du faible apport des promotions 1986, 1987 et 1988. Les 127 admis de cette époque ne sont plus aujourd'hui que 51 DESMM. Des résultats définitifs qui ne couvriront pas les départs annuels.

## II) Navigation Portuaire

Ces officiers sont chargés d'armer 103 remorqueurs, des engins de dragage dont 3 dragues aspiratrices en marche.

Par ordre décroissant, la puissance des remorqueurs va de 12 500 à 600 CV, mais seulement 14 ayant une puissance égale ou supérieure à 4 000 CV peuvent être considérés d'une puissance égale ou supérieure à 3 000 Kw.

### A - Officiers monovalents

. 2 CLC

. 176 CC - au remorquage Havrais,  
moyenne d'âge : 50 ans

. 2 OM1

. 123 OT - au remorquage Havrais,  
moyenne d'âge : 48 ans 04 mois

. 17 OM2

. 80 OM3

---

400

### B - Officiers polyvalents

. 12 C1NM - 4 sont nés en 1949

. 102 C2NM - 37 sont nés avant 1952

---

114

Ces 514 officiers vont amorcer rapidement un début de relève. Elle ira en s'amplifiant au cours des dix prochaines années.

Ces sont surtout les jeunes C1NM et C2NM qui seront en mesure d'occuper les postes vacants, mais il n'est nullement prouvé que leur nombre soit suffisant. Bien plus tard, viendront les éléments des cursus D1 et D2.

On peut «espérer contre toute Espérance».

Alors, formulons l'adage de nos Anciens, «Bon vent, belle mer, jolie brise» à l'adresse des jeunes qui brigueront dès le mois de mai 1998, les nouvelles filières du cursus D1. Un cursus conforme à la S.T.C.W. à partir des entrées en O1 et O2.

Dans le nouvel organigramme, nous retrouvons une ressemblance de recrutement avec celui que nous avons connu en 1958 pour accéder par deux voies différentes au brevet de CLC. Durant près d'une vingtaine d'années, reconnaissons que ce fut un succès. Une différence cependant, le Bac S remplace aujourd'hui l'excellent Bac mathémém et les futurs O2 seront très souvent titulaires d'un baccalauréat des nouvelles séries F2 ou F3, plutôt que limités au niveau d'une première de lycée, comme c'était le cas en 1958, quoique, des professeurs dans leur sagesse, vous affirmeront qu'une seconde de cette époque, valait une terminale de nos jours.

Enfin, à terme, le cours de Capitaine Côtier - dont les effectifs continuent de diminuer à cause des difficultés d'embarquement que rencontrent les Chefs de quart 1975 - sera remplacé par le cours de «Capitaine 3000». Une ouverture sur le cursus D2.

# Les opérations hélico sur les gros navires de commerce.

Bien que ces opérations soient devenues maintenant routinières depuis qu'elles existent (plus de 25 ans avec les VLCC) - REFER GUIDE FOR HELICOPTERS - et qu'elles posent peu ou plus du tout des problèmes techniques, il n'en reste pas moins vrai que les nouvelles organisations du travail à bord des navires modernes, soit disant certifiés GMDSS, ne permettent pas toujours, aux Commandants de ces navires, de les envisager avec sérénité.

Tout d'abord, cette question de la fréquence adoptée 410 kHz, a été posée à M Graillard du Service Technique de la Navigation Maritime et des Transmissions de l'Équipement, voici sa réponse et les conséquences induites :

En préalable, il faut savoir que la fréquence 410 kHz est réservée à :

- La Radio Navigation (Statut primaire)

- Mobile et Aéronautique (Statut secondaire)

En clair, cela veut dire que les 410 kHz est une fréquence de RADIONAVIGATION (Radio goniométrie Maritime) et qu'elle est accessoirement utilisée par les HELICOS pour le HOMING, mais que le statut primaire a évidemment priorité sur le secondaire.

Il en ressort que le «homing» hélico sur la fréquence 410 kHz ne devrait, en principe, pas être utilisé en ZONE 1 (Europe - Afrique et Ex URSS).

En régions 2 et 3, cette fréquence peut être utilisée par un service mobile aéronautique (en statut secondaire c'est-à-dire : «S'il gêne, il doit évacuer la fréquence, s'il est gêné, il ne peut se plaindre ou en subir les conséquences»...)

le S.H.O.M.M. est peu explicite sur ce point dans l'ouvrage 93.2.

Dans le chapitre PROCEDURE DE HOMING SUR 410 kHz, il rappelle :

«Pour faire rallier un hélicoptère amenant le pilote, les navires doivent généralement transmettre leur indicatif deux fois, puis émettre un trait continu de 30 s, puis de nouveau deux fois leur indicatif.

Sauf indication contraire, cette procédure doit être commencée 20 minutes avant l'heure prévue de l'arrivée de l'hélicoptère et poursuivie jusqu'à ce que ce dernier se mette en vol stationnaire au-dessus du navire.»

Il n'est nullement spécifié que **les utilisateurs (hélico des pilotes) de cette fréquence ne peuvent en aucun cas se plaindre d'un brouillage par un autre émetteur pratiquant de la RADIONAVIGATION sur cette même fréquence**, et c'est pourtant légalement le cas.

Dans la pratique, les émetteurs RADIOGONIO tendent à disparaître en Europe, et c'est bien la raison pour laquelle les utilisateurs de cette fréquence sont relativement sereins.

Le second problème rencontré par les Commandants de ces navires utilisant les services des HELICOPTERES est celui induit par une idée de PROFIT IMMEDIAT et irréfléchi de certains armateurs pensant que la suppression de l'officier radio et le transfert de sa tâche vers le Commandant et aux officiers de quart leur feront gagner quelques dollars de plus...

Je veux simplement, pour illustrer mon propos, raconter l'histoire d'un VLCC tout neuf demandant son pilote au terminal de chargement de JUAYMAH (Arabie Saoudite). Le dit navire naviguait sans O.R. et le Commandant (non radio amateur, car ça n'est pas une obligation) ne peut transmettre les signaux de «homing» demandés par l'hélicoptère du pilote. Le pilote ne voulant pas subir les affres du mal de mer, refusa de se faire embarquer par une vedette, et ...le pétrolier tout neuf perdit son tour au chargement... Les quelques dollars de plus devinrent un gros paquet de dollars en moins, à 55.000 USD la journée d'affrètement.

signaux de «homing» demandés par l'hélicoptère du pilote. Le pilote ne voulant pas subir les affres du mal de mer, refusa de se faire embarquer par une vedette, et ...le pétrolier tout neuf perdit son tour au chargement... Les quelques dollars de plus devinrent un gros paquet de dollars en moins, à 55.000 USD la journée d'affrètement.

**Dans ce cas précis, il faut conseiller aux Capitaines appareillant sans O.R. de transmettre une réserve à leur armateur (Direction des RES-SOURCES HUMAINES) spécifiant que les problèmes**

**induits par l'absence à bord d'un spécialiste du morse (car c'est encore en morse que l'on transmet son indicatif...) ne pourra en aucun cas être reprochée au Capitaine.**

Pour la petite histoire, j'ai moi-même longuement évoqué ce problème avec le service technique de mon ancienne compagnie... et ceci, bien avant l'avènement du GMDSS. Le problème posé est toujours resté un problème ...pour les Services techniques...

Personne n'a jamais mis sur le marché un petit appareil simple émettant en continu sur 410 kHz et muni d'une «came électronique» permettant de répéter l'indicatif du navire. Le tout actionné de la passerelle par un simple bouton marche/arrêt.

Est-ce trop demander aux imaginations des armateurs, des services techniques, des marchands d'électronique et à l'OMI lors des séances sous comité NAV, d'imaginer ce petit appareil simple qui servira à émettre l'indicatif du navire en morse au moment où le Commandant le jugera opportun ?...



Photo R. Le Bousse

# Les détroits turcs. Imbroglie à l'IMO.

L.A. YVONNOU

Notre ami L.A. Yvonnou, présent à la 43ème session du sous-comité NAV de juillet 1997 nous propose un résumé d'un mémoire de DES établi par Mademoiselle Sylvie Bourles qui traite parfaitement d'une situation où la politique et la diplomatie prennent le pas sur la sécurité de la navigation.

«Il serait trop long et trop fastidieux pour un lecteur d'Afcan Information, de lire l'énumération des sujets traités au cours de cette 43ème session du SOUS COMITÉ de la SÉCURITÉ de la NAVIGATION.

Le second fait marquant de cette session, a été la passe d'arme entre la Turquie et la Fédération des Etats Russes concernant le passage commercial dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles.

Les Russes ont d'énormes intérêts à augmenter le trafic en Mer Noire, en particulier, le trafic pétrolier.

Les Russes reprochent donc aux Turcs de ne pas savoir gérer au mieux ces passages et que l'an dernier il y a eu trop de retards dus à la mauvaise visibilité et à une gestion traitée de «fantaisiste» de ces passages.

S'ajoutent aux revendications, des plaintes de Capitaines de navires Russes concernant la désinvolture avec laquelle on les traite quand les détroits sont fermés pour cause de sécurité.

Les Turcs piqués au vif dans leur fierté nationale, ont ramené les demandes des Russes au niveau d'un caprice mercantile en reprochant que leurs interlocuteurs ne connaissaient pas grand chose, ni à la sécurité, ni à la manoeuvre des grands navires dans les détroits.

La tactique des Russes ne s'embarrassant pas habituellement de scrupules était de faire front commun avec d'autres nations pour «imposer» aux Turcs un modèle d'organisation, ce qui est extrêmement vexant pour la souveraineté turque.

Des passes d'armes passionnantes ont animé les débats. Des groupes d'intérêts, tous prévisibles, se sont fait jour, mais les choses sont «restées en l'état», seules les mentalités ont évolué...

Les Turcs ont bien senti l'urgence qu'il y avait d'évoluer, et...

Les Russes ont bien senti que les Turcs resteraient maîtres du passage de leurs détroits nationaux mais...le grain est semé !...»

## INTRODUCTION :

«Turkish Straits are one of the most hazardous, crowded, difficult and potentially dangerous waterways in the world for mariners» (1). This has been generally recognised by generations of seafarers that passed through those two particular areas, the Strait of Istanbul and the Strait of Canakkale (thereafter called «the Straits»).



Since the Eighteenth century, the Straits have been the reason for many dissensions and treaties. The latest, the Montreux Convention (2), has set up general rules for navigation in the area. Despite the sovereignty of Turkey over the Straits

during war times, the Convention establishes the principle of freedom of transit and navigation by sea in the Straits for merchant ships.

Today, according to Turkish statistics, 139 ships a day on average take the Istanbul Strait, and 101 the Strait of Canakkale (3). In order to face up the growing flow of traffic and the increasing risks of accidents, Turkey announced in 1993 that some traffic organisation measures were being prepared.

Four years on, the subject has become a burning one, where diplomacy and politics (through questions of sovereignty and competence) have overtaken the technical aspect of the problem. The International Maritime Organisation (IMO) has attempted, through the Sub-Committee of Safety of Navigation, to find a solution to that delicate issue.

### A. The presentation of traffic organisation measures by Turkey to the IMO for the Turkish Straits

#### 1) Legal process for adoption of routing measures

The Turkish delegation presented in 1993 at the IMO a document about maritime safety in the area of the Bosphorus and Dardanelles Straits, and Marmara Sea, and announced

consequently that some measures relating to maritime traffic were being considered (4), with objective to better navigation and to minimise environmental risks.

As a result, they presented to the Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV), in June 1993, a draft for a Traffic Separation System (TSS) for the zone considered, to which they added a year later a general set of rules for ships navigating in the Straits (5).

On the 23rd of November 1995, the Assembly of the IMO adopted the final version of the two documents, embodied in a resolution A. 827 (19) «Ships'routing» (6).

Since then, the situation has grown acrimonious : in January 1994, Turkey enacted maritime traffic regulations for the Straits («Maritime Regulations for the Turkish Straits and Marmara region»), therefore infringing the rule according to which six months must exist between the adoption of measures at the IMO and their implementation at the local level. At the 65th session of the Maritime Safety Committee, the Russian Federation, Greece, Bulgaria and others submitted documents or made declarations accusing Turkish regulations of not respecting the Montreux Convention and the United Nations Convention on the Law of the Sea, and of being non satisfactory (7). After accusing the documents submitted to be purely political, Turkey has refused from then to take part in any work on the Turkish Straits, first event of the kind at the IMO.

These are the conditions in which the Sub-Committee on Safety of Navigation inherits once more the Turkish Straits' case at its 43rd session, in July 1997.

## 2) Different contents of the rules and regulations for navigation in the Straits

These are two sets of dispositions applicable : one from the IMO, the Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, the Strait of Canakkale and the Marmara Sea, annexed to Resolution A.827 (19), and the other from the Turkish government, the Maritime Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region.

A mandatory Traffic Separation System is common to the two.

The main differences are the legal value of the two sets, and a distinction between the precision of their contents.

As opposed to IMO's, some of the Turkish dispositions are compulsory. The rationale for those regulations is the monitoring of large ships through the Straits. Strict conditions of passage exist for them, as for dangerous cargoes : prior notification is required, night crossing advised against ; they can also be the cause of total or partial closure of the Straits, according to Turkish authorities' judgement.

IMO's Rules and Recommendations are much less detailed and complete, and only «strongly recommend». Basically, the main difference with Turkish Regulations is to be found in the cases for closure or delays in the Straits, considerably reduced : reductions to the rule of «Narrow Channels» (8), or to a one-way system are only considered.



Since the implementation of the Turkish Regulations, neighbouring States, main users, have complained about Turkish actions. Management of the Straits represents decisive stakes for States like Ukraine, Bulgaria, Romania, Greece, Cyprus, and the Russian Federation, some of them for which the Bosphorus and Dardanelles constitute the only maritime access.

But oil stakes and economic matters sur-

ely are the main reason for the difficulties encountered within the IMO : the Straits represent the most practical way for exporting oil, produced around the Caspian and Black Seas (*see map*). Other solutions offered or considered appear financially less appealing.

So legal and practical arguments have been brought forward by the delegations of the States interested in the matter, to rely their political and economical interests.

### B. A legal battle over practical interests

#### 1) Legal uncertainties and malfunctions of the Regulations

Three arguments are generally opposed to Turkish Regulations.

First of all, that they do not conform with International Law, which requires national measures to respect generally accepted international legislation, in this case IMO's. The two sets of measures should therefore be similar, and implemented within the convened timing.

Secondly, that Turkish unilateral action and consequent restrictions on navigation violate the principle of freedom of transit embodied in the 1936 Montreux Convention. One could wonder whether this convention is still valid, as the United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), considered today as customary law, allows coastal States to regulate maritime traffic. Nevertheless, long-standing international conventions are to prevail over UNCLOS, as stated in its article 35(c) : although undoubtedly obsolete, the Montreux Convention still seems in force, therefore implying complete freedom of navigation.

Thirdly, that the actual system imposed by Turkey generates considerable delays for ships. Bulgaria for instance estimates that 143 of its ships passing through the Straits in 1996 were delayed for 595 hours (9), and, consequently, massive financial loss (670 000 \$ lost for the Russian Federation between July 1994 and September 1996 (10)), which is allegedly due to bad management of the traffic.

The problem was once more presented to the Safety of Navigation Sub-Committee in July 1997, that tried, once more, to find an outcome to this delicate issue.

#### 2) The last confrontation ?

The 43rd session of NAV Sub-Committee saw once more diplomatic chaos replacing technical approach and co-operation.

Some changes to Resolution A.837 (19) were presented : mainly the setting up of two precautionary areas for the Traffic Separation System, and the opening of the regime for closure and reduction of the traffic in the Straits (11). Several recommendations were also made to Turkey (12).

During the adoption of the report, Turkey kept recalling that them only had the responsibility and right to initiate amendments to IMO rules for the zone, as the only coastal State. Turkish claim over the Straits' sovereignty was discussed by numerous delegations, as Bulgaria and the Russian Federation, whose representatives deplored the absence of Turkey in the discussions.

As a result, Turkey strongly objected to the entire report, and asked for its reservations to be included in the final report. A move forward was nevertheless made when Turkey stated that they were currently working on the setting up of Vessel Traffic Services (VTS), which was repeated later in the press (13).

### CONCLUSION :

Since 1994, a battle over legal arguments has started between Turkey and the main users of the Turkish Straits of Istanbul and Canakkale. Turkey defends itself against attacks on its sovereignty ; but it is pride motivated by political and economic interests, or defence against real possible prejudice to a delicate geographical and environmental situation ?

A bit of both probably, but one must remember that, everyday, oil-tankers and chemical-carriers pass through a city where 11 million Turks live, and that, since the setting up of the Turkish Regulations, the figures for collisions and accidents in the Straits have dropped from 43 in 1990 to 2 in 1996 (Turkish statistics (14)).

Traffic organisation measures are a necessary means of protection. They certainly also constitute - voluntarily or not - a form of pressure on some States for the transport of certain strategic goods in the area. There will be no solution without a compromise : Turkey has gone too far now to move backwards, but will certainly put an end to some of the complaints if the installation of the VTS is done.

At least, the technical part of the problem will be mostly dealt with ; for the rest, diplomatic channels are to be used. Politics and the IMO have never got well together.

(1) NAV43/INF. 5, 18 April 1997, «Information about Turkish Maritime Regulations in the Strait of Istanbul, the Strait of Canakkale and the Sea of Marmara», submitted by Turkey

(2) «Convention regarding the region of the Straits. Signed at Montreux, July 20th 1936», in «New directions in the Law of the Sea, documents, Vol. II», Churchill et al., Oceana Publication Inc, New York, 1973, p. 535-548

(3) NAV43/INF. 6, 18 April 1997, «Facts and figures relating to the implementation of the maritime traffic regulations in the Strait of Istanbul, the Strait of Canakkale and the Sea of Marmara», submitted by Turkey

(4) MSC62/INF. 10, «Information document on safety of navigation and marine environment in the Straits», submitted by Turkey, 1993

(5) MSC63/7/2, «Safety of navigation - Rules for ships navigating in the Straits of Istanbul and Canakkale», Note by the Secretariat, 26 January 1994

(6) which Annex 1 contains the TSS, and Annex 2 the Rules and Recommendations concerning navigation in the Straits

(7) MSC/65/19/2 and 65/19/3 by the Russian Federation, and MSC65/25/add. 2, annexes, for Greek, Ukrainian, Bulgarian, etc. declarations

(8) Rule 9 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

(9) NAV43/INF. 8, «Routing of ships, ship reporting and related matters - Implementation of resolution A.827 (19) of the IMO Assembly», submitted by the Republic of Bulgaria, 13 May 1997

(10) Pierre Sorgue, in «Le détroit de tous les dangers», Méditerranée Magazine, March-April 1996, p. 34-45

(11) NAV43/WP. 1, «Ships'routing and related matters - Report of the working group», 3 June 1997, with Annex 1 «Ships'routing measures in the Turkish Straits», and Annex 2 «Routing measures other than traffic separation system - Draft revised rules and recommendations on navigation through the Strait of Istanbul, the Strait of Canakkale and the Marmara Sea»

(12) NAV43/WP. 1, op cit. above, Annex 3, «Draft recommendations addressed to the government of Turkey»

(13) «Turkey to propose straits safety plan», by Michael Grey, Lloyd's List, 22 July 1997

(14) NAV43/INF. 6, op cit. Note 3

# Horror stories.

*On trouvera ci-dessous la traduction libre d'un article paru dans le «HAZARDOUS CARGO BULLETIN» dans lequel sont relatés certains évènements de mer dont on ne sait s'il faut rire ou pleurer.*

Dans sa revue annuelle la Salvage Association (SA) fait état de constatations qui ont été rapportées par ses inspecteurs. Elle relatent évidemment un lot d'incompétences, de malhonnêtetés et de péripéties diverses qui reflètent un changement dans la nature de l'industrie maritime à travers le monde.

Sont citées par exemple des erreurs de pilotes qui ont occasionné un certain nombre d'incidents, et ce par beau temps. Est ainsi concerné le cas d'un pétrolier chargé qui heurta un pont de Portland (Maine) en plein jour, avec pour conséquences la fermeture du port pendant plusieurs jours et une pollution. D'après l'enquête l'accident était dû au fait que, à un moment crucial, le pilote qui avait l'intention d'ordonner «à droite toute» a dit au contraire et par inadvertance «à gauche toute».

Peut-être serait-il plus sûr dans certaines circonstances de ne pas prendre de pilote. Ce n'était toutefois pas ce qui avait été décidé pour un navire à destination d'un port de l'est du Québec. Aussi lorsqu'une personne monta à bord à partir de la pilotine fut-elle saluée par des «bonjours pilote» ! Mais lorsqu'on arriva à l'endroit où devait être effectué le seul changement de route pour entrer au port rien ne se passa... et le navire s'échoua. C'est alors que le «visiteur» fit part de sa surprise en s'exclamant : «Je m'attendais à ce que vous changiez de route», puis «Je ne suis pas le pilote, j'appartiens à l'agence et suis venu prendre la liste des provisions dont vous avez besoin».

La bureaucratie est également un casse-tête, même dans des régions où l'on ne s'y attendrait pas. C'est ainsi que le bureau de Montréal de la S.A. rapporte que le remorquage de deux barges chargées de 1 000 tonnes de mélasse ayant été confié à un remorqueur Cubain de trop faible puissance, le convoi fut dressé à la côte par mauvais temps et les barges s'échouèrent. Les sauveteurs décidèrent de jeter à la mer une partie de la cargaison pour alléger les barges... ce qui leur fut refusé par les autorités locales. Celles-ci ne donnèrent leur autorisation qu'au bout d'une semaine, après que les Coast Guard Canadiens eurent certifié par écrit que la mélasse n'était pas reprise dans la liste des produits polluants et qu'elle était même très soluble dans l'eau et d'un bon apport nutritif pour les poissons... ce qui fut confirmé ultérieurement par les pêcheurs du coin qui déclarèrent n'avoir jamais fait d'aussi bonnes prises !

De tels retards peuvent être plus graves dans leurs conséquences éventuelles. Cela aurait pu être le cas pour un navire de croisière à bord duquel un incendie s'était déclaré aux Bahamas. Au bout de 24 heures tout le stock local de mousse avait été utilisé. L'armateur affréta donc un avion pour transporter depuis Miami 1 500 litres de mousse, un générateur de secours et un certain nombre de pompes. Mais à l'atterrissage à Freeport, les autorités douanières locales refusèrent l'admission de cette cargaison au prétexte que la demande d'importation, qui doit être faite avec trente jours d'avance, n'avait pas été présentée et approuvée. Le bon sens a finalement prévalu, mais uniquement sous la condition que toute la marchandise, y compris la mousse utilisée, soit réexpédiée sur Miami à l'issue des opérations de lutte contre l'incendie.

Un des accidents qui a eu le plus de publicité médiatique l'année dernière en Amérique du Nord fut le heurt par le cargo «Bright Field» du centre commercial de bord de rivière

à la Nouvelle Orléans. Les informations initiales firent état d'une vingtaine de corps flottant sur l'eau... ceux-ci s'avérant par la suite n'être que des mannequins en provenance de boutiques d'habillement qui avaient été détruites par la «collision». Quelques 130 personnes furent effectivement choquées dans l'accident, mais le cas le plus grave recensé dans les hôpitaux locaux, fut celui d'une cheville cassée... ce qui n'empêcha pas nombre de gens, qui avaient apparemment entendu relater l'événement sur leur radio de voiture, de se rendre à l'hôpital, au volant de leur propre véhicule, et de se plaindre de traumatismes.

Un autre incident, qui aurait pu très mal tourner, mit en cause un navire de croisière naviguant au large de l'Alaska qui eut à effectuer une manoeuvre d'urgence pour éviter un remorqueur et la barge qu'il tirait. La brusque évolution induisit brutalement une gîte de 2° à la suite de laquelle le piano se mit à glisser sur le plancher de la salle de bal, fracassant un grand panneau en verre et finissant par plonger dans la piscine dont le contenu se répandit dans les escaliers pour aboutir à la boutique de cadeaux dont les marchandises tombèrent des étagères. Les faits étant survenus de nuit furent sans conséquences, pour les passagers qui dormaient dans leurs cabines. D'ailleurs si l'accident avait été plus grave, par exemple si l'abordage n'avait pu être évité, ces passagers n'en auraient-ils sans doute rien su car la barge était chargée de dynamite et de cylindres de propane !

C'est également dans les eaux de l'Alaska qu'eut lieu un autre incident mettant en cause une barge remorquée chargée de wagons de chemin de fer et de conteneurs. Le patron du remorqueur ne se rendit pas compte que la barge qu'il remorquait s'était cassée en deux. Il continua ainsi d'aller de l'avant pendant plusieurs jours jusqu'à ce qu'un bateau de pêche qui passait vint à l'alerter. Bien embarrassé fut ce patron lorsque la partie arrière de la barge fut finalement localisée quelques 1 300 kms plus loin !

Les inspecteurs de SA reconnaissent que le niveau croissant d'automatisation améliore la sécurité. Il y a cependant des cas où de nouveaux systèmes peuvent conduire vers des dangers inattendus. Le cas d'un navire naviguant entre les récifs coraliens de l'archipel au sud des Philippines est cité en exemple. Normalement il ne devrait pas être envisagé d'emprunter une telle route. Mais avec l'aide du GPS le capitaine pensait être à même de naviguer en sécurité au milieu d'un chenal d'une largeur de 2,4 kms. C'est malheureusement en plein milieu de ce chenal que le navire heurta le seul récif non porté sur la carte !

Il était un peu en faute ce capitaine dont le navire suivait une route parallèle à et proche d'une côte rocheuse de la Grèce. Mais une avarie de barre soudaine fit abattre son navire de 90° et, avant qu'aucune

action ne puisse être tentée, celui-ci percuta la falaise en avant toute. L'inspecteur de SA rapporte que l'officier de quart actionna la sirène... mais que l'île refusa de bouger !

Nous terminerons par un rapport du bureau de Santiago du Chili de SA qui signale le cas d'un navire âgé, à bord duquel des réparations avaient été effectuées, apparemment à la satisfaction de la société de classification. Cependant, lorsque l'inspecteur de SA effectua sa visite, il découvrit une telle quantité de débris métalliques dans les ballasts et les cales, qu'il se demanda si le représentant de la société de classification qui avait suivi les travaux, n'était pas un certain «M. Magoo».



Bateau gité - Photo M. Caradec

# La fatigue et les nuits blanches des assureurs.

Traduction libre d'un article de Martin Hernquist - The Swedish Club

Les passagers et le fret sont transportés 24 heures sur 24. Cela oblige le personnel des transporteurs à travailler à toute heure du jour. Ces employés sont souvent confrontés à des horaires de travail longs à des heures inhabituelles, les obligeant à permuter leurs heures de travail et de repos, et subissant des décalages horaires sur de courtes périodes. Cela est vrai aussi pour les marins. Au pire, le manque répété de sommeil et de repos conduit à la fatigue.

Cependant la fatigue apparaît rarement comme cause d'accidents. Une des raisons de ceci est qu'il peut paraître difficile de prouver que la fatigue est un facteur de cause d'accident. De nouvelles recherches basées sur 279 incidents ont montré que celle-ci était cependant responsable de 16% des accidents critiques de navires et de 33% des accidents de personnel.

Une des causes de l'intérêt accru des problèmes de fatigue est due aux amendements 1995 à STCW concernant la période minimum de repos. L'ISF a édité un fascicule qui explique en termes simples les nouvelles modifications de façon à permettre aux employeurs de développer des procédures pour la mise en conformité de leurs navires.

-o-o-o-o-o-

Le sommeil est une fonction physiologique vitale. L'être humain a besoin de sommeil tout comme de nourriture et d'eau. Bien qu'il existe des différences individuelles, chacun a besoin d'un certain nombre d'heures de sommeil par 24 heures. La somnolence se produit lorsqu'il y a manque de sommeil. Le manque de sommeil, comme l'indique son nom, est le phénomène causé par le fait de dormir moins que nécessaire pour être en état optimal d'éveil et d'alerte.

Si un individu a normalement besoin de 8 heures de sommeil pour être en pleine forme, s'il ne dort que 6 heures, il lui manque 2 heures de sommeil. L'accumulation du manque de sommeil sur plusieurs jours consécutifs produit une dette de sommeil résultant en une somnolence pouvant réduire les capacités humaines et affecter la vigilance et les performances - (capacité de réaction)

Les effets sur les performances peuvent se traduire par une capacité réduite de jugement, de prise de décision ou de mémoire, lenteur de réaction, manque de concentration, humeur désagréable, fixation. Cela sans tenir compte de la motivation, du professionnalisme, de l'entraînement ou du salaire. Pour une industrie telle que le transport où les marges d'erreurs sont faibles, des performances affaiblies, une vigilance diminuée peuvent avoir des conséquences catastrophiques.

Un des accidents les plus connus dû à la fatigue est l'échouement de l'EXXON VALDEZ dans lequel le National Transportation Safety Board (NTSB) a trouvé que l'accident

était en partie dû à l'absence de manoeuvre correcte du navire par le 3ème Lieutenant en raison de la fatigue et d'une charge de travail trop grande.

■ **Les idées fausses courantes.** Le Washington State Office of Marine Safety résume quelques idées fausses courantes sur la fatigue :

*"Je sais à quel point je suis fatigué"* .Faux. Du fait que la fatigue réduit toutes les capacités mentales (y compris la perception), les gens sous-estiment régulièrement le état de fatigue.

*"Je suis déjà resté éveillé aussi longtemps sans problème"* . Faux. Les rythmes de sommeil naturel du corps sont complexes et soumis à de nombreux facteurs. Une première période prolongée sans sommeil peut être une dure leçon de fatigue la suivante.

*"Si je bois du café je resterai éveillé sans problème"* . Faux. L'effet de la caféine est passager (trois à quatre heures) et ceux qui absorbent régulièrement des boissons caféinées perdent l'effet stimulant dans le temps. En outre lorsque l'effet stimulant a disparu vous pouvez avoir un effet en retour et être encore plus fatigué. Des stimulants tels que la caféine peuvent aussi réduire la qualité de votre sommeil lorsque vous avez enfin la possibilité de dormir.

■ **Moins de sommeil en service à bord.** Une étude sur le travail et le repos des marins conduite par le Betelle Seattle Research Center en 1996, a montré clairement que le problème de fatigue est directement et principalement provoqué par la continuité, la durée et la qualité du sommeil. En d'autres termes un individu qui n'a pas ou qui n'utilise pas la possibilité de dormir sur une période longue et entière court le risque, à terme, de souffrir des symptômes qui sont associés à des états critiques de fatigue. Les conséquences pouvant être grave si la perte de vigilance en résultant est subie par du personnel ayant des fonctions critiques pour la conduite du navire. Selon l'étude, les marins dorment en moyenne 6.6 heures par période de 24 heures en étant embarqué - soit 1.3 heures de moins que lorsqu'ils sont à la maison. L'étude signale que l'interruption de sommeil, la durée réduite entre les quarts, le sommeil fragmenté et les journées de travail longues sont les principales causes du problème. L'analyse du profil de vigilance durant le quart indique la nécessité d'un niveau de vigilance plus élevé et plus régulier sur une période de 24 heures que ce n'est le cas actuellement.

L'étude souligne aussi le fait que les accidents maritimes ont tendance à se produire plus fréquemment en fin de nuit et au petit jour. Ces observations montrent que les habitudes des horaires travail-repos dans la marine conduisent à une dégradation des performances

humaines en fin de nuit et au petit jour. Ce phénomène est remarquablement semblable dans tous les modes de transport.

Les conclusions de l'étude suggèrent différentes orientations pour réduire la fatigue, se répartissant en :

- (1) règlement et politique des périodes de travail et de repos
- (2) programmes d'éducation gouvernement - industrie
- (3) étude et évaluation d'autres horaires de travail-repos

■ **Un facteur clé dans les accidents :** Afin d'améliorer l'enquête menée par les United States Coast Guards et les procédures de comptes rendus sur les éléments de fatigue dans les accidents maritimes, un projet a été lancé et a conduit à la création d'un Indice de Fatigue.

L'indice de fatigue est un nombre calculé en fonction de 3 facteurs jugés comme significatifs dans les accidents résultant de la fatigue :

- (1) le nombre de symptômes de fatigue rapportés par le marin
- (2) le nombre d'heures de travail dans les 24 heures précédant l'accident
- (3) le nombre d'heures de sommeil dans les 24 heures précédant l'accident

L'application de l'Indice de Fatigue aux 279 accidents a fait apparaître que l'on pouvait considérer que la fatigue était la cause de 16% des accidents critiques des navires et de 33% des accidents de personnel. Ces résultats sont sensiblement supérieures aux données antérieures. Bien que ces calculs soient préliminaires ils indiquent l'existence d'un problème de fatigue qui n'avait pas été identifié à travers les méthodes actuelles d'enquêtes et de comptes rendus.

■ **Nouvelles dispositions STCW :** La Convention STCW adoptée en 1978 contenait des dispositions pour que les hommes de quart soient suffisamment reposés avant de prendre le premier quart à la mer et qu'il y ait un nombre suffisant d'hommes de quart pour assurer un repos correct durant le voyage. Ces dispositions étaient soumises au contrôle de l'Etat du Port, mais n'étant que des conditions générales il était difficile pour les inspecteurs de les faire appliquer avec objectivité. Lorsque la révision de STCW a commencé en 1992 il a été décidé que des limites spécifiques devaient être introduites dans la Convention pour améliorer la sécurité et éviter la fatigue parmi les personnels de quart. Les limites précises firent l'objet de débats importants et furent les dernières propositions à être adoptées.

■ **Date de mise en oeuvre :** Les amendements à STCW qui établissent un minimum de périodes de repos sont entrés en vigueur le 1er Février 1997. La Convention prévoit que l'Administration du Pavillon doit établir et faire appliquer de périodes de repos pour les personnels de quart. En pratique, de nombreux états du pavillon n'auraient pas développé leurs propres réglementations nationales et se contenteraient des périodes de repos limites indiquées dans la Convention. Sans tenir compte des actions entreprises par les états du pavillon, les compagnies devraient cependant considérer, qu'à compter du 1er février 1997, les inspecteurs de port dans de nom-

breux pays pourront vérifier qu'il y a respect des nouvelles réglementations STCW.

■ **Application :** Les articles s'appliquent aux personnels de quart sur les navires de plus de 500 Tx de jauge brute ou de 750 kW ou plus de puissance propulsive. Dans ce but " personnel de quart " inclus le personnel breveté de pont et de machine faisant partie du quart pont ou machine, ainsi que les capitaines et chefs mécaniciens s'ils font le quart. Cela englobe, outre le quart à la mer, le quart au port et au mouillage.

■ **Conditions principales :** Règle VIII/1 de STCW 95 : " Chaque Administration devra, dans le but d'éviter la fatigue :

- (1) établir et faire appliquer des périodes de repos pour le personnel de quart, et
- (2) exiger que les quarts soient organisés de sorte que l'efficacité de tout le personnel de quart ne soit pas réduite par la fatigue et que leur travail soit organisé de sorte que le premier quart au début du voyage, et les quarts suivants, soient suffisamment reposés et donc prêts pour le service".

Les conditions obligatoires sont exposées dans STCW partie A comme suit :

Section A - VIII / 1 **Conditions pour prendre le quart :**

- 1 - **Toute personne devant assurer le quart soit en tant qu'Officier de quart ou comme membre d'équipage faisant partie d'un quart devra avoir un minimum de 10 heures de repos par période de 24 heures.**
- 2 - **Les heures de repos peuvent être divisées au plus en 2 périodes, dont l'une doit être d'au moins 6 heures.**
- 3 - **Les conditions de repos indiquées dans les paragraphes 1 et 2 n'ont pas à être maintenues dans les cas d'urgence, les exercices ou autres opérations prioritaires.**
- 4 - **Nonobstant les conditions des paragraphes 1 et 2, la période minimum de 10 heures peut être réduite, mais pas à moins de 6 heures consécutives, et à condition qu'une telle réduction ne s'étende pas sur plus de 2 jours et qu'au moins 70 heures de repos puissent être prises par période de 7 jours.**
- 5 - **L'administration exigera que les horaires de quarts soient affichés de manière visible.**

L'ISF indique dans le fascicule qu'en pratique il sera très difficile pour les inspecteurs de ports de vérifier les périodes de repos pour les personnels de quarts lorsque le navire est en mer. Cependant en l'absence de signes évidents de fatigue parmi les personnels de quarts lorsque le navire est au port, il est probable que les méthodes de contrôle se concentreront sur les preuves documentaires disponibles à bord démontrant que la compagnie s'assure, autant que possible, que les normes STCW sont respectées. Ces documents seront essentiellement les horaires de quarts selon la Section VIII / 1 paragraphe 5 du code STCW ( ci-dessus ) et sur les règlements compagnie et ordres permanents comme demandé par le code ISM pour les autres affectations. Il est aussi possible que les registres d'heures supplémentaires, lorsqu'ils existent, soient contrôlés. Afin d'éviter des problèmes l'ISF recommande aux compagnies de s'assurer que ces documents sont compatibles et en conformité avec la Convention.

# Fatigue à la mer.

Traduction d'extraits d'un article de Mireille Raby dans «Seaways» - Sept 97

Pourquoi les Coast Guards s'intéressent-ils à la fatigue ? Il est reconnu que la fatigue est une cause d'accidents. Les Coast Guards ont une base regroupant toutes les données des enquêtes sur les accidents, dans laquelle un très faible pourcentage fait référence à la fatigue. Le fait qu'il n'existe pas de données précises pour dire que 30% ou 50% des accidents sont dus à la fatigue intéresse particulièrement les Coast Guards. Les Marins disent qu'ils sont fatigués, mais nous ne possédons pas les données pour soutenir leurs dires, ils ont aussi fait mention d'éléments cause de fatigue, mais peut-on en savoir plus de manière objective ?

Du point de vue des marins, nous connaissons les facteurs source de fatigue. Les horaires peuvent conduire à un manque de sommeil, si ce manque est continu il en résulte un plus grande fatigue. Les escales peuvent provoquer des interruptions de sommeil, particulièrement sur les pétroliers, ou changer le cycle de sommeil. La durée de l'embarquement, par exemple 12 mois, peut entraîner une fatigue chronique. Enfin le mauvais temps et les mouvements du navire sont aussi source de fatigue.

## ◆ PAS DE RECHERCHES ANTERIEURES

Il existe très peu de recherches antérieures à la mer. Il y a eu un gros travail dans l'aviation, mais on ne fait que débiter dans le domaine maritime. En 1988 le Royaume Uni s'est intéressé aux horaires de travail dans la marine. Des études ont été faites à bord de navires particulièrement sur le système 4 ON -8 OFF. On a constaté que le personnel de quart avait moins de sommeil que le personnel à la journée.

Les Canadiens ont lancé récemment une étude menée par Canadian Trade à bord des Canadian Coast Guards, collectant les données sur un cycle de 28 jours. Le but de cette enquête était de comparer le système 6 ON-6 OFF avec le 4 ON - 8 OFF. Ils ont constaté qu'il n'y avait pas réellement de différence entre les deux en terme de sommeil total ou lors de la réalisation de tests. La différence est que le 4 ON-8 OFF donne des périodes de sommeil plus longues que le 6-6.

L'interruption des périodes de sommeil courtes aggrave le problème. Même avec le système 8 OFF les 8 heures ne seront pas consacrées au sommeil. Il existe des impératifs tels que arrivée au port, où les gens peuvent être appelés pendant leur sommeil. Vingt-huit jours est une période courte pour faire des tests de fatigue chronique qui peut être provoquée par une accumulation de manque de sommeil sur des périodes de 6 à 8 semaines.

Cependant en comparant les gens qui sont en début d'embarquement avec ceux qui sont en fin, on peut obtenir quelques indications.

## ◆ TROIS PROJETS

Nous étudions trois projets directement liés à la fatigue : (1) la fatigue dans la marine marchande, (2) les facteurs humains dans les accidents maritimes, (3) évaluation du nombre de membres d'équipage. Cette dernière étude étant modélisée sur ordinateur en fonction des tâches individuelles à bord. Le but de l'étude sur la fatigue dans la marine marchande n'est pas d'étudier tous les aspects de la fatigue mais plutôt de voir s'il existe un problème de fatigue et jusqu'à quel point: ainsi que de vérifier combien de sommeil ont les gens et quel est leur niveau de vigilance. Nous enregistrons le manque de sommeil, la vigilance et comparons entre personnels de quart et à la journée.

Nous pouvons utiliser des moyens physiologiques tels que EEG, pour mesurer la fatigue; ou des moyens subjectifs ou encore les résultats de tests pour l'évaluer. Cependant dans cette enquête nous n'avons utilisé que des moyens subjectifs. Nous avons utilisé 3 méthodes subjectives : (1) inventaire des antécédents, (2) inventaire rétrospectif de la vigilance et (3) carnet d'heures du marin. L'inventaire des antécédents comprenait 72 points sur différents aspects des horaires et problèmes qui influencent la fatigue au travail. Pour l'inventaire rétrospectif de la vigilance, elle devait être notée de 0 à 9 par l'individu entre très somnolent à très vigilant et ce pour chaque heure du jour. Le marin devait remplir cela pour une journée normale à la mer au début et en fin d'embarquement ainsi que pour une journée normale en congés. Enfin nous avons le carnet d'heures comme contrôle principal. Il fut utilisé pour déterminer les périodes de sommeil et la qualité de celui-ci. Il a servi aussi à connaître les périodes de travail et le degré de vigilance au début et à la fin des périodes de travail. Tous événements inhabituels étaient aussi indiqués. Il était rempli par chacun et ne demandait que peu de temps, environ 5 minutes par jour.

## ◆ PROTOCOLE

En termes de protocole, nous avons embarqué pour des périodes de 5 à 7 jours, embarquant à Valdez, Seattle ou en Californie, nous assurant que les participants

connaissaient le protocole et les mesures. Pendant le reste du voyage nous étions là pour avoir une idée des conditions de travail et enregistrer les commentaires de l'équipage sur ce qu'il considéraient comme facteurs aggravants de la fatigue.

Dans cette étude nous avons tout d'abord recherché les effets de horaires de travail sur la fatigue. Par exemple, si un marin est de quart de 4 à 8, a-t-il moins de sommeil que par exemple un marin travaillant à la journée ? Nous nous sommes intéressés également à voir si l'horaire de travail avait un effet sur la qualité du sommeil. Si un marin est de quart de 0 à 4 aura-t-il une qualité de sommeil meilleure ou plus mauvaise que celle de celui qui est de 4 à 8, cela peut affecter la vigilance. Il y a d'autres hypothèses de travail, telles que la comparaison entre pétroliers et cargos, particulièrement en ce qui concerne leurs horaires au port, ainsi que l'évaluation de la vigilance au début et à la fin d'un embarquement.

Des études précédentes ont ciblé les heures passées à dormir pour les différents horaires de travail et ont montré que le sommeil durait environ 6 à 7 heures. C'est une bonne moyenne, mais il est important de noter que cela représente la durée totale de sommeil, et souvent elle est prise en plusieurs fois. L'important est de noter si cette durée a été obtenue en une seule ou 2 périodes de sommeil. Il y a une différence de qualité de sommeil entre dormir d'une traite ou en deux fois, particulièrement pour les différents horaires de quart tels que le 4 à 8 et le 8 à 12. Un homme à la journée se couche généralement vers 22h00 et dort jusqu'à 06h00, ce qui lui donne une grande période de sommeil. Celui qui est de quart de 8 à 12 a un horaire de sommeil semblable dormant de minuit après le quart jusqu'à 08h00. De nos premières données environ la moitié de ces individus fera une sieste. Le personnel de quart de 0 à 4 a deux périodes de sommeil distinctes comparé au personnel de journée ou de 8 à 12 ou de 4 à 8. L'hypothèse est que celui qui est de journée, qui a donc une période de sommeil continue, est plus vigilant et la qualité de son sommeil est meilleure que pour celui qui est de 4 à 8.

#### ◆ VIGILANCE RETROSPECTIVE

J'ai mentionné auparavant que nous avons utilisé une autre mesure : la vigilance rétrospective. Si l'on compare les données "à la mer" et "en congés", les gens de 0 à 4 ont un changement complet de vigilance "à la mer" comparé "aux congés" où ils dorment normalement à ces heures. Ceux qui font le 0 à 4 ont indiqué qu'ils avaient des difficultés en embarquant pour s'adapter au nouvel horaire. Ceux qui sont à la journée ont pratiquement le même rythme de sommeil qu'à la maison.

L'autre étude dans laquelle nous sommes impliqués est de rechercher les accidents causés par la fatigue. Si nous trouvons qu'il y a un problème de fatigue en mer, en quoi est-ce la cause d'un accident ? Des accidents qui se sont produits ou qui se produisent peut-on identifier des points dus à la fatigue et peut-on y faire quelque chose ?

Comment sont analysés les facteurs humains dans un accident ? Plus particulièrement comment les US Coast Guards enquêtent-ils sur la fatigue ?

Nous avons étudié les procédures de différentes organisations impliquées dans les enquêtes sur les accidents, la plupart ont une approche semblable. La seule exception est le fait que les Coast Guards enquêtent principalement sur les accidents légers alors que les autres organismes étudient principalement les accidents graves. Il existe des approches différentes selon le type d'accident étudié.

Le but de cette étude est comment améliorer l'enquête sur les facteurs humains dans les accidents maritimes. Comment déterminer l'effet de la fatigue dans les accidents maritimes. C'est très bien de trouver qu'il y a différents facteurs qui contribuent à la fatigue, mais il est difficile de déterminer jusqu'à quel point ils contribuent à l'accident. Si nous découvrons qu'il y a des accidents provoqués ou dus à la fatigue, il serait bon de déterminer les causes ou bien où est le problème, tout autant que déterminer quelles sont les procédures opérationnelles contribuant à la fatigue.

#### ◆ LES BUREAUX DE SECURITE MARITIME

Pour cette étude, nous travaillons avec nos bureaux de sécurité maritime (MSOs), sélectionnés en fonction du volume d'enquêtes menées chaque année et de leur répartition géographique, ce qui donne une bonne répartition des types d'accidents.

Notre approche pour cette enquête sur la fatigue a consisté en une étude des accidents et à déterminer l'existence d'un lien avec les facteurs humains. Nous avons essayé de déterminer s'il existait une personne dont les décisions ou les actions avaient contribué à aggraver l'accident. S'il n'y avait pas de facteur humain, si par exemple l'accident était dû à une cause mécanique ou usure normale, le cas était abandonné et aucune recherche de fatigue n'était faite, par contre si quelqu'un était directement impliqué dans l'accident, on l'interrogeait de manière à réunir des informations sur la fatigue.

A partir des données des Coast Guards nous avons déterminé que la fatigue était en cause dans environ 1% de tous les accidents; cependant d'après nos premières données nous arrivions à 28% d'accidents où la fatigue était en cause. Ce ne sont que des données préliminaires et malheureusement insuffisantes pour être probantes. Nous espérons maintenir cette proportion lorsque nous aurons toutes les données. Nous voudrions aussi identifier les procédures opérationnelles qui contribuent à la fatigue ainsi que les secteurs de l'industrie pour lesquels les accidents mettant la fatigue en cause sont les plus nombreux.

En conclusion, à travers ces deux études, nous essayons d'obtenir des données objectives sur la fatigue à bord des navires, et aussi à la suite d'accidents. Nous espérons qu'en enregistrant ces données et leur fréquence, nous serons capables de déterminer comment modifier l'environnement du travail, tel que les horaires, de façon à réduire leur impact sur la fatigue dans les opérations maritimes.

# Résultats de l'enquête MARPOL.

Peu de réponses reçues : 7

## ● Les Résidus :

- **Incinérateur à bord : 6 ; Compacteur 1.** Incinérateurs utilisés régulièrement, temps d'utilisation variable, mobilise au moins 1 personne pendant 1 heure minimum. Un collègue signale la présence d'un incinérateur inutilisable car dangereux. Un collègue nous signale l'utilisation d'un incinérateur uniquement pour les résidus huileux nécessitant la présence d'un officier pour le bon fonctionnement, il n'en aurait vu qu'un seul réellement automatique pour huileux. Un collègue signale l'utilisation de fûts pour brûler les chiffons gras et résidus plastiques.

- **Respect de MARPOL ann.5 (tri, distances, zones etc...)** : Tous ont affiché des consignes qui ne sont pas toujours respectées particulièrement par ADSSG pour les emballages / alimentaires. Le tri des déchets huileux / plastiques est en général respecté ainsi que les zones et distances de côtes.

- **Poubelles automatiquement dans les ports** : En général il faut demander et même préciser si l'on veut des bennes sélectives. Bien souvent dans le cas d'un service de "passage" seuls les résidus domestiques sont enlevés, et le service n'est pas assuré les jours fériés. La fourniture de bennes n'est pas toujours "fiable" ni "régulière".

**Ports signalés fournissant systématiquement des poubelles** : AMSTERDAM, AUSTRALIE, NELLE ZELANDE, USA où il faut respecter le tri sous peine d'amende, MONTOIRE, SULLOM VOE, MONGSTADT, YOKOHAMA, LA SPEZIA, BARCELONNE, LIVOURNE, SINGAPOUR service de rade pour navire au mouillage ou sur bouée, HAMBOURG, BREME, ROTTERDAM, ANVERS, LE HAVRE CIM mais on ne peut pas mettre tout ce dont on veut se débarrasser surtout si volumineux, COA, ABIDJAN, DOUALA. Au VENEZUELA il faut passer par un shipchandler.

**Débarquement impossible dans les Caraïbes.**

- **Prix compris dans les tarifs portuaires** : Non en général puis-

qu'il faut le demander et signer des bons de mise à disposition. Inclus pour les ports signalés comme fournissant systématiquement les moyens. SINGAPOUR pour enlèvement de produits encombrants (aussières) environ 300 \$ Sin / m3, VENEZUELA prix indiqué 250 à 300\$ US par m3.

- **Obtention du Certificat** : En général peu de problèmes, toutefois elle peut être irrégulière en Europe. Elle est fantaisiste sur la COA, et inexistante aux Antilles. Automatique AUSTRALIE, NELLE ZELANDE, USA.

- **Inspections dans les ports - Contrôle du carnet** : Systématique NELLE ZELANDE, AUSTRALIE, PACIFIQUE, SINGAPOUR, CHINE. Un collègue signale aucun contrôle en Méditerranée.

- **Résidus secs de cales (balayures)** : ROTTERDAM / PAYS BAS signalés comme tatillons sur la séparation.

## ● Les SLUDGES :

Difficultés de déchargement des résidus huileux. Brûlage à bord avec incinérateur très rare.

- **Résidus souvent considérés comme indésirables.** Il faut demander - parfois avec insistance.

- **Ports où possible** : EUROPE, AUSTRALIE, NELLE ZELANDE, USA, REUNION, HONG KONG, Pte A PITRE, DJAKARTA. Sur le plan pratique l'AUSTRALIE, et particulièrement MELBOURNE, est à éviter car très tracassière ; au HAVRE il semble difficile d'obtenir un camion, à PORT JEROME il faut faire venir un camion alors que le navire déballaste à terre.

**Impossible** : BAYONNE pour pétrolier au blanc.

**Vente possible** : sur COA à ABIDJAN et DOUALA.

- **Enlèvement gratuit ou payant** : toujours payant sauf DJAKARTA gratuit.

Tarifs : Prohibitifs aux USA ; inconnus ou non communiqués ailleurs.

- **Difficultés pour la réaction du registre des hydrocarbures** : En général NON, mais les autorités Africaines trouvent toujours des critiques à faire pour avoir des "cadeaux".

## Pollutions par hydrocarbures : preuves et répressions.

Atelier tenu à Brest les 10-11-12 Décembre 1997 à l'IFREMER  
sous la Présidence de Mr. Le Secrétaire Général à la Mer P. Roncière

### BUT DE CET ATELIER

Prévenir la pollution marine due aux rejets illicites d'hydrocarbures par les navires. Pour cela améliorer la dissuasion en améliorant l'outil juridique international existant entre les différents pays.

En effet à l'heure actuelle seulement 10% des pollutions constatées officiellement arrivent devant les tribunaux et 10% (soit 1% des infractions) de ces cas sont sanctionnés pécuniairement. Les raisons de ces faibles résultats sont dues non aux moyens techniques de détection et de constatation mais principalement à l'admission des preuves devant les tribunaux et aux procédures juridiques propres à chaque pays.

MARPOL prévoit que toute violation de la Convention doit donner lieu à des sanctions soit de la part de l'Etat Côtier dans la juridiction duquel l'infraction a été commise soit de la part de l'Etat du Pavillon.

Les problèmes à résoudre particulièrement :

- Les suites données par l'Etat du Pavillon lorsque l'Etat Côtier a choisi de ne pas appliquer les sanctions conformément à son droit interne.

- Le problème de l'acceptabilité des preuves, au niveau administratif d'abord, au niveau juridique ensuite.

- Le caractère des sanctions infligées, tant en ce qui concerne leur caractère dissuasif que leur application réelle.

La loi française prévoit des sanctions pouvant aller jusqu'à 1 million de francs à l'encontre des capitaines. Les photographies ont été acceptées comme preuves par la juridiction française.

L'accord de Bonn a créé un manuel informant les officiers de police chargés de recueillir les preuves de la fiabilité des méthodes utilisées.

Les moyens techniques de constatations des infractions : (tableau)

Nom du détecteur	Type de données	Valeur ajoutée au constat	Jour/Nuit	Données
SLAR RAR & SLAR	Pollueur est un écho blanc - Huile en traînée grise / noire	OUI	J/N	Image directe avec toutes données et position du navire
Scanner UV	Pollution et extension de la pollution	OUI - prouve l'existence de substances flottantes. Huile possible	J	Image directe N/B ou couleur - toutes données
Scanner IR Camera IR FLIR	Pollution et variation d'épaisseur de la couche	OUI - comme UV	J/N	Image directe N/B ou couleur - toutes données
Radiomètre micro-ondes	Calcul du volume	OUI -comme UV	J/N	Image directe avec calcul
Détecteur Fluorescence Laser	Discrimination du type de pollution	OUI - pourrait appuyer le constat	J/N	Image - facteur de probabilité de la pollution identifiée
Caméra d'identification	Nom du suspect de pollution	OUI - montre le nom du pollueur la nuit	N	Photo après renforcement informatique
Appareil Photo	Identifie le pollueur et la pollution	OUI - montre pollueur et la pollution	J	Photo normale avec données
Caméra VIDEO	Identifie le pollueur et la pollution	OUI - montre pollueur et la pollution	J	Bande Video et données

SAR : Synthetic Aperture Radar  
SLAR : Side Looking Airborn Radar

Le temps nécessaire à l'acquisition de preuves et de données par avion de surveillance est de 15 à 30 minutes.

Si de l'huile est visible c'est que le rejet est > à 15 ppm. Photos et rapports des observateurs indispensables, les éléments provenant des détecteurs IR/UV/SLAR ne viennent qu'en complément. Il est nécessaire d'avoir le nom du navire pollueur.

#### Constatation de l'infraction :

qui : Douane, Armée, Administration maritime, CROSS ou équivalents, avions

où : Dans les eaux territoriales de l'Etat Côtier et aussi zone économique ou internationale

**Qui instruit :** Magistrat de l'Etat Côtier si pollution dans les eaux territoriales  
Etat du pavillon si pollution dans les eaux internationales

**Qui est poursuivi :** L'auteur de la pollution - Suivant les états ce peut être uniquement le Capitaine, la personne physique responsable de la pollution (Officier de quart, Sd,...) ou l'Armateur ou la personne morale (société)

#### Éléments de preuve :

- Aveu
- PV de constatations de l'infraction par agents de l'Etat (avion, navire)
- Enregistrement des communications radio, copie des documents de bord
- Prélèvement d'échantillons dans la nappe (quand c'est pratiquement réalisable)
- Imagerie photo et/ou Infra Rouge /UV etc...
- Expertise pour déterminer les causes du rejet.

Suivant les pays l'admissibilité des preuves n'est pas la même. La Qualité et la compétence des observateurs est plus efficace que les moyens de détection quant à la recevabilité des preuves devant un tribunal.

MARPOL Permet le transfert de preuves entre Etats

**Jugement :** les juridictions sont différentes suivant les pays. Il n'y a pas de juridiction spécialisée.

Suivant les pays les sanctions sont différentes pour des fautes similaires

**Application des peines :** Pas de peine de prison pour Capitaine/Armateur - Seules des peines financières :

Amendes, rarement recouvrées sauf s'il y a eu dépôt de caution.

Les niveaux des amendes sont disparates selon les pays

STCW : L'Etat du Pavillon peut prendre des sanctions à l'égard du Capitaine pouvant aller jusqu'à la suspension du Brevet de commandement.

#### CONCLUSIONS DE L'ATELIER :

##### Présentation générale :

- Les conclusions du séminaire devraient aider à l'amélioration du "Manuel sur la recherche des preuves" créée par le BONN Agreement.
- Il est noté à nouveau que les facilités de réception des eaux polluées dans les ports doivent être améliorées pour ne pas pénaliser les navires en temps.
- Il est indiqué que les pollutions chimiques sont rarement visibles et considérées comme faibles, mais que les moyens de détection actuels ne permettent pas de les détecter, et qu'il faut en premier lieu améliorer la détection des hydrocarbures. Le SLAR ne détecte que les variations d'aspect de la surface de la mer.
- Il est suggéré la création d'un point de contact unique par pays capable de fournir les renseignements nécessaires quant aux éléments de preuves et informations requises pour permettre l'ouverture d'un dossier qui ira jusqu'à la juridiction et à la sanction. Il est noté aussi qu'il y a lieu d'utiliser au mieux les réseaux d'information existants et d'essayer de réduire les points de divergence.

##### Conclusions concernant les aspects Techniques :

La réunion FEPO reconnaissant les capacités des appareils de détection et se référant aux méthodes décrites dans le Manuel de surveillance aérienne du BONN Agreement conclut :

- que les données obtenues par les moyens de détection peuvent indiquer clairement un aspect de pollution en surface.
- que les résultats des observations par les équipages expérimentés des avions transcrits dans leurs rapports, auxquels sont adjointes les données obtenues par les détecteurs et (si possible) les photographies, forment une base fiable de la violation de MARPOL
- que de futures améliorations pourront conduire à des capacités accrues des systèmes de détection et de discrimination entre pollutions, particulièrement la nuit.
- qu'un système de d'identification nocturne soit développé pour permettre aux équipages de fournir la preuve de l'identité du navire suspecté de pollution.

Il est admis que la quantification précise des volumes rejetés ainsi que la prise d'échantillons est de moindre importance.

L'image satellitale SAR est considérée de la même qualité que l'imagerie SLAR. La couverture satellite devrait être, autant que possible, incorporée dans un système de surveillance maritime comme moyen de détection avancé et complémentaire.

### Conclusions concernant les aspects Administratifs :

Le problème principal est la réunion des différents éléments et particulièrement l'identité de l'individu responsable de l'infraction. Pour résoudre ce problème il faudra tout d'abord faire converger les systèmes légaux nationaux.

Cela peut se faire en autorisant les Etats Membres à poursuivre le Capitaine indépendamment des actions sur l'équipage sous ses ordres. L'identification de l'Armateur ou de l'Opérateur du navire étant un point difficile doit toutefois être entreprise simultanément. Un autre point vers la convergence des systèmes légaux sera de poursuivre l'entité légale dont l'identification sera la plus facile. En outre ce dernier type d'action peut être accompli en droit sans investigation à bord du navire.

Considérant les délais nécessaires pour une telle évolution, des efforts doivent être faits en ce qui concerne les procédures d'enquête administrative et légale.

Des moyens administratifs et disciplinaires peuvent être des façons efficaces de sanctionner les infractions pour les cas où cela est légalement prévu dans les règlements.

#### Exemples :

- 1 - Enquête poussée à bord du navire qui pourrait, par nécessité, retarder l'appareillage du navire.
- 2 - Dépôt de garantie pour règlement des dommages.
- 3 - Encourager les Etats du Pavillon à sanctionner les Capitaines dans le domaine disciplinaire pouvant aller jusqu'à la suspension ou le retrait du brevet.

### Conclusions concernant les aspects Légaux :

Dans chaque pays les preuves recevables sont pratiquement les mêmes. La surveillance aérienne est acceptée dans la plupart des pays, les photos, témoignages, procès-verbaux des Officiers embarqués dans les avions sont utilisés comme preuves. Il existe des problèmes avec les échantillons. Dans certains pays on recherchera non seulement l'opérateur, mais aussi l'armateur et le chargeur pour établir qui est responsable de la pollution et le traduire devant un tribunal.

Points de discussion : A partir de quel point un contrôle, une inspection deviennent une enquête ? Est-ce le même point pour chaque pays ? Chaque pays fait-il une différence entre inspection, enquête et contrôle technique. Ceci est important pour la procédure qui doit être suivie.

L'amélioration du traitement des informations est nécessaire. Une bonne connaissance de la législation de chaque pays est nécessaire quand les investigateurs enquêtent sur un cas sous législation étrangère. La création d'un point de contact central dans chaque pays doit être étudiée de façon que les enquêteurs puissent le contacter sur des questions de légalité.

### Conclusions sur les aspects Financiers :

Il est apparu au cours des discussions que :

- le niveau des amendes était dramatiquement différent entre les participants - de 1 à 10 pour la même pollution.
- il y a convergence pour admettre qu'un niveau d'amende élevé était plus approprié à ce type d'infraction.

La situation actuelle a été considérée comme totalement insatisfaisante dans la mesure où elle peut inciter les Capitaines à choisir où polluer sur la base des risques financiers encourus.

Il est aussi apparu que :

- bon nombre de participants ont considéré que le point clé des poursuites était de faire payer au pollueur une somme dissuasive, considérant que la façon la plus efficace d'éviter la pollution était de la rendre plus onéreuse que de respecter les règlements.
- d'autres participants ont été d'avis que les contrevenants soient poursuivis devant un tribunal public. La publicité donnée à ces poursuites devant les tribunaux pouvait avoir un effet économique dissuasif.

En rapport avec les opinions précédentes les discussions ont montré que de nombreux délégués étaient favorables à la poursuite des contrevenants sans qu'ils aient la possibilité que l'amende soit payée par un autre tel que pour le Capitaine par l'Armateur

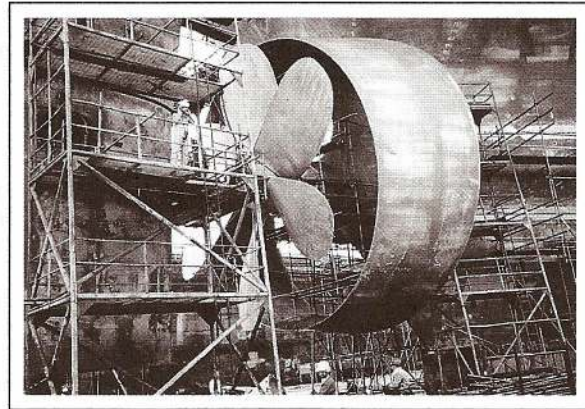


Photo  
J.P.  
Dalby

(pour réduire artificiellement le montant de l'amende) ou l'Armateur par le P&I (pour partager les risques et transférer les surcharges aux chargeurs à travers leurs dépenses de fonctionnement)

Enfin les participants ont constaté que le Royaume Uni avait récemment développé une approche plus agressive pour les poursuites et les amendes pour infractions à la pollution. Le Royaume Uni est prêt à prendre des actions immédiates pour les navires trouvés dans les ports du Royaume Uni.

### Conclusion générale :

MARPOL a pris des dispositions visant à la limitation des rejets. Pour cela il faut que ce soit suivi d'effets qui sont contrôlés de la pollution et sanctions.

Il apparaît que malgré les nombreuses pollutions observées peu de cas arrivent devant les tribunaux donc peu de sanctions ; où il y a pollution il doit y avoir sanction.

En règle générale la réglementation internationale est bien traduite dans le droit local - elle est utilisée.

Les outils existent : ce sont les moyens de détection

Droit interne : adapté par chaque pays (conduit à des divergences)

Il faut utiliser les outils qui existent entre les Etats. Les outils créés au plan international sont efficaces à condition qu'il y ait communication entre pays.

Les petites pollutions opérationnelles génèrent une pollution importante

Les procédures légales peuvent être rendues plus efficaces.

Les sanctions légales ne sont pas dissuasives.

D'autres mesures devront être créées et d'autres améliorées notamment les facilités de réception des eaux usées et détritiques.

Au niveau national il existe un besoin de contacts directs / rapides entre les observateurs / opérateurs et les juridiques.

Au niveau régional :

- il existe un besoin de communication rapide entre Etats (notamment pour les navires qui ne font que transiter)
- création de réseaux d'information entre Etats.
- besoin de compatibilité entre Etats :
- qui doit être poursuivi
- éviter que les navires échappent à la justice
- niveau des amendes et sanctions
- sanctions économiques

Autres moyens :

- revoir les instruments internationaux
- moyens de communication
- améliorer les règles de preuves recevables par les autres Etats
- développer un guide pour l'échange de preuves entre Etats (au besoin créer un format)
- améliorer les réactions des Etats du Pavillon
- publication des sanctions des pollueurs dans les médias

Finalement bien que les preuves techniques puissent et doivent être développées il existe une correspondance technique internationale entre les outils d'acquisition des preuves.

Il est toutefois constaté que la recevabilité des différents types de preuves varie entre Etats.

Il est souhaité que pour le prochain atelier les Etats dressent une liste des preuves minimum ainsi que des preuves additionnelles.

# En trente ans, quoi de neuf depuis le Torrey Canyon ?

Traduction d'un article d'IMO NEWS

*En Mars 1967 le pétrolier Torrey Canyon s'échouait au large de la côte sud-ouest de l'Angleterre, répandant 120000 tonnes de pétrole dans la mer. Ce fut, à l'époque, la plus grande pollution jamais subie, et l'impact sur l'opinion publique fut énorme. Pour la première fois le grand public découvrait les dangers que le transport pétrolier faisait courir à l'environnement, et il fut demandé à l'IMO, assemblée reconnue comme traitant de la sécurité des navires et des pollutions, de réagir. Cet article montre ce qui a été fait depuis lors.*

C'est pendant la première guerre mondiale que le problème des pollutions par hydrocarbures fut découvert, mais ce ne fut qu'en 1954 que le Royaume Uni organisa une conférence qui déboucha sur le premier traité international pour prévenir la pollution des mers par les navires. La Convention pour la Prévention de la Pollution des Mers par les Hydrocarbures 1954, ne traitait que du problème des pollutions opérationnelles par les navires de commerce - il n'était pas envisagé de mesures pour les pollutions accidentelles, ni par d'autres produits. Mais le fait que la Convention ait été finalement adoptée paraissait un exploit, car seules huit des trente deux pays participant considéraient la pollution comme un réel problème et certains ne voulaient pas de Convention du tout.

L'arme principale de la Convention était l'établissement de zones où tout rejet de résidus huileux était interdit, un moyen que certains pays avaient mis en place depuis les années 1920. La Convention prévoyait aussi que les ports soient équipés de moyens de réception des huiles polluées pour les navires autres que pétroliers (ce n'était pas exigé pour les pétroliers qui produisaient en fait beaucoup plus de résidus huileux !).

La Convention de 1954 était donc limitée dans les faits - mais à partir de là, la pollution des mers par les navires a toujours été à l'ordre du jour et l'article XXI précisa que les responsabilités d'application de la Convention seraient reprises par l'IMCO dès sa création.

L'IMO a été créée par un traité adopté en 1948 à la suite d'une conférence organisée par les Nations Unies, principalement pour améliorer la sécurité de la navigation. On pensait que le traité recevrait les signatures voulues pour entrer en vigueur quelques années plus tard, mais quelques Gouvernements avaient des doutes sur le principe de réglementer la sécurité de la navigation de manière internationale, et ce n'est qu'en 1959 que les conditions requises furent enfin réalisées.

Les mesures les plus importantes adoptées par l'IMO sont contenues dans des traités généralement appelés conventions. Celles-ci sont préparées et adoptées par les représentants des 157 Gouvernements Membres de l'Organisation. L'IMO adopte aussi des recommandations, codes de procédures et directives et a développé un programme de coopération technique efficace qui est prévu pour aider les Gouvernements Membres à mettre ces mesures en vigueur.

Dans les années 1960 il fut évident que la pollution par les navires devenait plus qu'une menace : le volume de pétrole trans-

porté par mer augmentait tout comme la taille et le nombre des pétroliers. Il y avait aussi des preuves manifestes que la Convention OILPOL 1954 n'était pas aussi efficace que certains l'avaient pensé. Des études faites par l'IMO montrèrent que les moyens de réception des résidus huileux dans les ports n'étaient pas adaptés et le fait que ces moyens de réception devaient être fournis avait dissuadé certains pays de ratifier la Convention.

Les amendements sont entrés en vigueur en mai 1967 - mais à ce moment là l'attitude envers la pollution avait définitivement changé à la suite d'un évènement dramatique : le naufrage du Torrey Canyon en mars de la même année.

L'échouement du Torrey Canyon était la plus importante pollution marine de l'histoire, et elle devait avoir des conséquences importantes. Tout le monde était d'accord, quelque chose devait être fait, et fait à l'échelon international. Cela signifiait que c'est à travers l'IMO que l'on devait agir. Depuis lors, la protection de l'environnement marin est devenue particulièrement importante. Avant le naufrage du Torrey Canyon la pollution était considérée comme un problème relativement mineur. L'accident, l'accroissement régulier du volume de pétrole transporté par mer et l'augmentation dramatique de la taille des pétroliers dans les années qui suivirent firent que le monde maritime réalisa que la pollution par hydrocarbures pouvait devenir un problème grave si rien n'était fait. La création du Marine Environment Protection Committee (MEPC), qui coordonne les activités de l'IMO dans ce domaine, montra la détermination de l'Organisation de s'attaquer au problème avant qu'il ne soit trop tard.

## 1 - Prévention des pollutions opérationnelles

Bien que le déversement du Torrey Canyon fut le résultat d'un accident, il fut admis que la plus grande quantité d'huile déversée en mer était le résultat des opérations de routine. Les pétroliers transportent leur cargaison dans un certain nombre de citernes. Après le déchargement les citernes doivent être soigneusement lavées et environ un tiers de celles-ci doit être rempli d'eau de mer de façon que l'hélice soit correctement couverte et que le navire ait des capacités de manoeuvre et de comportement à la mer corrects. Le processus est connu sous le terme de ballastage. Autrefois il était habituel de laver les citernes avec des jets d'eau de mer, donnant un mélange d'huile et d'eau qui était pompé directement à la mer, mais à partir des années 1960, les progrès technologiques ont permis d'améliorer les exigences de la Convention.

### - Load - on - top

Une des innovations les plus importantes fut le "load-on-top" littéralement "chargement-par-dessus". Avec ce système, le mélange huileux résultant du lavage normal des citernes est transféré dans une citerne à résidus. Pendant le voyage vers le port de chargement le mélange se sépare. L'huile plus légère que l'eau remonte lentement en surface laissant l'eau au fond.

Celle-ci est ensuite pompée à la mer, laissant le pétrole dans la citerne. Au port de chargement du pétrole est chargé sur ce résidu.

Le processus présente un avantage pour le propriétaire de l'huile, car le pétrole normalement perdu pendant le lavage des citernes peut être conservé (jusqu'à 800 tonnes sur un grand pétrolier), mais le bénéficiaire principal est l'environnement. En 1969 la Convention OILPOL de 1954 fut modifiée pour introduire le système "load-on-top"

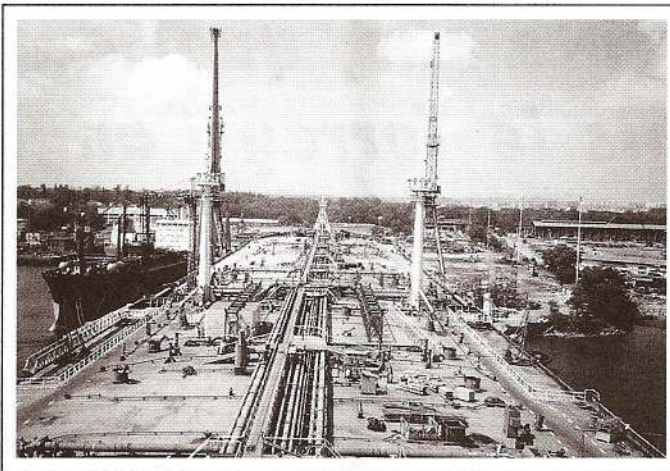


Photo J.P. Dalby

### - Les intérêts pour l'environnement

Le travail pour réduire les pollutions opérationnelles continua et, bien que l'huile fut considérée comme le danger principal pour l'environnement marin, on s'intéressa de plus en plus aux autres polluants. Le mouvement écologiste qui a tant fait pour changer l'attitude du public envers l'environnement, progressait ; et en 1972 la première grande conférence internationale sur l'environnement se tenait à Stockholm sous les auspices des Nations Unies. L'IMO joua un grand rôle dans la préparation de la conférence, et la conférence elle-même donna de nouveaux élans au travail de l'IMO dans ce domaine.

En 1973 l'IMO adopta l'International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, qui englobait les pollutions chimiques, les marchandises conditionnées, les eaux usées et les ordures ainsi que le pétrole. Elle fut modifiée par un protocole en 1978 et est actuellement connue sous le nom de MARPOL 73/78. Elle réduit sérieusement la quantité d'huile qui peut être rejetée à la mer durant les opérations de routine et interdit tout rejet dans certaines zones. Le but général étant de réduire la quantité du mélange eau-huile dont on doit se débarrasser et s'assurer qu'il existe des moyens de réception à terre pour recevoir les résidus huileux qui restent. Les points clé sont :

**Citernes à ballast séparé :** les navires doivent avoir des citernes spéciales pour prendre le ballast.

**Lavage au pétrole brut :** (Crude Oil Washing) le lavage des citernes doit s'effectuer en utilisant le pétrole plutôt que de l'eau, autrement dit en utilisant la cargaison elle-même. Lorsque le pétrole est projeté sur les sédiments qui se sont déposés dans la citerne, il les liquéfie et les rend donc pompables avec le reste de la cargaison. Il n'y a plus besoin de citernes à résidus puisque le procédé ne laisse pratiquement pas de résidus.

**Moyens de réception :** tout comme la Convention originale OILPOL, MARPOL 73/78 demande aux gouvernements de fournir des moyens de réception pour les résidus huileux (de tous les navires et pas seulement des pétroliers). L'Organisation a développé des directives sur la façon dont ces moyens devaient être fournis et a tenu des séminaires et ateliers de par le monde pour fournir des informations techniques sur la façon de les installer. Un manuel "Comprehensive Manual on Port Reception Facilities" fut publié en 1995.

## 2 - Prévention des pollutions accidentelles

La fonction principale de l'IMO est de rendre plus sûres toutes formes de navigation, y compris celle des pétroliers. Les mesures incorporées dans les nombreuses conventions sécurité et recommandations s'appliquent aux pétroliers ainsi qu'aux autres navires, et plus un navire est sûr et moins il risque d'être impliqué dans un accident.

La convention la plus importante de celles adoptées par l'IMO est l'International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, qui intègre des directives particulières pour les pétroliers. Des dispositions de protection contre l'incendie, par exemple, sont plus rigoureuses pour les pétroliers que pour les navires de divers, car le danger d'incendie est plus important à bord des navires transportant du pétrole et des produits raffinés.

### - Gaz inerte

Ce n'est pas uniquement le feu qui est dangereux - dans certaines circonstances une simple étincelle peut provoquer un désastre, car même les citernes ne contenant pas de pétrole sont pleines de gaz qui peut exploser à moins que des procédures correctes soient suivies. La méthode normale est de remplir ces citernes avec du gaz inerte provenant de la cheminée de la chaudière : il est lavé puis envoyé vers les citernes vides ou au-dessus du pétrole dans les citernes chargées. Le système de gaz inerte est obligatoire sur tout les nouveaux pétroliers et sur la plupart des pétroliers existants de 20 000 tonnes de port en lourd et plus.

### - Equipement doublé

L'IMO a introduit à travers les années plusieurs mesures destinées à s'assurer, en cas de défaillance mécanique, que le navire peut toujours être manoeuvré. SOLAS a rendu obligatoire pour des éléments essentiels de l'appareil à gouverner d'être en double. Comme pour les autres navires, une bonne partie des équipements de navigation doit être doublée. IMO étudie la possibilité de doubler la propulsion afin de disposer de puissance dans les cas d'urgence.

### - Inspections accrues

Depuis 1995 tous les pétroliers et vraquiers âgés de 5 ans et plus sont soumis à un programme d'inspections soignées dans le but de s'assurer que les déficiences, telles que corrosion ou usure normale résultant de l'âge ou de négligence, soient détectées. On pense que cette mesure sera un grand pas en avant pour l'élimination des navires sous-normes.

### - Signalisation obligatoire

Depuis le 1er Janvier 1996, les gouvernements peuvent proposer à l'IMO l'introduction d'un système de signalisation obligatoire dans les zones où il existe un intérêt particulier pour l'environnement ou la navigation. Cela oblige les navires à se signaler aux autorités côtières lorsqu'ils arrivent dans des zones de circulation désignées, ils doivent donner leur nom, leur cargaison et autres informations. Cela permet d'identifier le navire sur l'écran radar et de plotter sa route durant le transit dans le système. On étudie aussi l'introduction obligatoire de transpondeurs qui pourraient donner ces informations automatiquement.

### - Systèmes de remorquage obligatoires

Depuis le 1er Janvier 1996 tous les navires neufs de 20.000 tonnes de port en lourd et plus doivent être équipés aux deux extrémités d'un système de remorquage de sécurité. Les navires existants doivent aussi être équipés de même lors de leur premier arrêt technique après cette date, et au plus tard le 1er janvier 1999.

**- Autres mesures**

D'autres Conventions qui s'appliquent particulièrement à la sécurité des pétroliers comprennent le Règlement International pour prévenir les Abordages en mer 1972, qui contient des dispositions particulières pour des navires tels que les pétroliers qui, en raison de leur tirant d'eau, ont des capacités de manoeuvre restreintes, ainsi que STCW 78 dont plusieurs règlements s'appliquent spécifiquement au personnel embarqué sur les pétroliers.

Cette Convention a été complètement refondue en 1995 - les modifications entrant en vigueur le 1er février 1997- et qui pour la première fois permettra à l'IMO de contrôler sur le plan administratif, que les procédures de formation et de certification des Gouvernements sont telles que les marins qu'ils forment le sont suivant les normes IMO.

Un International Safety Management Code a été adopté en 1993 et deviendra obligatoire pour les pétroliers en 1998. Le délai est nécessaire car le Code imposera des normes très strictes aux compagnies ce qui demandera du temps pour le mettre en oeuvre. Néanmoins, plusieurs compagnies ont déjà mis le Code en oeuvre, et après 1998 toute compagnie qui ne l'aura pas fait pourrait être dans l'incapacité de faire naviguer ses navires.

Bien qu'il y ait eu de nombreuses pollutions énormes résultant d'accidents de pétroliers, en pleine mer le pétrole se disperse naturellement et n'a relativement que peu d'effet sur la faune. Les plus grandes catastrophes se sont produites quand la pollution avait lieu à proximité des côtes, et l'IMO a développé des procédures qui ont pour but d'aider les Gouvernements à faire face aux urgences aussi vite et efficacement que possible.

**- Intervention**

La Convention d'Intervention de 1969 est étudiée pour permettre aux gouvernements de réagir quand la menace arrive près de leurs côtes mais en dehors des eaux territoriales. Jusqu'à l'adoption de cette Convention il y avait des difficultés légales considérables pour prendre de telles dispositions, car les pays ne pouvaient agir contre les navires d'autres pays en pleine mer. Cependant, il a été largement admis par les Gouvernements qu'il était nécessaire d'agir dès que possible dans le cas d'un accident grave avec menace de pollution, et la Convention a été étudiée pour leur permettre d'agir en conséquence.

**- Sauvetage**

Les opérations de sauvetage à la mer sont normalement organisées entre l'armateur et une compagnie de sauvetage. Traditionnellement, dans le cas d'un accident le contrat passé est basé sur le Lloyd's Open Form, ce qui veut dire que le sauveteur ne sera payé sur la valeur du navire et de la cargaison qu'en cas de succès ( formule connue sous " no cure, no pay ") En pratique ce système ne peut s'appliquer dans le cas de sauvetage avec risque de pollution car il ne tient pas compte du risque de pollution. Un sauveteur peut prévenir une pollution grave et cependant, du fait que le navire ne soit pas complètement sauvé, ne rien recevoir.

En 1989 l'IMO a adopté La Convention Internationale sur le Sauvetage qui est entrée en vigueur le 14 juillet 1996. La Convention prévoit le paiement de " compensation spéciale " au sauveteur quand il existe une menace pour l'environnement. Elle représente les dépenses engagées par le sauveteur plus 30% si le dommage à l'environnement est réduit ou évité mais dans certains cas elle peut être augmentée à 100%.

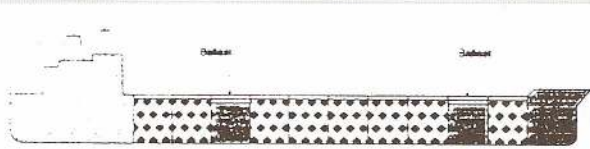
**SYSTEME LOAD ON TOP (LOT)**



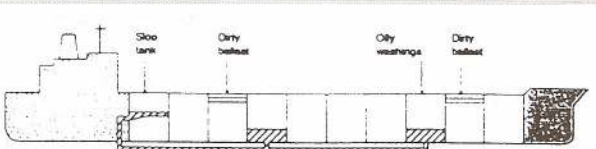
1 Fully laden tanker arrives at destination ready to discharge its cargo.



2 After discharging its cargo, quantities of oil remain clinging to the sides of tanks.



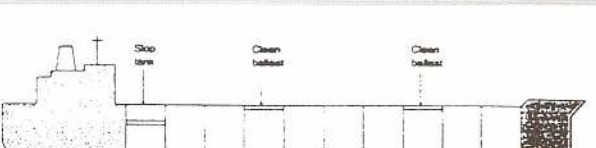
3 On the return voyage, the tanker fills some of its tanks to serve as ballast.



4 Some of the other tanks are then washed and the resulting slops are pumped into a tank



5 Ballast water is pumped into some of the cleaned tanks. The dirty ballast tanks are cleaned and the slops pumped into the slop tank



6 During the return voyage the oil & water in the slop tank separates. The oil floats to the top and water under the oil is then carefully pumped into the sea



7 At the loading terminal oil is loaded into the cargo tanks - and on top of the oil remaining in the slop tank

# 1er juillet 1998 : une date symbole

*Notre vice-président, J.D. Troyat, dans notre précédente revue a publié un article d'actualité qui a malheureusement été tronqué, le voici dans sa totalité.  
La rédaction le prie de bien vouloir l'en excuser.*

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.

En se basant sur les statistiques de l'I.A.C.S., dont les sociétés membres classent près des 3/4 de la flotte mondiale, seuls 11 % des navires concernés avaient reçu leur certificat à la fin Mars 1997, soit seulement 8 % de la flotte mondiale intéressée. Cette proportion est près de 4 fois plus importante pour les navires des flottes de l'Union Européenne, car la directive européenne n° 3051/95 du 8 Décembre 1995, imposait déjà à tous les navires à passagers et/ou à grande vitesse d'être certifiés avant le 1er Juillet 1996.

Il n'en demeure pas moins que le rythme des certifications de navires est notoirement trop faible au regard de la date butoir du 01.07.98. Ceci est d'autant plus alarmant que la mise en place d'une procédure de certification, même rondement menée, nécessite au moins 6 à 9 mois.

En tous cas, à partir du 1er Juillet 1998, la vérification de la conformité du Système de Management de la Sécurité (SMS) du navire avec les prescriptions du code ISM fera partie des contrôles effectués par l'état du port.

Il semble par ailleurs illusoire de penser qu'un quelconque délai de grâce puisse être accordé par l'OMI au-delà du 01.07.98. On voit mal en effet - comme le fait remarquer M. William A. O'NEIL, Secrétaire Général de l'OMI - comment des gouvernements et des armements qui se sont impliqués dans le processus long et coûteux de la mise en application du code ISM pourraient l'accepter. Les Etats-Unis ont d'ores et déjà fait savoir qu'à partir de cette date les navires non certifiés ISM seraient interdits d'escale dans les ports américains.

De même, au cours de la 68ème session du Comité de la Sécurité Maritime qui se tenait fin Mai-début Juin 1997 au siège de l'OMI à Londres, la délégation hollandaise a annoncé que l'administration maritime de ce pays préparait une campagne de sensibilisation centrée sur les systèmes de gestion de la sécurité.

Les navires des compagnies n'ayant pas encore commencé le processus de mise en place du code ISM se verront délivrer une lettre d'avertissement. A compter du 1er Juillet 1998, ces navires seront retenus pour cause de non-conformité avec le code ISM. Cette détention pourrait être levée pour un seul et unique voyage si aucune autre déficience n'est notée, mais le navire serait par la suite interdit d'escale dans un port hollandais.

Il est à prévoir que, dans un avenir proche, d'autres administrations décideront d'agir de même.

Pour éviter l'encombrement des ports par un trop grand nombre de navires détenus pour cause d'infraction au code ISM ou d'absence des certifications requises, on peut imaginer que les autorités portuaires exigeront la présentation des certifications ISM de la compagnie et du navire avant d'autoriser l'entrée au port.

Pour le chargeur c'est la menace directe de voir le navire, sur lequel il a imprudemment embarqué une marchandise, interdit d'entrée et donc de débarquement de sa cargaison. C'est également un gros risque que devront mesurer les P & I Clubs assureurs de la marchandise.

En définitive, si l'OMI reste ferme sur ses positions et donc si l'entrée en vigueur du code ISM n'est pas repoussée, on assistera le 1er Juillet 1998 à l'aboutissement d'une forte volonté de régulation, sinon de moralisation, dans le monde du shipping.

On pourra alors voir dans cette date comme un symbole du nouvel ordre maritime mondial qui tente de se mettre en place.

*Cdt J.D. Troyat*

## Une interprétation du code ISM ou Nouvelles directives du code ISM

### Introduction

Après quelques années d'application du code ISM, il est temps pour nous capitaines, de faire un bilan.

En effet, les autres bilans sont d'un autre ordre : les donneurs d'ordre de la communauté maritime se sont surtout préoccupés ces temps derniers de secouer les armateurs eu égard aux dates limites de mise en place du code.

#### Mise en application du code

Pour aider les armateurs, des directives ont été proposées très tôt par l'ICS et l'IACS et elles ont été très utiles pour «les pionniers» que nous étions.

Ces directives pour aussi utiles qu'elles soient, ont été élaborées par les armateurs d'abord et les sociétés de classification ensuite : deux des principaux intéressés. Sont venues ensuite, les directives des administrations et de l'OMI : elles concernent principalement les critères de certifications.

Un seul secteur, pourtant au premier plan, restait silencieux : les marins semblaient attendre les premières mises en place pour se faire une opinion.

C'est pourtant de leur propre sécurité qu'il s'agit mais les marins sont apparemment divisés sur le code.

Aujourd'hui, il est temps en effet, pour nous marins, de faire un bilan et de proposer sinon nos propres directives, tout au moins nos propres interprétations.

Le code tel qu'il est appliqué ne satisfait pas et de loin, nos collègues de toutes nationalités et de toute culture. Pourquoi ?

Il semble que les interprétations faites par les sociétés de classification et les armateurs ne font pas l'unanimité :

En effet, les principaux griefs sont :

- la paperasse engendrée
- rien sur la gestion des risques
- peu de directives sur la désignation et le rôle de la DPA
- peu de choses sur STCW et la formation continue
- pas d'aide sur la détermination des systèmes critiques
- un retour d'expérience seulement interne
- une certaine confusion sur inspections et audits
- une procédure audit interne purement démentielle
- audits externes effectués par des non-marins

### Paperasse

Nous comprenons nos collègues quand, à leur première approche, ils découvrent une montagne de paperasse : ici 13 volumes, là plus de mille pages !

La première réaction d'un marin normalement constitué est de bien ranger ces documents sur la plus haute étagère.

Cette inflation de paperasse est due principalement aux sociétés de classification qui à partir d'un modèle unique, tentent de l'adapter tant bien que mal à la compagnie et à son activité.

Pour nous, le code ISM est une occasion unique de regrouper une documentation Compagnie et bord qui avait du mal à suivre

l'évolution des techniques de gestion des hommes et des matériels.

Un effort de simplification devrait être possible dès lors qu'on rationalise. L'effort de rationalisation n'a peut-être pas été suffisamment fait pour les 41 % de compagnies qui l'ont fait en interne ou les 25 % avec l'aide des sociétés de classifications.

Contrairement à ce qu'affirment certains, les consultants qui ont mis en place 31 % des systèmes de gestion de la sécurité ?????? sont payés à la tâche et non pas à la page ! et si quelques-uns nous ont bâti une nouvelle usine à gaz c'est à mon avis parce que, sans idées, ils n'ont fait qu'imiter les «grands» (de l'IACS).

Les capitaines français restent persuadés que c'est une grande erreur de faire de la paperasse et que le code lui-même nous permet de simplifier nos procédures pour leur plus grande efficacité.

### Gestion des risques

Dans les objectifs du code nous lisons bien : «Etablir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés». Nous autres marins, estimons que ceci est l'objectif n° 1 car avant «d'offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger», il faut d'abord déterminer les dangers probables, tenter de les gérer ensuite et «l'amélioration constante des compétences du personnel» est en fait une tentative de maîtrise.

Cette attitude tournée vers l'évaluation des risques est nouvelle dans le secteur maritime. Cela ne veut pas dire que la gestion des risques n'existait pas dans notre métier, mais la gestion était un peu archaïque et se limitait souvent à une préparation de l'équipage à deux ou trois situations d'urgence les plus représentatives : incendie, avarie de barre, évacuation.

Les guidelines proposées actuellement ne parlent pas de cette évaluation des risques et c'est étrange. Pendant ce temps-là, une grande société de classification vient de lancer un nouveau produit concernant une gestion des risques prévisionnels de votre projet maritime. Ce produit devrait être à nouveau bien lucratif : ceci expliquerait-il cela ?

Les marins estiment que le code ISM renferme en lui-même cette recommandation de gestion des risques et que le SMS doit comporter d'abord une identification et une évaluation des risques y compris les risques liés à l'élément humain, puis une tentative de maîtrise de ces risques dans la gestion ordinaire ou exceptionnelle de la compagnie et de ses navires. La démarche actuelle prévoit même que toute procédure doit être élaborée en faisant une étude de risques préalable.

La présentation d'un système de gestion de la sécurité basé sur un tel concept de la gestion des risques a beaucoup plus de chances d'être bien accueillie sur les navires que la présentation d'une nouvelle usine à gaz bourrée d'audits internes ou externes en... 13 volumes !

### DPA : Personne désignée à terre

Les directives sont bien succinctes là-dessus. Rappelez-vous,

les structures traditionnelles gérant la sécurité des compagnies de navigation n'ayant pas donné satisfaction (les grands accidents sont à l'origine du code), une structure nouvelle a été préconisée par le code.

Une ou plusieurs personnes doivent au sein de la compagnie surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité, leur responsabilité étant d'informer la direction et leurs pouvoirs de veiller à ce que des moyens soient fournis.

Le message donné par le code est très clair pour les marins : il s'agit bien d'une structure parallèle aux structures traditionnelles.

Cette structure est principalement chargée de la gestion du SMS en insistant sur les ressources à prévoir d'une part et d'autre part elle est chargée de la liaison avec les hommes à bord.

Tout cela semble parfait sur le papier, mais la réalité est tout autre :

- La personne désignée a le pouvoir de surveiller mais son pouvoir réel s'arrête là : les ressources nécessaires sont toujours du domaine du safety officer et souvent le rang de la personne désignée n'est pas suffisant pour les obtenir.
- Afin de protéger les « mandarins », la personne désignée n'a pas les connaissances suffisantes ou le temps nécessaire pour mener à bien sa fonction.
- Parfois cette fonction n'est qu'une étape dans la hiérarchie, aussi la surveillance se devra d'être « intelligente ». (La DPA aura-t-elle besoin elle-aussi d'une résolution A 443 pour la protéger ?)

Finalement, souvent nous sommes loin de la définition d'origine et la DPA peut sembler tout juste bonne à faire circuler de la paperasse et amuser la galerie !

D'autres déviations se sont aussi faites jour : dans certains armements, la personne désignée n'est autre que le Safety Officer. Incroyable ! Juge et partie en même temps !...

Enfin le code n'a pas prévu que les petites compagnies auraient beaucoup de mal à désigner une personne rien que pour surveiller. Aussi, cette personne a d'autres fonctions dans la société et souvent n'a pas les connaissances suffisantes pour accomplir sa tâche.

Pour les compagnies, la solution du consultant fidélisé, aidant quelques jours par mois la DPA nous semble une bonne solution (ancien commandant de la société par exemple), pour cela la personne désignée ne peut être que de rang et de compétence égale au Safety Officer/Marine Superintendent.

### Formation continue

L'objectif du code - l'amélioration constante des compétences du personnel - n'est-ce pas tout simplement de la formation continue ?

Dès que l'on parle de formation continue dans l'industrie maritime, les armateurs nous répondent : minimum STCW et pas plus !

A l'heure des navires rapides pour passagers ou pour conteneurs, il serait bon que nos armateurs français imitent leurs collègues nordiques ou grecs et assurent une formation continue principalement dans les ressources humaines, une formation pointue, ardemment demandée par les officiers et que l'aviation nous a léguée : le CRM (Crew Resources Management).

Le Cdt Clipsham nous avait pourtant bien mis sur la voie en 95 : mais les armateurs français se sont endormis.

### Eléments critiques

Les directives sont totalement discrètes sur le sujet... quelques lignes tout au plus. Pourtant il s'agit bien, dans une étude des risques liés à la marche de certains appareils et systèmes, de

déterminer ceux qui auront droit à toute notre attention durant la vie du navire.

Cette étude est une des plus importantes du système de gestion de la sécurité et c'est vrai, elle ne pourra être faite qu'avec les marins du bord.

Les résultats sont surprenants parfois. Souvent... tout est considéré comme critique, ce qui à notre avis, est une solution de facilité et certainement plus onéreuse !

### Retour d'Expérience

Phénomène relativement nouveau dans notre métier ce retour d'expérience obligatoire n'a pas beaucoup inspiré nos donneurs d'ordre.

En réalité le concept de faire partager son expérience n'est pas habituel pour le marin et à vrai dire on ne l'encourage guère.

Dans les SMS, lorsque la raison de ces fiches REX est bien comprise, un retour d'expérience fonctionne bien mais seulement en interne.

Il y a pourtant des possibilités d'en faire profiter tout le monde ! Une idée se fait jour en France sur une enquête nationale (puis internationale) sur les near-misses : anonymat garanti, étude par société extérieure, publication des données sur internet, etc...

### Audits

J'ai gardé le meilleur morceau pour la fin. Si l'ICS accomplit l'exploit de ne jamais parler de la résolution A 443 dans ses Guidelincs, les procédures de vérification occupent allègrement une quinzaine de pages !

A croire que tout a été fait pour que les audits soient menés par des non-marins, à toute vitesse au cours d'une escale encore plus rapide.

A la lecture de la procédure d'audit interne proposée, le marin a bien envie de refermer ce bouquin qu'il avait eu l'imprudence d'ouvrir. Tout est trop copié sur les normes ISO où il est prévu qu'en suivant une méthode, il n'est pas besoin d'être un spécialiste pour vérifier la gestion d'un secteur.

Or, il faudra bien que les décideurs se rendent à l'évidence : les marins n'accepteront jamais d'être audités par des non-marins !

La mer n'accepte que ceux qui la respectent, pour la respecter il faut l'aimer et pour l'aimer, il faut la connaître : les bons auditeurs ne seront donc que des marins.

D'ailleurs réservons le terme d'audit à ce contrôle externe de conformité et restons sur notre bonne vieille inspection de nos patrons (pendant une partie du voyage par exemple : le marin ne parle bien qu'en mer !) : direction, super-intendants, safety officer, DPA. Le contact sera toujours supérieur, les liaisons indispensables effectuées et les résultats plus positifs.

### Conclusion

Le rejet du code ISM par une grande partie des marins peut encore s'enrayer ; mais il est temps de revenir à des bases plus saines :

- Que les mandarins admettent qu'il faille un « Grand vérificateur » pour que la sécurité ne soit pas oubliée dans la grande compétition des coûts
- Que les sociétés de classification oublient un peu leur caractère à but lucratif
- Que les administrations reconnaissent les efforts de la profession pour changer de culture
  - Que tout le monde prenne les marins pour des adultes et le code ISM sera le succès du... 21ème siècle maritime !

Cdt Apperry - Janv. 98

# Le code ISM et les marins d'aujourd'hui

Dans le débat sur l'application du code ISM, je n'ai que la modestie d'apporter un témoignage de Commandant Long Courrier soumis aux aléas des équipages non protégés par des proximités territoriales, mais dont l'armateur et le manning agent voudraient tout de même certifier et qualifier de haut niveau pour «faire bien».

Je ne m'attaquerai pas au code I.S.M. ni à son promoteur au sein de l'AFCAN, le Cdt Apperry. Je trouve que ce code est une bonne chose car il a le mérite de créer des barrières à la déréglementation mondialisée de la navigation maritime.

Si l'on peut concevoir aisément créer plus de qualité dans nos eaux, car elles sont surveillées et critiquées au besoin, les marins d'aujourd'hui doivent considérer que la navigation entre pays européen n'est qu'une toute petite partie du problème de la sécurité de la navigation. Une valeur comme 99 pour cent approcherait de la navigation hors Europe et c'est là que se trouve le problème...

On peut en effet, au sein d'une compagnie de navires longs courriers, ORGANISER, FORMER et effectuer de la PRATIQUE A LA MER pour nos jeunes officiers, mais je crois qu'il est temps d'appeler un chat un chat...

Un jeune officier de quart aussi bien formé qu'il puisse être, est confronté aux autres navires, aux autres cultures, aux autres langages, ceux que l'on n'apprend pas en Europe, et plus grave à d'autres notions du risque issues par les cultures extrême-orientales.

Pour illustrer mon propos, je ne citerai qu'un exemple parmi la centaine qui me viennent à l'esprit.

L'histoire se passe dans le détroit de MALACCA. Deux VLCC chargés à 20 mètres de tirant d'eau, la garde au fond est très faible pendant tout le transit de cette zone dangereuse.

3 heures du matin, le VLCC japonais tout neuf qui suit le VLCC français, décide d'accélérer, pourquoi, mystère ?

Sans prévenir le VLCC français, la masse noire de 60 mètres de largeur du japonais s'approche de l'arrière, lentement, mais inexorablement, son CPA est à peine discernable sur l'ARPA. La VHF sert dans ce genre de situation à prévenir en anglais l'imprudent du danger potentiel qui s'approche. Une réponse dans un mauvais anglais saccadé d'accent chinois me fait comprendre qu'il est sur sa route et me demande de lui laisser de la place pour passer ...

Devant sa détermination (que j'estime hors du bon sens, mais ce n'est pas le moment d'engager une polémique sur le COLREG...) je ralentirai pour un dépassement plus rapide et je serrerai ma droite, garde au fond 4 mètres, pour un CPA d'environ 0,1 mille !...

Le VLCC japonais passera à moins de 100 mètres du VLCC français ! à 3 heures du matin, le bout de lune éclairant sa masse énorme et terrifiante de dangers... et pour faire bonne mesure, un petit remorqueur local traînant un chaland de cailloux (pas éclairé le chaland) passera entre nous deux !...

C'est cela la réalité au quotidien et tous les codes ISM n'y pourront rien. Nos officiers doivent être bien formés, c'est une nécessité. **Je dirai même que l'on doit les former de plus en plus aux situations de risques et de crises.** Mais que peut-on vis à vis des autres nations qui ne possèdent pas les mêmes valeurs des dangers potentiels que les nôtres, pour lesquelles, l'accident, se résume à de la tôle froissée et un «passage au drydock», la notion de vie ou de mort n'est pas évoquée car elle n'a pas d'importance ...

J'ai parlé d'un jeune officier français bourré d'ORGANISA-

TION, de FORMATION, et de PRATIQUE A LA MER, car celui-là, cet officier, sa nationalité fait que l'on peut le contraindre ou lui faire comprendre que ces trois volets sont nécessaires pour diminuer les accidents maritimes...

Mais a-t-on évoqué les officiers (c'est du moins ainsi qu'on les appelle) étrangers qui eux aussi font le quart, certains même font le quart de zéro à quatre ! ces officiers, dont vous ne connaissez rien en embarquant, prennent en main la sécurité du navire pendant leurs quarts.

Et leur formation à eux ?

Le code ISM ? Que devient son efficacité pendant que les officiers français tentent de fermer les yeux pour se reposer ?

La vraie question, la QUESTION COMPLETE est :

**A-t-on trouvé un moyen pour diminuer les accidents tout en faisant des économies sur le personnel ?**

Et bien, il semblerait que la question possède aussi une réponse positive...

Ce qui importe, bien entendu, c'est que la Compagnie, la société en rapport avec la navire, armateur ou pas, ne subisse pas le préjudice d'un accident.

Alors, on «pond» de la réglementation, des «policies» comme on dit dans le jargon. On voit des tonnes de nouveaux classeurs tous neufs arriver sur les bureaux des commandants (à un rythme de 2 par mois) avec en première page, une liste des signatures voulant prouver que les textes contenus ont été lus et assimilés par les principaux responsables du bord... On peut même les critiquer. On y explique tout dans ces classeurs «de policies», même comment on doit naviguer prudemment... On peut les lire sans rien connaître du métier et tout y est, tout absolument tout... pour les gens qui ne savent rien...

Et une fois que vous les avez signés, vous êtes censés adhérer au système, mais il va falloir que les «officiers étrangers» y adhèrent aussi. Ils signent aussi car ça fait partie de leur contrat... exactement comme ils ont signé une departure check list qui n'a pas été vérifiée, car ça fait partie du contrat... de signer.

Après tout, ils ont embarqué pour faire du dollar, pas pour avoir des états d'âme.

Et s'il arrive un accident ?

Et bien on vous avait bien dit de faire ou ne pas faire telle ou telle action, c'est marqué page tant... **Vous n'avez pas suivi la police**, me suis-je entendu dire, car il est plus important de dégager certaines responsabilités que d'éviter des accidents à l'aide d'un personnel qualifié, mais forcément plus cher.

Et, au commandant qui se plaint d'avoir à son bord du personnel qu'il ne peut pas comprendre car il ne parle pas ou très mal l'anglais, on lui répondra (sans rire, ni sourire), *on va mettre des cassettes d'anglais à bord...* et tout à l'avenant... pour réaliser les sacro saintes économies. un total défi à la sécurité !

Mais tâchons de parler vrai pour une fois.

**Ces avalanches de codes de bonnes conduites ne sont pas réalisées pour du personnel qualifié et bien formé, mais pour remplacer ce personnel qui est en place actuellement, par du personnel de moins en moins cher à qui l'on tiendra le discours suivant :**

*Vous embarquez sur ce navire avec quelques bases, vous trouverez tout le reste à bord, même le code ISM...*

Cdt Yvonnou

*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.*

## Panem Circem

Puisque la grande plaisance, celle des courses extrêmes est montrée comme un banc d'essais pour tous les «futurs bateaux de plaisance», il est bien souvent sous jacent dans les commentaires que les essais extrêmes réalisés par les coureurs du VENDEE GLOBE peuvent servir à tous les marins...

Le trop fameux «PANEM CIRCEM» fait encore recette et nos «marins de l'extrême» font souvent les frais de leurs peaux quand ils sortent des zones où les secours sont encore efficaces (zones sous les responsabilités de la Nouvelle Zélande puis de celle du Chili).

Et puis après quelques déclarations tonitruantes de personnalités disant que de toutes façons, il faut bien descendre en latitude pour passer le Horn à 57 Sud... pour justifier CIRCEM et pour obtenir PANEM et d'autres encore moins remarquables peut-être, les mêmes qui hurlent sur la pollution des mers après avoir changé de jeu de voiles, quand... l'ancien jeu en kevlar indestructible a été jeté pardessus bord pour alléger le «canote»... on en vient à penser que cette belle aventure du VENDEE GLOBE que l'on voudrait pure, tourne trop souvent aux jeux du cirque !...

On suit cela à la télé et puis on oublie...

On oublie aussi le pauvre GERRY ROUF qui n'intéresse plus personne, sauf peut-être les organisateurs qui se sentent un peu responsables des coureurs.

Et puis

Ce que je n'oublie pas, moi, c'est le dramatique manque de renseignements sur la situation de G. ROUF.

Autrefois, les navires partaient pour la «grosse aventure». L'armateur et les familles ne recevaient que peu de nouvelles et tant qu'un navire n'était pas réputé perdu corps et bien, il flotait et naviguait encore...

Aujourd'hui, dès que les satellites cessent de donner la position d'un bateau, on s'inquiète immédiatement et avec juste raison dans ces mers hostiles et je le répète sans espoir de secours. Gerry Rouf n'émet plus. Qu'avait-il à sa disposition pour donner des infos au PC course ?

- La BLU via ST LYS, mais cet appareil n'est pas toujours très simple à utiliser et sa fiabilité de transmission diminue dramatiquement au profit des transmissions par satellites. On peut imaginer que la BLU soit tombée en panne.

- Les transmissions de données par INMARSAT standart «C». Cet appareil est fiable (j'en ai personnellement fait l'expérience) jusqu'à ce que l'antenne omnidirectionnelle prenne... l'eau. L'antenne en question sur mon navire n'était pas sur le balcon arrière à 1 mètre de l'eau, mais en tête du mat radar à 50 m au-dessus de la surface...

- La balise ARGOS ou un système basé sur le même principe, qui donne automatiquement, sans aucune intervention humaine, la position du bateau qui la porte. C'est le bonheur des journalistes car à partir de «ces flots Argos» comme on dit,

on peut facilement analyser (je dirais interpréter) les actions du skipper sans avoir aucune relation phonie ou fax ou données avec lui.

- Et enfin il y a les BALISES DE DETRESSES imposées par le nouveau système de sécurité en mer. Cette balise obligatoire sur tous les navires navigant au large est réputée fiable à 100 %... Vous savez bien qu'elle doit être placée à bord dans un endroit où, en cas de naufrage, elle s'évacuera seule vers la surface. Son support comporte un larguage automatique qui fonctionne par la pression hydrostatique.

Et, drame incroyable !, dans le cas de Gerry Rouf, elle n'émet plus.

Tous les marins sont en droit de se poser certaines questions sur ce fameux SMDSM, si le matériel utilisé ne fonctionne pas, ne serait-ce qu'une fois. Comment peut-on parler de fiabilité dans ce cas ?

La fiabilité, ça va jusqu'où ?

Théoriquement une fiabilité de 100 % est prévue pour tous les cas de figures rencontrés en mer...

Et, même si le cas de figure extrême est un iceberg sur lequel on se «plante» à 15 noeuds !...

Que peut-il se passer dans ce cas, justement un cas possible puisque le cargo MASS ENTERPRISE avait signalé un iceberg dans la zone où justement a disparu G. Rouf ?

**IL EN RESULTE UN CHOC ENORME QUI DETRUIT LE BATEAU PORTEUR ET BIEN SUR LES BALISES ARGOS ET LES BALISES DE DETRESSE...**

Donc la fiabilité n'est pas de 100 % et je me demande réellement si de nombreuses balises de détresse n'ont justement pas cessé d'émettre à la suite de chocs - abordage entre deux navires par exemple.

Il serait bon de méditer la phrase de Victor Hugo :

**«Rien n'est plus imminent que l'IMPÔSSIBLE... car il faut tout prévoir même l'IMPOSSIBLE»**

Ce banc d'essais de l'extrême sur de petits bateaux de 18 mètres dotés d'un équipage qui se résume à un homme seul qui pour fonctionner, doit obligatoirement se reposer et détourner de temps en temps son attention de la sécurité de son bateau, doit nous faire penser que les systèmes de détections automatiques des dangers ne sont efficaces que s'ils fonctionnent, mais aussi que si l'équipage est capable de recevoir leurs informations, il doit les interpréter et enfin prendre les mesures de sécurité qui s'imposent.

Avant que ne se taisent les balises, n'existe-t-il pas un stade où c'est le cerveau de ce couple homme-machine qui assure la sécurité ?

Si la fatigue est telle que le cerveau de l'homme se met en sommeil, alors il existe un grand risque, et c'est justement de ce risque que les organisateurs auront à débattre.

Il n'est naturellement pas question de supprimer la situation

solitaire de l'homme car aux yeux d'un certain public, c'est la difficulté d'une course qui en fait l'intérêt.

Mais ne doit-on pas légiférer, **réglementer, pour justement éloigner le plus possible les bateaux des dangers potentiels** au lieu de les laisser jouer à la roulette russe au moment où les hommes ne sont plus capables d'analyser les dangers de la roulette, et ce qui reste dans le barillet ?

Cette notion de record autour du monde aux environs de 100 jours est néfaste car tant qu'elle durera, les coureurs auront une fâcheuse tendance à descendre le plus sud possible pour raccourcir la route et pour tenter de battre ce record. N'en déplaise à certains oracles, il faut réduire le temps pendant lequel un bateau est susceptible de rencontrer un danger tel qu'un iceberg, et ce sont justement ces «cailloux flottants» qui sont les plus grands dangers pour un solitaire de ces zones.

Pour apporter une note d'optimisme, il faut se rappeler les conditions incroyables dans lesquelles les trois hommes DINELLI-BULLIMORE et... ont été sauvés par... leurs balises et le responsable de zone AUSTRALIENNE dans laquelle ils ont fait naufrage. Du beau travail qui nous rassure, nous, les marins.

Et puisqu'on n'interdira pas non plus aux bateaux à voile de se mettre la quille en l'air, il serait pour le moins opportun de favoriser leur redressement automatique.

Naguère l'AFCAN s'était exprimée sur de nombreux sujets, en face des capitaines qui trouvaient scandaleux que l'on risque trop la vie des sauveteurs pour tirer d'un mauvais pas un coureur dont le bateau était en contradiction avec la réglementation internationale.

La commission Plaisance de l'AFCAN parlait alors d'embarquer des transpondeurs sur les voiliers de course pour que leurs échos apparaissent sur nos radars. Elle parlait aussi d'insubmersibilité par déclenchement de boudins gloflables.

Depuis, les choses ont évolué et on accepte mieux que les bateaux ne soient plus des «usines à gaz» bardées de bidouillages peu fiables, mais qu'ils deviennent des engins physiquement intelligents, autrement dit, que leurs structures soient telles, que les systèmes «à moteur» soient bannis au profit de l'utilisation des lois physiques.

Nous ne citerons que deux qualités que l'on voudrait voir sur ces bateaux de l'extrême :

**INSUBMERSIBLE ?** = compartimentage serré. Les nouveaux matériaux très légers autorisent les additions d'éléments structurels à l'intérieur de la coque, sans augmenter le déplacement dans de grandes proportions.

**AUTOREDRESSABLE ?** = déséquilibre automatique de la carène à l'envers par remplissage de ballasts à partir du pont retourné pour créer une carène liquide favorable au rechapivage pour une remise à l'endroit.

Ne jetons pas la pierre aux architectes pour ce qui pourrait paraître un manque d'imagination. Je suis certain que leurs cartons regorgent d'idées bénéfiques pour la sécurité, mais les pressions auxquelles ils sont soumis, leur interdisent bien souvent de les appliquer.

Il faut avoir senti le danger pour devenir raisonnable, un marin qui n'a jamais eu peur n'a jamais navigué que dans sa tête. La peur est souvent l'antichambre de la sagesse et de l'expérience. On fera des expériences et des calculs pour rendre ces bateaux plus fiables. Le public avide des jeux, en sera pour ses frais, mais les marins pourront gagner leur vie sans jouer plus longtemps à la roulette russe.

*Où se trouve ce difficile point d'équilibre entre l'intérêt et la sécurité en mer ?*

Cdt Yvonnou



## Bibliographie

*Une malheureuse erreur dans notre dernière revue a terriblement transformé le titre du livre de notre collègue Cdt M. BUISSET, qu'il veuille bien nous pardonner.*

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

#### Noël en mer.

Afin de nous faire un peu rêver, un marin se lance dans l'écriture...

"Trente-neuf longues années (dont vingt-deux de commandement sous des pavillons divers et peu recommandables) passées à bourlinguer dans la Marine Marchande, ça n'arrange pas son homme..." Voici ce que pense de lui-même le commandant Buisset. Ajoutez à cela un reste d'éducation toute britannique, et le voici qui jette sur son ancien métier un regard parfois féroce mais toujours plein d'humour. Passionné de voile, éternel amoureux, rêveur, il croit au merveilleux et nous fait partager sa passion pour la mer, sa vraie maîtresse.

"J'ai voulu sortir des sentiers battus, nous dit l'auteur de "Noël en mer". Pas question de décrire les classiques "courses en solitaires" et autres "tours du monde en passant par les quarantièmes rugissants", où des gens qui se disent des marins traversent les Océans sur des voiliers de cauchemar, entourés d'ordinateurs et d'électronique.

*Naturellement, la mer et les bateaux sont omniprésents dans ce livre. Mais "Noël en mer", ce sont aussi de très belles histoires d'amour, beaucoup d'humour et des héros qui, tel l'auteur, ne se prennent pas du tout au sérieux".*



Rien de conventionnel, ne serait-ce qu'à en juger par l'aventure de cette nonnette et de ce mannequin de haute couture qui tomberont éperdument amoureux l'une de l'autre alors qu'elles sont entraînées dans une fuite dramatique à bord du "pousseur" de captène Matanga, sur un fleuve d'Afrique centrale.

Pour les rêveurs toute catégorie, nous trouvons "Lady Seraphina", une goëlette qui refusait de mourir et dont le cœur de bois a été enchanté par le grand amour de ses premiers propriétaires. Elle fera le bonheur de la petite famille du capitaine Carpentier...

En résumé, "Noël en mer", ce sont douze nouvelles pour ceux qui aiment les histoires d'amour, l'aventure et l'eau salée.

On peut se procurer ce livre en écrivant à : Michel BUISSET, 76 rue du moulin de la tour grise, 27130 Verneuil sur Avre. Prix franco : 110F.

# Du côté de STCW :

## STW 29

Par J.M. Billot qui a suivi activement la 29ème session du sous-comité des normes de formation et de veille (IMO - LONDRES 13 au 18.01.98)  
(Ce sous-comité est chargé en particulier du suivi de la convention STCW).

*L'ordre du jour était varié et technique (dans le sens réglementaire).*

1. Le groupe de travail en charge des "PRINCIPES OF SAFE-MANNING" (Principe d'élaboration de la décision d'effectifs) a été l'objet d'une sérieuse controverse entre les Etats-Unis et les autres délégations, les Américains demandant une refonte complète (avec une approche différente) de la résolution existante.

Ce "clash" risque de retarder toute décision à ce sujet ce qui arrangerait peut-être certaines délégations ??? suite au MSC 69.

2. L'obligation d'un certificat "VRAQUIERS" (analogue aux certificats Pétrole et Gaz) a été majoritairement refusée et un amendement aux compétences **générales** des officiers Pont (Section A-11) a été ajouté afin de tenir compte de ce type de navire.

3. On a pu remarquer une nette crainte (très répandue) des risques de débordement du "Contrôle par l'Etat du Port" (PSC) qui a tendance dans tous les pays (France y compris) à "vérifier" (avec éventuel arrêt du navire "à la clé") des points de la Convention non encore exigibles. Rappelons que la Convention ne sera applicable **sur tous ses points** qu'au 1.2.2002 !...

4. L'appartenance à la "Liste Blanche" fait partie des points évoqués.

En effet, la Convention prévoit que chaque pays doit soumettre l'ensemble des "Informations" requises (lois et décrets, documentations sur écoles et formations, etc.) à l'I.M.O. **avant le 1er août 1998**, qui se chargera de les faire parvenir aux "Personnes Compétentes" (P.C.) lesquelles feront part de leur "verdict" au Comité de la Sécurité Maritime (MSC). Les délais **légaux** feront qu'au mieux tous ces pays auront été audités... à mi-1999 (c.à.d. après 3 sessions du MSC).

Plus pratiquement, les derniers développements sont les suivants :

- 129 pays devront être audités (91 en anglais, 16 en français, 14 en espagnol) ;
- la liste des P.C. ne s'élève qu'à 106 (dont 10 français et 5 hispanisants) ;
- le secrétariat de l'IMO refuse de prendre en charge les

défraiements des P.C. (cas de réunions à Londres par exemple) ;

- le problème des traductions n'a pas été abordé, d'où en découlent les conséquences :
- à 5 P.C. (au moins) par pays audité chaque panel devra examiner 5 à 6 pays, ce qui risque de retarder l'établissement de la Liste Blanche !...
- le manque de "**francophones non-français**" obligera certainement la France à être auditée en anglais (ce qui est tout de même un comble !) d'où **retards** (et frais) de traduction **supplémentaires !...**

Cette Liste Blanche ne sera pas publiée avant **au moins** mi-1999 (date du MSC 71).

Or, pratiquement certains pays auront été audités avant cette date (au cours des MSC 69 et 70 : c'est ce dernier que vise la France) et on ne pourra empêcher que leur liste soit connue...

Il est donc important que l'IMO (MSC) émette une circulaire à l'intention de toutes les autorités compétentes du "Port State Control" précisant que les Etats ne se trouvant pas sur cette liste n'en sont pas pour autant sur une hypothétique liste noire et que leurs brevets ne sont pas moins en règle !...

5. Reconnaissance des brevets.

Ainsi que l'a fait remarquer la délégation française, tant qu'un pays n'est pas repris sur la Liste Blanche, il ne peut être question de **reconnaître** les brevets de ce pays. A l'inverse, le manque de reconnaissance d'un Brevet ne peut être considéré comme une infraction tant que la Liste Blanche officielle n'est pas connue. Ceci dit, le fait qu'un Pays soit sur la "White liste" n'est **pas suffisant** pour que les brevets qu'il émet soient reconnus, il faut aussi que le pays "reconnaissant" puisse surveiller et contrôler la formation et les écoles du pays "à reconnaître".

Nous émettons quelques doutes sur une bonne partie des états quant à leur aptitude à se conformer à ces exigences.

D'un autre côté certains états risquent d'exciper de ces dispositions pour refuser la reconnaissance de certains brevets.

En ce qui concerne la France, l'appartenance à l'Union Européenne devrait amener à des reconnaissances croisées, ainsi qu'à une inspection et à un "monitoring" communs vis à vis des pays tiers.

JM BILLOT. 30.01.98

# — Nouveautés techniques maritimes. —

## Produits.

### Un canot de sauvetage pour l'industrie pétrolière, Mickey et les autres.

Le constructeur néerlandais Umoe Schat Harding annonce la mise sur le marché d'un nouveau canot de sauvetage destiné aux unités de production et de stockage de pétrole en mer, les FPSO. De type chute libre, ce canot qui peut accueillir six personnes mesure 12 m de long. Il se déplace à six nœuds grâce à un moteur quatre temps de 55 Ch refroidi à l'eau. Il correspond naturellement aux derniers règlements Solas et est approuvé pour une installation jusqu'à 30 m de hauteur. Il est également livrable en version cargo conventionnel, sans système d'air ni sprinkler.

Entièrement contremoulé, ce canot comporte des sièges installés sur un seul niveau et un large capot d'accès à l'arrière. Un second capot est prévu sur la timonerie. Un système autonome d'alimentation en air permet de respirer au moins dix minutes si le canot est entouré de flammes. Sa mise en route déclenche le système de sprinklers.



Les canots de sauvetage jaune brillant destinés aux paquebots Disney

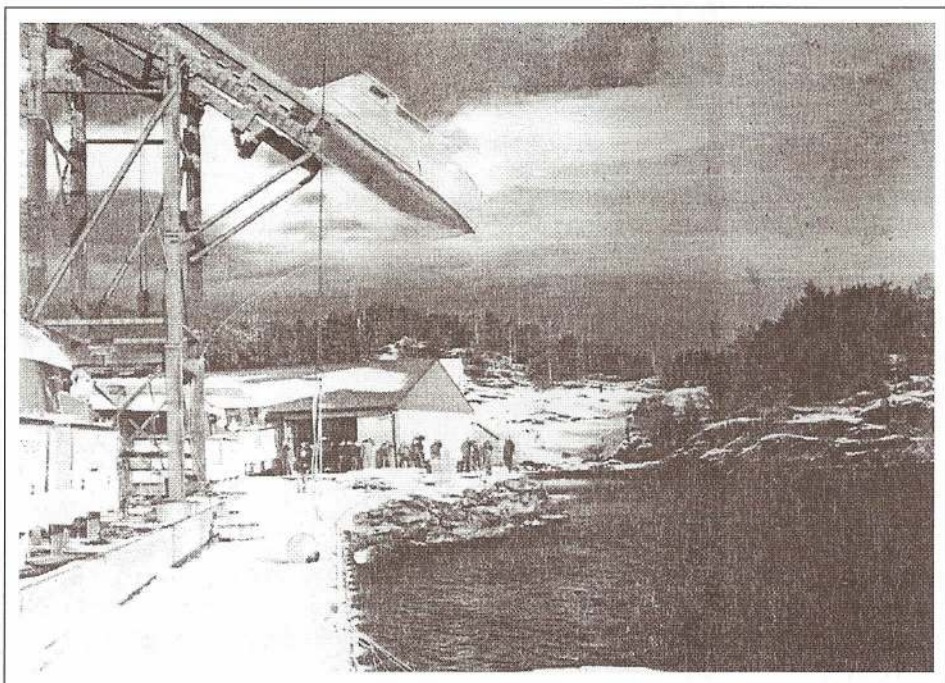
Le même groupe a reçu par ailleurs la commande de quarante canots de sauvetage destinés aux paquebots de croisière que Disney fait construire en Italie chez Fincantieri. Ils seront tous jaune brillant de façon à s'intégrer à la décoration des navires. Trente-six de ces canots ont une capacité de 150 passagers. Ils sont basés sur le dessin des MPC36 mis au point par

le constructeur. Chaque paquebot, le Disney Magic et le Disney Wonder, disposera de dix-huit MPC transformés et deux canots de 60 places spécialement adaptés.

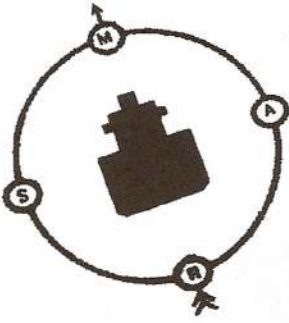
Toujours chez Umoe Schat Harding, un nouveau canot destiné aux petits équipages, ce qui ne signifie pas, aujourd'hui, obligatoirement petits navires !

Le groupe néerlandais propose en fait un nouvel ensemble davier-canot destiné à l'évacuation de vingt personnes. Le FF/LA600 est en fibre de verre, totalement fermé et dispose d'un cadre en "A" destiné au lancement et à la récupération. Il peut être lancé d'une hauteur approximative de 13 m à une vitesse qui lui permet de s'éloigner suffisamment du navire.

En option, le FF/LA600 peut être équipé d'un rideau d'eau extérieur et d'une alimentation autonome en air, ce qui lui permet de traverser du pétrole en feu et le rend utilisable sur tous les types de pétroliers. Son point d'attache unique permet de le larguer sans puissance extérieure. A noter que les exercices de largage ont également été prévus : deux vérins hydrauliques permettent de le remettre en place avec précision sur ses patins. L'ensemble pèse huit tonnes et a été conçu pour occuper le minimum de place à bord des navires.



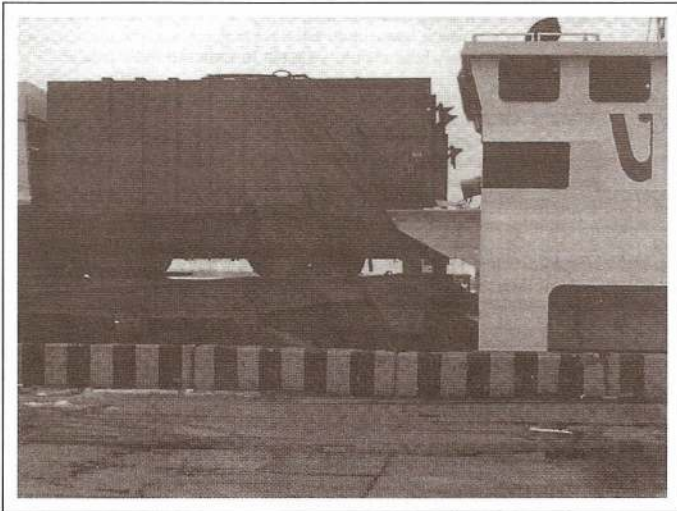
Le nouveau FF/LA600 peut accueillir vingt personnes



# International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

## MARS 98004 Is There Anyone Out There ?

These pictures were taken of a vessel loading second hand vehicles. The vehicles were spread over the entire length and breadth of the hatch covers and obscured all of the windows of what was already a low wheelhouse except for the two outboard ones.



To keep an effective lookout in these conditions requires one of the three following options :

- Keeping watch from the very exposed monkey island.
- Having a crew lookout posted on both sides of the wheel house.
- Constantly moving from one bridge wing to the other.

I doubt if any of these options were actually practised.

## Feedback

### Trying to Avoid Fishing Vessels

Taiwan Strait

With reference to MARS 97032, my experience of the area is now over 8 years old but I hope that it is still relevant. Possibly the reporter was a stranger to the area or "weather routed" through it.

1. The area described was always very heavily fished and the caution "Fishing Fleets" was entered on the chart.
2. When bound for Singapore the preferred route used to be to pass down the west side of Taiwan and through the Pescadores Channel.
3. When sailing from Hong Kong to North China, a mid ocean passage was necessary to keep clear of the fishing fleets.
4. Fishing stakes were found well out from the land, the boats used were often just like a 'dory', sailing vessels in the area did not light their oil lamps until a risk of collision existed.
5. With regard to the request for a TSS in the area, no fishermen anywhere in the world, pay any attention to a Traffic Separation Scheme.



### MARS 98005 Special Signals

In answer to your question, "Should high speed vessels carry additional warning lights to indicate their extra speed ?" I would like to express a view from the small slow speed craft that this could indicate a priority or even a right of way that does not exist in law. In many cases the high speed craft will be the give way vessel. In other cases, even when it is the stand on vessel, prac-

ticalities will mean that the high speed craft must consider that all other vessels are stationary and she must therefore assume the role of the give way vessel.

It is therefore much more important to highlight the presence of those slow vessels which have no chance of getting out of the way, rather than to highlight the presence of a high speed craft, about which the majority of other vessels can do very little. Possibly the suggestion should be, "Should low speed vessels carry an additional warning light to indicate their presence?"

This, albeit illegal route, is already taken by many fishing boats in displaying an orange hazard warning light. Some of them use this all the time whilst others use it when they believe they are in danger of being overlooked. This signal could well be used by the smaller, less visible vessels to indicate their presence to a larger, faster vessel.

Alternatively, it would be worth considering HSC displaying a special signal providing that there was International agreement that, when displaying such a signal, the HSC would be indicating to everyone else that she would consider herself to be the give way vessel and act accordingly. Complications could arise when two high speed craft are approaching each other but this could be resolved by them both acting according to the COLREGS. A decision would also have to be made regarding whether small high speed pleasure craft would fall into the category of displaying such a signal.

It is interesting to note that in the European Code for Inland Waterway Rules, high speed vessels are required to give way to all other vessels at all times, regardless of whether they are operating in the high speed mode or not. Since these high speed craft will operate in areas where Inland Waterway Rules apply, such as the Hook of Holland and the Scheldt Estuary, it will be interesting to discover whether they actually obey this rule or abandon it as soon as they reduce their speed to that of most other craft.

*This is an interesting letter which I hope will provoke more debate. I believe that the author was referring mainly to small, slow, sailing craft, otherwise we could find that a whole host of slower motor driven vessels would want a special signal, therefore making it meaningless. I believe that HSC do generally give way to other vessels. What is the opinion of those in charge of high speed craft?*



### **MARS 98006 Carelessness by the Officer of the Watch**

The 2/0 and the 8/12 watch had commenced his morning watch on the bridge and, in line with the Master's Standing Orders, had started one engine after the ship had spent a period of time drifting. The Master observed from the Radio Room window that a turn to starboard was taking place. The 2/0 was then observed to pass that window walking aft and returning some three or four minutes later, holding his trouser belt which the Master assumed he must have left in his cabin. During the 2/0's absence, a large bulk carrier was seen passing down the port side at a distance of approximately 1 mile. A few minutes after the 2/0 returned to the bridge, the master walked into the wheel house. The 2/0 was seen working on the chart table whilst outside the bulk carrier was now observed approaching us from the starboard quarter. The ship was in hand steering and the helmsman had the wheel to starboard, the ship was in fact making a large turn to starboard. When questioned what his intentions were, the 2/0 could not reply to the Master and appeared shocked when the bulk carrier was pointed out approximately 6 cables off the starboard quarter. The 2/0 put the wheel to midships but the port engine kept the vessel turning. The Master took over and had the wheel put hard to port which corrected the swing and took the ship away from the path of the bulk carrier. The 2/0, when further questioned could not give the course or speed of the bulk carrier, neither did he have the ARPA on in order to obtain that information. The Master was convinced that the 2/0 was completely unaware of the other vessel and that he was starting what was a commonplace manoeuvre for this vessel without taking any effort to check for or plot other vessels which may have been in the vicinity. Fortunately, the OOW on the bulk carrier took no evasive action which may have compounded the situation, assuming no doubt, that a vessel which had just started up would keep clear of him, even though he may have been extremely confused as to intentions of a ship making a large turn at close range.



### **Investigators Cannot Always See the Forests for the Trees - Some Comments by The Deputy Commissioner for Maritime Affairs for Vanuatu.**

"Can't see the forest for the trees". That phrase continues to haunt me every time I initiate an accident investigation. Sometimes we are so focused on identifying the proximate cause of a casualty that we overlook the root cause. We tend to look at things from a very narrow point of view, not holistically. We "focus" our attention as if through a microscope, rarely stepping back to view the entire problem. I warn my investigators to try to avoid this - sometimes, being on the spot, they cannot. I have to look at things more generally, more globally, more holistically. I try to see the forest rather than the individual trees. Three casualties and the lessons learned from them, come immediately to mind.

The first was an acetylene cylinder explosion on a fishing vessel which resulted in a fire and rapid sinking of the vessel (*this was reported in MARS in June 1994*). Briefly, an acetylene cylinder fire was noted in the workshop area long after working hours. A fire party mustered and attempted to cool the cylinder but the fusible metal pressure relief plug popped, releasing burning acetylene gas. The fire quickly spread, overcoming the best efforts of the crew and forcing them to abandon ship and watch it sink some 50 minutes later.

One would immediately jump to the conclusion that this was due to human error - someone had been doing hot work, a spark

flew and ignited the cylinder. Well, they would be wrong, no hot work had been done in the 6 hours before the fire. No one had ever used the cylinder or been near it. The cylinder had in fact given way, most likely from a corrosion hole which allowed the acetylene/acetone content to leak, causing internal heating and ultimately, spontaneous combustion. During the extended investigation we learned that when acetylene are handled, great care should be taken not to cause side shell damage. With a small indentation or fracture there would be leaking of both the acetylene gas within and the acetone medium which was also in the cylinder. This would self ignite when escaping through a small ragged aperture. This is not, unfortunately, a rare occurrence. This caused us to research the international regulations on the carriage of dangerous goods for use as ships stores, there are none. Proposals to the IMO on establishing regulations for such dangerous goods were not accepted. We did the only thing possible and produced an extensive Safety Bulletin calling attention to this problem and gave it wide distribution.

Case two involves a classic collision situation. When departing Tauranga, NZ, the WASHINGTON collided with the HAN TAO HE just after the WASHINGTON had dropped the outbound pilot. Both vessels were found to be at fault but clearly the HAN TAO HE was the give way vessel. In the investigation that followed, several things on the WASHINGTON were determined to have contributed to the incident. The bridge team manning was deficient ; there was little input from the junior officers to the master, and even if there had been, the authoritarian attitude of the master would have limited its value. There were misunderstandings, miscommunications and misperceptions in the sharing of information between the pilot, master and watch officers.

Sleep deprivation and fatigue played a significant part in that the master and deck officers were not properly rested. Lack of rest allowed for complacency, errors in judgement, faulty assumptions, confusion and delayed reaction time. Coupled with the already poor Bridge Team Management structure, this provided a climate ripe for small errors to escalate rapidly into big errors. These included the failure to carefully and effectively monitor the HAN TAO HE's relative position by visual and radar bearing, to take appropriate and timely action and failure to give the appropriate sound signals.

As an aside, it was interesting to overlay the "Nine Switches of Human Alertness" (Captain Jerry Aspland's article in the May/June 1995 issue of "Proceedings of the Marine Safety Council") on the deck officers of the WASHINGTON. It was determined that 7 out of the 9 switches were in the "off" position at the time of the incident. Finally, the owners involvement in a safety management system was non-existing at the time, this permitted a lack of safety culture to exist on the vessel.

The third incident involved attitude problems aboard a vessel and within a company. To protect the innocent, let us call the vessel the CORPORAL TAYLOR. In the early morning a fire broke out in the engine room. A fire party was organised, donned breathing apparatus and attempted to extinguish the fire adjacent to the fuel oil heater. Several attempts were made during the next 2 hours to extinguish the fire, first with portable extinguishers, then with a fire hose, before the decision was made to flood the engine room with CO<sub>2</sub>. The vessel had to call on shoreside assistance to extinguish the fire and had to be towed to the nearest port. The proximate cause was determined to be a tiny hole in the fuel oil heater which allowed an oily mist to hit hot surfaces and ignite.

The investigation and a complete inspection of the vessel after the fire found not only failure of equipment and procedures but also questionable competency of certain officers and crew members, inadequacy of training, drills and on board instruction and a lack of management commitment. When taken in their totality, it is a wonder that the vessel survived.

The following partial list describes the condition found :

- failure of the fuel oil heater and the fuel heater isolating switch
- failure to use the engineers alarm
- failure of the breathing apparatus
- failure to muster the crew at the assigned mustering area
- failure of the emergency trip wire for the main engine fuel supply and the back up electrical system
- failure to start the emergency fire pump in a reasonable period of time (estimates of attempts varied from 5 to 10 minutes) and failure of the emergency fire pump to provide full pressure
- failure to store solvents in the paint locker
- failure to detect hot spots and secondary fires
- failure of the "not under command" lights
- the need to condemn of 50% of the fire hoses
- failure of the crew to properly launch the lifeboat after the fire

**So there you have it : 3 trees, 3 forests, 3 casualties and 3 lessons learned.**



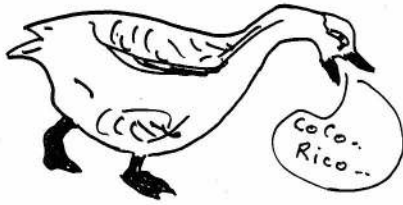
*If you have experienced any incident which you think may be of interest to others please send details, including your name and a contact address, to :*

**Captain R Beedel FNI 17 Estuary Drive Felixstowe Suffolk IP11 9TL U K**

*Incidents can also be faxed to a Bureau, please highlight my name - the number is +44(0)1394 282435*

*The Council of the Nautical Institute gratefully acknowledge the sponsorship provided by :*  
**THE NORTH OF ENGLAND P & I CLUB, THE SWEDISH CLUB, THE U.K. P & I CLUB,  
DET NORSKE VERITAS, THE MARINE SOCIETY, THE BRITANNIA P & I CLUB  
THE JOURNAL SAFETY AT SEA INTERNATIONAL**

# En passant par la cambuse.



*Pas très fréquent sur nos tables, le canard s'accommode selon des recettes très classiques que tout manuel de cuisine nous dévoile : aux olives, aux navets, à l'orange, aux cerises, au sang, etc. sans oublier les confits, l'alicot qui est un ragoût, ou les magrets et filets.*

*Voyons un peu ce que nos manuels ne nous disent pas à propos de ce qui se fait ailleurs.*

En Grèce, où à tout propos on vous met un plat d'olives sur la table, on vous fera le **canard aux olives (Papia melies)** :

Dans une cocotte, faire revenir 2 oignons dans 2 verres d'huile d'olive, faire rissoler un canard entier, ajouter 1 verre de vin blanc, 2 verres d'eau, 3 tomates hachées, laurier, clou de girofle, ail, cannelle, romarin, sel, poivre et 1 livre de grosses olives, difficiles à trouver en France car elles font 5 cm de long et serviront de légumes après 1h30 de cuisson.

Au **Maroc**, vous enduirez et farcirez le canard aux épinards :

mélanger 1 kg d'épinards cuits hachés avec un bouquet de persil et un de coriandre, foie et gésiers hachés, saler, ajouter une cuillère à soupe de poivre et lier avec 200 g de crème fraîche. Cuire à four th. 6/7 pendant 1h45. Accompagner de salades variées et pourquoi pas de vin rouge du Maroc (modérément !).

Maintenant, allons plus au Nord où le canard est plus courant :

En **Norvège**, il s'accommode au chou rouge (Villand mad Rodkal).

Prendre 4 filets de canard, saupoudrer de 2 cuillères à soupe d'un mélange de poivre, thym et girofle en poudre, les faire cuire à la poêle, réserver.

Couper un chou rouge en lanières, faire revenir à la graisse de canard une vingtaine de minutes ; ajouter 3 verres de vin rouge, 1 trait de vinaigre de vin et 3 cuillères à soupe de gelée de groseille et cuire encore 20 mn.

Dissoudre une tablette de bouillon de volaille dans un verre d'eau, ajouter 100 g de beurre en fouettant.

Sur un plat, mettre les filets de canard avec le chou, la sauce et décorer avec des aïelles.

Au **Danemark**, on goûtera au canard salé (sald cønder) :

Préparer une saumure avec 1 kg de gros

sel, 50 g de sucre dans 4 litres d'eau bouillante, laisser refroidir et y mettre le canard pendant 3 jours.

Faire cuire le canard dans une marmite avec de l'eau bouillante et des herbes aromatiques pendant 45 mn.

Servir avec des carottes, navets, oignons blancs, haricots verts cuits à part, le tout nappé d'une sauce faite de 2 cuillères à soupe de crème fraîche battue avec 200 g de beurre.

Nous reviendrons au chou, blanc cette fois, en **Roumanie** :

Faire blanchir le chou. Faire blanchir 200 g de poitrine 1/2 sel.

Dans une cocotte faire dorer les morceaux d'un canard avec du saindoux, les réserver, mettre à la place le lard de poitrine coupé en dés et 5 ou 6 échalottes émincées, les faire dorer puis ajouter le chou coupé en lanières, une gousse d'ail écrasée, un peu de sauge, d'aneth et de thym, 3 ou 4 verres d'eau, sel, poivre.

Enfourer les morceaux de canard dans les choux et laisser cuire pendant 1 heure.

Plus typique, on peut remplacer le chou par de la choucroute avec son jus de macération.

En **Russie**, on fera appel aux pommes :

Faire une farce avec l'oignon haché, le foie du canard, une tranche de poitrine fumée hachée, faire revenir à la poêle, ajouter un morceau de pain trempé dans du lait et essorer, 2 pommes coupées en lamelles, un œuf battu, sel, poivre et farcir le canard.

Mettre dans un plat avec un peu de graisse de canard, entourer le canard de quelques pommes, un verre d'eau, enfourner pour 1h30, Th.7. Arroser de temps en temps pendant la cuisson. Servir en remplissant les pommes au four avec une confiture rouge.

Au **Québec**, on utilisera aussi des pommes :

Dans une assiette mélanger 1 cuillère à café de graines de moutarde, 1/2 cuillère à café de cannelle, 1/2 cuillère à café de girofle moulu et 1/2 cuillère à café de muscade.

Y passer les quartiers de pomme et en farcir le canard que l'on aura salé, poivré à l'intérieur et à l'extérieur.

Mettre dans un plat, entourer avec des quartiers de pomme et les rouelles d'un oignon, poser une barde sur le canard, arroser d'un verre de jus de pomme et cuire au four à 200° pendant 1h45.

Le canard sert aussi pour les salades gourmandes avec gésiers confits, filets fumés, foie gras et pourquoi pas le jambon de canard, si facile à faire :

Prendre un magret de canard, enlever gros-

sièrement une partie de la peau. Mettre dans un récipient en terre et recouvrir d'un mélange : 1 cuillère à soupe de gros sel pour 1 cuillère à café de sucre cristallisé. Mettre au réfrigérateur pendant 24 h.

Rincer, sécher et rouler le magret dans du poivre grossièrement moulu et le pendre à un fil dans un endroit frais et sec pendant une semaine. Oter le poivre et faire de fines tranches à ajouter à la salade ou à manger avec pain et beurre.

Pour garder un caractère encyclopédique à cette rubrique, penser aussi au petit canard, ce morceau de sucre trempé dans une de nos splendides eaux de vie (à croquer ou laisser fondre dans la bouche, mais ne pas sucer).

Et voici une façon plus personnelle de traiter le canard que je pratiquais à bord pour varier les menus.

Prendre 1 canard pour 2 personnes.

Retirer les cuisses, cou et manchons que l'on mettra 24h dans un mélange de 450 g de gros sel, 50 g de sucre cristallisé.

Prendre les 2 filets que le cuisinier accommodera au four ou à la poêle.

Mettre le reste du canard avec de l'eau et cuire assez longuement puis :

- récupérer la graisse qui monte en surface,
- récupérer toutes les chairs pour les malaxer et en faire des rillettes,
- une partie de ces chairs peut être mélangée avec de la chair à saucisse puis cuite dans un moule pour avoir un pâté.

On reprendra les cuisses et manchons, bien les essuyer et les faire confire dans la graisse de canard (1h45 à feu très doux). Les cuisses feront un plat de viande et les manchons et cous une base pour un cassoulet maison en ajoutant des saucisses de Toulouse et quelques rondelles de saucisson.

Et s'il vous reste un peu de graisse, n'oubliez pas les pommes de terre sautées.

Les anciens de la Transat doivent se souvenir de ce Capitaine qui, aux Etats-Unis, traduisait la commande de vivres du cuisinier en anglais au ship-chandler, et arrivé au canard, le trou !...



Mais du réflexe puisque canard a été traduit par "chicken, coin coin..."

Cdt Yves CHARLOT

# "Riom" un peu !



Un habitant d'un petit village se plaignant des nuisances occasionnées par les poules de son voisin, le tribunal de grande instance de Clermont-Ferrand avait dans un premier temps ordonné la fermeture du poulailler. Le propriétaire des poules a fait appel de cette décision et a obtenu gain de cause auprès de la cour d'appel de Riom qui a estimé que les nuisances invoquées ne dépassaient pas les inconvénients normaux du voisinage. L'argumentation de la cour d'appel, particulièrement savoureuse, mérite d'être citée : *"Attendue que la poule est un animal anodin et stupide, au point que nul n'est encore parvenu à le dresser, pas même un cirque chinois ; que son voisinage comporte beaucoup de silence, quelques tendres gloussements, et des caquètements qui vont du joyeux (ponte d'un œuf), au serein (dégustation d'un ver de terre), en passant par l'affolé (vue d'un renard) ; que ce paisible voisinage n'a jamais affolé que ceux qui, pour d'autres motifs, nourrissent du courroux à l'égard des propriétaires de ces gallinacés ; que la Cour ne jugera pas que le bateau importune le marin, la farine le boulanger, le violon le chef d'orchestre, et la poule un habitant du lieu-dit la Rochette, village de Salèdes (402 âmes) dans le département du Puy-de-Dôme, (...) la Cour d'appel annule le jugement du tribunal de grande instance de Clermont-Ferrand"* (CA Riom, 7.9.1995).

Le Particulier - fév. 98