

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 44 - JANVIER 1999



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

AFCAN

F

O

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

SOMMAIRE

Editorial	3
Baptême de la ligne	4
Journée Ripert.....	6
Propulsion écologique	9
Lutte contre les pollutions maritimes.....	10
Que fait-on du ballast, Commandant ?.....	11
Les marins abandonnés 2	12
Pas de panique.....	14
Bassin des carènes.....	15
Vagues surprises d'Afrique du Sud.....	16
Le capitaine 98	18
Le Frelon, le NGV et la baleine	20
Mars.....	21
NGV et aéronefs.....	23
Simulateur Hydro Nantes	26
«Pêché» dans le JMM	27
ISM.....	29
STCW	31
IMO	32
Directives transbordeurs et NGV	33
Amoco	34
En passant par la cambuse.....	35

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1997

- Capitaines en activité.....	1 300 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
Rue de Bassam
29200 BREST

Le terme capitaine intérimaire n'existe plus suite à une décision de l'assemblée générale. Dès le premier jour de commandement, le capitaine peut avoir besoin d'être assuré.

4 numéros par an
Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Jacques LOISEAU

1998

Année des Océans!

Conseil d'Administration

Elus en 1996	Elus en 1997	Elus en 1998
H. Quéré	G. Blaisot	M. Bougeard
B. Appery	J.P. Dalby	J.P. Declercq
R. Fossaert	M. Le Doaré	J.F. Le Gall
M. Gidon	J. Ernault	P. Recher
R. Le Doaré	J. Loiseau	Ph. Sussac
Ch. Loudes	A. Piette	L.A. Yvonnou
L. Stephany	A. Trocheris	R. Le Bousse
J.D. Troyat		

Bureau

Président	J. Loiseau
Vice-président	M. Quéré J.D. Troyat L.A. Yvonnou
Secrétaire général	J.P. Dalby
Trésorier	R. Le Bousse

Conseil Assurance LOUDES Ch.

Présidents de Régions

R. Préa
J.P. Declercq
L.A. Yvonnou
Ch. Loudes
J.D. Troyat
A. Trocheris

Permanences

LE HAVRE : Affaires Maritimes
Tél. 02.35.41.33.25.
MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer -
Contact : 04.42.82.11.80.
NANTES : Contact : 02.40.24.99.48.

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -
Tél.02.98.46.37.60.
Fax 02.98.46.83.61.**

Pour notre marine marchande ce fut une année sans vague, notre océan n'était qu'un lac ! Quelques chefs d'entreprises ont montré leur imagination et leur foi dans l'avenir, mais nous assistons toujours au triste écroulement de la C.G.M. et du désintérêt pour les marins français dans l'entreprise Delmas...

Branle-bas et appel des principaux de l'équipage AFCAN ! Notre premier ministre M.JOSPIN peut-il adhérer à l'AFCAN ? En effet pas plus tard que le 24 nov. sur France Info il disait "être le chef d'un gouvernement au long cours" et faisait remarquer à ceux qui n'avaient pas le pied marin "qu'un bateau en pleine traversée ne ressemble pas à celui qui appareille". Notre excellent assureur accepte-t-il le risque ?

Toujours est-il que pour qu'un navire navigue il lui faut un équipage et des officiers ! Jamais nous n'avons vu autant de colloques, séminaires, réunions et déclarations à propos du constat que si cela continue il va bientôt manquer de marins. Et chacun de proposer des solutions pour stimuler des vocations pour de futurs navigateurs (pêche, plaisance, armée) et de démontrer que pour la marine marchande l'internationalisation est la solution !

La mise en pré-retraite d'officiers expérimentés reste malgré tout encore de mode. Le C.C.A.F. a trouvé la solution : faire appel à la marine nationale qui réduit la toile et pourrait fournir les officiers manquants... Pourvu que STCW soit respecté (*un STCW à la française, bien sûr, avec des prérogatives transitoires originales, 8000 ou 15000 ou que sais-je ?*), la planche à brevets va fonctionner dans le plus grand des secrets. Nous aurons la joie d'accueillir ces nouveaux collègues parlant comme nous et plein d'expériences, ils nous accueilleraient si chaleureusement autrefois dans la compagnie des tuyaux gris. Viendront-ils remplacer les roumains, ukrainiens, ou autre chair à manning ?

N'empêche, Colbert n'a toujours pas été enterré : la proportion de militaires ou d'assimilés n'a jamais été aussi importante dans notre environnement. En effet le nombre de navigants "mar.mar" diminue terriblement ou s'expatrie, le personnel civil des affaires maritimes aussi, mais nous restons environné de la même façon par les administrateurs, profs d'hydro, contrôleurs, amiraux en recyclage civil, médecins de gens de mer, personnel des préfectures maritimes, formateurs de formateurs à l'ENMM de Nantes etc..

Les grands sujets politiques français comme les 35 heures ne s'appliquent pas à notre marine marchande et c'est l'Europe qui nous sauvera et imposera les mêmes lois sociales et fiscales. Déjà elle reprend pour application immédiate la convention No 180 de l'OIT qui applique la reconnaissance des 8 heures de base par jour, la durée de travail et de repos par jour et par semaine : bientôt les inspecteurs pourront en contrôler l'application lors des visites M.O.U., alors, les navires avec des effectifs trop réduits disparaîtront peut être ?

Comme tout ceci est bien morose, je vous prie de m'en excuser. Un petit moment d'abattement passager, mais qui ne survivra pas à cette année, il ne faut pas en douter.

C'est donc avec plein d'optimisme que je souhaite à tous et à ceux qui vous sont chers :

*mes meilleurs vœux
pour une bonne et heureuse année 99*

Cdt. Jacques LOISEAU
1er décembre 1998

Séminaire Afro-Méditerranéen de «L'International Committee on Seafares Welfare»

L'ICSW est une agence internationale sans profit représentant les organisations concernées par le bien être du marin. Y participent entre autres : I.L.O. (international labour organisation, y est observateur permanent et reconaît ses travaux), ICMA (int.christian maritime assoc.) ISF (Int.shipping federation) ITF (int.transport worker's feder.) USS (united seamen's service) AGISM et bon nombre de représentations gouvernementales et caritatives.

Curieusement et comme à l'IFSMA on n'y rencontre ni grecs ni philippins!

Une convention N°163 et une recommandation N°173 ont été adoptées par l'I.L.O. Il s'agit maintenant de les faire appliquer ... *(On y prévoit pour assurer un minimum de bien-être : des soins médicaux, la sécurité dans les ports contre les agressions, l'accès aux services des consulats, une défense en cas d'incarcération, des mesures pour avoir des avances en argent et le change, des prix d'hôtel et de transport accessibles, la possibilité de communications téléphoniques accessibles en lieu et prix, le service du courrier, la possibilité de visites à bord et évidemment des souhaits quant aux accès aux loisirs (sport, piscine à bord, video, bricolage, bar et lieu de réunion, excursions..), à la culture, aux manifestations religieuses etc, etc).*

Evidemment pour nous autres qui naviguons dans des compagnies honorables et relativement riches, tout ceci nous paraît évident et naturel. Eh bien non ! Ce minimum n'est pas automatique sur certains navires et est même remis en cause ! Nous avons profité de ce bien-être sans le savoir !

J'ai été invité à présenter à Casablanca notre point de vue de capitaine sur le sujet que je vous restitue tel quel.

BIEN ETRE DU MARIN A BORD :

Le Rôle du capitaine :

Il est évident que pour qu'un équipage soit efficace il vaut mieux avoir des hommes heureux de leur sort et vivant en confiance. Ce n'est évidemment pas toujours le cas, sans cela vous ne seriez pas réunis aujourd'hui....

Sur mer nous rencontrons différents types d'équipage : des équipages très réduits sur les caboteurs (7 personnes, deux occidentaux et 5 marins appartenant à un manning operator), des équipages occidentaux réduits sur des unités ultra modernes, des navires classiques très bien tenus avec des équipages homogènes sous des pavillons de

complaisance ou des pavillons nationaux et des navires sous-norme avec des équipages souvent multi-ethniques et des pavillons nationaux ou de complaisance.

Il n'est donc pas possible de généraliser la situation du marin.

Passons donc sur le cas des marins navigants sur des unités appartenant à des armateurs sérieux ou à des "manning operators" honnêtes ... qui accordent au marin un **rythme embarquement / débarquement** satisfaisant. En effet ces marins arrivent à trouver à bord dans un climat de confiance et de respect un bien être normal et leur temps à bord étant limité ils ne souffrent pas inconsidérément de la séparation.

Il faut donc voir le problème de ces marins utilisés comme main d'oeuvre bon marché sur des unités dont les conditions de vie à bord sont à notre époque : inhumaines. Les navires "poubelles" et leurs armateurs devraient bientôt disparaître si l'on en croit les organisations internationales optimistes qui font une confiance un peu irréaliste dans la délivrance du code ISM. Il faut toutefois saluer l'énorme travail effectué par les syndicats et certaines associations pour dénoncer l'existence de ces navires sous norme. En attendant la disparition de ces navires, que faire pour ces marins plus ou moins abandonnés à leur triste sort ?



Baptême de la Ligue - J. Loiseau

Lorsque l'on pense bien-être des marins à bord il vient à l'esprit que le capitaine a sans doute un rôle à jouer.

Que peut ou doit faire le capitaine ? qui, bien que représentant officiel de l'armateur n'en est pas moins un salarié ne vivant pas forcément dans le luxe. Il est pourtant le rouage essentiel dans les conditions de bien-être à bord.

L'équipage doit constituer une équipe dans cet environnement hostile tant à la mer qu'au port : en effet le port n'est plus le havre de paix qu'on s'imagine : cadences de opérations commerciales, contrôles, inspections, "vettings" et exercices, fouille, rupture de rythme du travail, embarquement des vivres, excès d'heures d'emploi pour satisfaire aux multiples demandes etc...

Le capitaine a donc la tâche de créer ce lien entre les membres de l'équipage et donner à chaque membre ce sentiment de fierté d'appartenir à une équipe qui accomplit un travail bien réparti.

D'abord c'est, qu'il le veuille ou non, selon l' attitude du capitaine, que la vie sera vivable ou un enfer à bord ; par ses relations avec l'équipage, sa disponibilité à être à l'écoute des problèmes, par l'application humaine de la réglementation, par une attention soutenue sur la charge du travail qu'il demande. Il est maintenant aidé par les textes et la révision de la convention 109 de l'O.I.T. Le moment n'est peut être pas loin où les inspecteurs du memorandum se pencheront sur l'organisation du travail bord et pourront le cas échéant émettre des prescriptions.

Selon son organisation ou son interprétation des règlements, le capitaine pour permettre à une partie de l'équipage de se libérer par roulement pour profiter de temps libre à quai. Le capitaine doit être convaincu de l'importance du temps libre à bord comme à terre.

C'est lui qui tient le pouvoir de relation avec la terre... : Relation avec l'armateur ou avec le "manning operator" pour diffuser l'information, pour rappeler au respect de contrats, pour obtenir des sommes raisonnables pour une alimentation digne, pour obtenir des fonds pour agrémenter les loisirs à bord. C'est lui qui est en relation avec l'agent pour activer la remise de courrier, pour assurer le suivi du courrier en retard ou lors des détournements, pour obtenir des devises lorsque son "manning operator" accepte du "cash advance en devises", pour obtenir un service médical rapide si nécessaire. C'est par l'agent qu'il obtiendra des renseignements sur le port dans le cas où il n'y aurait pas de seaman's club. C'est lui qui est en relation avec les autorités pour faire activer la remise des shore-pass ou pour obtenir de limiter la fouille des douaniers... c'est lui qui est en relation avec le ship-chandler et ses publicités tant attendues. C'est lui qui détient le pouvoir de transmission et donc de l'accès au téléphone ou à Inmarsat, etc..

Il n'a pas à être le boute en train à bord mais c'est par lui que le bien être peut arriver.

La décoration à bord du navire dépendant du chantier, est souvent très conventionnelle, il est à remarquer que sur les navires sur lesquels les équipages séjournent longtemps, les cabines tendent à se personnaliser. Fleurs et plantes vertes, photos, napperons etc... là encore le rôle du capitaine peut se faire sentir en laissant faire le juste nécessaire avant la dégradation des logements.

C'est le capitaine qui doit donner l'impulsion ou tout au moins la favoriser pour créer à bord malgré les différences de culture et de langue la possibilité de réunions festives qui créent l'équipe. Il n'est pas question de créer des "happenings" tout organisés pour lesquels le marin est assisté mais au contraire pousser chaque membre à participer.

C'est lui qui doit être le garant contre toute tentation de racisme et de mise à l'écart d'un groupe ou d'un individu sur les navires à équipage multi-ethnique. Cette tentation de vivre séparé est naturelle sur les navires où les officiers sont d'un pays et le personnel d'exécution d'un autre, mais c'est au capitaine de faire en sorte que cette séparation ne soit pas permanente et jamais agressive.

Cette disposition d'esprit et les qualités d'homme demandées au capitaine ne sont pas enseignées dans les écoles bien sûr, mais l'importance du fait de constituer une équipe à bord pourrait être le sujet d'une intervention tout comme l'étude de la sécurité ou des règlements concernant le travail à bord.

La valeur humaine du capitaine prend tout son sens avec un équipage dont les moyens de défense sont limités, dont les moyens financiers sont aussi très limités et lorsque l'équipage est multi-ethnique. Dans ce dernier cas les conceptions du passe-temps, des plaisirs et du bien-être peut se révéler bien différents et poser problème.

C'est aussi une autre façon d'exercer son métier que sur les navires où l'équipage est contractuellement protégé.

Cdt. Jacques LOISEAU
septembre 1998

LES MAISONS DES GENS DE MER

<http://www.perso.wanadoo.fr/agism.sea/welfare.html> E-mail : agism.paris@wanadoo.fr

Les Maisons des gens de mer sont accessibles aux marins du commerce, de la pêche, de la marine nationale, qu'ils soient en activité ou en retraite, à leurs familles, aux marins étrangers, aux plaisanciers ainsi qu'aux personnes concourant par leurs métiers à l'activité maritime

PRIX DES CHAMBRES DE 75,00 FF à 183,00 FF
RESTAURANT : MENUS A PARTIR DE 47,50 FF
BAR, SALLES DE RÉUNION, PARKING, T.V.



Rue Abbé-Le-Cam
56100 LORIENT
Tél. 02 97 37 11 28
Fax : 02 97 37 41 31

Av. du Général-de-Gaulle
17000 LA ROCHELLE
Tél. 05 46 41 26 24
Fax : 05 46 41 51 29

Quai de la Douane
29200 BREST
Tél. 02 98 46 07 40
Fax : 02 98 46 14 14

Rue du Port
29110 CONCARNEAU
Tél. 02 98 97 04 01
Fax : 02 98 50 69 77

Quai Chanzy
62200 BOULOGNE-SUR-MER
Tél. 03 21 31 73 20
Fax : 03 21 30 40 46

44, rue Voltaire
76600 LE HAVRE
Tél. 02 35 41 35 32
Fax : 02 35 42 19 87

25, rue de Forbin
13002 MARSEILLE
Tél. 04 91 91 19 58
Fax : 04 91 56 02 94

Quai du Risban
59140 DUNKERQUE
Tél. 03 28 66 15 22
Fax : 03 28 63 74 85

PORT PÉTROLIER - 44480 DONGES - Centre d'accueil maritime
Tél. 02 40 45 73 56 - Fax : 02 40 45 25 69 - BAR, RESTAURANT, NAVETTE PORTUAIRE

Colloque de l'association française de droit maritime

5ème Journée "RIPERT" Palais du Luxembourg le 29 juin 1998

Le doyen RIPERT est le juriste qui fut à l'origine de cette rencontre annuelle des "maritimistes" français.

Depuis l'année dernière et sous la présidence de Maître J.S.Rohart, avocat à la Cour, l'AFDM s'est quelque peu modifiée en créant 8 commissions permanentes chargées :

1 - des transports . 2 - de l'arbitrage. 3 - des ports de pêche et des Gens de mer. 4 - des événements de mer. 5 - de la plaisance. 6 - de l'offshore. 7 - des assurances. 8 - des navires.

Au cours de cette journée RIPERT, chaque commission a traité d'un sujet en relation directe avec le domaine dont elle est responsable.

Après l'introduction du président Rohart le professeur Bonnassies ouvre la séance en traitant d'un sujet qui nous tient particulièrement à coeur puisqu'il s'agit de "l'avenir du capitaine".

Après avoir rendu hommage à l'un de nos collègues décédé, le professeur Bonnassies remercie "ses amis capitaines", spécialement l'AFCAN ainsi que le commandant Fraisse. Puis il indique que les avis qu'il avait reçus de différents interlocuteurs étaient fort divers ce qui l'avait obligé à effectuer une navigation prudente entre les écueils d'un "optimisme naïf" et ceux d'un "pessimisme excessif", d'où l'interrogation suivante :

"L'institution capitaine est-elle en crise ?"

Le professeur Bonnassies le pense et estime que cette crise est ancienne.

Ainsi le doyen Rodière écrivait-il déjà en 1950 que le rôle du capitaine de navire était bien diminué et que sa fonction était par certains côtés déchu de son ancienne splendeur Cette opinion est corroborée par Maître M.Raymond Gouillot et, avec plus de nuances, par Antoine Vialard. Ce point de vue est partagé par des professionnels comme le commandant Cormier qui dans sa thèse sur le statut du capitaine estime que le capitaine contemporain n'a plus le même prestige qu'auparavant. De même le commandant Fraisse voit un avenir sombre pour le capitaine français, d'où la question de savoir si cette crise est propre à celui-ci.

Il convient donc de s'interroger sur l'avenir du capitaine non seulement en France mais dans l'ensemble du monde d'aujourd'hui.

Cet avenir ne semble pas en danger s'agissant de l'emploi. L'ISF prévoit un manque de 34600 officiers alors que Marc Chevalier, nouveau délégué général du CCAF, estime lui qu'il manque quelques 20000 officiers dans le monde, chiffre qui atteindrait 40000 en 2005 si rien n'était fait d'ici là.

On assiste en effet à un double phénomène : D'une part une "formalisation" du métier de capitaine et d'une autre une profonde modification qui a des aspects très positifs.

Formalisation de la fonction

Le Capitaine était et demeure un être concret enraciné dans un substrat social très fort.

Il était attaché à son pavillon on était capitaine de tel pavillon.

Il était attaché à son navire sur lequel il servait parfois pendant de nombreux embarquements.

Il était attaché à son équipage qu'il connaissait bien, même s'il ne le recrutait plus lui-même comme au temps de l'Ile au trésor.

Il était attaché à sa compagnie dont il était le plus souvent très fier.

Aujourd'hui le capitaine tend à devenir un être désincarné, formel. Les liens avec son navire et sa compagnie ont tendance à se distendre, d'autant plus que les capitaines sont très souvent recrutés par un Opérateur Maritime qui est plutôt une sorte d'agence d'emploi temporaire appelé "Manning Agent". Celui-ci fournit l'armateur en capitaines, officiers et équipages à partir d'une liste issue bien entendu d'un ordinateur. Ceci a aussi pour effet d'alléger les liens entre lui et un équipage de différentes nationalités et par conséquent parlant des langues différentes. Ceci complique la gestion technique du navire et rend plus nécessaire pour le capitaine l'affirmation de son autorité.

Nous touchons alors à la fonction du capitaine. On reconnaît en fait qu'il en existe trois types qui sont : les fonctions commerciales, techniques et d'ordre public.

Les fonctions commerciales du capitaine ont pratiquement disparu. Il ne recrute plus l'équipage ; il n'est plus responsable de la marchandise comme il l'était au sens du code de commerce. Seule la loi du 3 janvier 1969 dit qu'il doit pourvoir aux besoins du navire et de l'expédition dans les ports où l'armateur n'a pas son principal établissement ou une succursale. Mais en fait c'est pratiquement toujours un agent maritime qui se substituera au capitaine. L'informatique accroît l'affaiblissement de la fonction commerciale et l'"Internetisation", qui absorbera tous les documents, accentuera cette dégradation.

La fonction technique - Là les perspectives sont beaucoup plus nuancées. Certes, et Ph.Boisson du B.V. l'a montré dans son très beau traité sur la sécurité maritime, le capitaine rencontre des difficultés nouvelles dans l'exercice de sa mission. L'arrimage des marchandises, que la Cour de Cassation classe en 1909 comme prérogative du capitaine, est effectué par des agents terrestres. Certains services maritimes imposent des routes aux capitaines. Le commandant Cormier signale dans sa thèse que l'obligation faite au capitaine de participer au quart diminue son temps d'attention à la sécurité du navire. Les réductions d'équipage privent le capitaine d'assistants précieux. Mais dans leur essence même les fonctions techniques n'ont pas été altérées. De plus, outre la sécurité propre du navire, le capitaine devient responsable de la protection de l'environnement. Ainsi la loi du 5 juillet 1963 frappe de lourdes peines le capitaine qui par imprudence ou négligence a pollué les eaux françaises.

Les fonctions techniques ayant été précisées il faut parler du Code ISM dont l'article 5 est consacré au capitaine : la compa-

gnie doit définir avec précision et par écrit la responsabilité du capitaine et la mise en oeuvre de la politique de sécurité et de protection de l'environnement. Le Code exprime clairement à la face de la commu-nauté maritime l'autorité suprême du capitaine en matière de sécurité et dans les prises de décisions concernant la pollution, celui-ci pouvant demander l'aide de la compagnie en cas de nécessité.

Cependant le Code ISM n'est pas sans poser de problèmes en cas de conflit entre le capitaine et le délégué à la sécurité. Ce dernier est un responsable à terre ayant accès au plus haut niveau de la direction et devant surveiller la sécurité et la prévention de la pollution. Mais il ne doit pas se prévaloir de sa position pour donner des ordres au capitaine, ce qui ne devrait pas se produire le Code étant clair sur la primauté du capitaine en matière de sécurité.

De surcroît dans son article 5 le Code rappelle à deux reprises la Résolution 443 de l'OMI. Les Etats doivent protéger le capitaine en garantissant que le propriétaire ou l'affrètement n'exerceront aucune contrainte sur les décisions que le capitaine devra prendre en fonction de son expérience propre. Mais de nombreux capitaines se plaignent de l'inertie des Etats à ce propos, bien que la Résolution 443 ait aujourd'hui près de 20 ans.

En France on rétorque parfois que le capitaine est protégé par les dispositions de l'article 45 du Code disciplinaire et pénal. Mais il n'est pas sur que cette observation soit exacte. En effet l'article 45 prévoit une peine d'emprisonnement pour toute personne qui aurait indûment pris le commandement du navire et contre l'armateur qui serait son complice. Mais il s'agit d'un texte pénal et donc d'interprétation étroite et difficilement applicable à un "délégué à la sécurité" ou à un armateur qui aurait fait pression sur son capitaine alors que la sécurité du navire était en jeu.

Le délit d'abus de fonction n'existe pas en droit maritime.

La seule protection serait, depuis la loi du 18 novembre 1997, et en France seulement, d'invoquer la protection du droit du travail, l'entente préalable, le préavis, l'indemnité de licenciement. Mais il faut tout de même remarquer que si l'armateur impose à son capitaine une mesure contraire à la sécurité il risque de se voir condamner pour mise en danger de la vie d'autrui, même en l'absence d'incident et même si la mesure n'aboutit pas à une catastrophe.

Malgré tout on peut se demander si dans la ligne de la Résolution 443 il ne serait pas bon d'instituer un véritable "délict d'abus de position" pour les armateurs et leurs délégués.

La seconde question à propos du Code ISM est de savoir s'il ne va pas contribuer à accentuer la "formalisation" du capitaine. Nombre d'entre eux, et pas seulement en France, voient dans le Code une source de complications et de paperasses inutiles. Il est vrai que quelques compagnies ont noyé les bords dans la paperasse, l'une d'entre elles ayant eu besoin de 11 volumes pour expliciter le Code.

De même les inspections se sont multipliées : Armateurs-Assureurs - Affréteurs - Etats du port. On a même créé le terme "vetting", issu de l'anglais "vet" - vétérinaire -, on inspecte le navire comme un vétérinaire inspecterait votre chien ou votre chat.

Mais pour d'autres capitaines, en particulier le commandant Appery fort avancé dans l'analyse, les bons armements ont réalisé qu'il fallait éviter les excès. Les check-lists s'allègent et en même temps les capitaines se rendent compte de la nécessité d'un exercice qui en fait renforce leurs responsabilités ainsi que leur autorité. Pour les capitaines le Code ISM devient "globalement positif".

La fonction d'ordre public : C'est la troisième dévolue au capitaine. En allant plus loin que le doyen Ripert on peut dire que sa mission est "formative", il représente à bord l'Etat, la norme juridique. C'était la règle invoquée en termes remarquables par

un article du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, malheureusement abrogé par un décret probablement illégal et anticonstitutionnel de 1970.

Le texte disait ceci : Le capitaine de tout navire français, mais la règle est sans doute universelle, a, dans l'intérêt commun, autorité sur toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient (même sur les militaires, même sur le Président Chirac à bord d'un navire français) présentes à bord pour quelque cause que ce soit et a, autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comporte le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées, de la cargaison, la bonne terminaison de l'expédition et maintenant la protection de l'environnement. Tant que le monde sera divisé en nations souveraines dans leurs eaux territoriales et portuaires, l'action du capitaine comme représentant de la norme juridique demeurera indispensable. Cet aspect de son rôle est mieux mis en lumière dans la nouvelle réglementation. Dans l'ancienne réglementation française, appliquée dans de nombreuses marines, l'équipage devait avoir la nationalité du pavillon. Sous la pression du droit communautaire et de la mondialisation cette exigence a été supprimée. Mais elle a été retenue par la plupart des grands Etats maritimes dans leurs législations pour le capitaine. C'est la règle inscrite dans le droit Norvégien, Danois, même pour les navires de pavillon bis, c'est la règle inscrite dans la loi du 26 février 1996. Sur un navire français le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français.

Conclusion

Pour nous l'évolution qui s'est faite quant au rôle du capitaine n'a pas "affecté la splendeur de celui-ci" (doyen Rodière). Certes la fonction commerciale a été pratiquement anéantie, mais s'agit-il là d'une fonction essentielle? Fait-elle partie du rêve du garçon de 16 ans qui veut devenir capitaine? Déjà l'ordonnance de la Marine allégeait le rôle du capitaine. Dans son article 10 elle disait que le capitaine n'était plus tenu de tenir les documents du navire et dans son article 11 elle ajoutait que s'il y avait à bord un écrivain chargé de tenir état de tout le contenu le maître (capitaine) en sera dispensé.

Sur l'essentiel la mission classique du capitaine, son rôle dans la protection, la sécurité et plus encore dans la représentation de l'Etat et de la norme juridique subsistent. Ce sont d'autres raisons que la modification du rôle du capitaine qui expliquent les craintes des capitaines aussi bien que de leurs jeunes lieutenants. Certains vont même jusqu'à prévoir à terme, dans 20/30 ans, la disparition totale du métier de capitaine français. Y a-t-il des voies de survie ? L'inquiétude du capitaine français est liée d'abord à la lente dégradation de la flotte française. Même si le tonnage de cette flotte s'est stabilisé autour de 4 millions d'unités de jauge le nombre de navires utiles (vedettes à passagers et engins de servitude exceptés) diminue chaque année. Au 1er avril 1998 il ne subsistait plus que 207 navires arborant un pavillon français, en diminution de 3 unités depuis le 1er janvier; Et l'avenir ne s'avère pas meilleur. La suppression des quirats par la loi du 30.12.1997 a porté un coup très dur à la flotte commerciale française. Des mesures sont envisagées mais elles sont très peu importantes et d'autre part très difficiles à appréhender, rédigées dans des termes que seuls des spécialistes ayant fait des études de droit fiscal peuvent comprendre.

Un autre élément de la flotte française va bientôt entrer dans la tourmente : les paquebots et transbordeurs de passagers. Sur 33 navires à passagers que compte la flotte 15 sont affectés à la desserte de la Corse. Or le 1er janvier 1999 le trafic Corse-Continent va s'ouvrir à la concurrence communautaire.

Pareillement un numéro de juin 1998 du Journal de la Marine Marchande se fait l'écho de l'inquiétude des équipages de la Cie

DELMAS. Les navires ne vont pas quitter le pavillon français mais passeront sous Immatriculation Kerguelen ce qui réduira le nombre d'officiers et par voie de conséquence le nombre de capitaines, car ce sont ces officiers qui font les capitaines.

La France, bien que maritime par la longueur de ses côtes, n'en reste pas moins un pays essentiellement terrien. En dehors de quelques pôles tels que Dunkerque, Le Havre, Nantes ou Marseille, qui ont toujours été la France de l'extérieur par rapport à celle de l'intérieur, la France n'a jamais été un pays maritime. Il semble donc que, sauf renversement de tendance bien improbable car il demanderait une très forte volonté politique qui ne s'est manifestée qu'à de très rares périodes, la flotte commerciale française va continuer à souffrir et avec elle les capitaines français.

Devant cette situation la seule voie qui paraisse s'ouvrir consiste à orienter les capitaines français vers les navires étrangers. Mais cette voie n'est pas sans dangers. D'abord c'est une voie bilatérale. Si les capitaines et officiers français pourront servir sur des navires danois, italiens voir cyprotes, au moins pour les officiers, la réciproque sera vraie. Certaines fonctions comme le pilotage vont être ouvertes, et le sont déjà en droit, aux capitaines de la Communauté. Certes il faut un diplôme de capitaine français pour être pilote mais les règles d'équivalence de brevet y pourvoient. La Fédération Française des Pilotes Maritimes craint de voir demain un Danois ou un Néerlandais demander à être formé comme pilote des ports de Dunkerque puis du Havre, de Nantes ou de Marseille.

Par ailleurs les capitaines français s'inquiètent de voir leurs diplômes ne pas être reconnus par les armateurs étrangers.

Il faut se plonger dans la technique. Depuis une trentaine d'années la France a mis en place une formation polyvalente qui aboutit à un diplôme polyvalent permettant d'exercer les fonctions de capitaine et de chef mécanicien. Un jeune officier sortant de l'école peut choisir le pont ou la machine et alterner ultérieurement. Le problème est que la Convention Internationale STCW 95 ne reconnaît pas pleinement, malgré les efforts du représentant de la France, le diplôme polyvalent. Dans ses chapitres 1 à 6 elle pose les conditions de délivrance des brevets monovalents qu'elle intègre dans son appréhension. Ce n'est qu'au chapitre 7 qu'elle évoque en termes un peu réducteurs la délivrance "d'autres brevets". Ce ne sont ni le brevet pont ni le brevet machine mais d'autres brevets. C'est quelque chose d'un peu extérieur aux préoccupations fondamentales. Les conditions qu'elle exige pour ces autres brevets qui concernent le brevet polyvalent sont assez difficiles à acquérir. Il n'y a plus en réalité superposition d'un brevet pont et d'un brevet machine, il y a définition d'un brevet. Il n'y a pas en réalité définition d'un brevet mixte comme le brevet français, il y a superposition. Il faut à la fois faire des études pour le pont et des études pour la machine. A ce moment là on peut avoir les deux brevets.

D'où la crainte des capitaines français d'avoir des difficultés à voir reconnaître leurs brevets et surtout de voir l'administration française abandonner la polyvalence. Or les capitaines français sont très attachés à cette formation qu'ils considèrent à juste titre dans leur grande majorité (pas à l'unanimité cependant) comme une formation de qualité. L'administration semble avoir pris la mesure du problème et s'est engagée dans un travail de refonte des brevets.

En tout cas telle qu'elle est aujourd'hui, et sans doute telle qu'elle sera demain, la formation des capitaines français est reconnue comme excellente, au niveau des meilleures formations. S'il le veut le capitaine français peut trouver de l'emploi sur un navire étranger et ce sera encore plus vrai en 2005 ou 2010.

Mais il reste des problèmes à surmonter ; ils sont d'ordre économique et d'ordre culturel.

- **Economiques** : Sauf pour les meilleurs, ou les plus chanceux, la situation d'un Français sur un navire étranger ne sera pas celle qu'il a aujourd'hui. La solde sera plus faible, les congés moins longs et les avantages sociaux seront beaucoup plus légers.

- **Culturel** : Ce seront sans doute les obstacles les plus importants.

Le métier de capitaine n'est pas facile sauf pour les privilégiés qui seront sur les magnifiques navires de la ligne de Corse.

Les congés ne coïncident pas avec ceux de l'épouse qui travaille la plupart du temps. ni avec ceux de la famille. Il sera encore plus difficile d'exercer ce métier dans un contexte non français où l'officier perdra toute attache avec ses racines culturelles, y compris celles de la langue. Et pourtant l'expatriation sera peut-être la seule voie pour de nombreux officiers français. La question est de savoir si l'administration ne doit pas aider à aller dans ce sens car même s'ils servent sous un pavillon Bahamas les capitaines français n'en expriment pas moins la culture maritime française.

Deux actions pourraient être développées.

Malgré des progrès considérables la formation des capitaines français n'en demeure pas moins une formation un peu repliée sur Colbert. On pourrait envisager un enseignement beaucoup plus poussé de l'anglais avec des cours en anglais et des stages sur navires étrangers comme cela se pratique dans les écoles de commerce de haut niveau HEC ou ESSEC qui envoient systématiquement les élèves faire six mois de stage en Angleterre ou aux USA.

La seconde action de l'administration française pourrait être fiscale

Il est frappant de constater qu'un pilote de ligne qui passe plus de 183 jours hors de France, même s'il le fait dans des territoires d'outre mer, Polynésie ou Nouvelle Calédonie, qui sont français mais ne représentent pas la France fiscale, se voit exempté d'impôts sur le revenu, de même qu'il n'est pas imposé aux USA où il passe quinze jours dans l'année etc... Si bien qu'il est exempté d'impôts ce qui revient à augmenter son traitement de 80 à 100%. Pourquoi ne pas appliquer la même chose aux marins sinon en raison du syndrome Mermoz qui fait qu'en France on concède beaucoup plus aux pilotes de ligne en mémoire de ce héros.

En revanche il ne semble pas possible d'agir en matière d'avantages sociaux. L'Etablissement des Invalides ne peut prendre en charge les capitaines français naviguant à l'étranger. Ce serait le couler définitivement. Mais une voie moyenne ne peut être exclue.

La conclusion est très difficile. Elle dépend du caractère de l'analyste. Certains partagent le monde entre optimistes et pessimistes, ce qui est d'ailleurs le point de vue du professeur Bonnassies.

Si l'analyste est porté au pessimisme il sera tenté de dire qu'il n'y a guère d'avenir pour les capitaines français. Les meilleurs d'entre eux, ceux qui pensent avec Bernanos qu'on ne subit pas l'avenir mais qu'on le fait, survivront, quitte à s'expatrier, mais peu à peu les vocations pour ce métier exaltant mais devenu difficile se tariront et l'on verra se fermer les Ecoles de la Marine Marchande.

Si l'analyste est optimiste il pensera que rien n'est perdu. La qualité des capitaines français est telle que l'on ne peut envisager leur disparition. Le métier de capitaine évoluera mais il gardera ses traits essentiels, de larges pouvoirs sur les autres et de très larges responsabilités. Il demeurera longtemps, le professeur Bonnassies en est persuadé, l'un des plus beaux métiers qu'il soit donné à l'homme d'exercer.

A. TROCHERIS

Du nouveau dans la propulsion écologique

Dans AFCAN INFO N° 38 notre ami BOUGEARD nous présentait les "shuttles tankers".

Un de ces navires le "NAVION VIKING" est passé au chantier SOBRENA à BREST pour entretien normal et installation partielle d'une future unité de stockage et de distribution de G.P.L. pour sa propulsion.

Nous connaissons la propulsion au G.N.L. sur les méthaniers qui utilisent la vaporisation de la cargaison comme combustible pour la chaudière. Sulzer et Man avaient installé une propulsion au GNL sur des petits méthaniers motorisés. Mais le G.P.L. pose d'autres problèmes et en particulier parce qu'il est plus lourd que l'air et peut contenir de la vapeur d'eau !

Les pétroliers navette pendant leur chargement sur le site off-shore collecteront et utiliseront les émissions volatiles (VOC fuel - volatile organic compounds). Jusqu'à présent le pétrolier produisait du gaz inerte dont la teneur en oxygène devait rester inférieure à 8 % afin d'inertiser ses tanks. Pendant le chargement, les gaz d'hydrocarbures et les gaz inertes étaient envoyés à la torche (atmosphère).

La partie "non méthane" de ces "VOC" relâchés à l'atmosphère réagit à la lumière du soleil avec l'oxyde d'azote et peut créer une couche toxique au ras du sol

Cette couche toxique d'ozone et de brouillard est évidemment préjudiciable aux yeux, poumons, aux cultures et aux forêts.

La Statoil a donc modifié les citernes de son navire ainsi que la procédure de chargement, les pressions et températures de chargement plus basses permettent une dissolution plus importante des VOC fuel dans le crude. Les gaz sont condensés et stockés pour une utilisation sous haute pression dans le moteur principal.

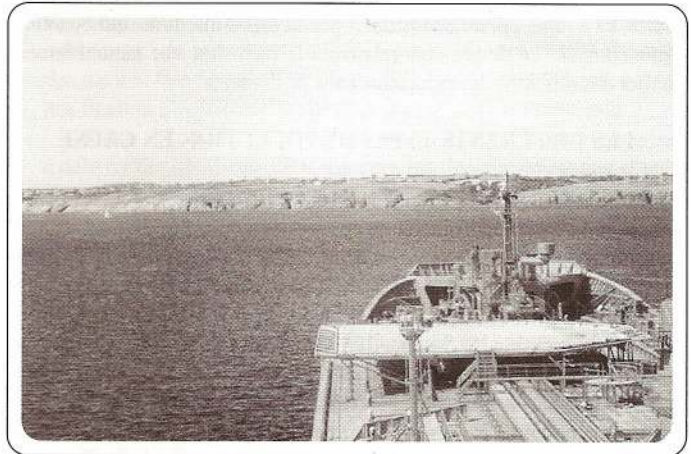
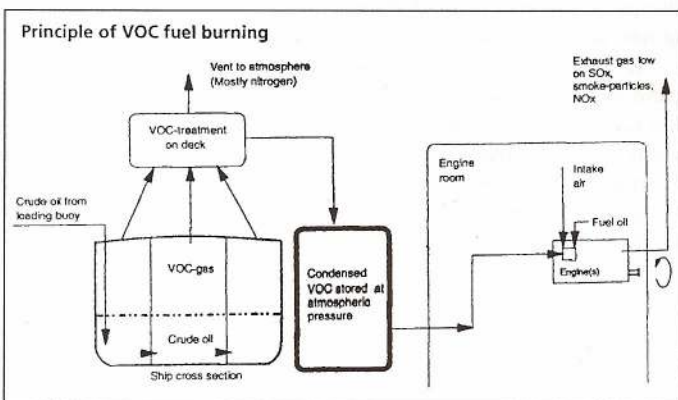
Cette conception est développée conjointement par Statoil et le motoriste MAN B & W. Une modification du moteur est bien sûr nécessaire. Des essais comparatifs auront lieu pendant 18 mois à partir du début 99 pour mesurer l'économie et l'efficacité du système, ... si c'est satisfaisant toute la flotte de Statoil sera modifiée en conséquence.

La composition du V.O.C fuel varie énormément d'un champ pétrolier à l'autre (par ex: 87% des V.O.C. (constitués de propane et de gaz d'hydrocarbures plus lourds) sont présents en zone Statfjord et seulement 46% à Gullfaks... fonction entre autres paramètres de l'ancienneté de l'exploitation du gisement).

Le problème du motoriste est complexe : d'abord, l'émission des V.O.C. pendant la période de chargement dépasse de beaucoup le besoin de consommation, donc il faut stocker. De plus la composition du gaz est variable selon son origine, la puissance demandée au moteur est elle aussi variable. On demandera au moteur de délivrer la puissance désirée quelque soit la quantité de gaz disponible, la machine fonctionnera donc avec un talon de F.O. et devra pouvoir fonctionner tout au F.O. Le V.O.C. est injecté sous pression (comme déjà expérimenté pour le G.N.L.) - les systèmes de sécurité ont déjà été approuvés par 5 sociétés de classification.

A bord de la navette les systèmes suivants sont installés :

- purification du V.O.C. fuel
- liquéfaction
- stockage
- pompe haute pression pour chargement
- système de préchauffage
- système d'injection dans le moteur



Shuttle - J. Loiseau

Lors du chargement, les V.O.C. et le gaz inerte sont nettoyés, purifiés et séchés avant d'entrer dans le processus de condensation, le gaz est ensuite comprimé, refroidi - les méthanes et éthanes et le gaz inerte sont envoyés à la torche.

Le stockage de 300 m3 approximativement se fait soit à température ambiante et près de 10 bars soit à pression atmosphérique et à -45°C.

L'injection dans le moteur se fait à 80°C et à 400 bars (de cette façon il n'y a pas de risque de glace qui boucherait les tuyaux, la pression doit être stable) Le chauffage dépend du système de refroidissement du moteur mais il y a aussi un système indépendant.

L'injection de V.O.C.fuel dans la chambre de combustion se fait après une petite injection de F.O. (8% au minimum - injection pilote de sécurité) et est contrôlée par un ordinateur qui tient compte des propriétés du V.O.C. en agissant sur des vannes télécommandées hydrauliquement. La culasse et le collecteur d'échappement doivent aussi être modifiés. On imagine pour les futures constructions neuves un matériel d'origine dont l'augmentation des coûts n'influeraient que de 1 à 1,5% sur le prix du moteur.

On considère que la consommation de F.O. pour un voyage Statfjord-Rotterdam-Statfjord est équivalente à la quantité d'énergie perdue actuellement et contenue dans les V.O.C. fuel évaporés pendant ce voyage. De plus MAN B & W recommande l'utilisation d'un alternateur attelé conséquent qui pourraient suffire à toute la consommation électrique.

Les concepteurs de ce système estiment que l'investissement sera rapidement amorti tout en satisfaisant aux exigences environnementales.

L'utilisation de ce "VOC-fuel" réduira de façon notable les dépenses de combustible et rendra propre les émissions de gaz d'échappement. Les résultats escomptés : réduction de 50 à 90 % des émissions de SO2 (proportionnellement à la part de fuel lourd substitué), de même pour les émissions de particules, réduction de 20 à 30% de NO2 (ceci parce que le mélange air-combustible sera plus uniforme dans le cylindre).

Plus de renseignements sur les systèmes de sécurité internes au bord, sur la séparation GNL/GPL sur site, sur l'installation de reliquéfaction et de stockage à bord, en se procurant les actes de la 22ème conférence internationale de Copenhague en 1998 auprès de la CIMAC: Conseil International des Machines à Combustion.

D'après une enquête à bord, d'un extrait de CIMAC congress Copenhague 98 et MER janv.98

L'intervention des services de l'Etat

La mer qui se déchaîne a trop souvent des conséquences fâcheuses pour les navires, leur équipage, leur cargaison et souvent le littoral. Problème de notre civilisation, la pollution affecte les espaces maritimes. Volontaire ou non, elle revêt de nombreuses formes. Les administrations, coordonnées par le préfet maritime dans leur action en mer ont, un jour ou l'autre, eu à lutter contre ce fléau. La gendarmerie maritime, qui bénéficie d'une compétence de principe relative à la mer, s'est vue naturellement confier des missions déterminantes dans ce domaine.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE POLLUTION EN CAUSE

Les lois n° 76-599 et 76-600 du 7 juillet 1976 réglementent les opérations d'immersion et d'incinération en mer des substances diverses et intègrent les dispositions de la convention d'Oslo du 15 février 1972. Elles s'appliquent aux pollutions et menaces de pollutions accidentelles marines.

La loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, réprimant la pollution en mer par les hydrocarbures, reprend et étend les dispositions de textes antérieurs qui avaient introduit la convention MARPOL dans notre droit. Si elle reste limitée à la pollution par les hydrocarbures, elle s'applique néanmoins aux navires étrangers dans les espaces placés sous la souveraineté française. Elle est complétée par l'instruction du Premier ministre du 6 décembre 1990 relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires.

Les actions prévues par la loi pénale s'appliquent :

- sur l'étendue des eaux maritimes, des eaux intérieures, des eaux territoriales, de la zone économique, de la haute mer, sauf dans les ports et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer;
- aux navires, plates-formes, engins flottants, français et étrangers, à l'exception des navires ou engins de l'État utilisés à des fins non commerciales ;
- dans les cas d'infractions constituées par un rejet ou un écoulement volontaire ou accidentel d'hydro-carbure, de substances liquides nocives transportées en vrac, réprimées par la loi du 5 juillet 1983.

LA RÉPRESSION A L'ENCONTRE DES POLLUEURS

La compétence des tribunaux

La compétence des tribunaux s'apprécie en fonction de la nationalité du navire et du lieu de l'infraction. Les tribunaux du littoral maritime exercent les poursuites à l'encontre des navires français. Pour les navires étrangers, si l'infraction a lieu dans les eaux territoriales, c'est le tribunal du lieu de l'infraction qui agit. En zone économique exclusive, lorsque le navire ne fait pas escale dans un port français, c'est la section économique du parquet de Paris qui se saisit. Les pollutions constatées en haute mer commises par un navire étranger ne sont pas de la compétence des tribunaux français. Les éléments recueillis sont adressés aux fins de poursuites à l'État du pavillon, par l'intermédiaire du ministère des Affaires étrangères.

Les actions visant à constater les infractions en matière de pollution de la mer par les navires, à rassembler les preuves et à rechercher les auteurs, s'inscrivent dans le cadre de la police judiciaire, qui est exercée sous la direction du procureur de la République par les officiers de police judiciaire (OPJ) et les agents de police judiciaire (APJ), ainsi que divers officiers et agents désignés par la loi.

De par leur compétence territoriale étendue, ce sont les personnels des brigades de recherches de la gendarmerie maritime, unités implantées pour la plupart dans les chefs-lieux des préfectures maritimes, qui sont les plus

qualifiés pour procéder aux enquêtes. Peuvent également être saisies les brigades mobiles de surveillance du littoral ainsi que les unités navigantes réparties le long des côtes.

Il convient de souligner que la présence d'un officier de gendarmerie au sein de la division "action de l'État en mer" de chaque préfecture maritime permet d'alerter les unités de gendarmerie maritime et départementale en temps réel et de raccourcir ainsi les délais d'intervention.

Les informations recueillies, le plus souvent par l'équipage d'un avion de surveillance des douanes, sont transmises au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS). Cet organisme informe le procureur de la République compétent qui saisit l'unité de gendarmerie concernée.

Le rôle des gendarmes maritimes

Lors de la constatation de pollutions maritimes, des enquêteurs de la gendarmerie sont dépêchés sur la zone par un navire ou un aéronef de la Marine nationale aux fins de procéder, sur instruction du parquet, aux prélèvements destinés à établir un lien de causalité entre la nappe et le navire suspecté. Les échantillons sont prélevés à l'aide de la "valise POL-MAR" mise en place depuis maintenant sept ans.

Les prélèvements, placés sous scellés, sont réalisés en trois exemplaires destinés à l'analyse, à la contre-expertise et à l'armateur. Les flacons en verre les plus volumineux sont utilisés dans le sillage du navire soupçonné, tandis que les éponges permettent le recueil des hydrocarbures au cœur de la nappe. Chaque fois que cela est possible, des échantillons sont prélevés à bord du navire à l'aide de trois récipients de cent millilitres. L'ensemble des opérations ainsi réalisées est consigné dans le procès-verbal et mentionné au journal de bord.

Au retour, les enquêteurs adressent une réquisition au laboratoire désigné pour procéder aux analyses nécessaires, à l'identification et à la comparaison des produits recueillis.

La qualité des prélèvements dépend étroitement des conditions météorologiques et, en zone économique, de l'éloignement de la côte. Néanmoins, l'analyse des produits de fond de cale d'un navire incriminé permet, par comparaison avec les produits recueillis en mer, d'innocenter un "présomé coupable".

Sur le fondement des éléments recueillis, l'enquêteur de la gendarmerie maritime doit rédiger avec précision le procès-verbal de synthèse qui accompagne un nombre important de pièces de procédure.

Le procureur de la République peut, en outre, prononcer la saisie du navire et fixer une caution. Ces actions seront notifiées au capitaine du navire par l'OPJ, directeur d'enquête. Ce dernier peut également, sur commission rogatoire internationale, poursuivre l'enquête à l'étranger, dans un État partie au mémorandum de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle des navires par l'État du port.

L'ensemble des éléments recueillis doit donc permettre à l'autorité judiciaire d'établir l'existence de l'infraction et d'engager les poursuites. Les actions de constatation de la pollution en mer apparaissent comme un exemple de coordination des moyens des administrations concourant à l'action de l'État en mer sous la responsabilité du préfet maritime, telle qu'elle est définie par le décret du 9 mars 1978 et les instructions du Premier ministre du 8 janvier 1981 et du 6 septembre 1990.

Jacques Lainé

Que fait-on du ballast, Commandant ?

Cas des pétroliers classiques :

(Ceux utilisant les citernes de cargaison pour le ballast)

C'était le type de question que l'on ne se posait même pas sur les navires classiques. L'eau de ballast de départ était généralement embarquée dans les citernes latérales. C'était l'eau des ports de déchargement qui contenait toutes les turpitudes imaginables mais qui ne posait pratiquement aucun problème aux pays récepteurs du ballast puisque le "ballast de départ" était remplacé par le "ballast de route" en pleine mer à plus de 50 milles des côtes selon les exigences de la réglementation MARPOL.

Le "ballast d'arrivée" était une variante du ballast de route simplement allégé selon les circonstances.

Les pays gros exportateurs de pétrole recevaient dans leurs eaux côtières un ballast qui contenait peu ou pas de micro organismes, car toutes ces opérations de changement de ballast se réalisent sans lumière et sous atmosphère inerte sans oxygène. C'était du moins ce que nous pensions.

Or il se trouve qu'en considérant que le GOLFE PERSIQUE est une mer quasi fermée et que l'on y déverse par jour environ 2.000.000 tonnes, les pays riverains qui pouvaient se payer le luxe d'engager des réflexions sur ce type de nuisance se sont émus de l'arrivée de l'eau de ballast des pétroliers à ballast séparé.

Les Etats Unis, évidemment, pensent que ce problème étendu à tous les types de navires fréquentant leurs ports risque de leur porter un grave préjudice.

Cas des pétroliers à ballast séparé :

(Le ballast est embarqué dans des citernes spéciales sans aucun rapport avec la cargaison)

Bien que les petits problèmes dus aux pollutions techniques de débarrassage soient en partie résolues avec ce type de navire, il apparaissait aux pays exportateurs de pétrole, un problème bien plus grave que les petites pollutions par hydrocarbures, ce sont les pollutions par micro organismes. En effet ces navires prennent leur ballast dans les ports de déchargement dont les eaux sont loin de celles des golfes clairs... Ces eaux de ballast accompagnées de boues sont gardées pendant tout le voyage dans les mêmes citernes et on peut facilement imaginer, (ça a été ensuite nettement prouvé) que ces eaux de ballast peuvent transmettre toutes sortes de problèmes à une faune et flore côtière des pays récepteurs et ensuite à la population vivant près de ces zones côtières.

Le problème est très sérieux et l'I.M.O. s'en préoccupe en tentant d'établir des lignes de conduite, pour justement, "traiter" ce ballast, réputé pollué, en cours de voyage vers le port où il sera déchargé.

Les solutions envisagées sont très diverses et coûtent généralement cher à l'armateur qui pourra toujours répercuter ce surcôt dans les taux de fret, mais aussi en temps et en précautions supplé-

mentaires pour les Capitaines qui auront à surveiller cette nouvelle opération à la mer, sans casser leur navire à cause des efforts induits sur la poutre navire, sans "gonfler" les citernes de ballast, sans casser les pompes qui tourneront en service continu pendant plusieurs jours (pour un ballast de 80.000 tonnes, il faudra pomper 240.000 tonnes d'eau de mer, à petite vitesse - soit environ 3 à 4 jours entiers - pour obtenir un ballast "propre" à 95% seulement...)

Les diverses études seront soumises aux lecteurs d'AFCAN INFO dans un prochain article.

Tout ceci bien sûr engage un certain nombre de réflexions et comme bien souvent dans ce métier, le "mieux est l'ennemi du bien" ; il faut penser que ce problème des ballasts pour ce qui concerne ces immenses navires que sont les VLCC, n'est pas vraiment nouveau.

Dans les années 75,80 les énormes quantités de soutes consommées pour un voyage à pleine vitesse (environ 9.000 tonnes de FO2 entre l'aller et le retour sur 60 jours) avaient déjà interpellé les armateurs et une réflexion concernant la rentabilité du voyage sur ballast s'était engagée. A l'époque les pays riverains du golfe étaient en manque d'eau douce. Le problème a été résolu depuis par des forages et par désalinisation. Tandis que d'autres, les pays européens possédaient d'énormes quantités d'eau douce, pendant l'hiver et que toute cette bonne eau douce se retrouvait de toutes manières en mer.

Il avait donc été imaginé de charger les ballasts des VLCC avec cette eau douce et de la décharger dans les pays exportateurs de pétrole pour des besoins d'agriculture et autres besoins industriels. Echange de bons procédés agrémentés de sagesse, si le sacro saint dollar n'avait pas tout gâché. Charger de l'eau douce - environ 80.000 tonnes - risquait de prendre plusieurs heures supplémentaires d'escale. Cet affront à la rentabilité a été évidemment rejeté.

Un peu plus tard, quand on a vu la pénurie de pétrole pointer le bout du nez, une autre réflexion sur les économies d'énergie s'est faite jour. Changer le ballast en mer restait une opération qui "coûtait" 50 tonnes de FO2 et il y avait mieux à faire. Mais quoi ? un "rafraîchissement" du ballast de départ en balayant la surface grasse de pétrole brut par des jets d'eau sous pression. Certaines expériences se sont révélées positives, d'autres beaucoup moins car tout dépendait de la faculté que possédait le type de pétrole à se mélanger à l'eau de mer. Dans certains cas des parties lourdes brassées

par les jets formaient des boues invisibles dans les fonds des citernes de ballast, vous imaginez les périodes de débarrassage qui tenaient plus d'un exercice d'acrobatie que d'une opération technique de routine.

Tout ceci pour informer le lecteur que de nombreux systèmes concernant le ballast ont été tentés et que l'on a crû être débarrassé des pollutions au débarrassage par les nouveaux pétroliers à ballast séparé. C'était sans compter avec les énormes problèmes engendrés par les réflexions des pays sensibles à la pollution organique.

L.A. YVONNOU Expert Maritime



Sillage - J. Loiseau

Les marins abandonnés par leur armateur (2 & fin)

Suite et fin du mémoire de fin d'études de notre futur jeune collègue
Jean-Roch BROCARD dont nous reprenons quelques éléments.
La première partie a paru dans AFCAN Infos 43.

3 - Comment prévenir et sortir d'une situation d'abandon ?

A. Prévention :

1. Précautions du marin

Elle est très délicate à réaliser au niveau du marin. Refuser d'embarquer sous pavillon de complaisance est utopique, ces registres étant désormais les plus importants employeurs de main d'oeuvre maritime. Se procurer les bilans des sociétés avant d'accepter un embarquement n'est guère plus réaliste quand on sait le mal qu'ont les autorités administratives et judiciaires pour déterminer le nom du propriétaire de nombreux navires. Au mieux peut-on se renseigner sur le nombre de navires exploités par cette compagnie, le simple bouche à oreille entre navigants peut ainsi révéler qu'il s'agit d'une single-ship company. Dans ce cas les risques sont maxima et un autre embarquement serait préférable.

Souvent le navigant est recruté par une société de placement de main d'oeuvre: les manning operators. Elles sont nombreuses et plus ou moins réputées. En Europe nous pouvons par exemple citer ACOMARIT, DML ou encore World Marine Assistance Service, société française créée par une CINM. Les sociétés les plus sérieuses sont regroupées au sein d'une association: l'ISMA dont le siège est à Monaco. La liste de ces sociétés est publiée dans la revue Fairplay qui paraît annuellement.

Si le marin ne peut recueillir beaucoup d'informations avant de rejoindre le navire, il doit être attentif en arrivant à bord, en particulier sur la qualité du navire qui sera sa garantie en cas de saisie et de vente. De même si les salaires ne lui sont pas versés régulièrement, l'attente d'une solution amiable avec l'armateur peut se révéler désastreuse. Une prise rapide de contact avec un syndicat est souhaitable, à condition que la liberté syndicale soit respectée, ce qui n'est pas le cas des marins Birmans.

2. Le Center for Seafarer's Rights à New-York :

Fondé en 1982, le CSR se définit comme un avocat pour la justice et les droits humains fondamentaux des marins de tous les pays. Il propose une assistance juridique, organise des formations et réfléchit sur les problèmes relevant des droits et obligations des marins.

Le CSR s'efforce de collecter des informations sur la situation des navigants, en particulier du Tiers-Monde. Si nécessaire il fournit une aide juridique. Le milieu maritime est tellement vaste et diversifié que les marins ignorent souvent tout des lois qui s'appliquent à bord en cas de blessure ou de maladie par exemple.

Il participe également à l'élaboration de nouvelles réglementations internationales pour plus de justice et de sécurité dans le monde maritime. Le CSR peut être consulté par écrit ou par téléphone, le PCV étant accepté pour les marins.

3. Le contrôle des navires par l'Etat du Port :

Le Memorandum de Paris et ses homologues en Méditerranée, en Amérique du Sud (accord de Vito del Mar de 1992), dans les Caraïbes et en Asie, en tentant de faire respecter les conventions internationales sur les normes minima des navires contribuent à éliminer les navires en mauvais état. L'amélioration devrait s'accroître avec l'entrée en vigueur du code ISM. Les immobilisations risquent donc de s'intensifier dans le cadre d'une application stricte des règlements internationaux. De nombreux équipages risquent de se retrouver bloqués dans les ports, faute de certificats suffisants pour les navires ou pour eux-mêmes.

Si cela représente à terme un espoir de rajeunissement de la flotte mondiale et une plus grande sécurité de la navigation, les années à venir risquent d'être difficiles pour les navires sous normes. L'objectif de contrôler 25% des navires entrant dans les eaux des nations contractantes n'est pas atteint, mais pour la seule année 1996, 17.000 inspections ont mené à l'immobilisation de plus de 1300 navires.

B. Les partenaires des gens de mer

1. L.I.T.F.

Cette organisation mondiale, connue sous ses initiales anglaises, la Fédération Internationale des ouvriers du Transport, fondée en 1896 à Londres, est un Secrétariat Professionnel International qui regroupe plus de 500 syndicats indépendants dans 125 pays, soit approximativement 5 millions de membres.

L'ITF informe ses adhérents et organise leur action pour le respect des lois et conventions édictées par l'OIT ou l'OMI. Elle se bat dans le domaine maritime contre les pavillons de complaisance, et est arrivée à imposer à nombre d'armateurs son Label Bleu, gage de paix sociale, donc atout commercial, en échange de salaires et de conditions de vie à bord décents.

Financée par les syndicats adhérents qui lui versent l'équivalent d'1 US\$ par membre, un taux réduit étant appliqué dans les pays en voie de développement. Ce sont ces mêmes syndicats qui se réunissent tous les 4 ans pour élire le Président et le Secrétariat de l'ITF.

D'autres organisations existent avec structures et objectifs voisins: par exemple, en Europe la Fédération des Syndicats des Transports qui harmonise les relations entre les syndicats nationaux qui lui sont affiliés et l'Union Européenne.

2. La Mission de la Mer :

L'Apostolatus Maris dont le siège est à Rome est la fédération des Missions de la Mer de l'Eglise Catholique auprès des marins. La Mission de la Mer a évolué vers l'accueil et l'accompagnement des marins dans les Foyers du Marin pendant les escales ou à bord où des prêtres embarquent.

Il existe plus de 400 Foyers du Marin, ouverts à tous les

gens de mer quelle que soit leur confession, où le marin abandonné peut trouver un soutien moral et une aide aussi bien alimentaire que juridique ou sociale. C'est souvent à partir de ces foyers que le marin pourra joindre sa famille et l'informer de sa situation .

3. Les responsables portuaires et administratifs :

Les exploitants de la zone portuaire n'apprécient guère la présence de navires saisis: ces navires immobilisent des places à quai, présentent des risques d'hygiène et de sécurité et nuisent à l'image du port . D'où la tendance à augmenter les taxes portuaires pour dissuader les éventuels créanciers à demander la saisie du navire dans ce port car étant privilégiés après les taxes portuaires, ils risquent de ne rien toucher et de voir disparaître la garantie que représentait le navire.

Toutefois, en ce qui concerne les ports français, il n'est pas rare qu'ils fournissent l'eau douce et l'électricité aux navigateurs en détresse et collaborent avec les associations caritatives qui secourent les marins. La police ne peut intervenir à bord qu'à la demande du capitaine du navire ou du commandant de port si la situation à bord menace l'ordre public.

En ce qui concerne les Affaires Maritimes, elles interviennent par le biais du centre de sécurité des navires. L'Administrateur a aussi le rôle du conciliateur quand un différent salarial se produit à bord d'un navire. Il peut ainsi éviter de longues procédures.

4. Les associations humanitaires et caritatives

a. Nationales :

Quand un navire passe des mois sans ressources avec son équipage le long d'un quai, les besoins qu'il faut lui fournir sont énormes et la plupart des associations locales participent. Pour les besoins de première nécessité nous pouvons citer Médecins du Monde ou Les Restos du Coeur. Les problèmes médicaux se traitent souvent dans le plus grand flou juridique quand une hospitalisation est nécessaire car les marins étrangers n'ont pas de couverture sociale et ne sont même pas considérés comme étant entrés sur le sol français.

b. Locales:

A Marseille, l'Association Marseillaise des Amis des Marins a vu le jour le 30 juin 1994, à l'initiative des membres de la Mission de la Mer. Elle accueille au sein du foyer qu'elle anime à la Maison des Gens de Mer les marins qu'elle va chercher à bord avec le minibus mis à sa disposition par ITF.

Confrontée aux cas difficiles de l'Africa et du Hassel, l'ANAM après avoir cherché en vain des embarquements dans d'autres compagnies, a récolté des fonds qui lui ont permis de rapatrier les équipages avec une avance sur les salaires impayés. Cette caisse de solidarité s'est reconstituée à la vente du Hassel et les futurs marins abandonnés pourront à leur tour en bénéficier. Cela a nécessité le changement des statuts de l'association mais constitue un exemple que d'autres associations dans d'autres ports français souhaitent suivre.

C. Actions à mener en cas d'abandon

1. Cas d'un officier ou d'un membre de l'équipage :

Le meilleur procédé pour un marin ou un équipage de faire aboutir sa demande dans un pays étranger est de passer par l'entremise d'un avocat qui se chargera de réunir les pièces nécessaires à la requête. En France, il faut fournir la fiche signalétique du navire, une copie des livrets maritimes et des passeports des marins qui ont signé le pouvoir à l'avocat, une copie des contrats d'engagement et surtout le décompte des salaires dus et non réglés établi par le capitaine, représentant le débiteur. La Mission de la Mer, les Foyers

du Marins ou le représentant local d'ITF peuvent aider les marins à trouver un avocat connaissant la législation maritime.

Une fois la saisie conservatoire obtenue il faut demander la saisie exécution qui débute la procédure de vente du navire. Le marin peut ensuite chercher un embarquement sur un autre navire, mais l'embauche ne se faisant plus guère dans les ports aujourd'hui le mieux est probablement de se faire rapatrier. Encore faut-il trouver les fonds nécessaires à ce rapatriement. En France, des associations acceptent de faire l'avance des frais au marin en échange d'une reconnaissance de dettes de ce dernier qui permettra à l'association de récupérer son argent sur la part de la vente revenant au marin.

La période la plus délicate pour le marin est celle qui suit la vente du navire, car la distribution du prix ne se fait pas immédiatement alors que l'acquéreur fournit un nouvel équipage pour exploiter le navire. Les marins abandonnés perdent alors leur gîte, aucune loi ne les protégeant de se retrouver à la rue . La question du rapatriement se pose alors cruellement : l'Office des Migrations Internationales, qui est chargé du retour au pays des immigrants irréguliers a déjà été sollicité et a pris en charge le rapatriement des marins. Par contre cet organisme ne peut demander un remboursement des dépenses engagées auprès de l'adjudicataire, ce qui signifie que l'Etat Français s'est chargé du rapatriement des marins.

2. Cas du capitaine

Le capitaine a un rôle très inconfortable quand survient un différent entre l'armateur et le bord, a fortiori pour des raisons salariales. En tant que représentant de l'armateur il est débiteur des salaires mais en tant que salarié, il est lui-même créancier de l'armateur. Contrairement aux autres marins, il ne peut saisir le Tribunal d'instance en cas de conflit avec l'armateur mais le Tribunal de Commerce. De plus il ne dispose pas des mêmes garanties de rapatriement, étant exclu de la convention n°23 de l'OIT.

Par ailleurs, on pourrait se demander quelle autorité conserve le capitaine sur son équipage quand l'armateur ne contacte plus le bord et laisse le capitaine aussi démuné que les autres marins. En fait, le capitaine reste jusqu'à l'adjudication un auxiliaire de la puissance publique et représente à bord la norme juridique de l'Etat du pavillon. Il lui est difficile de se joindre à l'équipage pour demander la saisie du navire, quand bien même il ne reçoit pas de salaire non plus, par souci de fidélité envers celui dont il reste malgré lui le représentant.

Conclusion

La situation actuelle est très préoccupante car le nombre de marins abandonnés augmente avec le développement des pavillons de complaisance alors que les procédures de vente des navires s'allongent. La législation du travail maritime en vigueur, obsolète, ne garantit plus les droits fondamentaux des travailleurs de la mer.

Lors du colloque sur les "Navires bloqués, marins abandonnés" qu'il organisait à Rezé les 28,29 et 30 avril 1998, le CCFD décidait de créer une banque de données pour collecter toutes les informations venant du monde entier via la Mission de la Mer et ITF pour mieux cerner ce problème . Le représentant ITF a annoncé la parution prochaine d'un Vade Mecum sur la saisie de navire élaboré par un avocat de Marseille et tenant compte de la jurisprudence française actuelle dans le but de faciliter le travail des associations d'accueil et des syndicats en leur détaillant les procédures et les démarches à entreprendre.

Une remise à jour d'envergure des conventions internationales serait nécessaire en ce qui concerne les pavillons de complaisance, les conditions de l'engagement maritime, les saisies conservatoires et les privilèges maritimes. Il serait question de revoir le rang des privilèges des créances issues du contrat d'engagement maritime qui passeraient avant les droits et taxes portuaires afin de préserver la seule source de revenu du marin.

Les pavillons de complaisance ne portent pas tous les maux de la mer, mais le manque de transparence des sociétés qui investissent de cette façon dans le secteur maritime est préjudiciable pour la sécurité du transport maritime et pour les conditions d'emploi des navigants car les navires sous normes sont jugés plus rentables. La désagrégation de la fonction d'armateur a entraîné une dilution des responsabilités des opérateurs maritimes et les instances judiciaires ne savent plus qui poursuivre.

Ainsi les sociétés de placement de main-d'oeuvre maritime, qui sont considérées comme des prestataires de service, fournissent les équipages des armateurs-gérants sans rédiger de contrat d'engagement maritime. Ce faisant, elles ôtent les garanties fondamentales de paiement du salaire et du rapatriement des marins. Par contre elles permettent de dynamiser le marché de l'emploi maritime car elles s'adaptent très vite aux évolutions. De plus elles présentent pour la plupart d'entre-elles l'intérêt d'avoir leur siège social dans les pays industrialisés et sont donc mieux connues que les armateurs avec qui elles travaillent. Aussi pourrait-on envisager de leur demander de cotiser à une assurance salaire / rapatriement similaire à l'AGS qu'elles pourraient répercuter sur les rétributions que leur verse l'armateur. En cas de faillite de celui-ci, la société de placement grâce à cette assurance pourrait verser les salaires et prendre en charge le rapatriement des marins tout en se portant créancière de l'armateur avec un rang de privilégié qui reste à déterminer.

En matière de droit du travail maritime, la législation française est aussi dynamique que sa politique maritime et des crédits qu'elle consacre à ce secteur. Il n'en est pas de même de l'Europe qui semble mieux disposée si on en croit les projets de pavillons Euros, de défiscalisation des équipages et de création d'une Agence Européenne de la Mer. En outre, 1998 étant pour l'ONU l'année des océans, une commission des Nations-Unies sur les océans présidée par Mr Suarez, ancien Président du Portugal, doit rendre un rapport d'ici le 1er septembre dans le cadre de l'exposition internationale de Lisbonne 98 qui devrait édicter des recommandations en vue d'améliorer la sécurité maritime, les conditions de vie et de travail des marins, la formation des marins dans les pays en voie de développement et le contrôle du respect des conventions internationales. Pour ce faire, un observatoire mondial des océans serait créé qui publierait un rapport périodique sur la politique, l'économie et la situation sociale des mers et océans, à l'image de ce que fait Amnesty International pour les droits de l'homme. Les conclusions et les résolutions de cet observatoire seraient reprises au sein d'un Forum chargé de faire pression sur les gouvernements.

Tant de belles initiatives devraient dégager l'horizon du transport maritime et redonner force et convictions à tous les marins abandonnés ... et aux autres.

Pas de panique - Faites un rapport !

Voici le rapport d'un commandant qui semble être doué d'un "sang-froid" remarquable.

C'est avec regret et célérité que je vous écris cette lettre; regret qu'un tel petit malentendu ait pu mener à de telles circonstances et célérité pour que vous lisiez ce rapport avant que vous vous formiez une opinion préconçue à la lecture des articles des journaux, car je suis sûr qu'il vont dramatiser cette affaire.

Nous avions juste pris le pilote et le novice revenant de remplacer le pavillon "G" par le "H" et, étant à son premier embarquement, il avait des difficultés à déferler le pavillon "G". Je décidais donc de lui montrer comment faire. En arrivant au dernier point, je lui ai dit "laisse tomber". Ce jeune homme, de bonne volonté, n'est pas très intelligent, ce qui m'obligea à répéter l'ordre d'un ton plus fort.

À ce moment le Second Capitaine sortait de la chambre des cartes, après avoir reporté la position du navire, et, pensant qu'ils s'agissaient des ancres, répéta "laisse tomber" au deuxième lieutenant sur le gaillard. L'ancre babord, qui avait été déssaisie mais par mise hors de l'écubier, était promptement mise à l'eau. L'effort provoqué par le fait de laisser tomber l'ancre de l'écubier alors que le navire était en allure toute de manoeuvre s'avéra trop important pour le frein de guindeau et toute la chaîne babord fila par le bout. Je crains que les dommages au puits à chaîne soient importants. L'effet de frein logique de l'ancre babord provoqua l'évitage droit sur le pont tournant qui enjambe la rivière que nous remonions.

L'opérateur du pont a fait preuve d'une grande présence d'esprit en ouvrant le pont pour mon navire. Malheureusement, il n'a pas pensé à arrêter le trafic routier, le résultat fut que le pont étant en partie ouvert une Volkswagen, deux cyclistes et un wagon

à bestiaux se retrouvèrent sur le gaillard. L'équipage rassemble en ce moment le contenu de ce dernier, qui d'après le bruit, semblerait être des porcs. Dans ses efforts pour stopper le navire, le deuxième lieutenant laissa tomber l'ancre tribord, trop tard pour être efficace, car elle est tombée sur la cabine de contrôle de l'opérateur du pont.

Après que l'ancre babord ait été mouillée et que le navire ait commencé à éviter, j'ai sonné deux fois "arrière toute" et téléphoné à la machine pour leur dire de donner tout ce qu'ils pouvaient en arrière. Il me fut répondu que la température de l'eau était de 53° et on m'a demandé s'il y avait cinéma ce soir; ma réponse n'ajouterait rien de constructif à ce rapport.

Jusqu'ici mon rapport ne concerne que les activités de l'avant. Mais à l'arrière ils avaient aussi leurs problèmes. Au moment où l'ancre babord était mouillée, le troisième lieutenant dirigeait la manoeuvre et était en train de passer la remorque au remorqueur.

Le coup de frein soudain dû à l'ancre babord a fait que le remorqueur s'est engagé sous la poupe, juste au moment où l'hélice répondait à ma demande d'arrière toute. La prompt réaction du troisième lieutenant tournant l'extrémité libre de la remorque a retardé le naufrage du remorqueur, permettant l'abandon de ce navire.

C'est étrange, mais au moment même du mouillage de l'ancre babord il y a eu coupure d'électricité à terre. Le fait que nous passions sur une "zone de câbles" à ce moment-là pourrait suggérer que nous puissions avoir touché quelque chose sur le lit de la rivière. C'est peut-être une chance que les câbles haute tension affalés par le mât avant n'aient

pas été sous tension, étant probablement remplacés par le câble sous-marin, mais, en raison de l'obscurité à terre, il est impossible de dire où le pylône est tombé.

Il y a quelque chose qui m'étonnera toujours : les réactions et le comportement des autres dans des moments de crise mineure. Le pilote, par exemple, est en ce moment blotti dans le coin de mon bureau, tantôt fredonnant tantôt pleurant, après avoir ingurgité une bouteille de gin dans un temps qui est digne d'être inclus dans le livre Guinness des records. Le capitaine du remorqueur, d'un autre côté, a réagi violemment et a dû être retenu de force par le maître d'hôtel qui l'a menotté à l'infirmerie du navire, où il me dit des choses qui sont impossible à faire avec mon navire et mon équipage.

Je joins les noms et les adresses des conducteurs et des compagnies d'assurance des véhicules sur l'avant, que le deuxième lieutenant a notés après son dégagement quelque peu rapide du gaillard. Ces renseignements vous permettront de demander des dommages pour les avaries qu'ils ont provoqué aux batayolles de la cale numéro 1.

Je termine ce rapport préliminaire, car il devient difficile à se concentrer avec le bruit des sirènes de police et leurs lumières clignotantes.

Il est regrettable de penser que si le novice s'était rendu compte qu'il n'y avait pas besoin de pavillon pilote de nuit, rien de tout ceci ne serait arrivé.

Pour le rapport hebdomadaire de responsabilité j'attribuerai à cet accident les numéros 750101 à 750199 inclus.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Le Capitaine

Rapport sur la journée d'étude du bassin des carènes

Le 26 mars 1998 à Val de Reuil

Le traditionnel bassin des carènes de PARIS (15) est en cours de délocalisation vers la province à VAL DE REUIL. Ce qui frappe le visiteur dans ce nouveau cadre c'est la jeunesse des ingénieurs qui y travaillent. Les "vieux" adeptes des maquettes, sont restés à PARIS qui garde le bassin de giration pour quelques temps encore, les "jeunes" acquis aux techniques numériques sont à REUIL. Les uns et les autres travaillent cependant en symbiose totale, mais l'avenir est bien évidemment à REUIL.

L'objet de la conférence était: "**Outils et méthodes de conception en hydrodynamique**"

La matinée était consacrée à "**Aide à la conception et tenue à la mer**"

Optimisation des formes. Frégates et coques en "V"

Le bassin des carènes dispose de plus de 2000 formes de carène. Certaines sont numérisées par des palpeurs et l'on considère que les block coefficients favorables aux calculs doivent être de l'ordre de 0,6 à 0,7 pour tirer parti des études réalisées à REUIL.

Les ingénieurs disposent d'outils informatiques très puissants qui peuvent permettre d'optimiser les carènes, les appendices et les hélices. Certains modèles "travaillés" ont donné jusqu'à 20% de gain de vitesse (navires rapides au dessus de 20 Nds) par rapport à une carène brute. Les porte conteneurs rapides auront évidemment des coques en V, mais on commence à penser à de nouvelles formes pour les navires à passagers, coques de catamaran ou de trimaran. Le calcul optimisé d'un bulbe d'étrave pour un navire de charge a donné un gain de 5% sur la vitesse d'un navire neuf dont la vitesse aux essais n'atteignait pas la vitesse contractuelle... La commande de l'étude a été passée 5 jours seulement avant la réponse donnée par le centre des carènes, ce qui montre l'extrême réactivité de la structure de REUIL.

Conception des hélices sur des navires de surface

Le centre d'essais des carènes est terriblement sollicité par des notions qui commencent depuis quelques années à se faire jour: Le SILENCE, L'ABSENCE DE SIGNATURE et la suppression des VIBRATIONS. Toutes ces notions nous sont connues, mais nous subissons leur contraire...L'I.R.C.N travaillait déjà sur le sujet, il y a 20 ans, mais quel est le Commandant qui peut dire que les travaux de l'IRCN avaient donné des améliorations sur son navire ? On constatait, et on remédiait par des réponses empiriques. Le N° 1 d'une série de navires vibrat au point de ne pas pouvoir remplir le journal de bord à la passerelle, on rajoutait une pale à l'hélice du No 2 et si ça marchait c'était tant mieux !

Il n'est évidemment plus question de travailler ainsi. Les clients sont très exigeants vis à vis des vibrations subies par les clients des paquebots, du bruit perceptible provoqué par l'hélice d'un sous marin ou d'un navire de recherche d'IFREMER.

Dans certains cas les hélices modélisées sont formées sur place. Les fabricants sont peu désireux de se soumettre à un véritable contrôle de la part des ingénieurs de REUIL. Après de nombreux essais en tunnel, les réponses numériques ont permis parfois de reconnaître que certaines pales étaient très légèrement déséquilibrées par rapport aux autres. Un réusinage sur place a permis d'éliminer les défauts déterminés par les réponses numériques des essais. On peut ici encore améliorer d'une façon sensible la vitesse et les confort d'un navire.

Conception des ailerons et des appendices

Les navires à grandes vitesse sont très demandeurs d'études de ce type. Un assistant dans la salle a évoqué le cas d'un décrochement de safran dû à la cavitation, elle même due à un dessin qui ne pouvait pas correspondre au service demandé. La mèche du safran s'est brisée avec les conséquences imaginables.

Il faut tenter d'obtenir un "écoulement collé" des filets d'eau. On est capable de prévoir le comportement cavitant d'un aileron à l'aide de modèles numériques. Le passage en bassin affine les données fournies par les ordinateurs. On sait également que tous les ailerons cavitent à grande vitesse, tout l'art réside dans une optimisation des formes pour une vitesse marchande du navire.

Exploitation des résultats de calculs de tenue à la mer

Sur les modèles numériques on peut affiner le maillage des petites surfaces tétraédriques qui forment le développement des formes de carène. Les formes des bulbes

d'étrave et les parties avant sont particulièrement importantes. Mais il y a plus important, on peut également déterminer les maillages qui sont plus ou moins sollicités par les pressions de l'eau sur la coque. Ils apparaissent en couleur sur les écrans. On détermine également les moments fléchissants et les efforts tranchants en fonction de la houle. Les modèles numériques sont soumis à tous les types de houles également numérisées. Plus important, on parvient à déterminer les points de la structure ou des superstructures où s'exerceront des efforts particuliers et ainsi pouvoir renforcer ces points. Mais ces études restent pour le moment dans une fourchette de navires dont le PL ne dépasse pas les 4000 tonnes.

Le même type de calculs effectués sur de nouveaux VLCC seraient du plus haut intérêt quand on connaît les déformations de ces grandes coques soumises à la houle du CAP.

Techniques d'essais en tenue à la mer

Le bassin de REUIL sera sous peu de temps parfaitement équipé d'une cuve à houle de 30 mètres de longueur où les modèles (maquettes) seront torturés par un bras de pilonnement et un chariot de cavalement. Un batteur se charge de produire les tortures, et l'ammortissement des ondes est réalisé par plaques.

L'après midi était plus particulièrement consacrée à la **Cavitation**.

C'est un problème, comme on l'a vu plus haut, qui devient extrêmement important. La question posée est "quels sont les effets du nombre de REYNOLDS sur les cavitations ?"

On a observé dans les tunnels sur des modèles de carènes comment évoluait le phénomène de la cavitation des appendices. On observe d'abord des doigts autour du bord d'attaque, puis en augmentant la vitesse, les doigts se transforment en poches qui laissent échapper à une vitesse plus importante des nuages de vapeur. On a également observé que l'apparition de ces phénomènes étaient très dépendants de la forme des appendices.

Sur les hélices en mouvement ces phénomènes passent particulièrement sur les pales supérieures et ils peuvent créer des vibrations importantes. Le cas des hélices est très complexe car elles font réagir la coque et subissent elles mêmes les réponses de la coque. On optimise ainsi la distance maxi de la pale supérieure par rapport à la coque, la distance efficace du safran par rapport aux hélices. Toutes les pales ne cavitent pas de la même façon et les essais sont réalisés 2 fois : une à vitesse maxi et l'autre à vitesse de similitude pourcent de l'échelle du modèle. Les essais en la matière sont draconiens.

La conférence s'est achevée sur un rapide exposé sur les simulateurs de navigation.

Ces conférences montrent le fossé qui existe entre les ingénieurs et les marins et c'est hautement regrettable. Les Capitaines peuvent apporter leur expérience de la manoeuvre vécue "in situ" et les acrobaties qu'il faut faire pour maintenir le navire sur sa route. Les ingénieurs possèdent parfaitement toute la technique du comportement prévisionnel du navire et sont capables d'expliquer clairement les phénomènes ressentis empiriquement par les précédents.

Les assistants civils, assez nombreux, provenaient essentiellement des milieux techniques des chantiers de construction navale, tant militaires que civils. Les N.V.G sont à la mode, et les frégates construites en France également. Il y a là un marché potentiel de l'architecture navale non négligeable. J'en veux pour preuve que les tunnels des essais sont occupés à plein temps pour un an et demi.

Quelques architectes navals de plaisance avaient aussi fait le déplacement. La conception assistée par ordinateur (C.A.O) permet de faire évoluer des modèles de coque très rapidement sans avoir des tonnes de calculs fastidieux à réaliser. L'empirisme et le "pif" n'ont droit de vivre dans les cabinets et les bureaux d'étude. C'est un peu dommage car une carène "lissée" par un vieil architecte de talent était plus une oeuvre d'art qu'une réponse technique à une demande commerciale.

L'AFCAN remercie plus particulièrement Messieurs:

- Didier HUSSON Directeur du Bassin des Carènes, - Bruno GALTIER chargé des affaires civiles,
- Laurent DANE adjoint à la communication.

**RAPPORT SUR LES JOURNEES DU SYMPOSIUM ORGANISE
A L'INITIATIVE DE LA D.G.A. DIRECTION DES CENTRES
D'EXPERTISES ET D'ESSAIS DU BASSIN DES CARENES.**

Le symposium avait été nommé "MAN 98" et traitait des forces agissant et affectant la manoeuvre des navires.

"MAN 98" : Comme manoeuvre, la première conférence internationale organisée, en France à l'initiative de la D.G.A. - Bassin des Carènes de Val de Reuil pendant 3 jours du 16 au 18 septembre 1998.

Quelques sommités d'universités étrangères telles que Southampton, Tokyo, Seoul, Berkeley etc. des représentants de grands chantiers navals Européens et autres, des représentants de la SOGREA (port REVEL) et de l'école Centrale de NANTES avaient fait le déplacement pour assister à cette conférence. Il faut noter ici que en France, les universités d'une manière générale ne sont pas parties prenantes dans ces calculs et essais techniques sur l'hydrodynamique appliquée aux navires. Notre gouvernement considère que des entités comme la D.G.A., la SOGREA, et les fonctionnaires de l'équipement sont en nombre suffisant pour rester aux avant-postes de ces recherches si complexes. Seule la direction Générale de l'Armement chapeaute ces essais en bassins ou en tunnels, et les modèles et les modélisations qui en découlent (voir précédent article sur le bassin des carènes).

En fait, le seul marin présent que j'étais et qui avait l'honneur de représenter les Capitaines de l'AFCAN, s'est senti un peu décalé par rapport aux préoccupations du Commandant de navires qui doit se débrouiller seul, hors zones de pilotages, avec l'engin extrêmement complexe qui lui est confié par son armateur.

Les lecteurs d'AFCAN INFOS sont bien placés pour savoir que les aides à la manoeuvre et à la prise de décisions avant une manoeuvre ne sont pas légion sur les passerelles que nous fréquentons. Parfois même le service technique (composé d'anciens mécaniciens) supprime le "rate of turn control" en disant qu'il ne sert à rien... sur les VLCC de l'ancienne génération avant que l'IMO ne le rende obligatoire sur les navires récents !

Or, ce type de recherches tend à trouver des solutions, comme celles qui existent déjà en aviation civile, pour déboucher sur des modèles mathématiques qui serviront à "nourrir" les futurs ordinateurs de passerelle, ordinateurs qui deviendront des aides à la manoeuvre en mer et dans les chenaux étroits, ainsi qu'à l'approche des zones portuaires.

Pour prendre un exemple simple que nous connaissons tous déjà, avant d'exécuter une manoeuvre, on pourra mettre l'ordinateur en TRIAL (comme l'ARPA) pour savoir si tout se passera comme on l'a prévu !... On construit de l'intelligence artificielle qui évidemment à ses limites et qui ne remplacera jamais le "feeling" du manoeuvrier quelque soit le mobile à manoeuvrer (Voir le rapport de l'accident aérien du MONT ST ODILE)

MAN 98 avait officiellement pour titre "Symposium on forces acting on manoeuvring vessels". C'était donc une confrontation de toutes les expériences et les calculs en cours de par le vaste monde, concernant les modèles mathématiques qui sont tirés des essais en bassins.

Pour le moment, 3 sources d'informations semblent utiles à ces "matheux géniaux" :
- Les essais de recette des navires eux mêmes. La référence en la matière et qui commence à dater un peu sont les essais du VLCC "ESSO OSAKA". Ces essais ont été diffusés librement dans le public (c'est dire en remarque, la confiance accordée par le chantier constructeur à son "bébé"), et les universités s'en sont emparés pour "tailler leurs crayons", c'est à dire pour contrôler les réponses mathématiques des modèles qui "tournent" dans les bassins et les tunnels. Les modèles réduits de l'ESSO OSAKA don-

nent bien des réponses mathématiques semblables aux résultats des essais du navire lui même.

- Une fois que les ordinateurs de calculs ont été réglés sur les formules mathématiques basées sur des principes différents selon les universités, on cherche le meilleur moyen pour obtenir des courbes qui se rapprochent des courbes réelles des essais réels du navire.
- L'étape suivante cherche à déterminer si le modèle mathématique défini, peut s'appliquer à d'autres navires tels que les porte-conteneurs, cargos de divers etc. et si les courbes crachées par les calculateurs se rapprochent des essais réels. On cherche à affiner encore les modèles mathématiques pour définir un modèle aussi performant que possible.

Le but principal de MAN 98 était donc de confronter et de comparer les méthodes utilisées par les chercheurs du monde entier pour comparer les résultats obtenus par leurs modèles mathématiques mettant en équation les carènes de nombreux navires.

Ces mêmes chercheurs n'expliquent pas tout à fait correctement les effets de SQUAT, les effets de BERGE, les effets d'INSTABILITE de route en route libre ou à petite vitesse, mais ils sont capables actuellement de dire qu'un dessin proposé par un architecte donnera un navire instable ou non !

Et ceci est justement une demande récente de l'IMO (1993) visant à éliminer les navires instables et difficilement manoeuvrables.

Les outils mathématiques sont divers et variés et les modèles de coques évoluent tous dans des fluides parfaits. Les éléments étudiés ne se résument pour le moment qu'à 4 points :

- La coque possède sa signature mathématique,
- l'hélice,
- le safran, et
- la conjonction des 3 éléments cités ci-dessus.

On est encore loin d'intégrer les viscosités (dus à la salinité ou à la température) de l'eau de mer que l'on peut trouver le long des 21m de tirant d'eau d'un grand navire. Les effets de courants marins et les courants eux mêmes ne sont pas encore pris en compte. Les effets d'une carène plus ou moins souillée de "fouling" ne sont pas rentrés dans les calculateurs. Les effets des "thrusters" ne sont pas non plus comptabilisés à l'heure actuelle. Les effets de houle et des vagues sont par contre appliqués à la coque étudiée mais sous la forme de "fréquence" appliquées avec des amplitudes plus ou moins importantes. Et enfin les effets de voilure sur les coque et les superstructures ne sont pas, pour le moment, pris en compte.

Autrement dit, et ceci bien que les chercheurs travaillent avec beaucoup d'acharnement et d'intelligence et défendent leurs points de vue avec le même acharnement et la même intelligence, en l'état actuel des connaissances, on est bien à un stade de début d'études et de conception d'aides à la manoeuvre et les travaux que l'on peut trouver portent avant tout sur "la modélisation de l'évolution d'un navire en manoeuvre".

Ce cycle de conférences sur les études appliquées aux coques de navires, aux appendices et aux équipements se prolongera par la prochaine conférence CAMS 98 du 27 au 30 Octobre au JAPON. Que les Capitaines ne s'inquiètent pas, on pense maintenant pour eux dans ces savantes assemblées,... il m'a paru simplement utile de faire comprendre que l'on ne pensait pas sans eux en demandant une participation à ce colloque.

J'ai bien conscience que ce cycle de conférence n'améliore en rien le sort du Capitaine pour le moment, il n'en reste pas moins vrai que si des lecteurs étaient intéressés par l'ouvrage de M. HOLLOCOU "Modélisation de l'évolution d'un navire en manoeuvre" nous sommes en mesure de lui fournir de plus amples informations.

Cdt YVONNOU

Vice Président chargé des affaires techniques.

Les vagues surprise de la «côte sauvage» d'Afrique du Sud

Les dangers dûs au changement des vents sont mieux connus.

Le météorologiste JD TORRANCE suggère une formation des vagues anormales qui sont un élément dangereux des côtes sud Africaines .

Traduction d'un article paru dans le numéro du " Marine Observer " d'Octobre 1996 , publication du Bureau Météorologique UK

Généralement, les dépressions côtières se produisent plusieurs fois par mois, leur fréquence et leur intensité varie sensiblement en fonction des saisons. L'intensité dépend de la force et de la direction des vents d'altitude sur la côte qui à leur tour dépendent de l'intensité de la dépression associée. Les cas les plus sévères se produisent plutôt en hiver quand les dépressions se forment plus nord et donc plus près de la côte. Bien qu'en général il y ait une similitude de formation et de comportement, nombreuses sont celles qui suivent leur cycle complet sans causer beaucoup de soucis, de temps en temps une de ces dépressions côtières peut atteindre une telle force qu'elle crée des conditions dangereuses en mer.

Les dépressions se déplaçant d'Ouest en Est au large de la côte sud de l'Afrique du Sud imposent aux vents d'altitude de tourner au NW en se renforçant à l'approche du front froid. De tels vents forts de terre ont un effet "décapant" sur le plateau ou la zone côtière, faisant descendre l'air continental au niveau ou presque de la mer en provoquant un réchauffement adiabatique et remplaçant l'air maritime plus froid. De tels vents soufflant de l'intérieur du continent sont appelés "berg winds". La chute de pression en résultant (soit due à l'effet mécanique/dynamique ou en raison de la densité plus faible de l'air chaud) fait que les vents au sol sur la côte, gênés par les hauteurs de l'intérieur soufflent parallèlement à la côte vers la dépression, E à NE sur la côte est et W à NW sur la côte ouest.

Tandis que les vents de NW forts en altitude précèdent le passage du front froid de la dépression principale, la dépression côtière se forme à faible distance en avant du front froid, à l'endroit où les vents les plus forts soufflent déjà principalement de la côte. A l'approche du front froid, les vents d'altitude reculent générant la composante la plus forte des vents de terre (donc creusant la dépression secondaire) les orientant vers l'E puis le NE.

Trois masses d'air principales sont en cause : l'air maritime côtier humide, l'air continental chaud et sec, et l'air maritime froid en arrière du front froid.

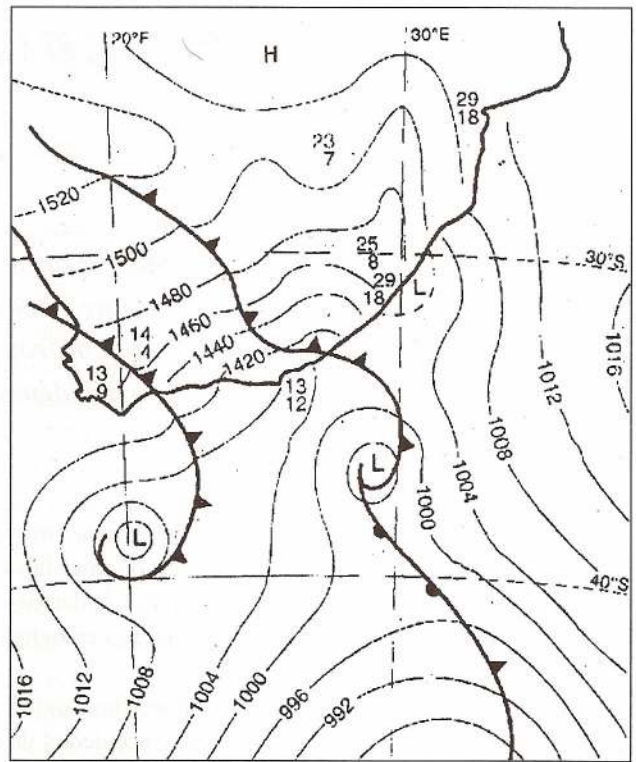
La topographie de l'Afrique du Sud est un facteur important dans le développement des dépressions côtières. Les vents de NW ne peuvent souffler de terre qu'à l'est du cap des Aiguilles, donc l'aire de formation des dépressions est sur la côte sud aux environs de Mossel Bay. Là, à l'intérieur de la côte il existe plusieurs chaînes de montagne plus ou moins parallèles à la côte et derrière lesquelles se trouve le plateau de Karoo à environ 1000m au dessus du niveau de la mer. Au delà d'East London la chaîne du Drakensberg domine l'intérieur, atteignant 3000m à la frontière Lesotho/Natal. De ce fait l'effet de "décapage" des vents de NW est accru entre Port Elizabeth et East London et jusqu'à Durban, de sorte que l'intensité des dépressions côtières est habituellement plus important entre East London et Durban. Plus au nord, le Mozambique se caractérise par une plaine basse et étendue de sorte que les dépressions côtières ne peuvent guère être entretenues au delà de Maputo et se combrent dans les 100 km suivant.

Alors que toutes les dépressions côtières ont le même mode de formation, elles varient individuellement en intensité et type de temps. Parfois le temps peut rester beau d'un bout à l'autre, dans d'autres cas le refroidissement des vents de NE descendant vers le sud peut provoquer des stratus bas. Les vents de SW à l'arrière des dépressions côtières génèrent généralement des cumulus, des averses ou des orages. Très souvent une période de "berg winds" de NW se produit entre les vents de NE et ceux de SW. Lorsqu'une dépression côtière est bien développée, le fait remarquable est l'établissement du vent de SW, particulièrement si le changement se fait du NE au SW. Il peut s'écouler quelques heures entre les deux mais cela peut se faire en quelques minutes. C'est ce changement soudain de vent qui caractérise la dépression côtière. Le passage du vent du NE au SW peut n'être qu'une simple gêne à terre, mais les conséquences en mer peuvent être effrayantes.

Ce n'est pas pour rien que la côte entre East London et Durban est appelée "la côte sauvage" en souvenir des tempêtes et des naufrages qui s'y sont produits. A cet endroit le plateau continental est le plus étroit et abrite le courant des Aiguilles qui peut atteindre 5 noeuds de NE le long de sa bordure. Donc en période de vent de NE en avant de la dépression côtière le vent et le courant sont dans le même sens. Lorsque le vent devient du SW fort, les conditions deviennent rapidement chaotiques avec le vent créant de nouveaux efforts sur les vagues et le courant de NE. Les nombreux rapports sur les dégâts provoqués par les mers énormes et les vagues phénoménales ont provoqué une étude poussée de cette zone. Par exemple le capitaine J.K. Mallory, du Département Océanographique de l'Université du Cap, a postulé qu'il pouvait exister des vagues de périodes différentes se superposant, et qui à un instant critique se trouvaient en phase et créaient ainsi une vague de hauteur exceptionnelle. Une telle synchronisation se produisant au hasard, durant probablement quelques minutes ou dans une zone restreinte, cependant un certain nombre de navires ont eu la malchance de se trouver là, au mauvais moment et au mauvais endroit.

Le navire semble glisser le long d'une colline avec une vague géante surplombant les superstructures. La force de l'eau s'abattant sur le navire peut provoquer des dommages considérables aux superstructures ou à la coque elle-même, ou encore le poids de l'eau peut provoquer une perte de stabilité.

Un exemple sur lequel on est bien informé des conditions de temps extrêmes et des dommages consécutifs au passage de la dépression côtière suivie du front froid concerne la course "Vasco da Gama" entre Durban et East London en avril 1984. Vingt neuf voiliers quittèrent Durban par vent de NE modéré, avec prévision annoncée de passage au SW. Cependant, tard dans la nuit un avis de coup de vent était émis suivi de près par des conditions de tempête faisant des ravages parmi les voiliers. Plusieurs navires mesurèrent des vitesses de vent supérieures à 60 noeuds pendant plusieurs heures, et des vagues de plus de 15 mètres furent observées. Un seul voilier rallia East London, 7 eurent leur mât brisé, 5 avaient des dégâts moindres, 3 avaient sombré, 1 était échoué à



Synoptic chart of the area at time of the Oceanos disaster

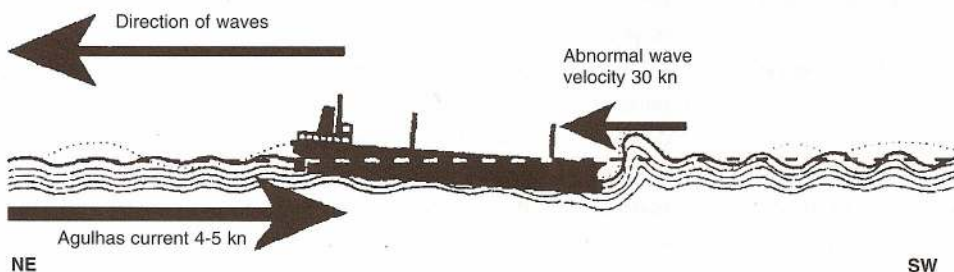
la côte, et 3 firent un tour complet quille en l'air. Il est apparu que la violence était due au creusement rapide de la dépression dans l'après-midi précédant le départ de la course. Bien que cet événement ait été choisi pour ses conditions de temps (vent / mer) extrêmes pour la navigation plutôt que pour la clarté de la séquence de la dépression côtière, bien des caractéristiques de cette dernière ont été observées - les différentes masses d'air et les rotations marquées du vent. A East London on a observé une période assez longue de "berg wind" pendant la dépression côtière. Ceci montre à la fois les variations côtières et les conditions de mer parfois dangereuses le long de cette côte.

Un événement semblable plus récent concerne le paquebot de croisière Océanos, 162 m de long, 12000 t de déplacement, qui quitta East London le 3 Août 1991 à destination de Durban. Un avis de fort coup de vent était en cours et le pilote attira l'attention sur la ligne de grains visible au SW. Quelques heures après l'appareillage, le vent vira au SW en forçant rapidement. Le navire trouva une mer très dure et une tôle de coque se fractura à tribord provoquant l'invasion de la machine et provoquant un black-out. Pire encore la porte étanche de la cloison du local de traitement des eaux usées adjacent était restée ouverte pour faciliter l'entretien et des vannes étaient déposées. De ce fait l'eau se déversant dans ce local trouvait des collecteurs ouverts vers l'ensemble du navire. Le navire était non seulement désemparé mais condamné à sombrer. La tempête toujours en cours gêna considérablement les opérations de sauvetage, mais finalement 344 personnes furent sauvées par d'autres navires et 277 par hélicoptère de l'Armée de l'Air Sud Africain. L'Océanos coula 16 heures après la fracture de la tôle de coque.

A East London tous les éléments d'une dépression côtière ont été constatés lors de cet accident : les vents ont tourné du NE au NW puis au SW sans mollir, et ensuite ils ont forcé à 40 noeuds avec des rafales à 70 noeuds. Le front froid passa quelques heures plus tard sans variation sensible des vents de SW. La carte météo montre les conditions à 1200 GMT le 3 Août 1991.

Que la force du vent de SW soit due uniquement au creusement de la dépression ou non, la mer très grosse et hachée à l'origine de l'avarie fatale pour le navire était observée à moins d'un demi mille de la côte. Les dangers qui peuvent se développer sur cette côte à la suite du changement de vent de NE au SW sont de mieux en mieux connus.

L'Institut National de Recherche Océanologique a conseillé aux navires de rester sur le plateau continental (où le courant des Aiguilles sera beaucoup plus faible) entre Richard's Bay et la Pointe de Great Fish lorsqu'ils font route au SW alors que le baromètre baisse par vent frais de NE et qu'un avis de coup de vent à fort coup de vent de SW est annoncé dans les prochaines 24 heures.



Creation of a 'rogue' wave - three wave trains become superimposed for a short period

Traduit par JP DALBY

Le Capitaine en 98

Un de nos collègues nous écrit pour nous faire part de ses soucis de capitaine ; beaucoup retrouveront des problèmes auxquels ils sont confrontés quotidiennement et les anciens trouveront que décidément les choses ne s'améliorent pas.

Ci-joint un petit courrier concernant différents articles publiés par les P&I et la revue FAIRPLAY. Le premier faisant référence à une pollution accidentelle en Australie, le deuxième faisant mention d'une étude sur les conditions météorologiques en Atlantique Nord.

L'article de la lettre des P&I me semble d'une extrême importance en ce sens que malgré le caractère accidentel de la pollution et la coopération Armateurs/Capitaine et la pleine collaboration avec les Autorités locales, une amende a tout de même été fixée. L'alinéa de cet article mentionnant une amende à titre individuel de 200000 dollars australiens souligne l'extrême vulnérabilité du Capitaine en de telles circonstances.

L'escale, après 25 jours de mer, apparaît comme le lieu de tous les dangers, en ce sens que malgré les exercices sécurité répétés, les précautions pensées et matérialisées, les listings ISO/ISM cochés, personne n'est à l'abri par exemple d'une rupture de flexible hydraulique lors de l'ouverture ou la fermeture d'une cale exécutée, de nuit, dans la hâte par crainte des "off hire", avec du personnel réduit, occasionnant une pollution accidentelle ; caractère accidentel reconnu restant malgré tout pénalisant pour le Commandant et la Compagnie. De même qu'une légère fuite au tube d'étambot révélée au petit jour, ou encore lors du ballastage après déchargement, " l'overflow" succinct d'un ballast entraînant un lavage accidentel du pont avec entraînement par dessus bord d'huile hydraulique, de charbon gras...

Des organismes ou sociétés sont prévus pour parer et organiser toute défense contre une éventuelle pollution, de même que les P&I, mais qu'en est-il de la mise en cause du Capitaine, de son emprisonnement et de l'amende qui lui est imposée ?

La mise en cause du capitaine peut-elle s'accompagner de la mise en cause : du responsable du Service Technique de la compagnie chargé de l'approvisionnement, des pièces de rechange, des interventions et réparations ; du responsable du suivi de la Construction responsable de la surveillance des travaux, de la qualité du matériel installé... ; et du responsable du Personnel chargé de la Décision d'Effectif et de la qualité du personnel embarqué ?

L'AFCAN suivrait-elle une telle démarche ?

La question peut paraître surprenante de la part d'un Commandant, mais l'ISO 9002 / ISM ainsi qu'un centralisme envahissant et lourd a profondément modifié le statut du Capitaine, celui-ci se traduit de plus en plus par un simple rôle d'exécutant. Les relations qui existaient autrefois entre

Armateur et Capitaine n'existant pratiquement plus, la considération envers le Marin et le Chef de l'Expédition Maritime responsable d'un équipage et d'un capital s'amenuise de jour en jour.

Faut-il dès lors, dès l'embarquement, se constituer un dossier sur chaque sujet "sensible" susceptible de présenter un dysfonctionnement afin de parer d'éventuelle poursuite ? (c'est une sage précaution)

Problème de la suppression de l'Officier Radio.

Sans parler de la surcharge de travail pour le Capitaine (essais quotidiens de la station radio, expédition des télex avec parfois des attentes, comptabilité radio, gestion vivres, comptabilité des équipages français et étrangers... tâches attribuées préalablement à l'Officier Radio), personne ne semble évoquer l'entretien du matériel électronique (radar, sondeur, gyro...). La formation CGO (simple certificat d'opérateur radio) donnée en 2 semaines voire 1 ne pouvant remplacer une formation de 2 ans d'Officier radio-électronicien (qui changera par exemple le magnétron ?), d'autant plus que le matériel sensible ("critique" ?) n'est pas doublé (1 seul gyro, 1 ARPA non permutable sur le 2ème radar- sans glace plotting sur aucun des 2 radars - situation existant sur des navires pouvant atteindre près de 300m de long et 18m de TE). Ne pourrait-on pas s'orienter au niveau OMI vers un doublement de ces appareils - 2 gyrocompas, 2 radars avec ARPA ou tout au moins un des deux avec glace plotting pour parer à toute défaillance dans un lieu comme le Pas de Calais ou la mer du Japon par temps de brume ?

Voici donc quelques questions posées.

La notion "d'esprit Compagnie" n'existe plus du fait que les jeunes Officiers ne restent plus et font des carrières courtes ce qui oblige à recruter du personnel qu'il faut parfois re-former (personnel ayant quitté la navigation depuis de longues années, revenant à la navigation suite aux difficultés économiques). Cela entraîne une connaissance moindre du personnel par l'armement d'où une dégradation des relations de confiance et de respect réciproque entre navigant et armement .

A cela s'ajoutent régulièrement des tâches supplémentaires pour le Capitaine : quart passerelle - Gascogne - Manche - Pas de Calais - Mer du Nord - manoeuvre d'accostage de nuit Rotterdam - réception Autorités - Telex arrivée... puis "coup de main" (faute de personnel disponible ou occupé aux opérations commerciales) à l'approvisionnement des consommables, pièces de rechange, vivres pour plusieurs mois... livrés par barge dont la location est taxée... fatigue extrême après plu-

sieurs nuits blanches, café en excès... puis en cours de journée (au petit matin) visite ou contrôle des Autorités, visite BV, visite du super-intendant, visite vetting, techniciens éventuels .. , changement d'équipage avec établissement des fins de contrat des philippins, solde du salaire, distribution des avances... voici le lot du Capitaine 1998 en escale - avec le stress de la pollution ou d'une avarie commerciale.

On est loin de la vision du Capitaine d'il y a 15 ans.

L'image du Capitaine en combinaison de travail, contrôlant les vivres, légumes, fruits, viande... (le lieutenant chargé du contrôle étant appelé en renfort pour les opérations commerciales en raison de l'avarie de matériel de manutention) ne faisant que dévaloriser la fonction du Capitaine aux yeux des jeunes Officiers et du monde terrien. Que faire ? Sinon "attendre la retraite" en croisant les doigts qu'en escale il n'arrive pas "d'accidents", et qu'en mer on échappe aux trop grosses perturbations météorologiques compte tenu du manque de puissance et de fiabilité de l'appareil propulsif et malheureusement du manque de compétence et d'expérience du personnel machine recruté. Beaucoup d'Officiers sont partis ou partent à 50 ans, d'où apport extérieur important ou embarquement de très jeunes Officiers mécaniciens faisant leurs premières armes avec personnel philippin.

Et je pourrais continuer au risque de lasser...

Concernant le renouvellement des eaux de ballast : la question reste posée lors par exemple d'une traversée de 9 à 10 jours Europe/Etats Unis, en hiver, avec vidange totale de la cale ballastable et vidanges partielles des peaks entraînant des efforts considérables. Les navires anciens n'étant pas nécessairement adaptés pour des opérations de renouvellement par flux continu cela peut obliger à ouvrir des trous d'homme sur le pont et adopter des dispositions très particulières. Toutes ces manipulations par vents de force 9/10 voire 11 et mer énorme (roulis et tangage prononcés avec changements de route, mise à la cape). Dans ces conditions le Capitaine est en permanence à la passerelle en raison des conditions météo mais aussi pour remplacer le Sd Capitaine occupé au PC ballastage (si le renouvellement est décidé, il faut environ 30/35 heures). Un Capitaine ne s'aventurera pas dans une telle démarche en raison des conditions de mer.

Que se passera-t-il dès lors à la prise du pilote, les Coast Guards refuseront-ils au navire de charger, la compagnie, le Capitaine seront-ils pénalisés ? L'OMI sur ce point ne s'est pas prononcé.

Rappelons d'autre part que ce renouvellement des eaux de ballast ne peut se faire qu'au dessus des grandes fosses, c'est à dire au milieu de l'Atlantique.

Attention :

Commander peut être dangereux pour votre santé !

Il y aurait à l'heure actuelle de part le monde pas moins de 53 Commandants de navires de commerce incarcérés ou sous contrôle judiciaire.

Le cas du Commandant grec du pétrolier libérien "NISSOS AMORGOS" est tout à fait significatif. Son navire affrété par la compagnie Caltex s'est échoué au Venezuela dans le chenal principal de Maracaibo en Février 1997, alors qu'il était assisté de 2 pilotes vénézuéliens dûment certifiés.

Le Commandant a été arrêté et mis en prison. Il a par la suite été logé dans un hôtel avec interdiction de quitter le territoire vénézuélien. Il a finalement été mis en examen en Mars 1998 mais le juge a alors pris sa retraite ! Un autre juge a été nommé qui reprend l'affaire à zéro.

Le Commandant a été autorisé à deux reprises, à brièvement retourner dans sa famille en Grèce mais avec l'obligation de se présenter régulièrement au Consulat du Venezuela à Athènes.



Entrée en bassin - F. Gourmelon

Son cas n'est toujours pas jugé mais on a découvert entre-temps que le chenal était encombré d'épaves métalliques non répertoriées et ne figurant donc pas sur les cartes...

Il apparait désormais que le Commandant d'un navire de commerce est de plus en plus fréquemment considéré comme le seul et unique responsable de tout incident ou accident, mineur ou

majeur, relatif au navire, à son équipage ou à sa cargaison. A une époque où l'armateur du navire n'est souvent qu'une boîte postale et le pavillon un instrument fiscal, il est en effet tentant pour l'Etat du port d'exercer son autorité à l'encontre du seul élément aisément identifiable, à savoir le Commandant lui-même.

J. D. Troyat

Le Frelon, le Navire à Grande Vitesse et la Baleine

Les régions côtières Méditerranéennes font parler du fait de leur agitation toute latine... Elles ne sont pas pour autant en marge de l'évolution.

Evidemment, par beau temps, on voit encore la compagne du pêcheur, dès l'arrivée du bateau, vendre à quai du poisson frais... Les autorités Européennes sont au supplice : de la vente directe, sans criée, sans mareyeur, sans poissonnier, sans transport et sans intoxication ! avec un prix compétitif pour le producteur et le consommateur... Quelle horreur !

Allons respirer l'air du large : Tandis que les moyens de sauvetage côtier sont surabondants, redondants ou ornementaux, ils deviennent de plus en plus rares et épisodiques en s'écartant de la terre pour faire place à la légendaire solidarité des gens de mer".

L'hélicoptère lourd de la marine nationale s'est révélé un outil de secours ou de sauvetage irremplaçable lors de grands sinistres maritimes. En France, en particulier le super frelon possède un palmarès d'autant plus long que l'âge moyen de ces machines atteint maintenant 24 ans. Il en reste d'ailleurs 17 dont 12 en ligne. Mais ils ont bien des missions à leur charge, toujours à l'ouvrage, parfois loin de la métropole, là où les intérêts supérieurs de l'état le nécessitent.

A priori, tout était prévu fort logiquement: un programme Européen, le NH 90, assurerait la suite... Evidemment c'était, comme tout projet en coopération, un compromis. Du point de vue sauvetage au large, il aurait pu être plus gros, mais alors n'aurait pu apponter sur les navires de présence ou de combat en cours de livraison, rétrécis eux-aussi par les contraintes budgétaires...

Mais voilà, nous sommes en 1994, la liste des missions du Super-Frelon s'allonge toujours et le projet NH 90 semble avoir, malgré de faibles démentis, bien du plomb dans les rotors...

C'est peut-être là l'occasion rêvée pour trouver rapidement un successeur plus convenable, adaptation ou mise aux normes nautiques d'engins terrestres récents ou achat pour utilisation plus directe, d'engins étrangers.

Il suffirait aussi que certaines administrations, associations ou institutions, pour lesquelles se dévoue la marine fassent un effort financier. Rappelons nous des temps où les corporations et collectivités territoriales de l'époque n'hésitaient pas à offrir des vaisseaux au roi en cas de crise, dans leur intérêt bien compris...

Voilà que l'on étudie la mise en service de navires à grande vitesse entre Corse et continent. Ces navires légers, qui nécessitent une logistique terrestre plus complète, ont forcément une logique sécuritaire différente du fait d'un devis de poids très serré et d'une forte densité de passagers...(Voir l'évolution du métro où, après suppression des poinçonneurs et chefs de station on doit embaucher quelques agents de sécurité et surtout faire appel aux forces de police budgétisées par l'état).

Et apparaît maintenant la baleine... ou plutôt ses nouveaux "protecteurs". Cette brave baleine, après avoir rendu bien des services à l'humanité, ne demande probablement qu'à vivre sa vie en paix. Elle semblait même avoir trouvé la bonne zone entre Corse et Continent, mais hélas, elle passe difficilement inaperçue et la voilà repérée, comptée, étiquetée, photographiée, auscultée, et même baptisée (avec envoi régulier de nouvelles aux parrains) enfin bientôt dérangée, pour ne pas dire plus, par un "whale business" qui envisage aussi les rencontres au large.

D'ores et déjà une baleine morte échouée fait couler plus d'encre et dérange plus de notables que l'heureuse mise à terre d'un naufragé. On ne dérange pas autant de compétences, de scientifiques, de journalistes ou d'associatifs pour l'homme.

D'ailleurs lors d'un dernier colloque "de haut niveau" on a parlé de réglementer sévèrement tout le reste... Evidemment... outre le balisage satellitaire routinier, pensez aussi à les affubler d'un réflecteur radar et de leur inculquer quelques rudiments du règlement pour prévenir les abordages en mer. J'espère d'ailleurs que les capitaines ayant eu la malchance d'entrer en collision avec ces mastodontes seront seulement adhérents actifs de l'A.F.C.A.N. sinon... que de soucis en perspective !

Alors, si le navire à grande vitesse obtient aussi droit de cité dans ce domaine réservé entre Corse et Continent l'hélicoptère lourd et même très lourd deviendra vite un outil inévitable, pour sauver des vies humaines mais aussi pour intervention sur toute baleine agressive ou blessée.

Ah ! j'allais oublier le quatrième larvon : végétal celui-là : la fameuse caulerpa taxifolia... toxique ou pas envahisseuse définitive ou passagère ? De son comportement dépend finalement la survie de la chaîne alimentaire dont dépendent les cétacés...

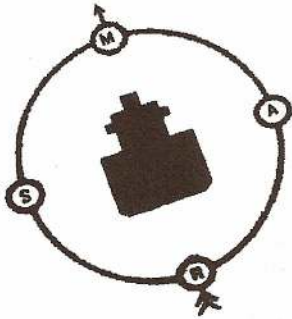
Si toutes ces lignes s'entassaient dans un délire apparent, sachez qu'aujourd'hui souffle un mistral à ne pas mettre en mer un marin retraité, mistral qui alimente dans mon proche voisinage le premier vrai feu de forêt de l'année entamant un peu tôt la routine des colonnes de secours, les barrages de route, le son des sirènes, les rotations de Canadiens au ras des flots, des arbres et des toits ; au moins huit casernes sur le chantier aujourd'hui ; les hélicoptères, ce sera plus avant dans la saison, c'est déjà prévu. L'armée, il faudrait au moins la

mise en vigueur du plan ORSEC. De toutes façons il vaut mieux éteindre avant en matraquant immédiatement... Comme en mer : trop fort n'a jamais manqué (car assez fort a déjà consenti).

Oui, "la légendaire solidarité des gens de mer" c'est d'un autre siècle.



Frelon - Photo Marine Nationale



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

M.A.R.S.

MARS 98025

GMDSS -False/irrelevant distress Alarms on DSC

It is only a matter of time before a GMDSS ship is involved in a collision due to the OOW being tied up in the communications section of the bridge answering continuous, superfluous alarms. From experience, these always happen in busy waters. A typical example was one of 59 minutes of continuous false/relay alarms at night in bad weather in the middle of a large fishing fleet in the Taiwan Straits. It required the Master to be called to the bridge solely to deal with alarms whilst the OOW carried out his navigational and collision avoidance duties.

I do not think that the authorities appreciate the amount of traffic that is generated. Recent ships that I have sailed on have not bothered to send in those distress/error messages that are not relevant with their GMDSS log books. I believe that all messages should be included so that the MCA are fully aware of the volume of correspondence produced. This could then be used as evidence to the IMO committees that there are still problems with DSC.

The journal "Fairplay Solutions" reported on the fifth GMDSS conference held in Plymouth in 1997, saying that the biggest cause of concern was the digital selective calling system and the number of false alerts which it generated. Captain Nicholas Cooper told delegates, "I am not here to pat you on the back and to tell you all what a great job you have done in making DSC available world-wide, but to bring to your attention some of its shortcomings". He went on to say "I make no apologies if I shock or offend some of you because you are the ones who forced this almost totally unworkable system onto us in the first place". He gave several examples of false alerts, one of which involved a fully loaded 200,000dwt bulk carrier north bound at night in the TSS in the Gulf of Suez, with oil rigs, platforms and other vessels in the close proximity. The DSC alarm went off with another error message. This particular error message was bounced right round the world and repeated no less than 24 times by seven different DSC stations. The position given was 9,000 miles away in the Pacific Ocean. "This was a very serious distraction to the safe navigation of the vessel", commented Cooper, "and again resulted in the main power breakers being tripped to silence it".

The main thrust of Coopers argument was the poor design of equipment that had been produced to date. He blamed the manufacturer's for making the equipment "overly complicated and user unfriendly" and said that one well known manufacturer's equipment was "a masterpiece of bad design which looked as though it had been thrown together in a hurry using buttons and switches chosen at random from the spare parts bin. The operations manual that accompanied it would be a joke if the issue at hand were not so serious".

MARS 98034

Radio Interference with GPS

I recently returned from a 7 month tour of duty aboard a 2000 ton survey ship designed for shallow water surveying. The ship was civilian manned but had naval oceanographers on board and was capable of receiving military GPS with no selective availability error. After a refit in Italy last September, we noticed that in certain areas of the world on certain headings we would lose the incoming GPS signal on the military GPS and the regular non-military GPS. Although civilian GPS is prone to periodic "locking up" when the screen "freezes due to selective availability error, the military GPS is supposed to be immune to this. The mystery deepened when it was noticed that both systems were locking up and appeared not to be receiving any incoming signal, and that this failure was occurring simultaneously in both systems.

After much trial and error and experimenting, we determined that the GPS signals were not being received on those particular headings only when a voice telephone call via Inmarsat A was being conducted from ship to shore or vice versa. What makes this all the more odd is the fact that while the Inmarsat A "golfball" antenna is on top of the pilot house, the military GPS antenna is at the very top of the radar mast, approximately 50 feet above the Inmarsat A antenna.

Our only hypothesis is that when we are in certain areas of the world, the satellite is at such an elevation for Inmarsat that the signal from the ship is "beamed up" at a perfect angle to intercept the GPS antenna.

On most headings this causes no problems, but if the satellite is behind the ship, the satellite antenna will be pointed right to the top of the mast and the GPS antenna.

Whilst this problem is not chronic or life threatening, it is annoying, especially to the surveyors, who cannot use any oceanographic data obtained whilst the signal is disrupted. It has also helped me to explain to the junior navigating officer's why they should not rely solely on GPS for position fixing when near to the shore.

MARS 98035

More Radio Interference

I recently piloted a ship in the Mississippi River Gulf Outlet. During the transit, I noticed that the ship had a mobile phone on in the wheelhouse. I mentioned the recent MARS report on the subject of mobile phone interference with ships' equipment to the Master of the vessel. He responded that he was not surprised. His experiences had been that when a new type of digital phone is used in the wheelhouse of his ship it causes considerable interference with the electronics on the console. He has not experienced any failures of the equipment but did observe that when the phone was turned off the interference ceased. He further added that the problem did not occur with the older type of mobile phone. I would like to see this issue pursued as I have observed that an increasing number of ships carry mobile phones. As my duties are to conduct the navigation of the ship in confined and congested waters, I would most like to know what new dangers may be developing.

Since the first report appeared a few months ago, I have had many follow up reports on radio and radio telephone interference. Interference of some sort has obviously occurred on many occasions. As a minimum, navigators should exercise caution in the use of radio telephones in the area of sensitive controls and perhaps further investigation by the Authorities is needed.

MARS 98036

Why Pass Ahead?

Whilst recently piloting a 65,000 tonne container vessel from Le Havre to Rotterdam, I had cause to question the actions of a ferry in the vicinity of the Fairy West Buoy. The ferry was observed and plotted from a range of 10 miles on our port bow and it was established that it was crossing. At a range of 2.5 miles the plot was giving a CPA of 0.1 miles whilst crossing ahead. We were able to identify the Ferry Company and established contact with the ferry on VHF.

An Eastern European accent replied that he was passing ahead. It was forcefully suggested to him by us that this was not acceptable and at a range of 1 mile the ferry advised that he would alter 5 degrees to port to "pass further ahead". Own ship then started to turn to starboard and the ferry was observed to be making a round turn to port, no doubt causing consternation to other vessels in the area!! This was a very simple, textbook, crossing situation that should have been resolved by an alteration to starboard to pass astern. There was no reason for the ferry to attempt to pass ahead.

Own vessel, a 45,000 grt container ship on passage from St John, New Brunswick to Livorno, almost fully laden and steaming at 19 knots. The incident occurred at 1945 local time (still daylight), the Senior 2nd Mate was on the 1600-2000 watch and we were 40 miles west of the Azores. At about 1920 I saw from my cabin window a ship approximately 15 degrees on my port side about 10 miles away. At 1940 I glanced out of my cabin window again and saw that this ship was still on my port side, crossing the bow but seemingly close!

I went straight to the bridge to ask the 2nd Mate what was going on. When I entered the bridge he had put the duty AB on the wheel and ordered port 20 wheel! By this time the other ship was about 2 miles away and 10 degrees on the port bow. Before I could take any action own ship swiftly started to swing to port and the other vessel was of course then on the starboard bow and passing clear. With the other ship astern of us we resumed our course.

It is written in my Standing Orders that, when we are deep sea, we are not to pass any other vessels closer than 5 miles. My 2nd Mate has been in that rank for about 8 years and has a STCW revalidated Class 3 Certificate of Competency issued by the U.A.E. He told me that the target's CPA was 0.6 miles and, since we were the stand-on vessel he had not done anything until the other ship was 2 miles away.

I was able to read the name of the other ship and I called on VHF. I asked the OOW if he realised that he was the giving way vessel and that we had nearly had a collision. He said -to me that if I had been looking at my radar, I would see that the CPA had been 0.6 miles. I asked him if he considered a CPA of 0.6 miles to be necessary and safe when we were in the middle of the Atlantic. There was silence for a couple of minutes and then he said "no, not really".

What has left me feeling so let down and shocked is that two responsible (not unreasonable to expect) watchkeeping officers (other ship and mine) had both together managed to behave so badly. My 2nd Mate could not explain why he had let the situation get to such close quarters, even if he was the stand on vessel, without calling me. I was also somewhat shocked (to put it politely) that he had then altered course to port! God knows what would have happened if the other ship had then altered his course to starboard.

What has gone so terribly wrong with IMO standards of certification as set down in STCW that two Officers of completely different nationalities, with Certificates of Competency issued from opposite sides of the world, could collectively demonstrate such a fundamental lack of understanding and application of basic Rule of the Road and appreciation of the basic rules of good seamanship. My 2nd Mate is leaving at the next port, what standard of replacement will I get?

MARS 98027

Don't Do It Yourself - India

A foreign flag container vessel has been calling regularly into a certain port and the master has also visited on the same ship several times. Recently, the said vessel was scheduled to sail at night from the container terminal. The master had already singled up the lines prior to the pilot boarding. As soon as the pilot boarded, the master cast off the lines without making fast any tugs as per normal procedure in spite of the pilot's protest. The master did not exchange any information with the pilot and refused to speak to him. The master then proceeded to turn the vessel round on his own causing a near miss with another outbound vessel. As the master refused to take any instructions from the pilot, the pilot requested that the master anchor in the channel and let him disembark. The master refused to comply. The senior pilot who was also on duty intervened and spoke to the master on the VHF. The master, however, continued with his adamant attitude. The pilot felt that the masters' action may result in the vessel and the port being endangered but he had no other option but to wait a while. He then asked the master again that he be allowed to pilot the vessel to the pilot station and this time the master agreed.

The initial reaction of the harbour authorities was to debar the master from calling at the port in the future. However, as the master had apologised verbally, and to give him a fair chance to explain his actions, he was allowed to call at the port again after submitting an undertaking that he would attend an enquiry and that he would permit the pilot to board and not interfere with the pilot unless he felt that the vessel was in danger or he was doubtful of the pilot's action, he also agreed to comply with the port's rules and regulations.

An enquiry was held and it transpired that the master had cast off on his own because he was rushing to avoid paying an extra days dues. The master had returned to the vessel late and the cargo work had already finished. He feared that he would be answerable for any such delay and possibly the additional dues would be deducted from his salary by the owners. Due to the delay, it was likely that berth hire for a further day would have to be paid if the vessel did not sail within the hour. The enquiry found that the master was ill prepared to cast off on his own and did so at considerable risk to his vessel, other vessels and the port.

From the above, it can clearly be seen that commercial considerations and pressures caused him to take such an irresponsible and totally unsafe action which could have been even more damaging. Masters should understand that the pilot is on board for the safety of the vessel, the port and other vessels. Pilotage is team work in which both must co-operate. Team work gives advantages to both sides and the consequences of not working together can be very serious.

MARS 98031

Dire Straits Strait of Gibraltar

The Strait of Gibraltar is one of the busiest shipping lanes in the world. Every year, around 54,000 merchant vessels pass through the Strait and 28,000 ferries and high speed craft cross the Strait from Algeciras to Ceuta and Tangiers. There is also a significant presence of fishing vessels and pleasure craft. More often than not, dangerous situations develop between ships navigating from the Mediterranean to the Atlantic and those coming from the Atlantic and bound for Algeciras, the refinery and Gibraltar itself. Vessels transiting the Strait are requested by virtue of IMO Resolution MSC 63/67, which entered into force on 03 June 1997, to report to the Traffic Control Centre on VHF Channel 10.

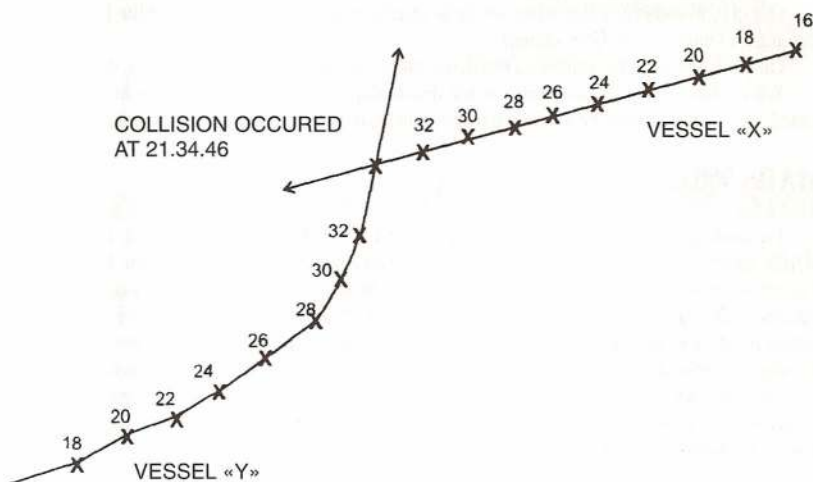
Two examples of the high number of close quarters situations follow, one of these resulted in a collision. The other was a near miss which occurred in almost identical circumstances and position. In both cases it was found that there was:

- A lack of an efficient lookout and aural watch on channels 16 or 10 on board one or both of the vessels.
- No traffic in the vicinity to influence or upset the decision to avoid collision or a close quarter situation.

In the case of the collision there was minor damage to the hull and super-structures but no personnel injuries and no pollution was caused. The visibility at the time of incident was less than 1 mile. Vessel "X" was a chemical tanker proceeding on a course of about 253 T. at a speed of 11.4 knots. Vessel "Y" was a bulk carrier and after clearing the TSS made a series of small course alterations to port ending up, just before the collision, on a course of 009 T. at a speed of 11 knots. These small alterations of course may well not have been detected by vessel "X" and, in any case, it was not until 4 or 5 minutes before the collision that the CPA was unacceptable or the collision evident. Before the collision, the vessels were not identified to the Traffic Control Centre and, at the time, this was not compulsory.

Calls from the Centre to both vessels were not answered.

Although it may not have had any bearing on the incident, at the time of the collision an "important" World Cup soccer match was being shown on TV.



Navires à grande vitesse et aéronefs

par Jean Louis GUIBERT Adjoint au Préfet Maritime
de l'Atlantique, paru dans la revue NAVIGATION n°46

INTRODUCTION

L'homme a toujours cherché à aller plus loin ... et à y parvenir le plus vite possible.

Deux surfaces - la terre et les océans, un volume - le milieu aérien - lui apparaissent comme des obstacles, avant de devenir les supports de ses moyens de déplacement.

Sur terre, support naturel de ses premiers pas, les obstacles furent, dès l'abord, les accidents du relief et les distances. Il s'y déplaçait à une vitesse proportionnelle à ses besoins ... ou à ses frayeurs, limitée toutefois à 30 km/h environ. Puis, le cheval, qui eût l'honneur d'être sa plus belle conquête, lui permit de "faire du 60 à l'heure".

Fidèle à cette conquête, il se contenta longtemps de sa vitesse.

Le dix-neuvième siècle lui apporta de nouveaux moyens de déplacement le chemin de fer et l'automobile.

Depuis lors, sa vitesse sur terre ne cesse de croître, mais on la sait d'ores et déjà limitée aux environs de 300 km/h, pour des raisons mécaniques (frottements, transmissions ... et d'infrastructures).

Peu après ses premiers pas, l'homme fit probablement ses premières brasses. Avant qu'Archimède n'énonce son principe, Noé et Moïse, entre autres, utilisèrent le milieu liquide comme support de leur destin ...

Le commerce, tout autant que l'aventure, semble-t-il, présida à la construction des premiers véhicules marins. Utilisant le vent ou l'énergie de quelques humains rendus particulièrement coopératifs, l'homme se déplaça à la surface de l'eau. Mais, là, sa vitesse s'avéra bientôt aléatoire et limitée,

aléatoire jusqu'à la construction des premiers navires à propulsion mécanique,

limitée, d'une manière insurmontable, par l'impossibilité matérielle et financière de s'affranchir de la résistance "asymptotique" de l'eau.

Aussi, mettant à exécution un de ces vieux rêves - qui fit tomber Icare, entre autres, de bien haut - l'homme s'appliqua à utiliser le troisième domaine qui s'offrait à lui : l'air.

Trois dimensions, moindre résistance, vitesses toujours plus grandes ...

Mais, entre les navires, toujours plus importants, mais guère plus rapides, et les aéronefs, toujours plus rapides mais limités quant à leurs dimensions, il est apparu qu'il y avait une place - un "créneau" comme on dit aussi - à prendre par "quelque chose" qui irait plus vite que le navire, et transporterait plus que l'avion.

L'idée de profiter du support fourni par les océans, tout en s'affranchissant progressivement de ses contingences jusqu'à utiliser au mieux les avantages de l'air, amena la conception,

dans un premier temps, du navire à ailes portantes,

dans un second, de celui à coussin d'air.

puis, plus généralement, des navires à grande vitesse" (NGV).

Nous nous intéresserons donc successivement au cas des uns et des autres pour tenter de nous faire une opinion quant à l'appartenance de ces "navires" au milieu maritime ou, comme certains le prétendent, au domaine aérien.

GENERALITES

Compte tenu de la résistance de l'eau, la puissance à mettre en oeuvre pour propulser un navire croît avec le carré de la vitesse que l'on veut obtenir.

Autrement dit, pour passer de 10 à 20 noeuds il faut multiplier la puissance par 4, de 10 à 30 noeuds, par 9, de 10 à 40 noeuds par 16 ...

Ceci s'exprime également par le nombre de Froude : $F = v / \sqrt{v \cdot g \cdot L}$ où V est la vitesse, g l'accélération de la pesanteur et L la longueur à la flottaison.

Pour un navire "classique" ce nombre est de l'ordre de 0,40 ; il n'atteint que 0,60 pour un navire à grande vitesse (NGV) et ne dépasse 1 que pour de petites unités dont la coque émerge en partie sous l'effet de la vitesse.

A noter que le concept SWATH (plus ou moins dérivé des études sur les bulbes) vise à améliorer encore cette valeur en adaptant les carènes "classiques" pour qu'un navire ayant un déplacement important puisse aller plus vite sans pour autant augmenter la puissance de propulsion nécessaire de façon exorbitante ... et majorer de facto le coût en combustible.

Pour un navire existant, ce concept permet une économie de puissance de 20% environ, une augmentation de vitesse de l'ordre de 1nd, et une diminution du tangage (ce qui est important pour les navires propulsés par hydrojet).

Pour obtenir un navire rapide, il faut donc :

- soit donner à la partie immergée de sa coque (oeuvres vives) la forme la plus hydrodynamique possible ce qui se traduit par un produit : longueur x largeur x creux (LBC) optimum,

- soit, en l'allégeant au mieux, lui donner des formes de coque particulières,

- soit enfin, tout en l'allégeant au maximum, le doter de moyens de nature à faire émerger la carène en tout ou partie.

Dans la première catégorie, on trouvait, et l'on trouve encore, des navires "classiques" tels certains navires de guerre, des paquebots transatlantiques et de grands porte-conteneurs qui atteignaient ou atteignent respectivement des vitesses de 40 et 30 à 32 noeuds pour des puissances de propulsion installées allant de 75000 kW (vapeur) à 18000 kW (diesel).

Dans les deux autres catégories figurent les navires "légers" à coque immergée, dont ceux dits "navires à grande vitesse" (NGV), et les navires à coque plus ou moins émergente, tels les hydroptères, et les aéroglisseurs dont la vitesse peut atteindre 50 noeuds et plus.

Voyons, en suivant cet ordre, en quoi ceux-ci peuvent ou non s'apparenter à des aéronefs, tout en sachant que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a établi à leur intention un recueil international de règles de sécurité (code HSC pour High Speed Craft), issu de celles applicables, dès 1977, aux "engins à portance dynamique".

Ces règles visent à prendre en compte leurs spécificités par rapport aux navires classiques, qui eux, répondent à celles de la Convention Safety of Life at Sea (SOLAS) de 1974, pour leur conférer une "sécurité équivalente". Elles tiennent essentiellement en des limites d'exploitation en durée, de distance d'un abri et des conditions météorologiques.

Elles incluent la notion de "poste de pilotage intégré".

LES NAVIRES LEGERS A COQUE IMMERGEE

Dans cette catégorie, on distingue plus particulièrement

- les catamarans,
- les navires dits à grande vitesse (NGV).

■ Les catamarans

Les premiers catamarans furent de dimensions généralement limitées de l'ordre de 40 mètres, construits en alliages légers à base d'aluminium ou en résine armée. Leur vitesse - de 30 à 35 noeuds - les prédisposait à des utilisations de service public ou à des transports de passagers essentiellement. Ils n'entraient pas véritablement dans le créneau navire/aéronef. L'apparition des High Sea Speed Service (HSSV) au printemps de 1996 a modifié quelque peu la donne.

Il s'agit de catamarans en alliage d'aluminium de 124m de long, et de 40 de large pour un tirant d'eau de 4,20 m. (concept semi SWATH)

Ils sont propulsés par des hydrojets entraînés par des turbines de Boeing 747 développant 93000 kW, heureusement "mariniées" pour fonctionner au diesel léger (et non au kérosène).

Ils ont atteint près de 50 noeuds aux essais mais ils sont exploités à 40 noeuds, et sont limités à mer 4.

Ils peuvent transporter 1500 passagers et 375 véhicules légers (ou 100 véhicules légers et 50 semi-remorques).

De tels navires, s'ils ne peuvent être assimilés à des avions auxquels ils empruntent néanmoins leur technologie tant en matière de motorisation que de conduite intégrée et d'exploitation, entrent en revanche dans le créneau navire/aéronef, étant exploités sur des parcours transmanche ou équivalents.

■ Les navires à grande vitesse (NGV)

Les NGV sont les plus récents des navires rapides mis en service. Ce sont eux qu'on compare aux avions par leur concept mais aussi par leurs conditions d'exploitation tant en navigation qu'en approche du "terminal" voire en "amarrage automatique comparé à l'atterrissage sans visibilité".

Construction

Les NGV sont des monocoques en profond, donc très effilés, réalisés en alliages légers, longs d'une centaine de mètres, larges d'une dizaine, pour un tirant d'eau de 2 mètres environ. Il peut atteindre 37 noeuds.

Propulsion

De tels NGV sont propulsés par de moteurs diesel de 6000 kW entraînant 4 hydrojets assurant tout à la fois la propulsion et la manoeuvre. ils sont très manoeuvrants, pouvant éviter sur 7 fois leur longueur, mais surtout stopper sur 3 fois cette même longueur.

Mais, bien que stabilisés non seulement transversalement, mais aussi longitudinalement grâce à un "T-foil" à l'avant et 2 "fiaps" à l'arrière, ils ne peuvent naviguer par mer supérieure à 4, les hydrojets ne travaillant plus alors dans des lignes d'eau convenables.

Un projet de NGV de 130 m pourrait peut-être naviguer par mer inférieure ou égale à 6.

Conduite

C'est plus particulièrement sur ce point que la comparaison a été faite avec les aéro-

nefs, considérant le "stress provoqué par l'aggravation du rapport décisions/délais due à la vitesse".

Or, l'expérience prouve qu'un navire rapide manoeuvrant n'a pas de difficulté pour évoluer parmi d'autres navires classiques dont la vitesse relative est faible, voire très faible.

Seule la "prolifération" de navires rapides, surtout en l'absence d'organisation du trafic (cas de Hong Kong) ainsi que la concentration de navires de plaisance, sont susceptibles de poser problème.

L'utilisation de systèmes de navigation intégrés comprenant notamment le GPS et les cartes électroniques (ECDIS) ainsi que la mise en place de services de trafic maritime (STM/VTS) adaptés, dans les zones de convergence et notamment dans les atterrages des ports, paraissent de nature à gérer une telle situation tout en rap-pelant que la "régulation" du trafic maritime ne peut s'identifier à celle du trafic aérien.

Evacuation - sauvetage

Les NGV, pour des raisons de vitesse et d'aérodynamisme, ne disposent pratiquement pas d'espaces (ponts) extérieurs.

Le confinement des passagers sur de tels navires peut donc s'apparenter à celui d'un avion avec néanmoins beaucoup plus d'espaces intérieurs. Il en va de même pour l'évacuation tout en sachant que certains navires "classiques" font déjà appel à la technique des toboggans et des radeaux pneumatiques associés.

Les aménagements portuaires

Tout aménagement par trop spécifique paraîtrait prématuré et de nature à obérer les capacités, notamment budgétaires, des ports.

Il convient de remarquer que les postes des navires à passagers sont déjà les mieux placés pour des raisons de rapidité de manoeuvres.

Il va de soi qu'un NGV doit pouvoir s'accoster (automatiquement) le plus rapidement possible, pour ne pas pénaliser la durée totale du voyage quai à quai, surtout sur des traversées courtes.

La boîte noire

Là encore, rien de bien nouveau. Bon nombre de paramètres de conduite et de manoeuvre des navires classiques sont déjà enregistrés.

Leur conservation dans une "boîte noire" n'est qu'une question de technique, actuellement à l'étude au sein de l'organisation maritime internationale (OMI).

En conclusion, s'agissant des NGV, disons qu'ils empruntent sans doute davantage que les catamarans à la technologie aéronautique, tout en demeurant fondamentalement des navires.

Ce étant, ils s'inscrivent relativement bien dans le créneau navire/aéronef, météorologie permettant.



NGV - Publicité SNCM

LES NAVIRES LEGERS A COQUE EMERGENTE

Parmi les navires à coque émergente, on distingue principalement les hydroptères et les aéroglisseurs.

■ Les hydroptères

Les hydroptères aussi appelés hydroglisseurs, hydroplanes, aquaplanes, hydrofoils, sont constitués par une coque "classique" sous laquelle se trouvent des jambes (ou bras) portant des ailes, ou plans pour la première génération, des patins ou ailerons, fixes ou orientables, pour les suivantes, ainsi que un ou des safrans.

Le tout est réalisé en alliages légers à base d'aluminium et surmonté par des superstructures fermées et aérodynamiques.

- A faible vitesse, ils naviguent sur leur coque. Au dessus d'une certaine vitesse, ils déjaugent pour ne plus utiliser que leurs plans ou patins à faible traînée hydrodynamique, ce qui leur permet d'atteindre 30 à 35 noeuds avec une propulsion généralement constituée de moteurs diesels et d'hélices marines.

- Leur conduite s'apparente à celle des navires avec toutefois des "timoneries" qui ressemblent à des postes de pilotage.

A noter que la stabilité de plateforme des hydroptères de la dernière génération est obtenue par le positionnement anticipé des patins/ailerons télécommandé par des senseurs.

- D'une manière générale, les hydroptères s'apparentent aux NGV à la nuance près, non négligeable, qu'ils ne peuvent prendre que des passagers.

Ils entrent donc mal dans le créneau navire/aéronef, ce qui explique leur régression.

■ Les aéroglisseurs

Les aéroglisseurs, NAVIPLANE français et HOVERCRAFT britannique sont des "navires" utilisant l'air pour se sustenter en tout ou partie.

Construction

Un aéroglisseur se compose

- d'une "cellule" constituée elle même d'une plate-forme à caissons étanche du type "radeau" ou ponton d'environ 50 m x 25 m pour les SRN 4 sur laquelle repose une superstructure légère comprenant les compartiments moteurs, le garage et les emménagements passagers, le tout surmonté d'un "poste de pilotage".

Cet ensemble est construit en alliages légers à base d'aluminium et assemblé comme une cellule d'avion.

- d'une enceinte fermée située sous la plate-forme, destinée à contenir l'air de sustentation qui peut être constituée

- d'une jupe néoprène périphérique simple alors complétée de jupes internes (système français), ou double (système britannique). Il s'agit alors d'un navire à coussin d'air.

- de parois latérales, ou de coques de catamaran, complétées sur l'avant et l'arrière par des jupes néoprène (type AGNES 200). Il s'agit alors d'un navire à effet de surface.

Sustentation - Propulsion

La sustentation est assurée par deux ventilateurs répartissant l'air sous la structure (système français) ou seulement sous sa périphérie dans le système britannique.

La propulsion est assurée

- par des hélices aériennes, voire des hydrojets ou hydroaérojets pour les navires à coussin d'air généralement,

- par des hélices marines pour les autres.

Ventilateurs et propulseurs sont entraînés par des turbines à gaz (kérosène) pour les navires à coussin d'air, par des moteurs diesels pour les autres.

Conduite

La conduite des aéroglisseurs et particulièrement ceux du type à coussin d'air est du type aéronautique, avec notamment un

manche pour la commande des hélices et un palonnier pour celle des gouvernes.

L'aménagement et l'équipement du poste de conduite sont d'ailleurs ceux d'un cockpit d'avion.

Evacuation - Sauvetage

Les passagers étant totalement confinés dans leurs emménagements, ce sont les procédures et les moyens de l'aéronautique qui sont utilisés en cas d'évacuation.

Les aménagements "portuaires" -l'exploitation commerciale

Les navires à effet de surface ne nécessitent pas à priori d'aménagements particuliers dans les ports.

Le caractère amphibie de ceux à coussin d'air conduit à l'aménagement de terre-pleins bitumés, à proximité d'une plage ou d'une rampe d'accès. Leur exploitation commerciale est de type aéronautique.

Les aéroglisseurs, et surtout ceux à coussin d'air s'apparentent véritablement à des aéronefs dont la hauteur de vol serait constante et égale à moins de 20 centimètres ...

Ils occupent mieux que tous les autres navires le créneau navire/avion, étant capables de transporter environ 400 passagers, 50 véhicules légers et 4 ou 5 autobus ou camions, à 50 noeuds ou plus.

Toutefois, très sensibles à l'état de la mer - ce qui a conduit les autorités maritimes et les juristes à leur accorder le statut de navire. Leur exploitation est commercialement plus limitée que celle des NGV, sauf à dépasser de beaucoup leurs dimensions actuelles, qui sont, rappelons le, de l'ordre de 50 x 25 mètres.

CONCLUSION

Nous ne parlerons pas ici des hydravions ni même des écranoplanes, "aéronefs" à effet de surface se déplaçant à une altitude maximum d'une trentaine de mètres.

Nous dirons seulement que, les aéroglisseurs exceptés, aucun navire rapide n'est assimilable à un aéronef, ce qui justifiait le développement qui leur a été consacré.

Par contre, la plupart d'entre eux font appel à des technologies aéronautiques plus particulièrement en matière de gain de poids et pour ce qui est des moyens de conduite.

Certains entrent aussi bien que possible dans le créneau navire/aéronef. Enfin notons qu'aucun de ces "navires rapides" n'a encore vraiment trouvé sa place dans le transport maritime. Pour l'avenir, les navires à grande vitesse du type catamaran et NGV, devront être améliorés et faire leurs preuves.

Ils ne pourront très probablement pas affronter des parcours transocéaniques.

Leur construction actuellement en alliages d'aluminium, légers et résistant à la corrosion, pourrait se faire en aciers à haute limite d'élasticité moins coûteux, résistant à la fatigue et au feu, plus faciles à réparer, à la condition expresse de bien les protéger contre la corrosion. Les matériaux composites de type résine armée ne seraient utilisés que pour certaines parties (superstructures, ...).

Leur conduite, comme celle de la plupart des navires d'ailleurs, devrait être de plus en plus "aéronautique", les "passerelles" intégrées où "tout" se trouve à portée de main de l'opérateur devant se substituer à l'actuelle dispersion des meubles et platines de navigation, de conduite, d'alarmes, de télécommandes...

Si ce type de navires rapides doit augmenter, il conviendra d'organiser leur trafic en particulier dans les zones à grande concentration de "navires conventionnels", de manière à éviter les collisions.

Enfin, leur exploitation de type aéronautique également, tant en mer qu'à terre demandera beaucoup moins de personnel.

Ces nouveaux navires à forte capacité sur des lignes assez courtes entreront effectivement dans le créneau navire/avion, celui-ci étant d'ailleurs directement concurrencé.

Visite du simulateur de navigation à l'E.N.M.M. de Nantes

Le 6 Novembre 1998, une délégation de l'AFCAN/ Morbihan, composée de quatre capitaines dont deux en activité, était reçue à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Nantes.

Durant deux heures environ, le Commandant Louédec, qui professe dans cette Ecole, nous présente les installations affectées au simulateur de navigation. Plusieurs salles sont mises à la disposition de petits groupes d'élèves pour une formation qui va les mettre face à une réalité, les préparant ainsi à se retrouver plus tard sur la passerelle d'un navire.

- la salle de briefing regroupe les élèves autour de leur instructeur. Celui-ci explique l'exercice auquel ils vont être soumis. Cette salle possède un matériel informatique et vidéo pour se familiariser sur l'utilisation de radars : navigation en vue de côte et sécurité de la navigation en mer.

- la salle de commandement rassemble tous les moyens de contrôle : de là l'instructeur va diriger et contrôler tout l'exercice, pouvant jouer plusieurs rôles : celui de Commandant, d'un pilote de navire ou d'un Capitaine de Port, celui d'un coordinateur de CROSS donnant des directives à des navires empruntant des chenaux réglementés... Un combiné interphone, comme une VHF, lui permet de communiquer avec les deux cabines où se tiennent les stagiaires. C'est la partie centrale où il peut régler toute l'installation, modifier les paramètres ; c'est aussi un poste pour observer des élèves, leurs comportements et leurs réactions (par caméra vidéo).

- une autre salle est la réplique d'une passerelle de navire moderne avec en façade sept grands sabords (figurés par des écrans vidéo) donnant une illusion presque parfaite de la réalité (virtuelle cependant) dans laquelle va évoluer le navire.

Pour la démonstration, la simulation nous place en descente de Loire, à la hauteur de Donges par beau temps, puis au crépuscule, puis de nuit et même dans la brume. Nous sommes sur un porte conteneurs avec sa pontée que nous apercevons sur l'écran central avec au loin le grand pont de Saint Nazaire. Tout y est : le chenal avec son balisage, sur les "sabords de tribord" défile selon la vitesse donnée les installations portuaires et leurs navires à quai ; et sur bâbord les navires croisés. Au coucher du soleil, les feux de chenaux et les lumières de la ville de Saint Nazaire apparaissent sur les écrans ... Sous les "sabords" se trouve le pupitre central avec toutes les commandes (propulseur, gyro-pilote et tous les appareils de contrôle : les écrans radar, les tableaux de feux de route, sans parler des appareils annexe (indicateur de vent...); Un peu en retrait, au centre du local, la commande de barre manuelle et un répétiteur gyro de relèvements pour une navigation à vue, achèvent de donner l'illusion. Sur l'arrière la table à carte avec son éclairage commandé par rhéostat permet le suivi réel de la navigation.

Tous les types de navigation sont prévus : navigation en rivière, dans un chenal, en rade, en mer, en navigation côtière... par tous les temps et avec la possibilité de modifier le courant et le vent. On peut même simuler une mise à quai.

De son poste de commandement, l'Instructeur peut créer des incidents, des avaries (machine, barre, radar...). Il peut ajouter ou modifier d'autres paramètres comme le type de navire, petit ou gros (déplacement), pétrolier ou porte conteneurs, navi-

re roulier ou paquebot, caboteur ou pêcheur. Les réactions de giration ou de vitesse sont prises en compte pour les manoeuvres.

Les élèves, au nombre de 4 ou 5, dans la salle, occupent tour à tour des fonctions différentes : chef de quart, timonier, veilleur radar... L'instructeur fait parfois irruption dans cette salle, comme le commandant sur la passerelle pour interroger le Chef de Quart sur les conditions météo, la dérive observée, vérifier les positions sur la carte, contrôler le carnet de passerelle ou le journal de bord; voir si les feux de navigation sont allumés, si la corne de brume est en service par visibilité restreinte ou nulle... L'ambiance feutrée doit être celle d'une passerelle : pas de paroles inutiles. Les échanges se font en langue française au début de la formation et peuvent éventuellement se faire en anglais (3ème année).

Une autre salle, moins sophistiquée, simule une passerelle d'un deuxième navire pour une navigation sans visibilité. Ici, il n'y a plus de sabord : la pièce est dans le noir avec un éclairage succinct, un pupitre de commande (machine et barre) et deux radars de veille. Les élèves de cette pièce peuvent donc agir sur la vitesse et sur la direction de leur navire, et suivre la navigation (positions radar et contrôle des échos radar...)L'instructeur agit sur les mêmes paramètres comme pour la première salle et peut intervenir à tout moment soit par VHF, soit directement.

A la fin de l'exercice, tout le monde se retrouve dans la salle de briefing pour la synthèse, les commentaires et les observations. L'instructeur peut ainsi voir la progression des élèves au cours de cette formation à l'issue de laquelle un certificat sera délivré à l'élève, document officiel qui accompagne le diplôme d'Officier.

Dans la salle de commandement se trouvent aussi une simulation radio GMDSS qui prépare les stagiaires à certains diplômes, tels que le certificat de radio restreint. Là aussi l'élève est mis devant des cas de communications de toutes sortes : messages d'urgence, de routine, de relais... Les échanges se font en anglais.

Grâce à tout ce matériel de haute technicité, des stages sont ouverts à l'E.N.M.M. de Nantes pour les Officiers envoyés par les Compagnies dans le cadre de la formation continue.

Pour nous, Capitaines de navires, nous avons été très intéressés par la visite de ce centre qui nous donne un autre regard sur la formation des élèves sortant de cette école et qui peuvent embarquer un jour sur nos navires. Bien sûr ils devront encore acquérir l'expérience maritime indispensable pour devenir de "bons marins", en étant en contact direct avec les éléments naturels qui ne seront plus virtuels, mais bien réels. Cependant, ils seront bien préparés pour affronter des situations embarrassantes voir difficiles qu'ils auront à rencontrer.

Nous remercions très sincèrement l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Nantes et le Commandant Loédec de nous avoir accueillis et de nous avoir fait une démonstration vivante de leurs installations. Nous regrettons que d'autres collègues n'aient pu y participer. Nous les encourageons à faire une fois cette expérience qui devrait les rassurer sur la formation dispensée dans cette école.

X. de Reyniès

«Pêché» dans le journal de la Marine Marchande

■ DISTINCTION : Le prix du journaliste maritime à Augusto Merigglioli

Augusto Merigglioli correspondant du JMM en Italie a reçu le prix du journalisme maritime de l'année, décerné par l'établissement maritime de Riposto en Sicile, l'un des plus anciens d'Italie.

Le commandant Augusto Merigglioli (65 ans) est entré à l'Ecole de la marine marchande en 1952. Capitaine au long cours depuis 1961, il est titulaire de certificats de compétence de commandement délivrés par l'OMI, la République de Panama et le Commonwealth des Bahamas. Il totalise 22 ans de service à la mer dont 12 comme commandant. Auteur de plusieurs livres, il est actuellement président de l'Association professionnelle des capitaines de navires de Gênes, qui siège à CESMA, membre du panel d'experts pour la mise en application de la convention STCW 95 et de celui de la formation maritime au ministère des Transports et de la navigation. Enfin, il siège à la commission maritime et portuaire de la Chambre de commerce de Gênes.

■ ROYAUME-UNI : Premier mois d'inspection ISM

Vingt navires étrangers ont été mis sous séquestre dans le cadre du contrôle de l'Etat du port en juillet.

C'est le premier mois d'entrée en vigueur du code ISM, qui s'applique aux navires à passagers, vraquiers, pétroliers et transporteurs de produits chimiques et de gaz. Parmi les cinquante inspectés devant appliquer le code, trois ont été mis sous séquestre. Le système de gestion de la sécurité ne pouvait fonctionner à bord de l'un d'eux, un vraquier libérien, par manque général d'entretien. D'après l'Agence de la garde côtière et maritime (MCA) et malgré les certifications délivrées moins de deux semaines auparavant, le navire disposait de plusieurs procédures documentaires n'ayant aucun rapport avec lui et des listes de contrôle complétées à l'avance. Les deux autres unités soumises au code ISM avaient des difficultés de certification.

Certificats ISM disponibles pour navires sous-normes

Les armements de navires sous-normes peuvent obtenir d'authentiques certificats ISM auprès de certaines agences d'immatriculation.

C'est ce qu'a découvert le quotidien *Lloyd's List* en utilisant une raison sociale à consonnance russe pour contacter quinze bureaux d'immatriculation par Internet. Ainsi, la firme grecque Global Marine Consultants lui a proposé des certificats au moyen d'immatriculations dans deux pays du continent américain et un pays africain dont les identités n'ont pas été divulguées. Quoique les pseudo-navires ex-soviétiques (deux vraquiers de 14203 tpl et un de 102140 tpl) aient été présentés dans "un état déplorable" par le pseudo-armement, Global Marine Consultants s'est engagé à lui envoyer les trois certificats ISM dans les deux semaines pour \$ 35 000.

De son côté, l'Etat de Saint Vincent & Grenadines lui a proposé d'immatriculer les pseudo-navires sans leur délivrer de certificats.

Par contre, le Vanuatu a refusé catégoriquement. Selon Vanuatu Maritime Services Ltd de New York, seuls les navires classés par des membres de l'Association internationale des sociétés de classification et conformes au code ISM peuvent être immatriculés au Vanuatu.

■ FRANCE : Tous les navires français qui doivent l'être sont ISM (Ouf !)

Le 1er juillet 1998 entrain en vigueur l'obligation pour les compagnies ex-ploitant des navires à passagers, des pétroliers, des vraquiers, des gaziers et des chimiquiers de respecter le code international de ges-

tion de la sécurité, note le CCAF (sans préciser toutefois que pour les compagnies de transport de passagers originaires d'Etats-membres de l'UE, la date butoir était le 1er juillet 1997; ndlr).

Pour "accroître" la transparence d'une politique de la sécurité, l'*International Association of Classification Societies* diffuse sur Internet une "White List" des navires certifiés ISM par ses membres.

Le bureau du contrôle des navires, service du ministère de l'Equipe, des Transports et du Logement, vient, avec "l'accord des armements" de transmettre à l'IACS pour diffusion la liste complète des navires français certifiés ISM. 100% des navires français concernés figurent ("figureront" serait plus exact; ndlr) sur cette liste.

Il faut se souvenir qu'en France, seule l'administration est habilitée à délivrer des certificats ISM; pas question donc de délégation et peut-être faut-il s'en féliciter car cela évite des conflits d'intérêts commerciaux.

Des armateurs étrangers seraient même en train de se renseigner sur la pratique française qui serait jugée "plus claire, plus nette".

La "White list" est accessible au

www.iacs.org.UK/iacs/publications/witelist/wlindex.html.

Le Propeller club de Paris et les questions de sécurité maritime

Le Propeller recevait mardi dernier, 22 septembre, M. Philippe Boisson chargé des questions juridiques au Bureau Véritas, sur les problèmes très actuels de la sécurité maritime (1). M. Boisson devait faire état à la fois des recherches théoriques et des données de l'expérience en termes de bilan. Il a tenté de définir les grandes tendances en termes de projection sur les vingt prochaines années.

S'agissant du bilan, celui-ci n'a pas la noirceur qu'on lui donnerait à priori. Ainsi, pour les pertes de navires, le ratio nombre de navires perdus/flotte est-il en diminution très sensible, passant de 0,75 dans les années 70 à 0,15 actuellement. Les pertes humaines, en revanche, ne présentent pas une allure aussi favorable : l'évolution est plus chaotique : 5 000 en 1984, 2 000 en 1994 (Estonia); mais on peut espérer une régression (moins de 400 morts ou disparus en 1992 et 1995). Quant aux déversements pétroliers par navires en mer, ils se cantonnent aujourd'hui à 5% des sinistres totaux.

Malgré tout, l'image des transports maritimes demeure plutôt mauvaise. Il s'agit, en fait, d'un déficit de communication : le public ne perçoit que des clichés négatifs sur lesquels il s'arrête : pétroliers pollueurs, ferries peu fiables, pavillons "de complaisance", recherche par les opérateurs du profit à tout prix, main d'oeuvre du tiers-monde incompétente... Les media sont en cause, certes, mais il faut déplorer le manque de cohérence des approches de la part des intervenants eux-mêmes qui ne communiquent qu'à l'occasion des crises.

Pourtant, des évolutions constatées dans les années 90, se dégagent des facteurs positifs. Ce sont sur ces derniers qu'insiste M. Boisson, d'ordre technologique avec notamment l'introduction des outils informatiques tout au long de la chaîne des industries maritimes mais aussi dans le traitement des données nautiques, d'ordre culturel également avec la naissance d'une "culture de la conformité" et bientôt sans doute "de la sécurité" sous la pression notamment du code ISM.

En conclusion, le conférencier s'est interrogé sur l'avenir des sociétés de classification qui auront à relever plusieurs défis en particulier quant à la certification de la qualité des navires contrôlés et quant à la prévention des difficultés juridiques en matière de recherche en responsabilité.

(1) Auteur d'un ouvrage intitulé "Politiques et droit de la sécurité maritime", aux éditions du Bureau Véritas.

La branche transport dans les comptes de la nation 1997

Dans le dernier numéro d'INSEE Première, l'institut présente les tendances des services de transport en 1997.

Il relève deux choses : une croissance générale de 3,8% de la production des services de transport (1) et les restructurations dans les transports ferroviaire et aérien.

Le transport maritime affiche la plus forte progression

Dans le détail, le transport maritime sort son épingle du jeu avec "+7,2% de croissance en volume pour la production. A prix courants, cette hausse atteint + 11%. Les prix du transport maritime ont fortement augmenté compensant la baisse de l'année précédente (-3,4%). De son côté, la valeur ajoutée a augmenté de 5,8% en 1997 après avoir diminué de 7,7% en 1996", lit-on. Ces variations sont toutefois à tempérer comparé aux autres modes de transport on aperçoit le rôle somme toute modeste du transport maritime dans les comptes de la nation (production 20.8 Mds, valeur ajoutée 0.4 Mds, emploi 15.7 milliers par rapport au transport aérien: 70.2 ; 8 ; 58.7 ou au ferroviaire : 48.0 ; 11.5 ; 101.5) c'est l'avant dernier en production, valeur ajoutée et emploi .

Pénurie d'officiers: de vraies questions sans réponses claires

Le 29 octobre, se réunissaient dans les bureaux du CCAF, des associations d'armateurs allemands, belges, britannique, danois, grecs, français et italiens ainsi que de l'ECSA afin de faire le point sur un problème d'intérêt commun : le pénurie d'officiers.

Parmi les questions ouvertes, le CCAF cite:

- "Faut-il favoriser le recrutement d'officiers européens au risque de pénaliser la compétitivité des flottes ou le recrutement d'officiers non européens sur le modèle norvégien au risque de susciter des pertes de savoir-faire ?
 - Les niveaux de salaire et de coût d'embauche des officiers européens et non européens sont-ils appelés à se rapprocher significativement à l'avenir?
 - Faut-il fixer les niveaux de recrutement dans les écoles en fonction des besoins des marines marchandes nationales ou compte tenu des besoins croissants et globaux du marché ?
- Les "divergences d'analyse" ainsi que la définition de solutions essentiellement nationales tracent les limites des actions communes. Six domaines d'actions communes ont été définis.
- "Poursuivre dans les différents Etats la politique d'augmentation du recrutement dans les écoles de façon coordonnée ;
 - Accroître les échanges de données sur les besoins de recrutement et les coûts d'officiers via l'ISF et l'ECSA;
 - Agir pour éliminer les rigidités administratives nationales, notamment en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des diplômes, qui a pourtant fait l'objet d'une directive communautaire;
 - Agir en vue d'une harmonisation européenne des règles de protection sociale (retraite, couverture maladie, etc.), la situation actuelle constituant un frein à la mobilité;
 - Agir pour promouvoir les métiers de la marine marchande auprès des jeunes;
 - Mobiliser sur ces différents thèmes la Commission européenne, trop absente sur un sujet d'intérêt commun à la plupart des pays d'Europe" (en espérant qu'elle aura oublié l'accueil que ces mêmes pays firent à son projet de registre communautaire).

Les salaires des officiers européens et non-européens tendent à se rapprocher par le haut, estime un participant ajoutant qu'en plus des conditions d'embarquement suivent également la même tendance : l'époque où l'officier croate ou polonais acceptait un embarquement de six mois, est terminée. Trois mois constitueraient la limite maximale. En plus, le manque d'officiers est variable selon le type de navigation : pour les ferries les demandes d'embarquement sont excédentaires alors qu'au long cours, ce sont les offres qui sont excédentaires. On "découvrirait" enfin une réalité qui expliquerait les taux importants d'évaporation enregistrés dans tous les pays européens (et ailleurs, probablement) : les habitudes socioculturelles font qu'un officier de Marmar

et/ou sa famille ne peuvent concevoir de vivre durablement à des rythmes très différents, surtout quand le salaire ne compense pas la contrainte, voire même est inférieur à ce qu'offre le marché sédentaire.

En ce qui concerne la formation des officiers, chaque pays conserve pieusement ses spécificités et forme des officiers pour un "usage" principalement national. A juste titre, si l'on en juge par le très faible mouvement de travailleurs à qualifications élevées qui est enregistré depuis l'ouverture de l'UE. Un représentant danois a demandé publiquement pourquoi un officier danois irait chercher un embarquement sous pavillon étranger alors qu'il trouve ce qu'il veut dans son pays. Si on peut comprendre qu'un officier du Nord (de l'Europe, socialement plus avancée) n'ait pas de raison de descendre dans le Sud, l'inverse pourrait se concevoir mais ne se confirme pas dans les faits.

Les Etats-membres ne se précipitent pas pour mettre en place la reconnaissance des diplômes, probablement parce que la pression de leurs navigants nationaux est faible.

Les armateurs européens veulent promouvoir la Marine marchande auprès des jeunes. Bien, mais souvenons nous qu'il y a seulement trois ou quatre ans, peu de temps avant les vacances d'été, un certain nombre d'élèves-officiers n'avaient pas trouvé de stages interscolaires.

En outre, à quoi bon susciter des vocations plus ou moins affirmées, si l'on n'a répondu, de façon rigoureuse, à la question posée précédemment : peut-on concilier durablement, environnement socioculturel de haut niveau et navigation au long cours?

■ Nice : Des bouées-météo pour la SNCM

L'exploitation des NGV exige une connaissance quasi parfaite des évolutions de l'état de la mer. A cette fin, la SNCM a adressé au Conseil supérieur de la météorologie une demande pour disposer d'une bouée-météorologique positionnée entre Corse et continent.

L'engin sophistiqué permettrait d'avoir en temps réel la vitesse du vent, la température de l'air et de l'eau, le degré d'humidité mais également la hauteur et la période significatives des vagues, ainsi que les trains de vagues et les caractéristiques de la houle. Mais ce n'est pas la technologie de l'appareil qui pose la difficulté majeure : la bouée doit être ancrée alors que la profondeur peut atteindre près de 3 000 m entre Nice et la Corse.

Météo France a prévu d'installer une bouée dans le golfe du Lion et une autre entre la Corse et le continent pour une mise en fonction en 1999 pour la première et après 2000 pour la bouée qui intéresse la SNCM.

■ SINGAPOUR : Renforcement de la sécurité maritime

Un nouveau schéma de circulation dans les eaux portuaires entrera en vigueur le 1er décembre, afin d'accroître la sécurité maritime.

Selon l'administration du port de Singapour (MPA) plus de 800 navires peuvent circuler simultanément aux abords du port, soit un mouvement toutes les deux minutes à l'entrée. Afin de permettre aux navires de connaître leur position exacte, le Service hydrographique va émettre à partir d'octobre et à titre gratuit des signaux par le Differential Global Positioning System. Cela devrait faciliter l'approche du port et la circulation dans les détroits et ainsi améliorer la sécurité des navigants.

En outre, le système de régulation du trafic du détroit de Malacca sera mis en oeuvre à partir du 1er décembre. Tous les navires se rendant à Port Kelang, Johor ou Singapour, pénétreront dans l'un des neuf secteurs ainsi contrôlés. Ce programme d'informations, établi sur l'analyse de tous les incidents survenus ces dernières années, a déjà pu en empêcher de nouveaux.

Le maintien de la sécurité des biens, des personnes et de l'environnement dans le détroit de Malacca est assuré par les trois Etats riverains (Indonésie, Malaisie et Singapour). Or comme les navigants ne sont pas les seuls bénéficiaires des mesures prises pour la protection de l'environnement, les Etats riverains n'ont pas l'intention de continuer à financer seuls la sécurité du détroit.

Par le Commandant Apperry Bertrand

Le CODE ISM ça roule... mais il y a des points durs !

Cela fait bientôt 6 mois au moins que les systèmes de gestion de la sécurité conformes -au code ISM "roulent" dans les compagnies et sur les navires dits à risque c-a-d : Pétroliers, gaziers, vraquiers et les navires à passagers.

La date limite était pour eux le 1er juillet 98 et les nombreux "WARNINGS" lancés tant par l'OMI, la Communauté Européenne ou les états eux-mêmes (ex : USA - PAYS-BAS) ont été reçus cinq/cinq et il semble que tout le monde ou presque était prêt ce jour là.

Certains étaient cependant plus prêts que les autres si je puis m'exprimer ainsi ; en effet de par le monde de nombreux certificats provisoires ont été délivrés ! (certificats valables un an au lieu de cinq !)

Pourquoi provisoires ? Il semble que les modalités de mise en place de la gestion de la sécurité préconisées par l'OMI n'ont pas été bien comprises (efficacité réelle seulement après 18 à 24 mois de fonctionnement) et que le minimum requis (3 mois de fonctionnement) a été largement utilisé par des armateurs adeptes de la méthode "last minute" !

Nonobstant ces démarrages à froid très laborieux, ça roule quand même mais dans quelles conditions?

Si les quelques compagnies, qui avaient commencé de bonne heure (certaines même avant l'heure c-a-d avant la publication du code) sont en "route libre"... la qualité de la "navigation" n'est quand même pas la même partout. Peu s'en faut !

Pour les autres, les bonnes résolutions prises au cours des audits battent un peu de l'aile : une nouvelle culture de sécurité ne s'apprend pas en quelques semaines !

Enfin, pour les meilleurs, d'aucuns pourraient s'étonner que les systèmes de gestion de la sécurité ne fonctionnent pas très bien !

En effet il y a un code, fort bien fait d'ailleurs, qui devrait nous aider à balayer tous les obstacles et nous faire rouler à une bonne vitesse de croisière... et pourtant il y a beaucoup de non-conformités.. (actions non conformes) et de très nombreuses observations dans tous les types de trafic ! Pourquoi ?

Avec une expérience déjà conséquente (5 ans), les spécialistes constatent qu'il y a effectivement des points durs dans l'application du code !

Quels sont-ils et quelles en sont les causes ? :

A) Principaux points durs répertoriés :

- La protection du capitaine
- La gestion des risques
- La gestion des systèmes critiques
- La désignation et l'autorité de la "Personne désignée"
- Les audits internes
- Le système intégré de situations d'urgence
- La motivation des capitaines
- Des SMS qui ressemblent à des usines à gaz
- La différence de culture sécurité entre les races
- La tentation d'acheter des certificats bidons
- La différence de statut entre navigation nationale et la navigation Internationale
- Le Code ne parle que de qualification pas d'effectif etc...

B) A mon avis les raisons sont toutes simples :

- Un manque de formation évident à tous les niveaux.

- Le prix élevé de la mise en conformité

- Un flou entretenu parfois par le code lui-même provoquant une interprétation laxiste, par certains, de quelques chapitres du code.

Je vais tenter d'analyser les points durs un à un et d'y apporter une proposition de solution. (Ces points durs sont nombreux aussi occuperont-ils les "futures" pages du code.)

1) Manque de formation

Puisqu'il faut commencer par le commencement, la formation ISM de tous les acteurs est actuellement insuffisante!

Le code de la route s'apprend bien, le code STCW également, par contre pour le code ISM sauf à suivre les cours de l'Université Maritime Mondiale de MALMOE (2 semaines pour les cadres de terre) Il n'y a que peu de formations disponibles sur le marché pour les équipages.

Les principaux centres de formation ISM dans le monde sont actuellement au Danemark - Phillipines (eh oui !) - Allemagne - Grande Bretagne et USA (sources LSM avril 98).

C'est effectivement un phénomène étrange: d'un côté une demande très forte de la part des navigants eux-mêmes, des armateurs ou shipmanagers (formation demandée dans les offres d'emploi) et de l'autre une offre ridicule pour une non obligation de connaissances pour une activité obligatoire et très sensible, susceptible de bloquer un navire dans un port ou de le voir apparaître sur une "BLACK-LIST" d'affréteurs !!!

Les compagnies ont parfois été informées par certaines sociétés de classification : "formations papier" onéreuses et faites par des hommes sans grande expérience maritime. Les résultats ont été ceux que l'on connaît : formation trop terrienne et pas assez pratique d'où rejet de la part des navigants.

Une telle activité mériterait beaucoup mieux que cela c-a-d:

Une formation pratique par des marins expérimentés

Des niveaux de formation différents suivant les fonctions à terre et à bord

Une formation spécialisée pour les autres intervenants ou futurs intervenants que seront les inspecteurs des centres de sécurité, les experts maritimes, les juges et avocats des tribunaux de commerce, les officiers de port etc.

Actuellement seuls les marins expérimentés sont écoutés par les équipages, aussi ces spécialistes de la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité continuent d'assurer eux-mêmes la formation à terre et à bord.

Cependant il serait grandement souhaitable qu'enfin, par un amendement à STCW, une telle formation devienne obligatoire et soit sanctionnée par un certificat.

Ainsi présenté le code ISM devient acceptable dans ce milieu très traditionnel - Pensez donc il est la base d'une nouvelle culture sécurité !

En effet le code oblige à se remettre en question soi-même et nombre d'officiers et de marins en sentaient inconsciemment le besoin.

Il y a tout de même un bémol, car la presse ou l'inconscience que certains mettent à refuser obstinément le code, soit sous des prétextes ahurissants (je n'ai jamais eu d'accident donc je n'en aurai jamais !) soit par principe (équipage d'une grande compagnie de notre sud !) est préjudiciable à la crédibilité du code lui-même et de l'OMI ensuite.

En effet cela ouvre la porte aux certificats "bidons" pour des SM "bidons"... des bruits courent qu'on en vendrait du côté de l'Europe du SE !

Heureusement pour la profession et malheureusement pour ceux-là, cer-

taines administrations ont clairement fait savoir que la **présence de certificats ne suffira pas** et qu'elles se réservent le droit de contrôler non pas la présence d'un SMS à bord, mais son **efficacité** en testant la maintenance du navire, les connaissances de l'équipage, l'exécution des procédures ou l'aptitude à répondre à toutes les situations d'urgence !

Le programme est vaste et nous amène à la réflexion suivante :

- De telles recherches demanderont pour les inspecteurs une compétence plus qu'élémentaire.
- Les litiges sur la validité des certificats amèneront un risque de retard, de retenue ou de bannissement c-a-d un risque de contentieux avec les chargeur et les affrèteurs.
- Les litiges amèneront des expertises et des jugements !

Ma seule question est donc : **sommes nous prêts** c-a-d suffisamment formés pour cela ? Ou allons nous encore laisser l'a peu près triompher ou sommes-nous disposés à fournir au monde maritime les EXPERTS dont il a besoin ?

2) Le prix élevé de la mise en conformité :

Peut-être par peur du minimum, les sociétés de classification proposent des systèmes de gestion de la sécurité qui rebutent beaucoup le marin. Même avec l'aide d'un logiciel réputé simplificateur, la gestion du SMS ressemble encore trop à la gestion d'une **usine à gaz** !

Pour gérer cette usine les aides extérieures sont nécessaires et onéreuses, la gestion elle-même est laborieuse et nécessite du personnel détaché d'où surcoût budgétaires.

En partie pour ces raisons les armateurs ne se sont décidés que contraints et forcés au dernier moment tandis que d'autres à présent, pressés par leurs clients, traînent des pieds ne sachant finalement **pas trop quoi et comment faire** !

La mise en conformité avec le code ISM a un coût c'est vrai mais aujourd'hui, avec l'expérience ces coûts deviennent raisonnables pour peu que les états-majors (terre et bords) s'y **investissent intelligemment eux-mêmes** et fassent appel au coup par coup à du conseil.

La solution du consultant spécialisé ISM fort d'une expérience de capitaine de navire est fort employée dans le monde.

Ce conseil peut intervenir à différents niveaux :

- Sensibilisation de la direction et des personnes désignées
- Aide à la rédaction des documents et à la mise en place à terre comme à bord
- Formation des commandants puis de l'équipage
- Audits d'évaluation et de conseils en cours de mise en place pour éviter les déviations ou oublis donc pertes de temps et/ou d'argent.
- Audits blancs de préparation à la certification
- Assistance pour la certification et la gestion des non conformités etc..

Cette solution semble être l'avenir et il serait heureux que quelques uns d'entre nous s'y investissent.

3) Le flou entretenu par le code lui-même :

Le code a rappelé, effleuré ou tout simplement omis de traiter quelques aspects de la gestion de la sécurité des navires, à savoir :

3-1 Résolution A 443 :

Le préambule du code rappelle simplement que l'OMI a "invité les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine de navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin"

Cette résolution est restée lettre morte et le sujet reste complètement tabou !

En effet les chapitres du code ont donné lieu à de longues interprétations de grands spécialistes mais rien, absolument rien sur la résolution A 443 !

Dois-je encore rappeler que cette résolution a été prise suite aux difficultés qu'avait rencontrés notre collègue BARDARI avec son armateur lors des propositions d'assistance qu'il tentait de négocier.

Cette résolution a bien été traitée comme une démarche de prévention des accidents ce qui est tout à fait dans le cadre et les objectifs du code ISM. Peut-être aurait-il été plus judicieux d'introduire cette obligation de protection dans le code lui-même et ainsi la rendre obligatoire ?

Ainsi au lieu d'être aujourd'hui le sujet qui fâche, ce serait tout simplement une exigence du code ISM ! mais tout cela est peut-être trop simple ?

3-2 Les objectifs du code :

L'objectif du code est bien la prévention des accidents et des atteintes à l'environnement et pour cela "les objectifs de la compagnie devraient être les suivants :

- Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger
- Etablir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés
- Améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité.."

Commentaires : nous y retrouvons la formation ISM tandis qu'offrir un environnement de travail sans danger se rapporte plutôt à mission impossible le risque zéro n'existant pas.

Il est vrai que ce n'est qu'un objectif mais nous aurions préféré une rédaction plus claire dans le style :

"L'objectif du code est la prévention des accidents, les moyens employés devraient être de tout tenter pour offrir des pratiques ... etc."

Enfin dernier objectif, non des moindres, **établir des mesures contre les risques** !

Nous faisons un métier à risques c'est vrai, les marins ont de tout temps géré inconsciemment les risques. A présent il s'agit bien de les identifier d'abord, de les évaluer ensuite et enfin d'en déduire des mesures de prévention !

Pour moi nous sommes au coeur du code ISM ; c'est par là qu'il faut commencer :

Identifiez d'abord les risques de vos expéditions maritimes, de vos activités à bord et vous trouverez naturellement les mesures à prendre sans pour autant vous noyer dans la genèse du risque ou l'arbre des causes !

Je persiste donc à dire que la gestion des risques aurait dû être un chapitre du code ainsi l'exigence en aurait été plus claire.

En effet de nombreux SMS ne prennent pas du tout en compte cet aspect de la sécurité : alors que pour toute activité une évaluation des risques doit être systématiquement faite ; elle était quasiment intuitive elle doit être formelle à présent !

Certains manuels directeurs (MANUDIR) se contentent de citer l'objectif du code et ensuite silence absolu que ce soit dans les manuels Management Compagnie ou Bord ! Il est vrai que cette étude des risques ainsi formalisée est nouvelle dans notre marine marchande, cependant de là à botter ainsi en touche il y a un pas beaucoup trop facile à franchir.

3-3 La gestion des appareils et systèmes critiques:

Critique. Vous avez dit critique ?

Il s'agit, Code ISM dixit "du matériel et des systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses"

Nombre de francophones critiquent (sic) notre appellation et préfèrent "**sensible**".

En quelques mots je voudrais ici faire le point sur ce choix : le mot critique a été préféré à sensible qui a une connotation de fragile ou délicat alors qu'en français, critique à une connotation de décisif ou dangereux... tout comme en anglais cqfd !

Ainsi définis, le code nous impose d'identifier ces matériels ou systèmes critiques.

Tout marin qu'il soit à la passerelle ou à la machine fait tous les jours cette identification : **la panne soudaine de cet appareil nous mettrait dans une sacrée situation** qui pourrait rapidement devenir dangereuse !

Une telle identification se doit aujourd'hui d'être **formalisée et approfondie**. Une fois la liste faite, les mesures spéciales qui pourraient être prises pour renforcer la fiabilité de ces appareils sont elles aussi identifiées et doivent souvent faire l'objet d'un choix (pièces de rechange supplémentaires, suppléance etc.)

Cette étude des systèmes critiques nous amène naturellement à étudier les conséquences de leur panne soudaine : nous venons de découvrir le **mode dégradé** ! Le mode dégradé est une composante d'une étude beaucoup plus complète sur la sécurité de la chaîne du transport maritime : **Que nous le voulions ou non l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) est pour bientôt.**

Enfin nombre de marins plus particulièrement des mécaniciens nous déclarent que pour eux tout est critique : **c'est encore botter en touche** !

Solution : Pour une meilleure clarté le code aurait dû ajouter une obligation d'étude de la marche en mode dégradé de tous les appareils du bord.

N.B Cette manie de botter en touche est toujours une solution de facilité mais pas de progrès (sauf en rugby et encore !)

(Suite au prochain numéro)

Cdt APPERRY Bertrand

Amendement 29 au code IMDG

L'Amendement 29 au Code IMDG est prévu entrer en vigueur le 1er janvier 1999, mais une période de transition de 6 mois (jusqu'au 1er Juillet 1999) est prévue.

La version anglaise de cet Amendement est parue (au prix de 378 F), la version Française (comme d'habitude!..) ne sera disponible qu'au cours du 1er semestre 99.

Les Corrections au Code lui-même (Volumes I à IV) sont peu importantes. Le volume V (Supplément), par suite semble-t-il d'une erreur ? n'a pas été complètement mis à jour. (Voir plus loin).

1 - VOLUME 1 (INTRODUCTION)

1.1 - Section 7 : Déclaration

Les informations complémentaires à fournir pour les Pesticides sont :

- soit le nom ISO
 - soit l'autre nom du Fascicule de l'O.M.S.(Guidelines for classification of Pesticides)
 - soit le nom de la matière active.
- La concentration doit toujours être indiquée

1.2 -Section 9 : Déclaration Multimodale

Introduction d'un nouveau formulaire de "Déclaration Multimodale" et du nouveau texte de certification du Certificat d'empotage.
(N.B. page 0039a : Lire page 2 de 2)

NOTE: Voir aussi la nouvelle Déclaration d'Expédition du Règlement Français sur ce modèle en Annexe.

NB: Le texte requis par l'ADR pour les Pré- et Post- Transport "Transport Terrestre selon le marginal 2007 de l'ADR" n'a pas été repris car il ne s'applique pas à toutes les M.D.

1.3 - Section 13 : Conteneurs-Citernes

Clarification du Transport vis à vis des dates d'épreuves

- Une citerne mobile remplie avant la date d'expiration des inspections et épreuves périodiques peut être transportée pendant 3 mois après cette date (dans le cas de la date de mi-intervalle qui bénéficie déjà d'un délai de 3 mois, il semblerait que les 2 délais sont cumulables)
 - Une citerne vide, mais non nettoyée peut être transportée après la date d'expiration afin de subir ces épreuves, avant un nouveau remplissage.
 - Une citerne pleine peut bénéficier d'un délai de 6 mois (après la date d'expiration...) afin de permettre le retour du produit en vue d'élimination ou de recyclage. Mention du paragraphe 13. 1. 19.6 do Code IMDG correspondant doit être faite sur la déclaration d'expédition.
(dans le cas de la date de mi-intervalle qui bénéficie déjà d'un délai de 3 mois, il semblerait que les 2 délais sont cumulables)
- Ce délai peut être éventuellement allongé par une dérogation de l'Autorité Compétente (qui serait chargée de la Surveillance de la citerne)

1.4 -Section 26 : G.R.V.

Les clarifications de la section 13 s'appliquent aux GRV.

1.5 - Section 15 : Séparation des Matières

Clarification des règles de séparation en fonction de :

- Risque subsidiaire unique
 - Risques subsidiaires doubles
 - Prescriptions des fiches particulières (Page du code)
- Clarification de la Règle "Séparation comme pour la Classe..."
Ces règles n'ont pas changé, elles sont seulement exposées différemment.

1.6 - Section 17 : Arrimage sur Navires RO RO

Correction d'une erreur de typographie sur le tableau de séparation

2 - VOLUMES II,III,IV (MATIERES)

Légers changements peu importants.

A Noter :

Classe 4.1 (Page 4144 /pas de N° ONU)

Le COTON Sec n'est plus considéré comme Marchandise Dangereuse à la condition que la densité de ses balles ne dépasse pas 360 K/M3 (Norme ISO 8115 /1986)*
(il n'est plus soumis aux prescriptions du Code IMDG)

Classe 9 ONU 2315 (Diphényls Polychlorés / P.C.B.'s), 3151 et 3152

L'emballage de ces produits, qui était auparavant soumis à autorisation de l'Autorité compétente, est maintenant prescrit par les tableaux de la Classe 6.1, et pour les transformateurs, condensateurs etc.. par la fiche du produit (Page 9034) (Mesures proches du règlement terrestre)

3 - VOLUME V SUPPLÉMENT

Il comporte une Nouvelle Version du Recueil INF (Section 7) et des Corrections à la section 1 (Fiches de Sécurité) et au Recueil BC (Section ...)

Les Nouvelles Versions des Sections Suivantes ont été omises dans l'édition Anglaise de l'Amendement, par erreur semble-t-il !..

- Procédure de Comptes-Rendus (Section 4)
- Directives OMI/OIT/ONU-CEE (Section 5) (*)
Chargement des cargaisons dans les engins de Transport (autrement dit : Guide d'Empotage)
- Résolutions et Circulaires, en particulier
- Résolution A.714/17 Sécurité de l'arrimage et
- Circulaires MSC/812 & 745 Assujettissement des Cargaisons
- Circulaire MSC 675 (Recommandations relatives à la Sécurité du Transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les Zones Portuaires)

(*) DIRECTIVES OMI/OIT/ONU-CEE (GUIDE D'EMPOTAGE)

Ce Document très important couvre maintenant le Transport Terrestre ;
Le fascicule est disponible en Anglais (au prix de £9)
Un exemplaire peut être consulté à l'UMEP

J-M BILLOT 30.11.98

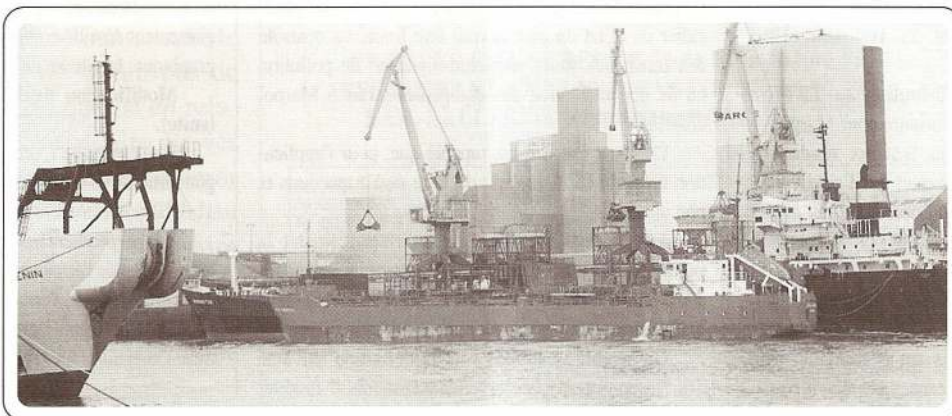


Photo J. Loiseau

Nouvelle ordonnance allemande de « désignation d'effectifs » au 1.1.99

Traduction libre d'extraits d'un article du M. Wemer Huth, VDKS
(SHIFF & HAFFEN - Nov 98)

Ce texte a été voté par le Bundesrat et doit s'appliquer à partir du 1.1.99. Ci-dessous quelques extraits intéressants :

§ 1 Application : à tous Navires de commerce sous pavillon Allemand.

§ 2 Responsabilité de l'Armateur :

§ 2.(1) - L'Armateur doit attribuer les postes du navire aux membres de l'équipage selon le nombre, la qualification et l'aptitude de sorte que soient respectées

1. la sécurité du navire
2. la sécurité du Quart
3. le respect du Code du Travail ("ordonnance de protection contre les accidents du travail") et de la protection de l'environnement maritime.
4. le maintien des réglementations publiques et de la sécurité à bord
5. la communication parlée (les membres de l'équipage entre eux).

Les conditions préalables de l'exploitation doivent être prises en considération. en particulier le type de navire, l'état de l'automatisation, l'équipement, la zone d'exploitation, la succession des ports d'escale et la méthode de transport de la cargaison.

§ 2.(2) - Obligation sur tous navires d'un Capitaine de nationalité Allemande et possesseur d'un Brevet Allemand valide.

De plus :

- **Navires de 500 à 1600 UMS**

Au moins un Officier (Pont ou Machine) de nationalité Allemande ou de l'Union Européenne possesseur d'un Brevet Allemand ou étranger reconnu

- **Navires de 1600 à 3000 UMS (et > 750 KW)**

Au moins un Officier (comme plus haut) et un Mécanicien avant suivi la Formation de "Shiffsmekaniker" de nationalité, Allemande ou Européenne

- **Navires de 3000 à 8000 UMS**

Au moins un Officier (comme plus haut.) et un Mécanicien (*) ayant suivi la Formation de "Shiffsmekaniker" de nationalité Allemande ou Européenne. et un autre membre d'équipage apte au Quart de nationalité Allemande ou Européenne

- **Navires de plus de 8000 UMS**

Au moins Deux Officiers (Pont ou Machine) de nationalité Allemande ou de l'Union Européenne possesseurs d'un Brevet Allemand ou étranger reconnu. et un Mécanicien (*) ayant suivi la Formation de "Shiffsmekaniker" de nationalité Allemande ou Européenne et un autre membre d'équipage apte au Quart de nationalité Allemande ou Européenne

(*) En cas de défaut de mécanicien certifié, celui-ci peut être remplacé par un autre membre d'équipage apte au quart de nationalité Allemande ou de l'Union Européenne .

§ 4 - Le Document de Désignation d'effectifs est délivré par le See-BerufGenossenschaft sur demande de l'Armateur quand les conditions de § 2 et 3 sont satisfaites. Il est valide pour 5 ans.

Tableau des MINIMA en personnel ALLEMAND ou EUROPEEN (U.E)

Tonnage BRUT (UMS)	Nombre	Observations
< 500	1	Dont 1 Capitaine Allemand
500 / 1600	2	Dont 1 Capitaine Allemand
1600 / 3000	3	Dont 1 Capitaine Allemand
3000 / 8000	4	Dont 1 Capitaine Allemand
> 8000	5	Dont 1 Capitaine Allemand

J.M BILLOT 1.12.98

Quelques commentaires sur les publications OMI

Vérification des heures de travail : certains voudraient la voir autorisée lors de contrôles par l'Etat du Port (ou après accident) (MSC 69/22 p. 1.3.9).

Il est demandé aux Etats, en cas de pollution, de ne pas infliger de prison, sauf "wilful and serious pollution".

Définition de "zone spéciale" pour le Nord-Europe, on parle maintenant du 1er Août 1999 (repoussée du 1er Février).

Le bannissement des anti-fouling au TBT est considéré comme un travail prioritaire pour Marpol.

La Norvège continue ses travaux tendant à taxer les navires selon leur impact sur l'environnement. Impact évalué de façon "Intrinsèque" au navire (type, voyage, cargaison, installations pour déchets ...).

Les travaux continuent pour les ordures et "sewage". On lit encore qu'il faut encourager pécutivement les dénonciations.

Dans les derniers rapports sur Marpol, on peut signaler que, malgré des doléances de divers orga-

nismes de shipping, peut-être trop vagues : Il n'a été reconnu que deux cas de non conformité des installations en 1996 et pas un seul en 1995. Il est confirmé (par les Etats) que toutes les installations de réception sont conformes.

A propos des **contrôles**: Il a été rappelé que dans l'esprit de la convention Marpol : le contrôle, en particulier de l'Etat du port devrait être limité au contrôle des certificats, sauf "suspicion légitime" de pollution ou de non utilisation des équipements (art 5 Marpol 73/78).

Dans cet esprit il est rappelé que, pour l'application du **code ISM**, il s'agit de faire des inspections et non des audits.

Les travaux continuent pour arriver à limiter la **pollution due aux organismes vivants** rejetés avec les eaux de ballast. ICS et Intertanko demandent avec insistance une uniformisation internationale.

On semble se diriger vers la définition suivante des "Deep Sea Voyage" (pendant lesquels il faudrait

changer l'eau de ballast) : **plus de 500m de fond, à plus de 200 milles de terre et pendant plus de 48 heures.**

Certains ne craignent pas de demander qu'il y ait un enregistrement de la marche des dispositifs de séparation, fonctionnant avant rejet à la mer (15 ppm), avec un enregistrement automatique en cas d'alarme ; enregistrement détaillé comprenant l'heure, la position géographique, la vitesse du navire ... (MEPC 42/15/3).

Modification de la partie avant des rouliers (suite).

Une circulaire (Annexe 7 de SLF 41/18) invite les gouvernements à l'interprétation suivante de SOLAS 11-1/10 :

"La perpendiculaire avant devrait être tangente à la partie avant de l'étrave à la ligne de charge maximale de compartimentage, l'étrave étant le contour extérieur de la coque à l'extrémité avant, à l'exclusion de tout appendice, exception faite d'un éventuel bulbe d'étrave".

Philippe SUSSAC Octobre 1998

Directive relative aux transbordeurs et NGV exploités dans l'Union Européenne

Suite aux naufrages du HERALD OF FREE ENTERPRISE et de l'ESTONIA et à l'incendie du SCANDINAVIAN STAR, le Conseil a invité la Commission à lui soumettre des propositions de directives. Cette demande a été appuyée par le Parlement Européen.

Rappelons que l'on peut estimer aux environs de 550 le nombre de transbordeurs et de NGV qui, au sein de l'Union Européenne, desservent près de 280 ports et transportent plus de 141,8 millions de passagers.

En conséquence, le 18 Février 1998 la Commission a proposé au Conseil l'adoption d'une directive qui s'appliquera à tous les navires transbordeurs et NGV opérant à partir des ports de l'Union Européenne, même au cabotage national. Cette directive prévoit, bien sûr, que les navires concernés répondent aux exigences des règles de l'OMI et possèdent des certificats valides. Mais elle va beaucoup plus loin en stipulant que, même muni de tous ses certificats, le navire devra subir une inspection approfondie du pays d'accueil (pour éviter l'arrivée de navires sous normes) et que ce pays sera en droit de refuser l'exploitation d'un navire qui révélerait des manquements aux règles de

l'OMI, que ce soit au niveau du navire lui-même ou de la qualification de son équipage.

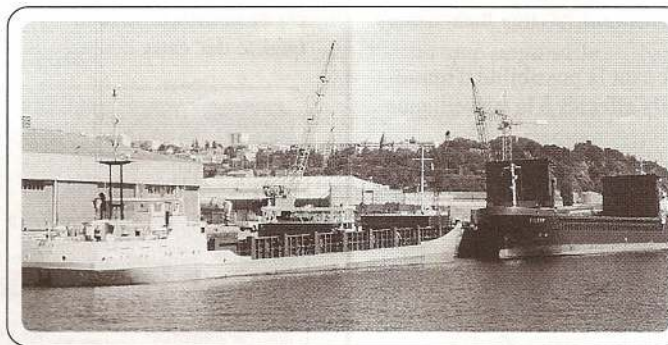
Outre cette visite initiale, deux visites spécifiques, effectuées à l'improviste pourront être faites durant la durée de validité des certificats.

Le navire devra, de surcroît, être équipé d'un enregistreur de données du voyage et l'état du pavillon devra formellement accepter qu'en cas d'accident le ou les pays d'accueil participe(nt) à l'enquête.

Les Etats membres devront se conformer à cette directive au plus tard le 1er Janvier 2000.

Le 18 Juin 1998, quatre mois après la présentation de cette proposition de directive, le Conseil des ministres des transports des 15 Etats membres de l'Union Européenne réunis à Luxembourg a décidé l'adoption de cette directive. Elle doit désormais être approuvée par le Parlement Européen pour pouvoir entrer en vigueur. Cela ne devrait pas présenter de difficulté dans la mesure où le Parlement Européen lui-même avait souhaité que la Commission établisse des propositions de directives sur ce sujet.

Cdt J-D TROYAT Président CESMA



Caboteurs - Photo J. Loiseau

Vers une suppression des liaisons maritimes inter-îles en Méditerranée ?

"Un navire heurte un cétacé entre Corse et continent" (Var-Matin 8/8/98)

Un navire à grande vitesse de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM), qui effectuait la liaison entre Ajaccio et Nice a heurté jeudi soir un cétacé. Le choc a eu lieu vers 22h30 et a provoqué une avarie au T. Foil, l'appendice situé sous la coque, à l'avant du navire et qui sert à diminuer le mouvement de tangage en cas de mauvais temps a précisé la SNCM dans un communiqué.

"La sécurité du NGV Asco n'a, au cours de cet incident, jamais été obérée", poursuit la SNCM, indiquant que le navire s'est amarré dans le port de Nice vers 1h hier matin, avec deux heures de retard."

A la parution de l'encart de presse ci-contre combien de jeunes coeurs auront battu un peu plus vite, combien de jolis yeux auront versé de larmes ? *

Car nous restons dans l'incertitude du devenir et de l'identité de l'animal, partenaire de la collision... Il est donc logique de penser aussi aux angoisses des parrains et marraines tous pensifs devant l'image de leur filleul libre et joyeux cétacé Méditerranéen...

Un débat devra s'instaurer sur la répartition des frais occasionnés... car est-il encore possible de parler de fortune de mer si on prétend par ailleurs protéger et gérer cette faune errante dans un contexte de sanctuarisation ?

Au vu des usages qui s'établissent : réglementation de la pêche thonière, relations ours et loups avec ovins et caprins, agriculteurs et sangliers etc. il devient réa-

liste d'envisager des restrictions sinon des interdictions de navigation dans cette zone.

Pour aller en Corse nous prendrons l'avion jusqu'à ce qu'une association ne s'avise d'une consommation excessive d'un type de volatile à protéger d'urgence

Rappelons aussi que les zones économiques n'existent pas en Méditerranée ; déjà parmi les nombreux accords relatifs aux délimitations des eaux territoriales existent toujours des litiges importants... vouloir délimiter des zones plus larges reste une entreprise téméraire pleine de risques...

* Pour éclairer la lanterne de nos lecteurs éloignés du microcosme Méditerranéen, l'auteur fait allusion aux campagnes médiatiques de "parrainage" de cétacés avec promesses de photos et de nouvelles régulières des filleul(e)s.

P.Massein.

Amoco Cadiz 20 ans après

Les 15,16 et 17 octobre, s'est tenu à Brest un colloque international, auquel nous avons participé, destiné à faire le point sur la lutte contre les pollutions marines, 20 ans après le naufrage de l'Amoco Cadiz le 6 Mars 1978 au large de Portsall.

Notre ministre de l'Environnement D. VOYNET après avoir fait l'inventaire des initiatives prises depuis l'accident (POLMAR, CROSS, CEDRE ..) a déclaré :

"Pouvons-nous nous satisfaire de ces initiatives et de leurs résultats ? Je ne le pense pas... La Bretagne reste exposée".

Pour la ministre de l'Environnement, la prévention doit aujourd'hui faire l'objet de tous les efforts.

Actuellement, la nature des dangers a changé. Ainsi, trop souvent, on constate que les normes internationales ne sont pas respectées : équipages insuffisamment formés ou navires hors d'état de naviguer.

Si des textes juridiques existent, donnant la possibilité d'immobiliser les navires dangereux, les effectifs affectés à la surveillance et au contrôle se révèlent insuffisants.

De plus, Dominique Voynet a dénoncé certaines pratiques comme le nettoyage de cales ou de salles de machines qui provoquent des pollutions, certes de moindre ampleur que celle de l'Amoco, mais qui souillent encore trop souvent les côtes bretonnes. Les déballastages (rejets en mer des eaux servant à équilibrer les navires), de moins en moins fréquents, contribuent également à la pollution des océans.

Mais d'autres formes de pollution existent. Ainsi, les transports maritimes contribuent à installer dans les eaux européennes des espèces aquatiques qui peuvent se révéler très dangereuses pour notre faune et notre flore. *"Je souhaite que l'on se préoccupe un*

peu plus en France des espèces invasives et de leur impact" a précisé Dominique Voynet.

Enfin, les peintures anti-salissures à base d'étain constituent également une source non négligeable de pollution : *"Interdire l'utilisation de ces peintures pour les navires de longueur supérieure à 25 mètres apparaît d'autant plus nécessaire que, dans ce cas précis, l'interdiction d'utilisation conduirait à une disparition totale"* a déclaré Dominique Voynet.

Si de grand progrès ont été accomplis depuis mars 1978, force est de constater -que la vigilance s'impose et que le combat pour la qualité des eaux des océans reste une question d'actualité.



Porte-conteneurs - Publicité CGM



Notes de lecture

- **"Comment voyager avec un saumon"** d'Umberto Ecco chez Grasset .

Recueil de chroniques et d'éditoriaux parus dans la presse italienne sous la signature de l'auteur de "Au nom de la rose". Chaque texte est un petit chef d'oeuvre d'humour et de bon sens. Celui qui a pour titre " Comment faire un scoop avec un cormoran des Shetlands " est une satire bon enfant de l'écologie à grand spectacle.

- **"Long John Silver"** de Bjorn Larsson chez Grasset.

Tous ceux qui se souviennent avec nostalgie de leur émerveillement à la lecture de "L'Ile au trésor" se délecteront de ce roman donnant le point de vue "autobiographique" du personnage titre sur l'affaire, la flibuste, la traite des noirs et la condition des marins du 18^e siècle. C'est remarquablement construit et plein d'humour.

- **"Récit d'un naufragé"** de Gabriel Garcia Marquez chez Grasset.

C'est l'aventure d'un matelot passé par dessus bord en mer caraïbes et retrouvé sur la côte colombienne après 10 jours de dérive sur un radeau sans équipement. Garcia Marquez alors journaliste prête sa plume de futur prix Nobel pour rétablir les véritables circonstances du drame occultées pour des raisons politiques par le pouvoir dictatorial de l'époque.

- **"Aller simple pour l'enfer"** de Jean Failler aux éditions du Palémon.

Les Finistériens connaissent bien cet auteur cornouaillais. Pour les autres notons que ce livre fait partie d'une série d'enquêtes policières menées en Bretagne ouest par une jeune inspectrice. Cela se passe sur un chalutier de grande pêche sur lequel des départs de feu inexplicables se produisent. La vie d'un équipage de pêche est fort bien rendue et le tout se lit avec beaucoup de plaisir.

- **"Manoeuvrer un car ferry" - Le chasse Marée n° 118.**

Dans un article très vivant, notre collègue Patrick Chalmeau nous fait part de sa fierté de commander le flag-ship de la SNCM : le Napoléon Bonaparte. Les manoeuvres d'entrée à la Joliette et à Bastia sont remarquablement décrites. Un seul petit reproche, l'auteur, excellent manoeuvrier, se laisse emporter par le côté sportif de la chose. Souhaitons lui de ne jamais avoir d'avarie (propulseur, moteur etc.) pendant ces manoeuvres d'amiral.

Ch.LOUDES

Nous vous signalons la sortie du **tome 3 de l'étude des régimes juridiques des différentes disciplines du droit de la mer**, édité par le Centre de droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes

J.P. DECLERCQ

En passant par la cambuse.

Aujourd'hui, point de recette, mais je vais vous emmener dans un lieu, non pas secret, puisqu'il est public, mais déserté tant par le public que par les médias, ce qui le rend mystérieux, et il était bon que notre revue, parmi les revues françaises, ait aussi son exclusivité.

Je vais vous emmener dans un concours de qualité, comme en organisent une ou deux fois par an, les Confréries gastronomiques; et j'ai choisi le concours du meilleur saucisson à l'ail, fumé et pur porc, qui a lieu tous les ans en octobre et organisé par la Confrérie des Goustiers de Falaise (Calvados).

Parlons du sérieux du concours, les saucissons arrivent au nombre d'une centaine, et un Huissier de Justice les enregistre, remplaçant le nom du fabricant par un numéro, et c'est une surprise pour tous, quand à la fin du concours, le classement effectué, l'Huissier va dévoiler le nom correspondant à chaque numéro.

La philosophie de ce concours est parfaitement exposée par le Grand Maître de la Confrérie : "vous entrez dans une charcuterie, et vous voyez un saucisson qui vous donnera envie ou pas, de l'acheter, cet aspect du saucisson vient d'être noté sur 10 points par des spécialistes qui ont jugé du boyau, de la fermeture, de la couleur, du hachage etc. "

"Vous achetez ce saucisson, l'important, après l'avoir goûté, est de savoir si vous reviendrez dans ce magasin ou si vous irez essayer ailleurs. Vous disposez de 30 points pour noter la viande, le hachage, la texture, le moelleux, les épices et bien sûr le goût. Si vous n'avez pas envie de revenir, vous donnerez une note telle que le total soit inférieur à 24 sur 40.

Si vous avez envie de revenir, alors notez pour que ce total soit supérieur à 24, seuls ces produits auront le droit de concourir, et vous reviendrez demain pour leur donner un classement selon leur qualité."

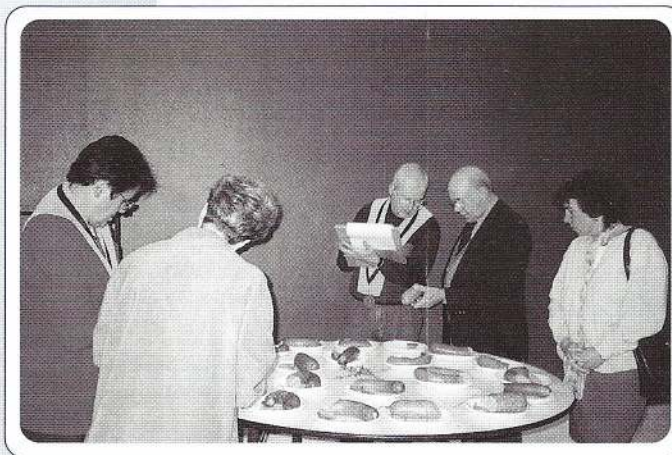
Par équipes de 2, les jurats venant de confréries amies : Le Grand Ordre du Calvados, Les Chevaliers du Goûte Boudin, La Teurgoule de Normandie, Les Gentes dames du Pommeau etc... et bien sûr des Goustiers de Falaise, mais aussi hors Confréries, tels cuisiniers ou gastronomes renommés où maîtresses de maison, vont juger et parfois s'enflammer en bien ou en mal pour des produits particuliers.

Attention, l'attribution d'une note n'est pas suffisante, le jurat doit la justifier par des appréciations qui seront communiquées aux concurrents afin qu'ils améliorent leur produit.

Les jurats viennent, bien sûr, des métiers de bouche, mais aussi d'horizons très variés : agriculteur, pharmacien, marin, notaire, professeur, gendarme, bref toutes les professions des Pages Jaunes.

Les jurats rentrent en consistoire, par équipes de 2, interdiction de communiquer entre équipes où de quitter la salle.

Chaque saucisson est jugé par 2 équipes, les appréciations doivent être identiques, sinon il est jugé par une troisième équipe, voire une quatrième, pour des produits atypiques dignes d'intérêt ou fortement marqués par leur région d'origine, on peut différencier un saucisson breton, normand ou lorrain ...



Les spécialistes
jugent l'aspect
des saucissons

Beaucoup de sérieux pour une bonne crédibilité, chacun sait que le chiffre d'affaire d'un vainqueur peut augmenter dans de grandes proportions.

Les résultats sont donc très attendus par les charcutiers, mais avant, par les jurats eux-mêmes, inquiets de savoir s'ils ont bien jugé.

L'ail plus ou moins cuit ou abondant, le fumé lié à la qualité des bois, la répartition et la saveur du gras etc ... la complexité des goûts de chacun font un tout, et fort heureusement dans ces concours sans technocrate, l'on pardonne facilement quelques défauts pas trop graves, si le produit est d'une grande qualité gustative.

Cdt Yves CHARLOT
Jurat.

Le MORBIER, fromage au lait de vache fabriqué dans le Jura, vient de recevoir son A.O.C.- Conséquences : les "morbier" fabriqués hors de cette région, disposent de 5 ans pour se trouver un autre nom.

I M D G - Fiche descriptive et de Sécurité de Produit

ELEMENT : WOMAN

SYMBOLE : WO

DECOUVERTE : Adam

MASSE ATOMIQUE : Acceptée à 53.6 Kg mais connue pour varier de 40 à 200 Kg.

FREQUENCE : En abondance dans toutes les zones .

PROPRIETES PHYSIQUES :

- 1) Surface généralement couverte d'un film de peinture.
- 2) Bout pour rien et gèle sans aucune raison connue.
- 3) Fond si soumis à un traitement spécial.
- 4) Amer si mal utilisé.
- 5) Se trouve de l'état de métal pur à celui de minerai très ordinaire.
- 6) Cède si une pression est appliquée aux endroits adéquats.

PROPRIETES CHIMIQUES :

- 1) A une grande affinité pour l'or, l'argent, et toute une série de pierres précieuses.
- 2) Absorbe de grandes quantités de substances onéreuses.
- 3) Peut exploser spontanément sans préavis et sans raison connue.
- 4) Insoluble dans les liquides, mais son activité augmente largement par saturation à l'alcool.
- 5) Agent réducteur d'argent le plus puissant connu de l'homme.

USAGES COURANTS :

- 1) Hautement décoratif, particulièrement dans les voitures de sport.
- 2) Agent de nettoyage très efficace.

TESTS :

- 1) Les échantillons purs virent du rose à l'écarlate lorsque découverts à l'état naturel.
- 2) L'échantillon tourne au vert lorsque placé près d'un plus bel échantillon.

DANGERS :

- 1) Extrêmement dangereux sauf dans des mains expertes.
- 2) Il est illégal d'en posséder plus d'un échantillon, bien que l'on puisse en entretenir en plusieurs endroits, tant que les échantillons ne se trouvent pas au contact direct les uns des autres.

Traduit de la lettre IFSMA n°18 par JP DALBY

Les gens de mer victimes de l'ombo

Un mal qui répand la terreur

Mal que le ciel en sa fureur

Inventa pour punir les crimes de la mer

L'OMBO, puisqu'il faut l'appeler par son nom!

Capable d'enrichir en un jour l'Achéron

Faisait à tous les marins la guerre,

Ils ne mourraient pas tous mais tous étaient frappés...

... que Monsieur de la Fontaine veuille bien nous pardonner !

Paul MASSEIN