

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 45 - AVRIL 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

I 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.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

SOMMAIRE

Editorial.....	3
Le cabotage	4
Chronique du clandestin	6
L'ISM : les enjeux, les responsabilités	9
Un nouveau métier pour les Seconds Capitaines et Commandants	12
Avis de tempête.....	13
EQUASIS.....	16
Porte-conteneurs.....	18
Les détritrus des navires.....	21
Les transpondeurs d'identification automatique.....	22
MARS	24
Manœuvre des navires avec remorques.....	26
Diverses en vrac.....	29
Jauge brute et conception.....	32
STW 30	33
En passant par la cambuse.....	35

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1998

- 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

Photo de couverture : Assistance à l'ANDROMEDA par l'ABEILLE FLANDRE - Photo Marine Nationale

"L'ÉTAT ne veut pas de marine marchande !"

Conseil d'Administration

Elus en 1997	Elus en 1998	Elus en 1999
D. Marrec	M. Bougeard	H. Quéré
J.P. Dalby	J.P. Declercq	B. Apperry
M. Le Doaré	J.F. Le Gall	R. Fossaert
J. Ernault	P. Recher	M. Gidon
J. Loiseau	Ph. Sussac	R. Le Doaré
A. Piette	L.A. Yvonnou	Ch. Loudes
A. Trocheris	R. Le Bousse	T. Caudal
		J.D. Troyat

Bureau

Président	J. Loiseau
Vice-président	M. Quéré
	J.D. Troyat
	J.P. Declercq
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

Contacts

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.
E-mail : AFCAN@wanadoo.fr
Permanences Lundi et jeudi 14h-18h

Cette fois-ci c'est Monsieur Bolloré qui le dit, ce doit être vrai puisqu'il s'y connaît et qu'il n'y a pas eu de démenti ! "le groupe ne peut à lui seul, compenser la déficience de la politique maritime française. Quelle soit de droite ou de gauche, cette politique m'attriste....concrètement nous n'emploierons de nouveaux navigants français et des navires battant pavillon français qu'autant qu'ils seront internationalement compétitifs" *

Ce n'est pas demain la veille ! Et le plan de sauvetage n'est pas encore élaboré.

Décidément le mot sauvetage est à la mode ces derniers temps, nous avons assisté de notre fauteuil à ce qui semble être une banalisation du sauvetage. Depuis que les trois alpinistes ont regagné sain et sauf la vallée en toute sécurité et avec inélégance et arrogance ont fait parler d'eux, une réflexion s'est imposée sur la médiatisation, le sauvetage et son prix. Réflexion qui n'aboutira pas, bien sûr.

Nous garderons encore longtemps et nous défendrons s'il en était besoin le principe de la gratuité des secours des personnes qui seul assure l'égalité devant l'assistance. Encore que, il vaut mieux être médiatiquement très connu pour entraîner les très grands moyens ! C'est souvent dans ce cas que les "héros" par leur imprudence et les risques pris vont mettre la vie des sauveteurs en danger. La médiatisation et la banalisation des secours ne poussent – elles pas aux exploits trop dangereux ?

Les autorités maritimes, nous l'avons vu lors des accidents des RMS ANDROMEDA et RMS ANGLIA décident très rapidement de l'hélicoptère des marins, ne laissant guère le choix d'attendre. Puis le navire est remorqué au port (*belle performance de l'ABEILLE FLANDRE*). C'est sûrement tout aussi bien pour les autorités qui ne peuvent plus prendre aucun risque en raison de la puissance des médias. Mais cela dénature complètement le rôle du capitaine, on peut y voir un chantage psychologique qui force la décision du capitaine ! Que reste – t il de l'attachement du marin à son bateau ?

De plus le sauvetage nous paraît d'une simplicité déconcertante !

Et puis il y a eu le superbe sauvetage de Isabelle Autissier, dans une région inhospitalière. Ce qui fait dire qu'il vaut mieux être en tête de course pour avoir des chances d'être repêché par les suivants. Soldini le sauveur disait à propos des médias que "Si un cargo avait repêché Isabelle Autissier est-ce qu'on aurait dit que le capitaine du cargo était un héros ? Je ne crois pas.." Imaginons les difficultés qu'aurait rencontré ce cargo hypothétique dans ces contrées avec un équipage "basic", équipé du minimum comme on en voit tant ...il aurait réussi sans doute le sauvetage comme cela s'est souvent passé auparavant mais cela n'aurait pas été sans beaucoup de courage et d'imagination. Dans notre formation maritime il faut bien dire que l'"unité de valeur" *sauvetage des autres* n'a pas encombré les programmes, les exercices en grandeur nature sont rares dans une carrière et les simulateurs de sauvetage ne sont pas courants ! Dommage que l'on n'ait pas de traités faisant état des expériences des derniers sauvetages.

Pour en revenir à notre ministre : où va-t-il trouver le sauveur ?

J.LOISEAU

*Interview paru dans le marin 19.2.9

Le cabotage : un alternative au transport routier ?

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord remercier les organisateurs de ce congrès d'avoir bien voulu donner la parole à un représentant d'une communauté mal connue, en voie, semble-t-il, de disparition et qui fait moins la une des journaux que les cormorans ou les éléphants.

Retraité depuis peu, j'ai navigué 36 ans au commerce et je fais partie de l'Association Française des Capitaines de Navires, elle même partie prenante de l' I.F.S.M.A. (fédération internationale), et de C.E.S.MA (fédération européenne).

Notre association a deux buts :

La défense du capitaine, qui, dans l'état actuel des législations françaises et internationales, peut se trouver mis en cause personnellement en cas d'événement de mer (pollution par exemple) même fortuit.

L'amélioration de la sécurité des navires et des transports en mer.

A ce titre nous participons à divers travaux de l' O.M.I. (O.M.B.O., code I.S.M., rail d'Ouessant, etc...)

Pour cadrer le sujet je dirai que le cabotage est le transport par mer de passagers et de marchandises sur de courtes distances (short sea shipping en anglais). Je ne parlerai ici que du transport des marchandises.

Quand j'ai reçu l'invitation des organisateurs, je me suis plongé dans la documentation que nous possédions sur le sujet, et je me suis aperçu que cela fait au moins 15 ans (peut-être plus) que les gouvernements, les instances européennes, enfin tous les princes qui nous gouvernent se penchent sur le problème du transport intra européen. Ce n'est cependant que dans le règlement n° 3577/92 du 07.12.92 que l'on applique le principe de la libre circulation des services aux transports maritimes.

Rapports et colloques se sont donc succédés. Les derniers sont à ma connaissance celui présenté au Conseil Supérieur de la Marine Marchande par MM. DUQUESNE, président, et Charles NARELLI, rapporteur, sous le titre "Problèmes du cabotage" et celui présenté par le CCAF sous le titre "Pour une intégration du mode maritime dans les schémas de services collectifs de transport".

On peut retenir de tous ces travaux un constat quelque peu pessimiste. Malgré des atouts certains (géographie propice, moindre pollution, moindre dangerosité, économie d'énergie sensible), le cabotage n'assure que 28 % du trafic inter européen, soit environ 450 MT. Si on parle en tonnes x kilomètres le chiffre est encore plus frappant : route 73% (en augmentation), cabotage 17.6% ! Cantonné dans des niches où il est un passage obligé, il concerne pour les marchandises, surtout des produits en vrac poudreux pour 30 % , liquides pour 50% et 20 % pour les divers (RORO et conteneurs).

Les freins à son développement sont multiples :

- Réglementation lourde et inadaptée :

Alors qu'un camion peut en principe voyager avec un simple bulletin de transport, le navire, sauf cas particulier, est considéré comme sortant ou entrant dans la C.E.E, d'où des formalités beaucoup plus lourdes . (La création de quais "libre service", la reconnaissance d'une mer européenne dans la limite des 200 milles ou mieux d'un espace maritime Européen moins protectionniste dans sa formulation, permettrait peut-être de résoudre ce problème.

- Rupture de charges :

Sauf cas particuliers le cabotage ne permet pas le porte à porte. D'où la nécessité de l'intégrer dans du multimodal.

- Nécessité d'un certain volume à transporter :

On ne peut pas faire de l'épicerie avec un navire. Par exemple les études de la DCN Lorient pour les caboteurs de type KARVOR ont au minimum une capacité de 25 conteneurs.

- Aléas météo :

Même sans parler de la France de mentalité très terrienne, les chargeurs hésitent toujours à confier leur marchandise "au péril de la mer". Ainsi le trafic Angleterre / Espagne passe en majorité par les routes françaises, alors que la géographie incline au maritime. Il faut reconnaître que pour le cabotage français, le refus de signer les règles de Hambourg* ne facilite pas l'indemnisation des chargeurs en cas d'avarie ou de retards.

- Le cabotage est pratiquement inexistant : (ne parlons pas du fluvial) dans les schémas directeurs de transports établis par les autorités européennes. En particulier les ports régionaux (et même internationaux pour la France) sont mal desservis.

Nous voyons donc bien, qu'à moins d'un sursaut, la situation ne s'améliorera pas. Pour cela il faut que le cabotage devienne **rentable** dans le cadre du transport **multimodal**, et que les chargeurs en prennent conscience. (Il n'y a pas que le train et la route !).

Tout espoir n'est cependant pas perdu.

Le transport routier et le rail viennent aux normes de qualité, de leur côté les armateurs "modernes" anticipent sur la date fatidique de 2002 pour le code I.S.M. et par la même occasion adhèrent aux normes I.S.O.

Ces normes sécurité et qualité (I.S.M. et I.S.O. 9002) aux buts et démarches assez semblables permettront des liens plus simples pour passer du terrestre au maritime et d'établir un véritable transport multimodal ; et, comme je le disais plus haut, l'idée de mer communautaire peut aider à faire comprendre que l'Europe ce n'est pas seulement de la terre.

Enfin, en France, quoique le système des quirats ait été abandonné, son remplacement, certes trop lent, par les G.I.E. fiscaux, semble donner quelques résultats. Des navires sont en construction

et la chute du nombre de navire est pour le moment stoppée, mais l'on ne peut pas parler de reprise. Il est en particulier dommage d'avoir raté contrairement à l'Allemagne, la conjonction des quirats et de la volonté de certains de mes collègues de se lancer dans l'aventure du Capitaine Armateur. Aventure qui a tourné court faute de capitalisation.

Vient maintenant la partie de mon intervention qui me tient à cœur : Quid des marins qui mèneront les navires nécessaires à ce trafic ?

En effet, après avoir crié partout que les marins français et même européens étaient trop chers, on vient nous dire qu'on en manque ! Dame ! vu les perspectives il fallait un certain courage ces dernières décennies pour envisager ce métier .

C'est vrai que le trafic mondial étant toujours en expansion (6% l'an), il y a un besoin d'officiers et même de personnels d'exécution qualifiés. (Pour l'équipage, après avoir dit qu'il y en avait pléthore, nos futurologues changent leur fusil d'épaule)

Un examen plus fin des chiffres, montre cependant que les ressortissants des pays asiatiques sont en forte progression (il y a 100 écoles de navigation aux Philippines) et que les officiers européens (ne parlons pas de l'équipage) ne sont plus majoritaires que chez les "seniors officiers" (Commandant, Chef etc...), donc appelés à disparaître à moyenne échéance si l'on n'y prend garde.

L'embauche de jeunes est donc nécessaire si nous voulons garder un tant soit peu la maîtrise de nos approvisionnements et le contrôle de nos flux de marchandises.

Encore faut-il leur donner des motivations

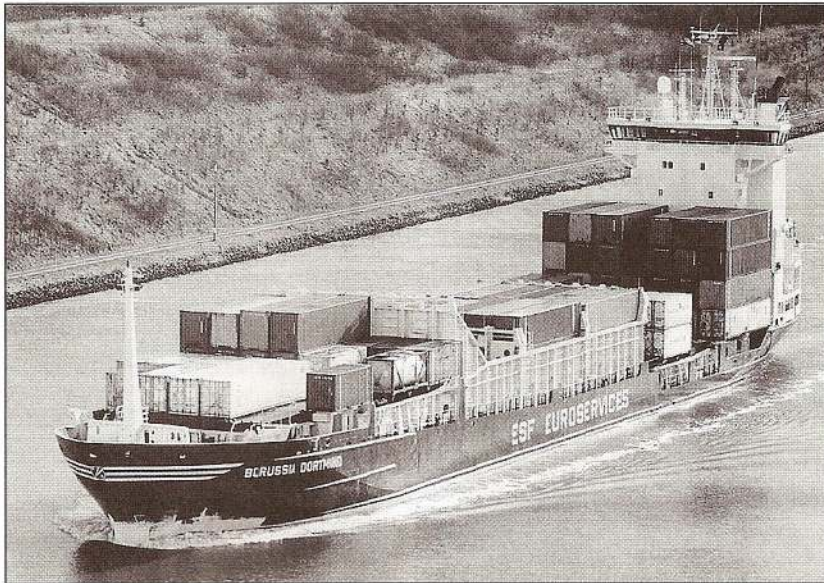
1/ Des conditions de travail correctes.

A ce sujet, il faut savoir que la sécurité maritime donc la sécurité des côtes de nos pays a un prix.

On peut faire tous les règlements, et instituer tous les codes que l'on veut, il faut des hommes pour les appliquer, sans cela tout restera lettre morte.. On constate déjà les effets pervers du contrôle de l'état du port dans le mémorandum de Paris. On voit nos quais encombrés de navires épaves et de marins abandonnés par des armateurs rois de la "single ship company" à tel point que ces autorités sont tentées de jouer à la patate chaude avec ces navires.

Je pense avec beaucoup de mes collègues que l'on est allé beaucoup trop loin en matière de réduction d'effectif et de libéralisation d'organisation du travail, par exemple :

- veille à un homme seul de nuit officiellement repoussée par l'O.M.I., mais toujours pratiquée sur de nombreux navires. Faudra-t-il mettre des horodateurs sur les passerelles ?
- fiches d'effectifs ne permettant pas le respect des décisions de l'O.I.T. sur le nombre d'heures de travail et les temps de repos. Par exemple deux officiers de quart seulement, donc une masse de travail de 12 h/jour, sans compter le travail commercial et administratif.
- équipages multinationaux et surtout multiculturels. L'incendie dramatique du Ferry SCANDINAVIAN STAR en est le meilleur exemple. Il a amené une réaction des pays scandinaves surtout pour rassurer les passagers.



2/ Un salaire décent.

A ce sujet une étude anglaise pose la question de savoir si le peu d'intérêt des jeunes pour le métier ne vient pas du mauvais mariage "travail dur et salaire minimum".

Les autorités européennes semblent commencer à prendre conscience de l'enjeu et par exemple le cabotage européen est en principe libéralisé depuis le 01.01.93 pour les marchandises et le 01.01.99 pour les passagers. C'est

à dire que tout armement battant pavillon d'un pays européen peut effectuer toute opération dans n'importe lequel des pays de l'union.

On espère ainsi donner un coup de pouce à ce genre de transport. Mais cabotage libéralisé ne veut pas dire que tout est uniformisé.

Les législations nationales sont très différentes et les discussions sont vives actuellement rien que pour savoir si c'est la loi du pays ou du pavillon qui sera applicable en ce qui concerne le cabotage national. (Un projet favorable à la loi du pavillon présenté par les pays du nord de l'Europe a été pour le moment repoussé).

Bien sûr, nous sommes pour un cabotage fort et sûr, travaillant avec les autres moyens de transport dans le cadre d'un multimodal intelligent et pratique. A ce sujet, on peut s'étonner de l'abandon du projet de liaison fluvial Rhin / Rhône ou Rhône / Moselle qui pendant plus de trente ans été présenté comme une priorité. Le candidat que je suis pensait qu'une liaison à grand gabarit Méditerranée / mer du nord était une bonne chose. Le projet a été dit pharaonique, certes, mais le tunnel sous la manche et le projet de tunnel sous le détroit de Gibraltar le sont tout autant. (Aux dernières nouvelles on reparlerais de Saône/Moselle)

Bien sûr, nous, capitaines français, approuvons la libéralisation du cabotage européen dans l'espoir de voir les emplois des marins européens suivre la courbe ascendante du trafic passagers et marchandises. Encore faut-il que cette libéralisation soit encadrée de mesures permettant une concurrence loyale intra et extra européenne.

Nous faisons remarquer qu'il y a tout intérêt à garder une forte proportion d'européens dans les équipages (meilleur respect des règlements et de l'environnement et sanctions plus efficaces). L'exemple du Danemark et de la Norvège est sur ce point à examiner sérieusement, la marine marchande s'y porte bien et le niveau de vie aussi. (Enfin, jusqu'à présent, une poussée récente de libéralisme sauvage des armateurs ayant amené une réaction des marins danois. Espérons que le bon sens prévaudra.)

En conclusion, nous voyons que chaque congrès, colloque ou réunion sur le transport intra-européen se termine par un " Bon sang, mais c'est bien sûr ...! Le réseau routier est saturé, il faut développer d'autres moyens de transport et entre autre le cabotage !

J'espère que vous repartirez dans vos régions avec cette idée dans la tête et la volonté de faire avancer les choses.

Christian LOUDES

* Les règles de Hambourg améliorent la position des chargeurs en cas d'avaries ou de retard par rapport aux règles d'Anvers.

Y a-t-il du nouveau du côté des clandestins ?

Rien de bien neuf sous le soleil !

On constate une recrudescence du problème de clandestins et on estime à plus d'un million le nombre de personnes qui ont quitté leur pays pour entrer illégalement dans un autre chaque année. Rien ne permet de penser que ce nombre va diminuer. *En 97 en Espagne, 10063 marocains sont arrivés en situation irrégulière. Depuis 8 ans, du Maroc et de Tunisie plusieurs centaines de milliers de clandestins sont partis dans des conditions souvent tragiques pour devenir des "sans papiers ou des sacs cercueils".*

Le développement et l'accroissement du nombre de clandestins est d'abord du aux situations politiques et économiques de certaines zones du globe qui poussent des personnes à chercher mieux ailleurs, leur moindre risque étant d'être rapatrié.

"Les clandestins ne sont pas paradoxalement les plus pauvres dans leur pays, ils sont jeunes et peuvent avoir fait des études. Ils ne veulent plus de la vie que leur fait leur propre pays. Ils saisissent l'énorme fossé qui sépare leur réalité quotidienne de celle à laquelle ils pensent avoir droit et dont l'Europe, prospère et jouisseuse leur donne l'image. Ce sont des migrants d'itinéraire et non des migrants de déshérence comme en Afrique où seule l'exigence de survie pousse à l'exode."

A propos des clandestins traversant Gibraltar (on a recensé 3000 cadavres sur la côte espagnole depuis les accords de Schengen en 90) : *"Les bateaux de la mort renvoient aussi l'image d'un Maroc qu'on ne saurait plus faire semblant de ne pas voir. Quelle laideur faut-*

il pour arriver à ce plus haut degré de révolte : partir sans rien réclamer, sans rien revendiquer avec pour seule certitude la mort ou le retour forcé" (Libération Casablanca)

Du côté des clandestins maritimes ?



"Sur les ferries vers l'Irlande ou la Grande Bretagne au départ de France, le nombre de clandestins tentant de passer par camion est impressionnant. Toute une population issue de l'ex Yougoslavie ou de Roumanie tente le passage. Ceux qui ont réussi à passer demandent généralement l'asile politique en Irlande où une allocation hebdomadaire de 100 \$ leur est versée ainsi qu'une allocation logement etc.. L'Irlande a accueilli plus de 3300 demandeurs d'asile en 97 et en attendait 5000 en 98 !"

Le capitaine victime de la présence de passagers clandestins à son bord risque des problèmes de sécurité, de tracas-

series administratives et au minimum une amende.

Dans la section 2.2 du code ISM et en particulier le paragraphe 2.2.1.2. les objectifs devraient être d'établir "des moyens de sûreté contre les risques identifiés". Donc il est concevable que les problèmes tels que : piraterie, transport illicite de drogues, clandestins et terrorisme devront être appréhendés.

Le problème que rencontrent capitaines, bords et armateurs n'est pas prêt d'être résolu et tout dépend de l'attitude des autorités d'immigration. Nombreux sont les pays dont les frontières sont fermées même pour un simple transit en vue d'un rapatriement.

 ASSEMBLÉE NATIONALE	RÉPUBLIQUE FRANÇAISE LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ
Claude EVIN Ancien Ministre Député de la Loire-Atlantique	30 JUIN 1998
Ref : CE/SGS N°9706/120	
Monsieur le Président,	
Suite à votre courrier évoquant la situation des passagers clandestins, j'avais alerté Monsieur le Ministre de l'intérieur, afin qu'il m'indique les mesures que le gouvernement entendait prendre en ce domaine.	
Vous trouverez ci-joint copie de la réponse qui vient de m'être faite sur ce sujet.	
Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.	
 Claude EVIN	
Monsieur Jean-Paul DECLERCQ Président AFCAN - Section régionale Pays de la Loire 8, rue Alsace Lorraine 44980 Sainte Luce sur Loire	
Pièce jointe : copie du courrier de Monsieur le Ministre de l'Intérieur	
30, rue du Bois Savary 44600 SAINT-NAZAIRE - Tél : 02 51 10 10 51 - Fax : 02 51 10 10 50	

Bien sûr, l'O.N.U. (haut comité pour les réfugiés) n'a pas obtenu des pays européens ou des USA d'accepter les clandestins comme réfugiés (ces pays ont employé comme réponse au problème l'application d'amendes énormes). Il n'est pas prévu dans l'immédiat lointain une quelconque reprise de travaux en vue d'établir une convention internationale sur les passagers clandestins.

Toutefois sur la côte de l'Afrique de l'Ouest où le problème est bien connu : il est généralement possible, grâce à l'efficacité des représentants des P&I club, mais aussi grâce aux accords entre états, de faire débarquer les clandestins dans des camps de réfugiés à Dakar, Abidjan ou Douala. Il faut dire que la situation dans les deux Congo rend le problème d'importance.

Le manque de prévention est bien sûr une des raisons de la présence de clandestins, l'équipage trop réduit ou non averti en est la première raison, les complicités des autorités ou des travailleurs portuaires des pays "exportateurs", la disposition des structures de certains navires sont les autres causes : des moyens sophistiqués sont à l'étude, détecteur de CO2 pour les conteneurs vides, cameras etc....équipe de gardiennage avec chiens sur les RO-RO de la compagnie OTAL (par ex.) entre Abidjan et Dakar, solution satisfaisante qui pourrait être imitée par d'autres sociétés.

En France y-a-t'il du nouveau dans la façon de traiter le problème ?

Bien que notre administration ait fait un effort remarquable et accepte généralement d'appliquer la loi

(c'est à dire de placer le clandestin en zone d'attente), il est possible d'obtenir après discussion de faire transiter le clandestin en vue de son rapatriement à condition d'avoir pu prouver sa nationalité.

Les autorités n'aiment pas voir partir le navire alors que le clandestin leur reste sur les bras en zone d'at-

tente ! Ceci peut se produire alors que tout semble réglé (le clandestin est muni d'un sauf-conduit, qu'il a un billet d'avion, etc. ...), mais à l'aéroport un certain nombre de clandestins restent bloqués car trop nombreux sur le même vol... un quota est admis entre autorités et compagnies aériennes et entre celles-ci et les pilotes.

Comment procéder pour avoir des chances de se séparer de son clandestin !

- Afin de simplifier les procédures qui suivront, il est indispensable que l'armateur soit assuré auprès de son P & I club pour le risque "clandestin". Dans certains ports, Afrique de l'Ouest, et en France, les représentants ont une grande pratique pour aider le capitaine à se libérer du clandestin. Le clandestin étant supposé sans papier

d'identité, il est nécessaire dès sa découverte en mer de procéder à une fouille très sérieuse et à un interrogatoire qui permettent de trouver la nationalité du clandestin. Tout doit être communiqué au P & I club qui pourra déjà se préparer et interpeller les autorités consulaires et diplomatiques du pays du clandestin.

- Le commandant doit être déterminé dans sa démarche et prêt à appeler l'ANAFE (association nationale d'assistance aux frontières pour les étrangers - 0142933373) qui a une longue pratique des démêlés

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

LE MINISTRE 16 JUIN 1998

Arrivé le 1
Traité par CE / 6 S
Y 98 / 06. 120
" réponse le 1

Monsieur le ministre,

Par courrier en date du 12 janvier 1998, vous avez souhaité connaître les intentions du gouvernement en ce qui concerne le traitement des passagers clandestins maritimes.

Comme vous l'indiquez dans votre lettre, l'ordonnance du 2 novembre 1945 modifiée s'applique au cas des passagers clandestins maritimes, et plus particulièrement les articles 5, 35 ter et 35 quater de cette ordonnance.

L'article 5 permet l'exécution d'office de la mesure de non-admission sur le territoire prise à l'encontre d'un étranger qui ne dispose pas des documents requis pour entrer en France. L'article 35 ter met à la charge de l'entreprise de transport qui a acheminé un étranger non-admis à son arrivée sur le territoire, l'obligation de le réacheminer vers son point de départ. Enfin, le placement en zone d'attente prévu par l'article 35 quater est une possibilité que peut retenir l'administration. L'attache d'ailleurs une grande importance au développement d'un réseau de zones d'attente dans les principaux ports de commerce français afin de pouvoir accueillir de manière décente d'éventuels clandestins maritimes non-admis sur le territoire. Je veille également à ce que les passagers clandestins maritimes qui demandent l'asile puissent le faire dans les conditions fixées par la loi.

Outre les textes cités, le gouvernement a la volonté de respecter les décisions de justice qui sont intervenues en matière de passagers clandestins maritimes. La jurisprudence n'est cependant pas encore établie puisque deux décisions dissemblables ont à ce jour été rendues en la matière, l'ordonnance du tribunal de Poitiers en date du 9 juillet 1997 et l'ordonnance du tribunal de Montpellier en date du 29 avril 1998.

Il m'apparaît enfin nécessaire que les compagnies maritimes fassent preuve de la plus grande vigilance dans les ports connus d'embarquement des passagers clandestins afin que puisse être évité ce difficile problème des clandestins maritimes sur nos côtes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

J.P. Chevènement

Jean-Pierre CHEVÈNEMENT

Monsieur Claude EVIN
Ancien ministre
Député de la Loire
30 rue du Bois Savary
44600 SAINT-NAZAIRE

houleux avec les préfec- tures et la DICCILEC.

- Quelquefois tout ne se passe pas "cool" et un conflit existe entre bord et autorités policières qui poussent le capitaine à consigner le clandestin à bord alors que le navire est accosté. Le clandestin devrait légalement être placé en zone d'attente (art.35 quater de l'ordon- nance du 2 nov.1945).

- Les autorités signifient au clandestin la décision de refus d'admission sur le territoire français ainsi que les modalités d'exé- cution de ces décisions. Il faut alors réagir car la décision du maintien à bord est illégale (comme l'a jugé le tribunal admi- nistratif de Poitiers du 9 juillet 1997).

- Les clandestins sont inter- rogés et sont amenés à renoncer à obtenir leur admission en France et acceptent d'être rapatrié dans leur pays... ils doi- vent signer le document.

- A partir de ce moment le rapatriement peut se faire par air mais aussi par mer... et les autorités trou- vent plus facile de les faire rapatrier sur le même

navire. C'est à ce moment que le capitaine doit faire preuve de conviction avec des arguments (pas d'es- cale dans le pays du clandestin, pas de place à bord, pas de sécurité pour l'équipage). L'armateur est res- ponsable financièrement de la prise en charge du clandestin, l'administration n'a pas à choisir le moyen de transport. Il faut donc prouver rapidement

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DIRECTION GÉNÉRALE DES ÉTRANGERS

NOTIFICATION ET MOTIVATION D'UNE DÉCISION DE REFUS D'ADMISSION SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

IDENTITÉ ET SITUATION DE L'ÉTRANGER

Mme [redacted] Prénom *Abdenmalik*
(e) le *00/00/49* à [redacted] de nationalité [redacted]
disant : [redacted]
meurant : *21, rue Amal 14-5* Profession : *journaliste*
compagn(e) de [redacted]
re d'identité ou de voyage : [redacted] O S D - Autre : [redacted]
délivré le [redacted] à [redacted] valable jusqu'au [redacted]
n° [redacted] délivré le [redacted] par le consulat de France à [redacted]
nbre Entrées) 1 P : [redacted] Durée de chaque séjour : [redacted] allant à [redacted] Date limite de sortie : [redacted]
nant de [redacted]

DÉCISION DE REFUS D'ADMISSION

En application des dispositions de l'article 5 de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 modifiée, relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France, vous êtes informé(e) qu'une décision de non-admission en France est prise à votre encontre.

I. LES MOTIFS

Vous ne présentez pas de passeport ou de document en tenant lieu valable pour l'entrée en France
votre passeport ou document en tenant lieu est :
21. Périmé 22. Falsifié 23. Contrefait
vous ne disposez pas du visa requis
votre passeport est revêtu d'un visa français :
11. Non valable 42. Falsifié 43. Contrefait
vous ne justifiez pas de la possession d'un billet de retour ou de garanties de rapatriement
les moyens d'existence dont vous faites état sont insuffisants eu égard à la durée et à l'objet du séjour
vous ne présentez pas de justifications probantes à l'appui de vos déclarations relatives à l'objet, aux
conditions et à la durée de votre séjour en France
motif de votre voyage :
document manquant :
votre présence constituerait une menace pour l'ordre public
vous faites l'objet d'un arrêté d'expulsion ou d'éloignement
vous faites l'objet d'une décision d'interdiction du territoire
autres motifs (à préciser) :
vous êtes en transit interrompu et vous avez refusé de quitter le territoire français

II. VOS DROITS

L'accès au territoire français vient de vous être refusé. La loi vous donne la possibilité d'avertir ou de faire avertir une personne chez laquelle vous avez indiqué vouloir vous rendre, votre consulat ou le conseil de votre choix. Elle vous permet également, si vous le souhaitez, de disposer d'un délai d'un jour franc avant ce rapatriement, en vertu de l'article 5 de l'ordonnance du 2 novembre 1945 modifiée.

Il vous appartient de prendre vous-même l'initiative de ces démarches. Nous vous mettons en mesure de les accomplir.

Je renonce à bénéficier du droit du jour franc prévu à l'article 5 : OUI NON

III. VOS DEVOIRS

Aux termes de l'article 27 de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945, tout étranger qui se sera soustrait ou qui aura tenté de se soustraire à l'exécution d'une mesure de refus d'admission sera puni d'une peine de six mois à trois ans d'emprisonnement.

IV. VOS RECOURS

Vous êtes informé(e) qu'il vous est possible d'intenter devant le tribunal administratif un recours contre la décision de refus d'admission prise à votre encontre, dans un délai de deux mois à compter de cette décision, ce délai ne faisant pas obstacle à l'exécution de celle-ci.

Vous partirez à destination de [redacted] le *06/07/97*
h [redacted] par le vol [redacted] ou par bateau

Fait à *Brest* le *05/07/97* à *16* h *30*

A.Mme [redacted] est invité(e) à signer avec nous le présent, dont l'original lui est remis

L'intéressé(e) *Rehan de [redacted]* L'interprète *[signature]* Le chef de poste (1) *[signature]*
(Nom et grade)

1) ou le fonctionnaire désigné par lui, titulaire du grade d'inspecteur ou d'un grade supérieur.

à l'administration que ces moyens sont assurés.

- L'amende est généralement notifiée, mais je ne sais si elle est effectivement prélevée (en France).

- Le pourcentage de clandestins récidivistes serait de 2%.

- Nous recommandons au commandant amené à signer "la notification de maintien à bord" de faire précéder sa signature de la mention # *J'ai demandé expressément le débarquement du passager clandestin XXX et son placement en zone d'attente # Tribunal adm. Poitiers 09/07/97.*

Le clandestin doit être amené à faire précéder sa signature sur "la notification et motivation d'une décision de refus d'admission..." # *je demande à être placé en zone d'attente et à retourner dans mon pays #*. C'est pourquoi les derniers jours à bord ne doivent pas ressembler à une croisière pour le ou les clandestins.

- Quid du clandestin qui a réussi à ne pas dévoiler sa nationalité ou dont les diplomates ne veulent pas bouger ? Cas très très difficile ! On a vu mettre le clandestin en zone d'attente puis lui ouvrir la porte !

- Les procédures à l'étranger ? Il y a amende et peu de succès pour un rapatriement "harmonieux" sauf dans quelques cas et si votre navire arbore le pavillon local.

Bibliographie : *Libération 20/8/98, P & I club SKULD, L.S.M. ship management, BIMCO, ANAFE, Les Courtiers maritimes Brest. Libération Casablanca.*

J.LOISEAU

L'ISM : les enjeux, les responsabilités

Né quasiment dans l'indifférence, le code ISM fait grand bruit aujourd'hui principalement parce que les enjeux et les responsabilités qui y sont liés sont très importants.

Tout se passe en effet comme si personne n'avait à l'époque (92-93) soupçonné l'étendue des conséquences commerciales ou juridiques et que c'est seulement aujourd'hui que dirigeants de compagnies de navigation, chargeurs, courtiers et capitaines commencent enfin à réaliser l'étendue de leurs responsabilités dans l'application de ce fameux code.

Pour vous qui êtes les clients de ces compagnies et de ces navires, cela doit vous paraître bien étrange ce décalage aussi, en quelques mots, je voudrais vous dire en quoi le code ISM vous concerne .

Vos instances vous ont déjà informé en vous communiquant le texte du code et l'avis, très bien exprimé, d'un assureur ; mon propos sera d'abord celui d'un spécialiste du code et ensuite celui d'un capitaine de navire.

Spécialiste :

Vous a-t-on vraiment expliqué ce qu'est le code ISM ?

Je n'en suis pas sûr, aussi en quelques mots je vais tenter de vous le résumer tout comme je le fais pour les cadres des compagnies maritimes.

Le code ISM (International Safety Management code ou code international de gestion de la sécurité) s'est imposé au monde du transport maritime à la suite des analyses effectuées sur les causes d'accidents spectaculaires et coûteux en vies humaines ou catastrophiques pour l'environnement.

L'analyse des **causes profondes de ces accidents maritimes** a montré que cette industrie souffrait d'une douzaine de déficiences :

- 1 - Manque de **politique Sécurité** et de protection de l'environnement au sein des entreprises de transport
- 2 - Manque d'**analyse systématique des risques du transport maritime**
- 3 - Manque d'**évaluation des éléments et systèmes critiques** du navire
- 4 - Manque de **définitions des responsabilités** à terre
- 5 - Manque de **compétence du personnel** à tous les niveaux à terre comme à bord
- 6 - Manque de **procédures opérationnelles à bord**
- 7 - Manque de **préparation générale** pour faire face aux **situations d'urgence survenant à bord des navires**
- 8 - Manque de **contacts humains** entre les navires et le personnel de terre
- 9 - Manque de **documentation** et de tenue à jour particulièrement à bord des navires
- 10 - Manque d'**exploitation systématique du retour d'expérience, facteur de progrès**
- 11 - Manque de planification et de suivi de l'**entretien du navire et de son armement**
- 12 - Manque d'**auto contrôle** et de vérifications internes

Pour remédier à ces lacunes le code ISM exige à présent :

- 1 - Une **politique Sécurité** clairement définie au sein de la société
- 2 - Une définition **précise des responsabilités du haut en bas de la hiérarchie.**
- 2 - Un système de **procédures** couvrant toute l'**exploitation de chaque navire**
- 3 - Un système d'**identification , d'évaluation des risques du transport et en général des activités en mer**
- 4 - Un système d'**identification des appareils ou ensembles critiques** des navires
- 5 - Un système intégré de **plans d'urgence** applicable à la compagnie et aux navires
- 6 - Un système de **maintenance et d'inspections planifiées** des navires
- 7 - Un système d'exploitation du **retour d'expérience** dans toutes nos activités
- 8 - Un système de gestion de la **documentation maritime** et sa tenue à jour
- 9 - Un système de **communication** bord- bord et terre - bord
- 10 - Un système d'**évaluation des connaissances et de formation continue**
- 11 - Un système de **contrôle interne continu**
- 12 - **Un contrôle externe décidant d'une reconnaissance internationale obligatoire : la certification !**

En gros, l'Organisation Maritime internationale, l'OMI, qui représente 158 pays qui recouvrent 98 % de la flotte mondiale, a décidé de faire le ménage dans la profession avec, en plus de la SOLAS, tout d'abord le code STCW (standard international de formation des marins) et ensuite l'ISM (schéma obligatoire d'une organisation de la sécurité des hommes et des biens dans toute entreprise ayant ses activités sur la mer c-à-d que tout ce qui flotte est concerné !!)

Avec ces instruments les navires et les marins sous normes doivent disparaître à tout jamais : finis les navires poubelles avec des équipages bidons et enfin place à une industrie de pointe comparable à sa petite sœur, l'aviation civile.

Il n'est pas dans mes intentions de vous faire un cours sur l'application du code, mais vous devez savoir que le principe du code est une gestion pro-active des risques du transport maritime dans le secteur bien particulier qu'est le facteur humain

Tout comme dans l'aviation, la gestion des risques s'articule autour du **HARDWARE** : c'est l'évaluation formelle de la sécurité ou attitude pro-active **AVANT** la construction du navire et le **SOFTWARE** c-a-d la **gestion de l'élément humain** qui va utiliser ce navire pour transporter les hommes et les marchandises.

Nous le savons tous, le risque zéro n'existe pas mais reconnaissez que nous nous serions bien passés des pertes humaines du HERALD OF FREE ENTERPRISE, du SCANDINAVIAN STAR ou de l'ESTONIA ou des pollutions de l'AMOCO CADIZ, du BRAER ou autre SEA EMPRESS.

Ça, ce sont les enjeux, et les responsabilités me direz-vous ?

Plus que le spécialiste, c'est le marin, le capitaine qui va vous répondre :

Les capitaines de navire ont toujours su prendre leurs responsabilités et d'ailleurs le code ISM ne fait que les réaffirmer : croyez moi le code ISM n'effraye que les trouillards ou les paresseux !

Les autres responsabilités à présent :

Le code exige une organisation telle que le responsable du navire (armateur ou opérateur) est totalement impliqué dans la sécurité du navire :

- C'est lui qui a donné toutes les instructions au capitaine pour la conduite de l'expédition maritime
- Il est informé en permanence de l'état d'entretien du navire : état de navigabilité d'abord et état de réaliser sa mission en toute sécurité et qualité ensuite
- Il doit prendre toutes les mesures pour conserver son navire en bon état et doit apporter un soutien à son capitaine en cas de besoin.

Tout ceci est bien clair : en cas d'accident, les enquêteurs, lorsqu'ils demanderont des comptes ne s'arrêteront pas, comme trop souvent auparavant, au capitaine mais remonteront à des personnes bien connues et responsables nominativement ... et seul Dieu sait où cela peut mener aujourd'hui en cas de catastrophe maritime (pertes de vies humaines ou pollution) encore plus dans certains pays où le métier d'avocat semble n'être plus qu'une chasse permanente aux affaires !

Nous avons vu les responsables du transport par mer, voyons les intermédiaires à présent.

Il sera certainement reproché aux chargeurs d'avoir confié une marchandise à une compagnie non certifiée ISM ou dont la gestion de la sécurité serait manifestement insuffisante !

Les assureurs l'ont clairement annoncé : ils ne couvriront pas les sinistres si le navire n'est pas certifié en temps voulu.

C'est suffisamment clair et je n'insisterai pas.

Par contre, en temps que spécialiste il me faut vous parler des vrais et des faux certificats ! Eh oui, comme pour tous les certificats, la valeur des certificats ISM n'est pas la même ... suivant la latitude où les audits de certification ont été passés !

Ainsi, de très beaux certificats .. mais derrière....parfois rien que du vent ... mais alors rien de changé me direz-vous ?

Vous le savez, la certification est donnée théoriquement par l'administration du pavillon, mais trop souvent celle-ci la délivre au vu des audits réalisés par des sociétés agréées par ces mêmes pavillons.

Ces sociétés sont principalement des sociétés de classification dont la valeur des services est encore trop souvent directement proportionnelle à la valeur de l'inspecteur. Les grandes sociétés de classification ont récemment fait acte de repentance et se sont regroupées dans l'IACS en promettant, autant que faire se peut, une plus grande harmonisation.

En cas de certificats "bidons" il se peut que la responsabilité du chargeur ne soit pas recherchée sauf évidemment s'il a affrété ce navire en toute connaissance de cause.

Mais alors me direz-vous comment faire pour éviter les certificats bidons ?

Les compagnies pétrolières ont de tout temps envoyés des inspecteurs vérifier que les navires qu'ils affrètent sont conformes à leurs standards afin de satisfaire leurs clients et protéger leur image.

L'arrivée de l'ISM n'a rien changé : Les vettings des navires continueront et la gestion de la sécurité au sein de la compagnie ou sur le navire sera elle aussi vérifiée.

Les autorités portuaires (France comprise) viendront également contrôler la valeur de la gestion de la sécurité dans le cadre des différents MEMORANDUM d'entente (rappel : PARIS MOU, Acuerdo de VINA del MAR, TOKYO MOU, Caribbean MOU et Mediterranean MOU).

Il s'agit ici d'un contrôle rapide à l'aide de check-lists.

Une petite parenthèse : Quelques cas alimentent déjà une toute nouvelle chronique que nous pourrions appeler : "Le bêtisier du code ISM", mais ce n'est pas notre propos d'aujourd'hui.

Nonobstant le sérieux théorique de la procédure de certification, vous voyez donc que la profession devra d'elle même s'auto-contrôler comme le font déjà les pétroliers afin de tenter de maîtriser au maximum le risque d'ISM "bidon".

Cette organisation qui se rapproche du **contrôle qualité** sera certainement un élément de bonne foi si, malgré tout, le pépin sérieux survient. En effet, dans les métiers où le risque zéro n'existe pas il est logique "d'accepter" l'accident à la seule condition qu'une analyse formelle des risques ait été effectuée et que les mesures de réduction ou de maîtrise des risques ainsi déterminées aient été prises.

Qualité

Contrôle qualité disais-je, en effet dans ce métier nous avons depuis longtemps pris l'habitude de dire qu'il n'y a pas de qualité sans sécurité et ...vice et versa !

Alors que la sécurité est fondamentale, la qualité sera la démarche volontaire que bientôt tous les clients du transport maritime exigeront

En même temps que la sécurité, la qualité sera par exemple pour vous les importateurs : des délais respectés ou un bon arrimage pour ne pas abîmer la marchandise etc....

A une époque d'inflation réduite, la recherche de qualité fera la différence et **je suis sûr que vous choisirez tous le chargeur ou le transporteur dont la recherche de qualité n'a d'égale que sa maîtrise de la sécurité et qui ne sera pas obligatoirement le plus cher !**

En effet si l'assurance qualité à un coût, elle est certainement irréversible et alors les pionniers y trouverons le retour sur investissement qu'ils sont en droit d'attendre

En attendant que tout cela s'organise, les meilleurs d'entre vous feront appel à des spécialistes ISM indépendants, aptes à réaliser en quelques heures une évaluation sans équivoque d'un système de gestion de la sécurité sur un navire ou dans une compagnie.

Ces spécialistes sont malheureusement trop rares pour le moment **Mais rassurez-vous, l'Association Française des Experts Maritimes, entend pouvoir mettre à votre disposition rapidement des experts ISM ou ISO qui eux ne seront pas bidon !**

Bertrand APPERRY

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

Notre Vice Président J-D TROYAT président de CESMA a fait une communication à Bruxelles, deux députés Européens, Gérard d'ABOVILLE et Nicole FONTAINE n'ont pas daigné répondre.



CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

Monsieur Gérard d'ABOVILLE
Député Européen
en Crac'h
56950 KERANRRE

.....
Saint-Malo, le 30 Décembre 1998

Monsieur le Député,

La Marine Marchande des Etats membres de l'Union ne va pas bien, et ce depuis fort longtemps déjà. En dehors des conséquences purement économiques entraînées par cette situation, ceci provoque une telle pénurie au niveau des hommes d'équipage et des officiers que la Commission Européenne a organisé il y a deux ans à Dublin un colloque présenté par Monsieur Neil KINNOCK sur le thème : "Le marin de l'Union Européenne est-il une espèce en voie de disparition ?". La réponse apportée à cette question par l'ensemble des spécialistes réunis a été affirmative et de multiples propositions ont été faites à la Commission pour éviter de perdre ce savoir-faire propre aux nations d'ancienne tradition maritime. Comme vous pourrez le lire dans les documents joints, la tendance s'aggrave et aucune décision concrète ne semble sur le point d'être prise.

C'est pourquoi CESMA - la confédération qui regroupe au niveau de l'Union Européenne les associations nationales de Commandants de navires de commerce - se propose de réunir à Bruxelles, le 19 Janvier prochain en fin d'après-midi, quelques membres du Parlement Européen des différents Etats afin de leur exposer la situation présente. Il s'agira d'une réunion informelle suivie d'un dîner qui permettra de poursuivre les échanges de vues.

Je souhaiterais que vous puissiez participer à cette rencontre dont les modalités pratiques peuvent être obtenues auprès du Secrétaire Général de CESMA, le Commandant van Wijnen (Tél : + 31 1 82 61 3231).

Espérant vivement votre présence, je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Jean-Daniel Troyat
Président de CESMA



CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

EU SEAFARING : A BLEAK FUTURE

On 17 and 18 December 1996 an International conférence was organised in Dublin by the EU Commission. Its aim was to contribute to the discussions on the Commission communication "Towards a new maritime strategy" presented by the Commissioner Neil Kinnock.

The title of this conference expressed the growing concern of the Community's shipping industry : "Is the European Union seafarer an endangered species ?". It highlighted the fact that, between 1985 and 1995, the number of EU seafarers on EU-flagged ships fell by about 35%. Meanwhile, the tonnage of the fleet owned by EU shipowners (including flagged out ships) had grown by 12%.

In his presentation the Irish Marine Minister Sean Barrett told the participants that the EU had to secure its maritime expertise and that this conference was the first step forward.

Unfortunately, two years later, nothing much has changed in the EU's policy and the number of Community seafarers is in continuous decline with, in addition, a steady rise in the average age of the EU seafarers (which is now well over 40). This trend persists although 30% of trade inside the Community, and 90% of its external trade, is seaborne.

It is easy to understand the reasons of the so-called "evasion culture" when one knows that substandard operations can save \$1 million a year or more per ship (OECD Sources). However the Community will become extremely vulnerable if it does not have a sizeable merchant fleet, manned by EU seafarers, to cater efficiently for its own foreign trade.

When discussing topics regarding safer seas and cleaner ocean at

the International Maritime Organisation (IMO), what will be the real influence of EU states if they do not have their own fleets manned by EU seafarers ?

What about the landbased maritime related industry - Pilotage and Port Services, Surveying and Consultancy, Insurance, Shipbuilding, Marine Equipment, Maritime Education, to name but a few which is underpinned by the essential seafaring skills ?

Neil Kinnock himself pointed out that if the supply of EU seafarers continues to plummet, it will not only seriously and durably weaken the whole Community's shipping industry but also affect its foreign trade.

To secure the future of the Community's shipping Industry and its foreign trade the present trend must be reversed now. There is no time left to sponsor and pile up report after report and be reluctant to take



Bretagne Bai - Photo Romeo India

any positive action. The European Parliament has the right to urge the European Commission to act and to propose to the Council of Ministers the adoption of the necessary measures. Needless to say that these measures are well known within the Community's shipping industry and their terms readily available.

These are the reasons why the shipmasters of the EU, united under the European flag of CESMA, the Confederation of European Union Shipmasters' Association, have taken the initiative of this meeting. After which CESMA trusts that responsible politicians will foster our efforts for a strong and safe European shipping industry,

able to compete with the rest of the world.

Capt. J-D Troyat, CEng, FNI, MIMarF
President of CESMA

Un nouveau métier pour les Seconds Capitaines et Commandants

L'AFEXMAR, lors de son A.G. du 31 janvier 1999, a décidé d'élargir son champ d'action afin d'offrir aux

officiers de la Marine Marchande et de la Marine Nationale des possibilités d'emploi nouvelles, tout d'abord à ceux qui peuvent présenter une expérience du commandement, soit comme Commandant, soit comme second Capitaine (first Mate)

I - L'AFEXMAR redéfinit tout d'abord son champ d'expertise :

Il est convenu qu'elle accueille en son sein des :

- 1) Experts au plan technique et aussi judiciaire, dans les domaines suivants :
Aquaculture et autres métiers de la Mer
Pêche
Plaisance
Navires marchands - corps - Faculté - Dégazage
Marchandises transportées (sur mer, route, canaux, air)
- 2) Expertise / Conseil pour la gestion
Systèmes de management de la sécurité (Code ISM)
Systèmes de management de la qualité de service (ISO 9002)
- 3) Experts / Formateurs en - Code ISM - ISO 9002 - Autres.
- 4) Experts / Conseils, pour mise en place de
Systèmes de Management de la Sécurité,
Systèmes de management de la qualité de service
Autres.

II NOUVEAUX EMPLOIS

Ceux-ci se placent dans les domaines de l'Expertise / Conseil des points 2 à 4 ci-dessus.

Un stage de formation à la gestion de SMS (Code ISM) est actuellement en cours de mise au point pour les membres actuels de l'AFEXMAR désireux d'aborder cette nouvelle activité.

Pourquoi: C'est un marché qui s'ouvre, avec seuls concurrents les Stés de Classification qui n'ont pas de personnels réellement compétents dans ces domaines de gestion des navires alors que c'est de la compétence des marins.

Il y a encore à équiper de SMS les navires à marchandises (diverses, porte-conteneurs et autres navires à non risques), date cible en 2002, à gérer les mises à jour des SMS qui ne fonctionnent plus (navires arrêtés par les autorités portuaires (aux USA, en particulier), etc...

Pour ce qui concerne la mise en place de systèmes Qualité, la demande des Compagnies n'est pas encore claire, mais cela viendra, à la demande de leurs propres clients.

Toutefois, les Systèmes Qualité peuvent intéresser les entreprises qui sont, soit en marge de l'activité maritime principale (Courtiers maritimes et Opérateurs divers, Shipchangers, etc...), soit les autres métiers de la mer où la clientèle peut exercer une pression suffisante pour exiger la mise en place d'un Système Qualité afin de les rassurer sur la permanence de la qualité de leur produits ou services (aquaculteurs, etc...)

L'AFEXMAR est donc également prête à mettre en place des stages de formation à l'assurance qualité si les nouveaux adhérents, ou les anciens, les demandent.

III NOUVEAUX ADHERENTS

L'AFEXMAR accueillera bien volontiers à un taux d'adhésion très préférentiel de 350F, les marins désireux d'entamer une formation dans le cadre de l'association.

Une fois formé, le nouvel adhérent deviendra membre de plein droit et acquittera donc la cotisation entière (actuellement de 700 F)

APPERY tel : 02.31.37.16.95
Loïc HENRY-WITKOWSKI Conseil CLC

Avis de tempête :

le monde maritime lent à réagir !

L'Atlantique Nord devient de plus en plus violent. Les conséquences pour l'industrie maritime sont importantes. Les durées de voyage ont déjà augmenté et les navires ont fréquemment des avaries. Les architectes navals sont divisés sur ce qu'il faudrait faire si toutefois il faut faire quelque chose. Les experts en climatologie, lors d'une conférence tenue à Londres, ont exprimé leurs craintes devant l'accroissement des tempêtes en Atlantique. "Les choses empirent, j'aimerais seulement savoir jusqu'à quel point" a déclaré le Dr Alan Brompton analyste climatologique. Cela reflète les constatations d'un récent rapport qui révélait que dans certaines zones la hauteur maximale des vagues augmentait jusqu'à 12 centimètres par an.

L'observation n'est pas récente. De nombreux chercheurs ont analysé des données qui montrent que la hauteur moyenne des vagues dans l'Atlantique Nord a augmenté "régulièrement mais de façon significative" durant les 25 dernières années. Le Docteur David Cotton, directeur du programme d'étude des vagues par satellite au Centre Océanologique de Southampton, déclare "Il y a eu une augmentation sans équivoque de la hauteur des vagues. Les mesures effectuées sur les bateaux feux et les navires météorologiques montrent que l'augmentation annuelle hivernale de la hauteur moyenne de vagues dans le nord-est de l'Atlantique est voisine de deux pour cent."

La Norvège est à la pointe de l'attaque, et au début des années 1990 elle a subi les implacables coups de bélier de vagues de plus de 15 mètres. Une station météorologique a même noté une vague monstrueuse de 26.4 m. Ebranlé par ces rapports, et par une sinistre combinaison de témoignages anecdotiques, le gouvernement Norvégien a réuni des océanographes, des compagnies pétrolières et des assureurs. Le comité a conclu que les craintes du gouvernement étaient justifiées mais qu'il manquait de preuves flagrantes. Le résultat a été la création d'un groupe de travail baptisé Waves and Storms in the North Atlantic (WASA)

Le groupe WASA a débuté par une controverse en réfutant la plupart des témoignages. Les stations météorologiques où on n'avait enregistré aucun accroissement étaient citées en exemple, et il fut suggéré que l'augmentation apparente n'était simplement due qu'au changement des techniques d'observation. En outre les scientifiques du WASA rejetèrent les enregistrements des anémomètres comme mesure de la violence des tempêtes. Non que la vitesse du vent soit un paramètre invalide, la vitesse du vent et la hauteur des vagues sont liés, mais le problème, selon WASA, est que les données des anémomètres sont facilement perturbées par les changements d'échelle, les observateurs ou l'environnement.

Dans le premier rapport, publié en 1994, le groupe restait cynique, suggérant qu'il n'y avait pas eu d'aggravation du climat de l'Atlantique Nord durant le dernier siècle. Le rapport

final, décisif est finalement paru, et il est d'une lecture passionnante.

Intitulé "*The wave climate of the North Atlantic over the period 1955-1994: the WASA wave hind-cast*" le document admet finalement, bien qu'à contre coeur, que les conditions se sont effectivement détériorées. Il conclut que le régime des vagues sur la plupart de l'Atlantique Nord et la Mer du Nord a subi "une augmentation annuelle de la hauteur significative des vagues, au cours des quarante dernières années, d'environ cinq à dix centimètres par an". Ceci est le point clef. Lors des enquêtes précédentes, les scientifiques avaient étudié la hauteur moyenne des vagues. Comme le mentionne le rapport WASA, il y a eu là peu de changement. Ce sont les valeurs extrêmes qui ont changé.

Dans le langage inimitable du rapport WASA "Les tendances de la hauteur moyenne des vagues dérivées de données modélisées étaient faibles. Uniquement dans le nord de la Mer du Nord, au nord des Feroes et sur la côte Nord-Ouest de l'Irlande, les tendances étaient légèrement plus fortes." Comparer cela avec la pente des vagues extrêmes, et la situation devient claire. "Le maximum significatif de la hauteur des vagues ainsi que les valeurs à 99 et 90 pour cent ont augmenté régulièrement dans le nord-est de l'Atlantique dans les 40 dernières années.

Le rapport indique aussi les zones où les risques sont les plus grands. "La tendance vers des vagues extrêmes plus hautes entre l'Islande et l'Ecosse est très nette. L'augmentation annuelle ... s'étale entre 7.5 et 10 cm/an, et jusqu'à 10-12 centimètres par an. "Une tendance positive existe aussi en Mer de Norvège". Cela est confirmé par beaucoup qui connaissent la région. La zone à l'Ouest des Shetlands est réputée pour être la pire de l'Atlantique. Là, des tempêtes de sud se combinent avec les grandes houles qui traversent l'Atlantique et rendent l'état de la mer particulièrement imprévisible. Mais, bien que l'Atlantique Nord devienne plus violent, l'industrie maritime reste lente à réagir. Les valeurs moyennes sont habituellement utilisées de préférence aux valeurs maximales, car plus faciles à mesurer et ont plus d'impact à long terme sur la fatigue des navires. Néanmoins, ce sont les vagues extrêmes qui causent les vrais dégâts. Ce sont elles qui le plus souvent provoquent les accidents et les pertes de vies humaines.

Il est possible que les navires desservant ces lignes soient conçus pour cela. L'architecte naval Arthur Stoddart pense que non : "La conception des navires ne prendra pas cela en compte car la conception est quelque chose de plus global. Personne ne sait exactement quelles vagues le navire va rencontrer durant sa vie, et il y a toujours la possibilité d'éviter le mauvais temps." Douglas Brown, architecte naval lui aussi, pense de même. "En ce moment on construit selon les règles de franc-bord et les



directives imposées par les sociétés de classification. Il est peu tenu compte, quantitativement, des vagues extrêmes."

Douglas Faulkner, professeur d'architecture navale, va plus loin, critiquant le manque de prise en compte, par l'industrie maritime, des forces impliquées. "Beaucoup de dégâts sont dus à la fatigue, qui est quantifiable avec nos connaissances actuelles. Mais les vagues extrêmes, telles que celles qui peuvent enfoncer par un panneau de cale, sont traitées simplement par un coefficient de sécurité. Si les vagues extrêmes augmentent, cette marge est 'rognée lentement'".

Il apparaît ainsi que la question ne s'adresse pas à la conception des navires. En fait un expert d'un cabinet d'architecte naval a écarté la question comme étant hors de propos. Alors qu'on lui demandait si la conception actuelle pouvait supporter des vagues phénoménales, il a répondu "S'ils rencontrent du très gros mauvais temps, je dirai qu'ils n'ont vraiment pas de chance."

Cette sorte d'attitude spécieuse inquiète le professeur Faulkner. "Nous devons évaluer un peu plus les forces qui se produisent dans les mers inhabituelles, car les architectes actuels conçoivent simplement pour des vagues de 15 mètres. Nous parlons de vagues de plus de 25 m ou même 30 m. Ces vagues ont 60 pour cent de leur hauteur au dessus de la surface de l'eau. Il y a de ce fait une grande énergie dans leurs crêtes. Quand elle s'écrasent sur les ponts elles peuvent être énormément destructrices. Nous ne tenons aucun compte d'elles dans la conception quantitative."

Faulkner pense que la perte d'étanchéité est le tout premier facteur de tels accidents. "Très peu de pétroliers se cassent en deux, et peu de grands navires chavirent, mais si les panneaux de cale sont défoncés où les flancs enfoncés le navire coule instantanément."

Douglas Brown qui a étudié la perte de plus de 1200 vies sur des vracquiers depuis 1980, commente : "Si le bordé est arraché par le mauvais temps, un vracquier coule en quelques secondes, comme une pierre."

Pour aborder ce problème, le professeur Faulkner travaille actuellement avec CESMA (Confederation of European Shipmasters Association). En rassemblant les informations fournies par les navigants, il espère quantifier les forces en action. A partir de là, "une conception de survie aux vagues" peut être modélisée pour représenter un état de la mer plus réaliste.

Un autre secteur affecté par les conditions empirantes est celui du routage météo. Un exemple est celui de Met Route. "Il y a trois ans un de nos clients, Shell, vint nous trouver pour nous parler de l'augmentation du temps de traversée de l'Atlantique." La Capitaine John Doody de Met Route a déclaré : "Traversant régulièrement en hiver, ils sont en bonne position pour observer de tels changements. Ce qu'ils ont remarqué c'est que sur la route Sullom Voe - Portland Maine le temps de traversée a augmenté de 11-12 jours à 16-17 jours. Deux navires ayant même fait demi tour en raison des mauvaises conditions de temps, un autre se dérouter sur Vigo pour reprendre des soutes."

Ainsi, comment Met Route s'est-il adapté aux changements ? "Nous essayons de faire passer les navires aussi nord que possible. Cela les fait passer au dessus des centres dépressionnaires, et bien que les mers restent fortes, les vents d'est dans ces régions aident à réduire leur temps de traversée."

Mais cet accent mis sur le temps de traversée a conduit certains à accuser les sociétés de routage météo de ne pas prendre en compte les dangers des vagues extrêmes. Faulkner ajoute : "Ils mettent trop l'accent sur les facteurs économiques et pas assez sur la sécurité. De ce fait il n'y a plus de marges de sécurité pour les navires dans des tempêtes inhabituelles." Cela est contesté par les sociétés de routage météo, "l'industrie a l'habitude de ce genre de commentaires" rétorque Allen Webb d'Oceanroutes. "Une analyse indépendante par l'Université Stanford montre que les navires ont 32 pour cent de risques supplémentaires de subir des dommages s'ils n'ont pas de routage météo."

Les tempêtes violentes servent de bouc émissaire. En d'autres termes, ce sont généralement les navires les moins bien

entretenus qui n'arrivent pas au bout. On constate qu'il s'est perdu plus de vraquiers durant les périodes à taux de frêt bas. Il peut y avoir deux raisons à cela. La première est que durant les périodes difficiles il y a plus de pressions commerciales sur les commandants pour réduire les durées de voyage. La conséquence étant que l'on est tenté d'ignorer les prévisions de mauvais temps et de modifier la route en conséquence. Comme l'a dit un observateur "Je doute sincèrement de l'avenir d'un commandant qui se dérouterait régulièrement en période de taux de frêt bas."

La seconde raison est peut-être que certains armateurs que l'on peut se passer de faire de l'entretien. Comme le dit l'ABS les armateurs considèrent souvent que "les programmes d'entretien sont des convenances de valeur intangible dont on peut se passer. Cette philosophie peut être guidée par des circonstances commerciales."

Au milieu de l'affolement cependant s'élève une voix de modération, celle de Bill Burroughs, l'auteur de cinq livres sur le changement du climat. Burroughs ne conteste pas que l'Atlantique Nord soit devenu plus dur durant les dernières décades. Mais il soutient que le phénomène est une illusion créée par une période modérée de tempêtes succédant à une période exceptionnelle de calme. Ainsi, tandis que la dernière moitié de ce siècle donne une impression de tempête, une image plus large montre une variation régulière. Burroughs peut avoir raison. L'Atlantique Nord pourrait très bien se calmer à nouveau. La question est quand ?

Des explications qui ne sont pas des réponses.

La raison pour laquelle les hauteurs des vagues extrêmes augmentent est actuellement une pomme de discorde entre océanographes. Plusieurs théories ont été proposées et beaucoup ont été rejetées. Une théorie qui a cependant perduré est que l'augmentation des hauteurs des vagues extrêmes est due à l'Oscillation de l'Atlantique Nord (North Atlantic Oscillation - NAO).

Le NAO est un flux océanique semblable à celui plus connu de El Niño. Il est provoqué par une différence de pression entre les Açores et l'Islande. Comme le dit WASA, le NAO "s'est intensifié de façon significative dans les 30 dernières années. L'analyse a montré que les variations dans le régime des vagues de l'Atlantique Nord peut lui être imputé."

Un article paru dans le journal scientifique *Geographical* a rendu compte de la théorie largement soutenue de l'océanographe britannique Niel Hogben. Hogben dit que la houle pourrait ne pas se calmer très vite en raison des tempêtes, qui, bien qu'elles ne soit pas plus fortes, deviennent plus fréquentes. Le WASA a essayé de simuler cette théorie, mais en réalité a produit un effet contraire. Hogben maintient sa position, "La modélisation de vagues ne permet pas de modéliser parfaitement le déclin de la houle," déclare-t-il.

Les tempêtes peuvent être moins sévères mais elles sont plus fréquentes, ce qui peut empêcher la houle de retomber.

Une autre explication pourrait être donnée par l'accroissement du nombre d'ouragans dans les Caraïbes. Selon Mark Saunders, physicien du climat au Benfield Greig Hazard

Research Center, "Le nord-est de l'Atlantique peut être affecté par les tempêtes des Caraïbes et de l'Atlantique Ouest. Certes de plus en plus de restes d'ouragans semblent arriver jusques à nous."

Le phénomène a été aussi lié au réchauffement global qui est à la mode. Cela contrasterait avec les premiers modèles de réchauffement qui prévoyaient une réduction du mauvais temps. Selon ce modèle, les tempêtes sont produites par le gradient de température entre l'équateur et les pôles. Puisque le réchauffement global prévoit un réchauffement plus rapide des pôles que de l'équateur, le gradient se trouverait réduit et de ce fait les océans se calmeraient.

Une partie des études du WASA a été consacrée à la modélisation de l'effet dû à l'accroissement du dioxyde de carbone dans l'atmosphère sur le régime des vagues. Le résultat a montré une augmentation de turbulence du régime des vagues en Atlantique Nord, mais, comme le fait remarquer l'expert en études des vagues, David Cotton, "Il est terriblement difficile de démêler les fils de la variation à long terme du climat."

Les accidents récents

L'histoire récente est pleine d'exemples de navires en difficulté en Atlantique Nord. En Mars le *Merchant Patriot* subit un envahissement de la machine par une tempête de force 11 à 270 milles à l'est du cap Canaveral. Les 28 membres de l'équipage abandonnèrent le navire et furent récupérés par les Coast Guards. Lorsqu'un remorqueur arriva sur les lieux 48 heures plus tard, le navire gîtait fortement, et la mer très forte avait arraché la pontée, la machine était presque totalement submergée.

Au même moment, de l'autre côté de l'Atlantique, le vraquier de 21951dwt *Oak* était en difficulté par force 10. Le remorqueur de sauvetage le trouva gîtant de 17 degrés et ayant perdu sa pontée.

Le pétrolier de 300 000 tonnes *Mimosa*, en route vers les USA, dû faire demi-tour par force 10 alors qu'il se trouvait à 80 milles au sud des Hébrides le 9 Janvier, en raison d'avaries progressives au ballast. Il avait une déchirure de 25 m par 6m à babord et une de 15m par 3 à tribord. Les experts ont attribué les avaries à "la pression extrême due à des vagues exceptionnellement fortes et confuses." Peu de temps après le vraquier *Flare* se brisa et coula par grosse mer au sud de Terre-Neuve.

Les P & I pourraient augmenter les primes

Les P&I vont vraisemblablement ressentir les effets de l'accroissement du mauvais temps. Un grand partie de leurs demandes d'indemnisation résulte de la contamination par l'eau de mer. Des cargaisons telles que l'acier sont particulièrement vulnérables au sel présent dans l'eau, et les grains sont particulièrement sensibles. Bien que les navires soient capables de traverser une tempête en restant indemne, il n'est pas certain qu'il en soit de même pour la cargaison. Si l'effet des paquets de mer s'écrasant sur les navires augmente, il est évident que les demandes d'indemnisation pour avaries aux cargaisons augmenteront aussi. Inévitablement les coûts des indemnisations se répercutera sur les membres des P&I.

La Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer est maître d'œuvre dans un grand projet de base de données, concernant tous les navires, à l'usage de tous les décideurs du transport maritime, dans le droit fil de la recherche de qualité du transport maritime.

Aimablement communiqué par Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes Michel MARQUER.

EQUASIS (E.C. PROJECT)

EQuaSIS is a project from the Commission. Technical part is undertaken by the CAAM.

CAAM is the computer centre for all maritime affairs related French administrations. CAAM is developing and operating numerous information system, data bases and projects, as provider of a service for those administrations. The Paris MoU is also, with SIRENaC, one of the CAAM's customers.

EQuaSIS has been presented to the London seminar (1999 dec.14), as follows :

■ Introduction

The conclusion of the Lisbon Conference highlighted transparency as being essential to promote quality of the maritime transport and to achieve concrete results within the Quality Shipping Campaign. In order to bring transparency into reality, it was also recognised that a need for tool providing all relevant information on the quality of ships through a single platform was paramount.

EQuaSIS is the response to this need.

The European Commission and the French Administration have developed a partnership for the construction of such an information system.

■ EQuaSIS: the tool of the Quality Shipping Campaign

Increasingly, decision-makers are confronted with a massive amount of information which should be used for taking the best decision in their business. Most of the information is already available from many different sources.

EQuaSIS is responding to the needs expressed by the industry in terms of better access to better information without creating a new integrated database. It will allow for real time access to up-to-date information, not only on Port State Control inspections but also on any other relevant bodies which have an effect on the quality of ships and maritime transport.

EQuaSIS is an information tool to be used by the industry throughout the responsibility chain for better decision making.

The reliability of the information is of prime importance and it is the ambition of EQuaSIS to provide only accurate, reliable and factual information.

EQuaSIS is aimed at serving all those interested in maritime affairs: charterers, brokers, agents, insurers, P&I clubs, ports, terminals, Governments, industrial companies, Port State Control Authorities, press, the public in general, etc.

EQUASIS Planning

Spring 1998 : Beginning of the project
January 1999 : end of Feasibility Study
June 1999 : Mare Forum : Prototype
December 1999 : Start-up of EQUASIS
2000 - : Operation and further development

■ Possible structure for EQuaSIS

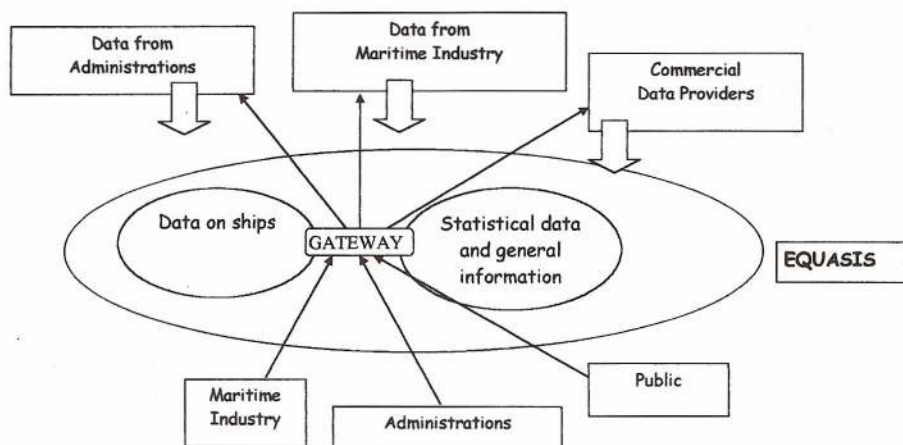
The main principles which governs the conception of EQuaSIS are the following :

- EQuaSIS should provide a single access point to all relevant information concerning quality of ships.
- The information provided should not contain any assessment. EQuaSIS should provide factual data allowing the "users" to form their own opinion.
- Presentation of vessels should be done in a positive manner.
- EQuaSIS shall promote commercial databases rather than compete with them.
- EQuaSIS should have as its permanent objective the provision of reliable information in real time.

EQuaSIS will present information from different angles:

- Information concerning ships
- Continuous information on the Quality Shipping Campaign

Within those two folders, the users will find factual information originating from all possible sources but EQuaSIS will also act as a gateway to external databases for more detailed information. Those databases are existing databases available in the maritime community whether public or private, subject to a payment or free of charge.



Fiche Information

Date : 1998
 Objet : **PRESENTATION EQUASIS CONFERENCE DE LONDRES 15/12/98**
 Diffusion : DIRECTEUR/DIRECTEUR ADJOINT/CONSEILLER DIRECTEUR
 SDSM/ SDGM/SDAT/DAG/DAI diffusion interne/ chrono DAI

La campagne Quality Shipping se fonde sur l'idée que tous les secteurs de l'industrie doivent se sentir impliqués dans la qualité du transport maritime, les opérateurs devant avoir au quotidien le réflexe du bon choix.

Mais il n'y a pas de bonne décision sans une information également de qualité. Dans l'esprit de la campagne, le propos d'EQUASIS est précisément de fournir au monde maritime un outil destiné à améliorer la qualité de son information.

L'industrie s'est elle même exprimée, notamment lors de la réunion du groupe de travail transports maritimes à l'OCDE en octobre dernier. Des vues très pragmatiques ont été avancées, reflétant l'opinion générale :

- L'information actuellement disponible est abondante mais cloisonnée et difficile à rassembler. Il y a donc plus besoin d'une action de synthèse que de nouvelles bases de données au sens strict du terme.
- L'information n'est souvent pas à jour ou ancienne.
- La fiabilité de l'information qui lui est transmise est un souci pour le décideur
- L'actuel accès à l'information en provenance du contrôle par l'Etat du Port n'est pas suffisant.

Fait pour l'industrie EQUASIS se doit de répondre véritablement à son attente. Les objectifs sont donc les suivants :

Rassembler et compléter l'information disponible
 Rendre les flux d'information plus fluides
 Améliorer la fiabilité de l'information

De nombreuses consultations ont déjà permis de recenser les principes sur lesquels EQUASIS sera fondé :

- Sans négliger la possibilité de faire connaître les bons navires et les bons opérateurs, EQUASIS sera constitué d'éléments factuels permettant au "lecteur" de se faire sa propre opinion.
- Le système sera dès le départ conçu pour se rapprocher de l'objectif que constitue l'information en temps réel.
- EQUASIS ne sera pas en concurrence avec les bases de données existantes, mais au contraire assurera la promotion de celles qui contribuent au concept de qualité dans l'industrie maritime

Il apparaît aujourd'hui que la forme la plus envisageable pour EQUASIS est celle d'une entrée par navire permettant d'obtenir directement un certain nombre d'informations de base, de provenance variées mais cohérentes et crédibles. Des passerelles seront aménagées, conduisant aux bases de données déjà existantes disposant d'informations concernant le navire appelé. A ce stade, le demandeur d'information pourra entrer en transaction avec ces bases.

Parallèlement, un autre versant d'EQUASIS permettra l'accès à :

- des renseignements statistiques généraux ou particuliers,
- un lieu d'information et de réflexion concernant la campagne Quality Shipping, son environnement et ses suites
- d'autres passerelles vers des lieux d'information promouvant la notion de qualité dans les transports maritimes.

Bien sûr ces deux parties d'EQUASIS seront également dotés de passerelles permettant de passer de l'un à l'autre .

Utilisant la technologie Internet, EQUASIS sera accessible à tous dans sa version de base. Cependant des extensions ou des environnements spéciaux seront disposés à l'usage d'utilisateurs ayant des exigences plus larges ou particulières.

Le projet EQUASIS est à ses débuts, l'équipe qui en a la charge poursuit ses consultations, engrange les suggestions, et en tient le plus grand compte dans ses travaux. Il s'avère déjà qu'EQUASIS sera porteur d'originalité, car :
 permettant la juxtaposition immédiate d'informations aujourd'hui dispersées
 développant la notion de plate-forme, vecteur de fluidité et de valorisation des sources existantes

Les consultations vont se poursuivre, spécialement auprès des organismes pourvoyeurs d'information afin de définir les champs de coopération possibles.

Le projet EQUASIS constitue ainsi une opportunité pour tous les acteurs du monde maritime, et une véritable chance pour certains acteurs occasionnels qui, par manque d'information, constituent parfois le maillon faible dans la chaîne de prise de décision.

Monsieur Yann LE GOUARD, bien connu dans le monde maritime, a bien voulu nous transmettre ses recherches sur le transport de conteneurs dont nous ne reproduisons pas l'intégralité et le prions de bien vouloir nous en excuser.

Porte-conteneurs

Le «Top 100» des opérateurs

01/01/99

La poussée des opérateurs européens est forte. L'expansion des compagnies asiatiques s'est nettement ralentie. Maersk caracole toujours en tête du classement et MSC s'arrose une flotte qui va dépasser sous peu celle de Sea-Land.

L'industrie du transport de lignes régulières ne cesse de se massifier. Au 1er janvier 1999, la flotte cumulée des 50 premiers opérateurs atteignait 4,126.000 EVP, contre 3.699.000 EVP un an plus tôt. Le rythme de croissance est proche de 12% par an. Il est en rapport avec l'augmentation de la flotte de porte-conteneurs.

Nous compilons, à compter de cette édition, les flottes des 100 premiers opérateurs. Ce "Top 100" apparaît en annexe. Le graphe ne met en image que les 25 plus importants de ces cent opérateurs. Précisons que ce classement par capacités de flotte ne constitue pas un indice idéal de comparaison, mais il est le seul qui puisse être compilé avec une certaine homogénéité. L'idéal serait de comparer les chiffres d'affaires ou les volumes transportés. Mais certaines compagnies privées ne publient aucun chiffre. D'autres publient des chiffres consolidés, y mêlant d'autres activités que le transport de conteneurs. Enfin, plus d'une compagnie reste évasive quant aux chiffres.

Cela dit, il est certain qu'en fin de classement, le rang donné aux opérateurs ne doit pas être pris pour référence, d'une part parce que les capacités sont très proches les unes des autres, et d'autre part parce que certains de ces petits opérateurs utilisent du tonnage mixte. Le port en lourd serait donc une meilleure unité de comparaison pour certains d'entre eux. On prendra donc les valeurs de fin de classement avec la réserve qu'il se doit.

Avec 378.000 EVP, Maersk conforte sa position de plus gros transporteur mondial de conteneurs en prenant une bonne longueur d'avance sur les autres mégacarriers, qui affichent de 198.000 à 297.000 EVP. Ce chiffre, arrêté au 1er janvier, n'inclut pas la flotte SCL, qui va désormais s'ajouter à celle de Maersk. Au total, 17 opérateurs déploient des flottes de plus de 1 00.000 EVP. Ils étaient douze au 1er janvier 1998. Les nouveaux venus dans ce club sont l'entité CP Ships/TMM, le groupe CMA/CGM, K Line, Yang Ming Line et Hapag-Lloyd.

En termes de répartition régionale, les opérateurs européens regagnent du terrain alors que les asiatiques en cèdent. En prenant pour base les 50 premiers opérateurs, les compagnies de l'Union Européenne cumulent 25,3% de la capacité EVP, contre 23,4% un an plus tôt. Dans le même temps, les asiatiques passaient de 52,1 % à 50,5%.

PARMI LES 25 PREMIERS

- Maersk Line

La Maersk Line continue sa phénoménale marche en avant. En l'espace d'un an, sa flotte a crû de 284.000 EVP à 378.000 EVP. Cela revient à ajouter un navire de 2,000 EVP tous les huit jours, et sa prédominance devrait continuer de s'affirmer au vu de son carnet de commandes, soit 82,500 EVP, et surtout avec la reprise, annoncée le 1er février, de Safmarine/SCL. L'apport de SCL, 51.000 EVP, propulse Maersk à 430.000 EVP.

En 1998, Maersk a parachevé sa couverture en ceinturant l'Australie et la Nouvelle Zélande, et en complétant sa couverture de l'Afrique. Aujourd'hui, le réseau Maersk couvre pratiquement le monde entier, exception faite de quelques zones isolées dans le Pacifique sud.

Maersk est aussi loin devant ses plus proches challengers. Si, comme le veut une rumeur récurrente, Sea-Land tombe dans l'escarcelle du groupe danois Møller, l'ensemble pèsera alors 650.000 EVP, soit deux fois plus que son plus proche concurrent, Evergreen.

- Evergreen

Bon second, le groupe taïwanais Evergreen aligne 141 navires pour près de 297.000 EVP, en progrès de 58.000 EVP sur douze mois. Cette expansion est notamment due

à la mise en ligne de huit des dix navires de classe "D", de 4,21 1 EVP, et à la prise de contrôle du Lloyd Triestino, qui a apporté 15.000 EVP.

La flotte comptabilisée prend aussi en compte celle de la filiale Uniglorry, responsable des trafics intro-Asie, Uniglorry intervient à hauteur de 45.500 EVP. Uniglorry a reçu quatre unités neuves de 1.164 EVP en 1998 (classe "A"). Le carnet d'Evergreen va permettre à la compagnie d'affirmer sa seconde place. Il s'établit à 88.200 EVP. La couverture d'Evergreen est encore loin d'être globale. L'Afrique n'est servie que dans sa partie sud et la face ouest de l'Amérique du sud ne fait pas l'objet de dessertes.

- P&O Nedlloyd

P&O Nedlloyd s'est hissé du rang cinq au rang trois en un an, en passant de 221.000 EVP à 263.000 EVP (cela après avoir figuré au second rang en 1997). Cette progression est due essentiellement à la mise en ligne de quatre unités de 6.690 EVP et, dans une moindre mesure, à la mise en ligne d'unités de 2.000 EVP en nord-sud et à l'achat de Blue Star Line. L'acquisition de Blue Star a permis à la compagnie de conforter sa place, déjà dominante, sur l'Australie-NZ, en apportant la précieuse liaison ANZ-Amérique du nord.

Le carnet de commandes de P&O Nedlloyd porte sur 40.000 EVP, comprenant essentiellement cinq unités de 5.500 EVP et six de 2.000/2.200 EVP.

- Hanjin/DSR-Senator

Honjin/DSR-Senator stagne, avec une flotte s'établissant à 233.000 EVP, contre 231.000 EVP il y a un an. Cela malgré la recette de six navires neufs de 4.000 à 5.300 EVP. Ces livraisons venaient en parallèle avec la sortie de quatre navires de 2.700 EVP (passés chez MSC) et celle du Hanjin Osaka, de 4.024 EVP, (passé chez CMA). Cette stagnation traduit les difficultés financières du groupe Hanjin, Hanjin Shipping a dû se séparer de plusieurs navires de 2.700 EVP, dont certains ont toutefois été repris en affrètement. Hanjin attend pour fin 99/2000 cinq unités de 5,600 EVP, financées par le groupe allemand Conti et frêtées à la firme coréenne.

- MSC /Mediterranean Shipping Co

La Mediterranean Shipping Co (MSC) poursuit son interminable croissance. En un an, la compagnie italo-suisse a poussé sa flotte de 158.000 EVP à 199.000 EVP (rappelons aussi qu'elle était à "seulement" 113.000 EVP en janvier 1997). Cela lui a permis de passer du rang 9 au rang 7, ravissant ces places à NOL/APL et NYK. Le moteur de cette croissance continue d'être la conquête de nouveaux

espaces, en particulier de l'Amérique du sud et de l'Australie.

En octobre 1998, MSC s'est séparé de Norasia, qui était son partenaire sur la route Europe-Asie. Bien que jouant désormais en solo, la compagnie a en fait pu maintenir une flotte équivalente à celle que cumulaient MSC et Norasia. La flotte MSC s'est agrandie tant par acquisition que par prises d'affrètements. MSC a notamment acheté quatre unités de 2.700 EVP auprès de Hanjin.

La croissance va continuer, puisque MSC vient d'annoncer son intention d'ouvrir un service transpacifique, en usant de six navires de 2,500/3,000 EVP. Cela va achever de "boucler la boucle". MSC prend aussi réception cette année des premiers exemplaires d'un programme de cinq unités de 4.000 EVP construits chez Hanjin. Au train où vont les choses, MSC devrait rattraper Sea-Land au cours des prochains mois.

- CMA / CGM

Le groupe CMA-CGM a gravi deux échelons en un an et s'affiche désormais au rang 12 avec près de 116.000 EVP (95,500 EVP il y a un an). Cette forte poussée est due notamment à l'acquisition par la CGM de l'Australian National Line (ANL), qui participe actuellement à hauteur de 7.800 EVP, et à l'ouverture par CMA du service Med-Chine-Japon, sur lequel CMA a commencé d'aligner des navires de 1.600/2.000 EVP, CMA dispose donc désormais de trois services Europe-Asie, ce qui en fait l'un des plus gros acteurs sur ce secteur.



Le nouveau service s'appuie sur les marchés reliant la Méditerranée orientale / Mer Noire au Japon et à la Chine. Le profil de ce nouveau service est unique et n'a en fait jamais eu d'équivalent. Il offre une relation en direct Turquie-Japon (c'est une première) et passe au retour par quatre ports chinois sans même escaler à Hong Kong (c'est une "seconde" première). Enfin, il évite Singapour au profit de Port Kelang en eastbound comme en westbound (c'est là une "troisième" première). Le motto de la compagnie, "Spirit of Imagination", est on ne peut plus justifié...

Une part de la croissance de l'offre provient aussi de la réintroduction de gros navires de 3.500 EVP sur le Med Club Express (MEX), en place d'unités de l'ordre de 2.000 EVP. La composition du MEX a été revue à la suite de la décision de Yang Ming de ne pas prolonger cet accord. Yang Ming a été remplacé par Norasia en octobre. La mise en ligne des derniers navires du service Med-Chine-Japon devrait permettre à la compagnie de franchir aisément le seuil des 120.000 EVP. La répartition entre CMA et CGM s'établit à 78.000 EVP et à 38.000 EVP (y compris l'ANL).

- Delmas

Delmas s'affiche au rang 26 avec 44 navires et 40.100 EVP. L'absorption de SCL par Maersk va mécaniquement libérer une place et permettre le retour de Delmas au sein du Top 25. Toujours est-il qu'en un an, la flotte Delmas s'est contractée de 4,3%, ce qui est peu, compte tenu de la vente de ANZDL (perte d'environ 10.000 EVP). En fait, l'expansion du réseau Europe-Afrique, le renforcement de la ligne Asie-Afrique et l'ouverture du service MIDAS ont presque compensé la perte du tonnage ANZDL.

Précisons aussi que Delmas, à la différence de la plupart des compagnies du Top 25, opère des services mixtes conteneurs/divers/ro-ro, avec des navires ayant en conséquence un faible ratio EVP/tPL. En termes de port en lourd, la capacité de la flotte s'établit à 930.000 tPL, ce qui est sensiblement égal au port en lourd exploité par SCL ou par PIL, qui affichent pourtant des capacités EVP supérieures de 25% à celles de Delmas. Dans le cas de Choyang (53.800 EVP), le port en lourd s'établit même à 767.000 tPL. Mais dans ce dernier cas, il faut aussi faire intervenir le facteur "vitesse". Nombre des navires de Choyang filent 22/24 noeuds lorsque ceux alignés par Delmas se contentent de 15/18 noeuds. Ceci compense donc cela.

- MISC

La Malaysian International Shg Co (MISC) a vu sa flotte augmenter fortement, de 28.500 EVP à pratiquement 40.000 EVP, ce qui la démarque des autres asiatiques. MISC a en effet reçu deux navires neufs de 3.482 EVP, quatre de 1.700 EVP et trois de 700 EVP. Cette ascension

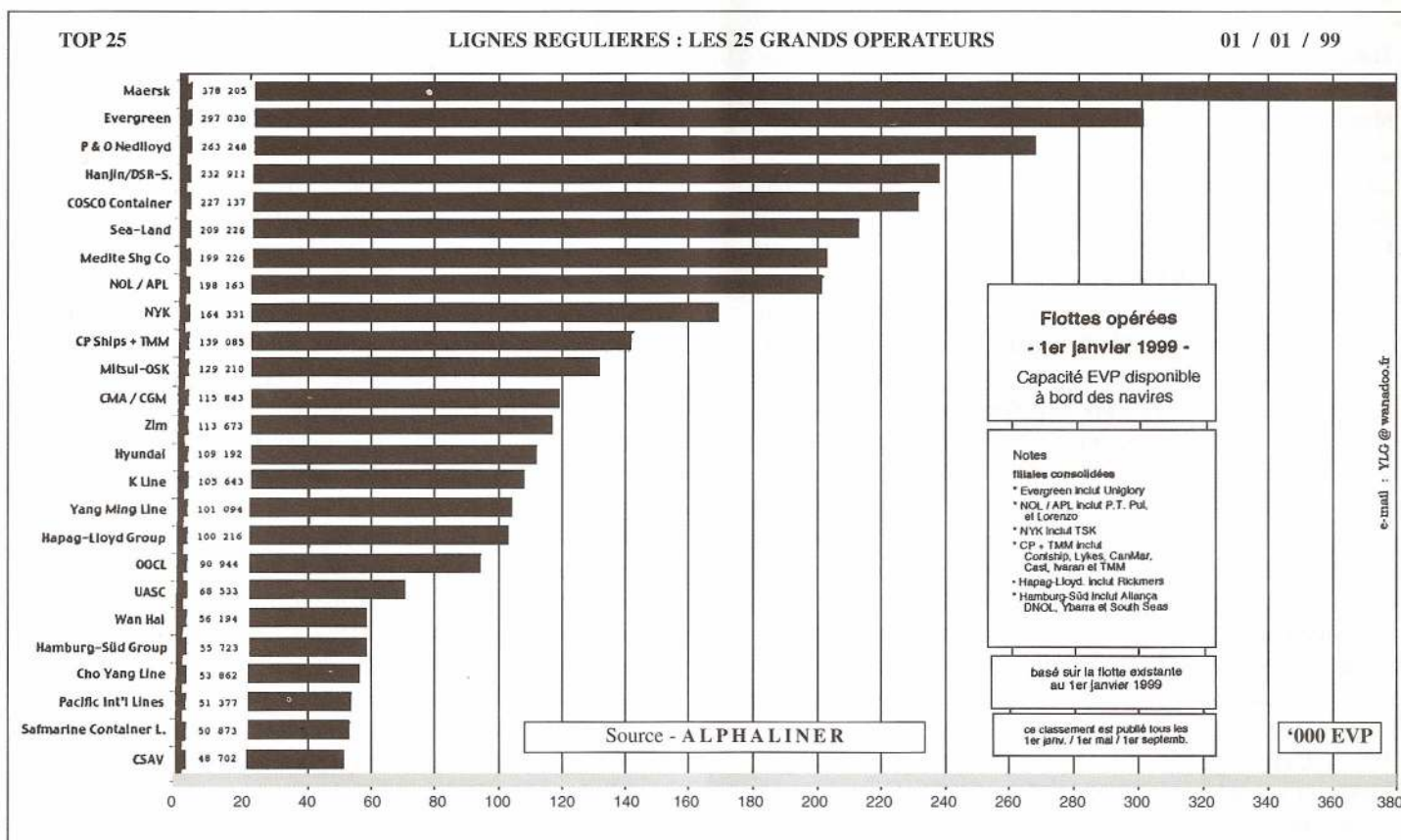
soudaine reste liée à un programme d'expansion de flotte très concentré dans le temps. En ce début 1999, MISC n'attendait plus qu'un seul navire neuf, de 700 EVP, et n'en a pas d'autres en commande. La flotte a aussi bénéficié de l'apport d'un affrété de 2.200 EVP, fixé pour concrétiser l'adhésion de MISC à part entière au sein du pool Safari (dans lequel MISC était auparavant simple acheteur d'espace).

LES SUIVANTS

Après ces trente compagnies, on trouve un ensemble d'opérateurs sectoriels tels que Norasia), nord-sud (tel que CCNI) ou régionaux (tels que RCL, Samudera, Cheng Lie, Sinotrans ou Sea Consortium), ainsi que des opérateurs occupant des créneaux assez particuliers, comme Wilh Wilhelmsen et NSCSA, qui sont très orientés "roros".

Hormis CMA-CGM et Delmas, le seul opérateur français apparaissant au Top 100 se trouve être Marfret, qui exploite sept navires pour 7.100 EVP. Ce chiffre n'inclut pas l'espace que loue Marfret sur le service PCRFP France-Antilles (20% des volumes sur quatre PCRFP totalisant 6.000 EVP - dont l'un est baptisé **Douce France** pour marquer cette forte présence de Marfret, mais il reste opéré par CGM) et sur le service Méditerranée-Caraïbes de Delmas (où Marfret est co-opérateur d'un des navires). Marfret charge aussi sur un service Méditerranée-Europe du nord et sur un service Europe-Canada.

Yann LE GOUARD



Les détritrus des navires - Les moyens de réception portuaires

■ Les détritrus des navires.

Les détritrus en provenance des navires sont aussi mortels pour la vie marine que l'huile et les produits chimiques. Le plus grand danger vient des plastiques qui peuvent flotter pendant des années. Les poissons et les mammifères marins peuvent dans certains cas confondre le plastique avec de la nourriture et ils peuvent aussi être pris dans les cordages, les filets ou les sacs en synthétique et autres articles, mêmes des articles aussi inoffensifs que les anneaux de plastiques utilisés pour maintenir ensemble des boîtes de bière ou de boisson. Il est clair qu'une bonne partie des détritrus abandonnés sur les plages proviennent des vacanciers qui laissent tout sur la plage, des pêcheurs qui simplement rejettent les détritrus par-dessus bord ou des villes qui rejettent leur détritrus dans les rivières ou à la mer. Mais dans certaines zones la plupart des détritrus trouvés proviennent des navires qui passent et qui trouvent plus facile de rejeter leurs détritrus par-dessus bord plutôt que de le décharger dans les ports. On estime que dans les débuts des années 1980 plus de six millions de boîtes et quatre cent mille bouteilles furent rejetées à la mer chaque jour par les navires.

Pendant longtemps on a pensé que les océans pourraient absorber n'importe quoi mais cette attitude a changé dès la prise de conscience de l'environnement. De nombreux objets peuvent être détruits par la mer mais ce processus peut prendre des mois, voire des années, et la liste suivante le montre.

Un ticket de bus : deux à quatre semaines
Du chiffon de coton : un à cinq mois
Cordage : trois à quatorze mois
De la laine : un an
Du bois peint : treize ans
Boite en fer : cent ans
Boite en aluminium : quatre à cinq cents ans
Bouteilles en plastique : 450 ans

La convention MARPOL de 1973 voulait éliminer et réduire la quantité des détritrus rejetés à la mer par les navires. L'annexe C de la convention traite des résidus et inclus toutes sortes de nourritures, les résidus domestique et d'exploitation, excluant le poisson, et produits au cours des opérations normales du navire et sujets à une élimination continue ou périodique.

L'annexe 5 interdit le rejet de tout plastique, quel que soit le lieu en mer, et restreint sérieusement le rejet des autres détritrus des navires dans les eaux côtières ou dans les zones spéciales. Cette annexe oblige aussi les Gouvernements à assurer la fourniture de moyens pour la réception des détritrus dans les ports et les terminaux.

Les zones spéciales, établies selon l'annexe, sont : la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge, la zone des Golfes, la mer du Nord, la grande zone Caraïbes ainsi que l'Océan Antarctique - zones qui ont tout particulièrement des problèmes soit en raison du trafic maritime intense soit du peu d'échanges d'eaux en raison des détroits ou de l'environnement terrestre des mers concernées.

Bien que cette annexe ne fut qu'optionnelle, elle a reçu suffisamment de ratifications pour entrer en vigueur le 31 décembre 1988.

Des clauses pour étendre le contrôle par l'Etat du port en matière de prévention de la pollution marine furent adoptées sous forme de la règle 8 de l'Annexe de 1994 (qui est entrée en vigueur en

1996). Comme d'autres amendements similaires adoptés pour les autres annexes MARPOL, le règlement indique clairement que les Officiers du port d'un Etat peuvent contrôler un navire de pavillon étranger "où l'on peut penser raisonnablement que le capitaine et l'équipage ne sont pas accoutumés aux procédures essentielles concernant la pollution par les détritrus."

C'est ainsi qu'à Brest par exemple on constate sur la plage arrière des navires en escale des tas de sacs d'ordures "conservés" jusqu'au port suivant où le ramassage est moins cher... 1000US\$ à Brest selon les dires des commandants !!! NDLR

■ L'Inadéquation des moyens de réception.

Le groupe de travail sur l'inadéquation des moyens de réception dans les ports au MEPC 42 a déterminé un format pour rendre compte des absences ou des défauts de moyens de réception dans les ports.

Le Groupe a conclu que le principe "pollueur payeur" enrobe aussi bien les "utilisateurs" que les "pollueurs potentiels."

Il y a eu accord sur les points suivants :

- Il était temps de faire une nouvelle approche avec une plus grande transparence et un changement d'attitude envers la fourniture et l'usage des facilités de réception.
- La nécessité de considérer les mesures et les approches qui ne sont pas actuellement prévues par MARPOL.
- Le besoin de rappeler leurs obligations aux différentes parties à MARPOL.
- Qu'il serait utile de mettre en place une résolution IMO.

■ Solutions

Il y a eu une très forte tendance à encourager une large mise en place de l'organisation du traitement des résidus par les ports, tout en reconnaissant que les problèmes peuvent différer d'un port à l'autre. La nécessité d'une discussion entre les différentes autorités concernées et les usagers pour la mise en place et l'amélioration des moyens de réception par les ports. Il y a eu aussi accord sur la nécessité d'améliorer et de mieux faire circuler l'information vers les usagers, il a aussi été indiqué quels avantages l'on pouvait tirer d'une notification préalable par les navires de leurs besoins de moyen de réception de détritrus.

Considérant la nécessité d'une meilleure connaissance des besoins en moyens de réception et visant à améliorer l'efficacité des rapports d'inadéquation, il a été admis que les autorités du Port et du Pavillon devraient avoir un rôle plus positif et que les armateurs et les ports devraient avoir une participation plus active. L'IMO aurait un rôle important à jouer dans ce processus. La fourniture de capacité de réception est particulièrement importante quand les pays veulent que leurs zones côtières soient désignées comme zone spéciale.

■ Problèmes pratiques

Le groupe a noté le peu d'empressement des commandants à signaler les défauts. On a insisté sur la nécessité d'éviter des répétitions potentielles sur ces navires.

La capacité des navires à se soumettre à la réglementation MARPOL dépend largement de la disponibilité et de la capacité des moyens de réception du port particulièrement dans les "zones

spéciales". Le manque de capacité de réception dans de nombreux ports du monde pose un sérieux problème de pollution du milieu marin.

Selon MARPOL le gouvernement de chaque pays doit s'assurer que les capacités de réception seront suffisantes pour subvenir aux besoins des navires les utilisant sans provoquer un retard inacceptable.

Afin d'obtenir une vue d'ensemble de situation actuelle en ce qui concerne l'inadéquation des capacités de réception, MEPC 26 a approuvé un format pour rendre compte des éventuelles inadéquations des facilités de réception des ports selon la circulaire 215 MEPC.

En novembre 1998 MEPC 42 a revu le format de la circulaire 215/ MEPC pour le rendre plus agréable d'utilisation et a approuvé le format actuel.

Les états du Pavillon doivent distribuer le nouveau formulaire

aux navires et encourager les commandants à utiliser ce format pour rendre compte des éventuelles inadéquations des moyens de réception dans les ports à l'administration de leur Pavillon et de préférence à l'autorité de l'Etat du Port. L'Etat du Pavillon doit notifier à l'IMO, dans un formulaire approprié pour transmission aux différentes parties concernées, les cas où les facilités de réception sont jugées inadéquates.

Les informations, fournies par les Etats Membres, sur les moyens de réception sont disponibles sur le site web IMO <http://www.imo.org/imo/cirs/recept/list.htm>

Le formulaire peut aussi être transmis au Conseil International de la Baltique (BIMCO) à Copenhague qui établit une base de données confidentielle sur les inadéquations des facilités de réception des ports. Le fax de BIMCO est +45 44 44 50 60 et l'adresse E-mail est mailbox@bimco.dk



Les transpondeurs d'identification automatique

(AIS Transponders - Automatic Identification Systems)

Traduction libre d'un article de SEAWAYS de Novembre 98 de J-H Oltmann et S.Bober
Ingénieurs Système du Federal Waterways Administration Allemande, par JP DALBY

Le système global de transpondeur radio (AIS) est le résultat d'années d'études par plusieurs organisations internationales en particulier l'IMO, International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authority (IALA) et l'Union Internationale des Télécommunications (ITU-R).

Le but des AIS est de rendre "visibles" les navires équipés aux autres navires équipés de même. "Voir" veut dire échanger des données navigation importantes sur la conduite et le comportement actuel du navire et de ses manoeuvres, de façon continue et sans intervention humaine. Employer le terme de transpondeur radio en conjonction avec AIS - strictement parlant - est loin du compte. Cependant, ce terme étant bien connu, on l'utilisera tout au long de l'article pour la partie embarquée de l'AIS.

L'information à échanger est connue à bord du navire émetteur, mais une grande partie n'est pas accessible du côté receveur, en particulier par le radar. Les données les plus importantes sont le nom du navire, sa route, sa vitesse, son cap et sa vitesse de giration. Ces informations étant transmises en continu et automatiquement "en l'air" l'AIS est alors appelé AIS émetteur.

Les données sont transmises par VHF dans la bande VHF mobiles marins. Il en résulte que les coûts des équipements AIS sont relativement bas comparés au coût d'équipement radar, tandis que la "distance de visibilité" est sensiblement égale à celle du radar. L'intervalle entre chaque message est ajusté automatiquement en fonction de la vitesse du navire et si il manoeuvre, d'où des intervalles s'étalant de minutes pour des navires au mouillage ou à quai à 2 secondes pour des navires très rapides en train de manoeuvrer. Le taux de rafraîchissement des données augmente en conséquence.

En raison de ces caractéristiques l'AIS fournira un excellent moyen d'éviter les collisions entre navires équipés de ce système, en outre l'AIS améliorera et complètera considérablement les radars de bord.

Par ailleurs, du fait que toutes les données navigation des navires équipés AIS sont "en l'air" les services de contrôle local du trafic pourront les recevoir. Pour cela il faut que les centres VTS soient équipés d'un récepteur AIS terrestre seulement, et en général les opérateurs n'auront pas besoin de contacter les navires. De ce fait l'AIS sera un excellent moyen d'obtenir une image du trafic de tous les navires équipés. Du fait que l'AIS est totalement indépendant du radar, le VTS n'a pas besoin de radar; de ce fait les implications à long terme de l'AIS pour les opérations et la technologie des VTS ne doivent pas être surestimées.

Enfin si des caractéristiques du navire et des données relatives au voyage sont ajoutées à la transmission, à intervalle régulier ou sur demande, aux données de navigation usuelles, l'AIS sera alors un système de compte rendu. Les informations supplémentaires comprendront : type du navire, indicatif, nom et TE actuel.

Ces trois champs d'application englobent l'idée de l'AIS et sa définition par l'IMO.

1 - L'AIS est un système embarqué autonome dans le but de réduire les risques d'abordage.

2 - L'AIS est un moyen pour les VTS d'obtenir une information sur le trafic indépendante du radar.

3 - L'AIS est un moyen de compte rendu des navires.

■ ELEMENTS DE BASE INDISPENSABLES

Tous les navires concernés doivent être équipés d'un transpondeur radio. Concerné ne veut pas dire que tous les navires du simple canot au superpétrolier doivent être équipés, cela dépend de l'application. En ce qui concerne les règles d'abordage, l'IMO considère que tous les navires SOLAS de 300 GT et au dessus sont concernés et envisage un règlement imposant l'AIS sur ceux-ci. D'un autre côté seuls les pétroliers peuvent être concernés pour un certain VTS, tel que Prince William Sound en Alaska; pour un autre VTS tous les navires depuis les gros navires de plaisance sont concernés. Enfin pour certaines applications à l'intérieur d'un VTS seuls les ferries ro-ro à passagers peuvent être concernés, c'est le cas pour les essais menés conjointement entre Suede et Allemagne.

L'obligation d'emport telle que prévue par l'IMO comprend les classes de navires qui sont probablement concernés par la plupart des applications VTS. Différentes classes de navires peuvent utiliser l'AIS sur une base locale, fournissant ainsi une compatibilité globale avec l'AIS.

Les transpondeurs de différents fabricants sur tous les navires équipés devront être capables d'échanger des données navigation entre eux par une liaison VHF. Il faut donc qu'il n'y ait qu'un système standardisé d'AIS.

Pour la même raison, un standard pour la transmission de données par VHF et le fonctionnement de l'AIS est nécessaire. Un système moderne auto-organisé et fonctionnant en accès multiple en temps par-

tagé (TDMA) est utilisé à cet effet. Système auto-organisé veut dire qu'aucune station terrestre n'est nécessaire même pour les fonctions rudimentaires de l'AIS : le mode d'opération prédominant est appelé aussi "mode autonome".

Encore pour la même raison, l'AIS doit utiliser partout les mêmes fréquences VHF et uniquement celles-ci. Si nécessaire dans des régions particulières, le fonctionnement de l'AIS pourrait être basculé automatiquement sur de fréquences locales, évitant ainsi la perte de visibilité de tous les navires équipés par les autres navires équipés et le VTS.

Les stations AIS bord et terre doivent fonctionner sans intervention humaine. D'où la nécessité de fournir automatiquement les données issues de capteurs de bord à l'AIS en particulier celles issues du capteur de position.

L'ensemble transmission de données VHF et système AIS ont besoin d'une capacité d'échange importante pour transmettre autant de données navigation ; une capacité d'environ 2000 messages par minute est nécessaire comme performance de base. Au premier coup d'oeil ce chiffre apparaît comme inépuisable. On pourrait donc penser que la capacité importante de la liaison VHF de données pourrait être aussi utilisée pour la transmission de données générales. Mais pour observer les navires à déplacement rapide ou les navires manoeuvrant il faut des intervalles courts - quelques secondes - entre la mise à jour de deux informations. Comme il faut que l'AIS dans son ensemble dispose d'une réserve de capacité, il devient évident que cette capacité de transmission élevée ne doit pas être utilisée pour des besoins qui sont secondaires dans l'utilité de l'AIS. Du point de vue opérationnel, l'équipement AIS obligatoire ne devrait être utilisé que comme outil de navigation et non comme un moyen de communication général.

L'information reçue par un système AIS doit être affiché à bord ou au VTS. La meilleure façon de le réaliser serait de superposer les informations AIS sur les écrans radar et/ou celui de système de cartes électroniques (ECDIS).

Comme le but principal de l'AIS est de renforcer la sécurité, tous les transpondeurs obligatoires doivent être sujets à l'approbation et n'être installés que par du personnel compétent.

■ ATTENTES REALISTES

On peut attendre les avantages suivants de l'AIS :

Si les conditions correctes sont réalisées, l'AIS sera un excellent moyen pour les 3 champs d'application mentionnés ci-dessus, au moins en ce qui concerne les navires SOLAS de plus de 300 GRT. L'AIS servira de support à un système d'anticollision autonome et sera un excellent moyen pour les VTS d'obtenir des informations sur le trafic et pour les comptes rendus.

Pratiquement l'AIS est totalement indépendant du radar. De ce fait il améliore très efficacement le radar, qui est déjà obligatoire à bord des navires SOLAS. Dans un VTS l'AIS peut réduire le coût des équipements radar à long terme.

Dans le futur, les VTS, sans radar mais ayant besoin d'une image du trafic, pourront utiliser une image du trafic extraite à moindre coût des seules données AIS. Cette possibilité pourra s'appliquer à des VTS s'étendant sur de grandes longueurs de côtes, canaux, estuaires profonds, sans couverture radar, et en général aux voies d'eau intérieures.

De nouveaux services pour améliorer encore la sécurité et l'efficacité dans des VTS existants pourront être introduits à faible coût. Dans les essais de système commun Germano-Suédois la zone VTS est largement étendue (à peu de frais) par l'AIS au-delà de la couverture radar pour les ferries ro-ro à passagers à tel point que les ferries participant peuvent être contrôlés et suivis durant leur traversée complète entre Allemagne et Suède.

■ CE QU'IL NE FAUT PAS EN ATTENDRE

Il ne faut pas s'attendre à ce que l'AIS fournisse d'informations si :

L'équipement AIS ne se trouvera probablement jamais sur toutes les embarcations. Le radar restera nécessaire pour détecter les embarcations et navires quelle que soit leur taille.

L'AIS n'est pas prévu comme moyen de communication général. Pour satisfaire aux besoins de communications générales des moyens appropriés ainsi que des technologies nouvelles seront utilisées.

Les applications suivantes peuvent être uniquement des solutions locales ou régionales :

- les applications qui demandent que certaines classes de navires soient concernées en dehors de celles soumises au règlement obligatoire.
- les applications qui demandent des communications de données avec une capacité supérieure à celle définie par les standards du système AIS, ou avec des éléments de données autres que ceux définis par les standards AIS.

■ L'ADMINISTRATION ALLEMANDE DES VOIES D'EAU

Jusqu'au milieu de 1977 deux systèmes étaient en présence : le DSC (Digital Selective Calling) et l'AIS.

Le DSC était lent et nécessitait une image radar. Entre temps l'IMO a défini les performances standard de l'AIS et seul l'AIS était capable de les respecter. Le système DSC a été abandonné en raison des surcoûts générés pour la mise au point de programmes spécifiques pour les VTS, problèmes ne se posant pas avec l'AIS "en l'air".

■ DEVELOPPEMENTS ACTUELS

L'AIS obligatoire est déjà inclus dans le projet de révision du chapitre 5 de SOLAS. Bien que la révision de ce chapitre 5 ne soit pas finalisée. La décision a été prise (NAV44) qu'à partir de 2002 sur tous les navires neufs de 300 GT et plus et sur tous les navires à passagers l'AIS sera obligatoire. L'extension aux navires existants sera décidée lors du prochain comité NAV.

La condition pour cela est l'existence de standards de performances qui définiront les besoins opérationnels minimum de l'AIS. Ces standards existent.

La conférence de l'ITU-R (Radiocommunications Mondiales) de 1997 a assigné 2 fréquences VHF à l'AIS, dans la bande mobiles maritimes, à moins que des régions assignent des fréquences différentes de cette bande à cet usage. Donc les conditions de fréquences existent.

Grâce au travail de IALA, en particulier, un standard pour la liaison VHF de transmission de données a été fourni par l'ITU-R et approuvé en juillet.

Entre temps l'IEC (International Electrotechnical Commission) a commencé son travail sur les caractéristiques électrotechniques des appareils AIS. Avec cela l'IEC a défini les bases pour l'approbation de tout équipement AIS.

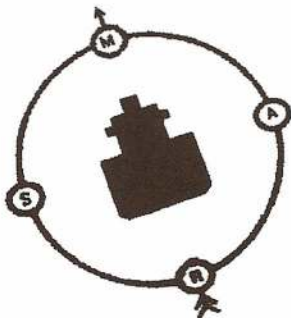
■ PROCHAINES ETAPES

Au début les discussions internationales étaient centrées principalement sur le choix concernant l'AIS "en l'air". Maintenant elles devraient s'orienter vers le fonctionnement concret et les problèmes techniques tels que définition finale des caractéristiques techniques tout en préservant de la flexibilité pour de futurs besoins, évaluation complète des possibilités de l'AIS pour les applications locales des VTS, et les tâches concrètes d'intégration des transpondeurs dans les systèmes existant à bord et dans les VTS.

Si l'AIS peut être réalisé sans compromis il fournira une contribution substantielle à la sécurité et à l'efficacité du contrôle de trafic ainsi qu'au fonctionnement efficace et économique des VTS.

Nous vous promettons une autre étude sur les Transpondeurs dans le prochain AFCAN Infos





International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

M.A.R.S.

WATCH ALARM SYSTEMS

I welcome reports from all quarters and the readers seem to enjoy reading the MARS column. However, MARS reports would be considerably enhanced by more confessions! Some brave souls have done this in the past and it provides infinitely more value than just describing situations where the other guy was at fault.

One subject which would be of interest is Watch Alarm Systems. I would like to hear of incidents where the watchkeeper has "rested his eyelids" for a few seconds and been rapidly brought back to the real world by the watch alarm.

Has this happened to you? Then let's hear about it. MARS reports are strictly confidential so such confessions should hold no fear for the authors.

MARS 98043

Incorrect Repair to Windlass

We were heaving up the port anchor in a position where the depth of water was 60 metres. Very shortly after the report "two on the windlass, up and down" (i.e. the anchor was aweigh) the port windlass jumped out of gear, and the port cable ran out to 11 shackles in the water before it could be controlled. The cable run out was brought under control by using the brake. Had the water been deeper, or had the ship been making way, then it is likely that the cable would have run out to the bitter end or beyond.

On investigation it was found that the windlass clutch lever locking pin was missing, and had been replaced with a bolt wrapped in a rag. The locating holes for the windlass dog clutch lever locking pin were wasted and misaligned. The substitute "pin" was so loose that it had jumped out of the over-size holes and allowed the clutch to release. It is likely that the large amount of cable used in anchoring had exacerbated the problem.

At the next safety meeting after the incident, the problem was discussed and it was re-iterated that it is important that all staff carefully examine all equipment prior to use. Just because a piece of equipment has worked properly for some time it does not mean it will always work in the correct way. Safety locking pins should fit cleanly and securely. There should be no free play and such items should be checked every time the equipment is used.

MARS 98044

Information Overload

A warning of a pirate attack was received from the Regional Piracy Centre by Inmarsat C. However, it was not plotted and the warning went unheeded. We were aware, in a general sense, of trouble in this area from MARAD advisory 97-3. Consequently I had made a note to the watch officers in my night orders that night. I did not however order our standard pirate attack precautions to be put into force, although this would have been done if the RPC report had been brought to my attention. The watch officer admits that he only "scanned" the message and then clipped it to the bulkhead without plotting the position. By chance, I spotted the message the next day and plotted the position. Everyone, including myself, was a bit shocked at how close this reported attack was to our track the previous evening.

While one might just dismiss this as being inattentive, I think that the larger issue may be the amount of information now coming on to the bridge with the implementation of GMDSS. Weather and NAVAREA warnings are being received automatically. Many of these are repeat messages or are far away from our operating area. It is easy to see how the watch officer can get into the habit of just "scanning" messages. Add to this the many false and repeated DSC distress messages we get and the Mates are required to analyse a far larger amount of information than we had to deal with just a year ago. The short term solution to this is better management of the information aboard and not to be complacent. I think the longer term solution has to be recognition of the amount of information people are dealing with and trying to be certain that false alarms and redundant messages are minimised.

The following report is kindly supplied by Det Norske Veritas as part of their CASUALTY INFORMATION programme.

ELECTRIC CABLES DAMAGED BY PAINT

Course of events: In the newbuilding stage of a vessel the outer protective sheathing of some electric cables was found cracked. The cables were found partly covered with epoxy paint. Upon more thorough investigations, several cables were found damaged by cracks. The cables as well as the paint had been supplied by well reputed manufacturers.

Extent of damage: Most of the cables covered with epoxy paint had been removed. When the cables were moved or bent, the protective sheath cracked all the way through so that the conductor insulation became visible.

Probable cause: Upon testing and detailed investigation of the painted cables, signs of ageing were found. Mechanical tests carried out on samples of the cable showed, significant changes in strength and elasticity. Compared to the test results for the same type of unpainted cable sheath, the epoxy paint had most probably reacted chemically with the outer protective sheath and reduced its elasticity, changing its mechanical characteristics. Testing of the protective sheath on one cable type after the epoxy paint was removed gave as a result an average elongation of 58%. (The minimum requirement for new cable is 150%).

Generally, epoxy paint yields a tough, hard finish for long term protection, but the hard epoxy coating does not possess elasticity to match the elasticity of the electric cables. When a cable covered with the epoxy paint is bent, the epoxy layer will crack due to binding between the epoxy and the cable. If the cable is subject to further bending, the protective sheath of the cable will also crack.

Lessons to be learned:

- Electrical cables should not be painted! This is particularly important for cables exposed to deflections when in operation - as in expansion loops, transition from fixed to flexible fittings etc.
- Electric cables covered by epoxy paint are far more vulnerable to damage than when other types of paint are applied.
- Cable sheaths and paint should be selected so that bonding is avoided.

I came up on the bridge to relieve the C/O and was appraised of the following traffic situation:- own vessel overtaking "B" and "B" was being overtaken by "A". Shortly after taking over the watch, target "X" appeared on PPI at distance of 20nm and I commenced plotting. "X" was on nearly reciprocal course and his CPA with own vessel 0.3nm. Speed 16.5 knots, TCPA 40minutes. At a distance of 16nm target vessel's masthead lights observed to be nearly in line. At 9nm both sidelights clearly visible. CPA still 0.3nm and no change in bearing - head on situation.

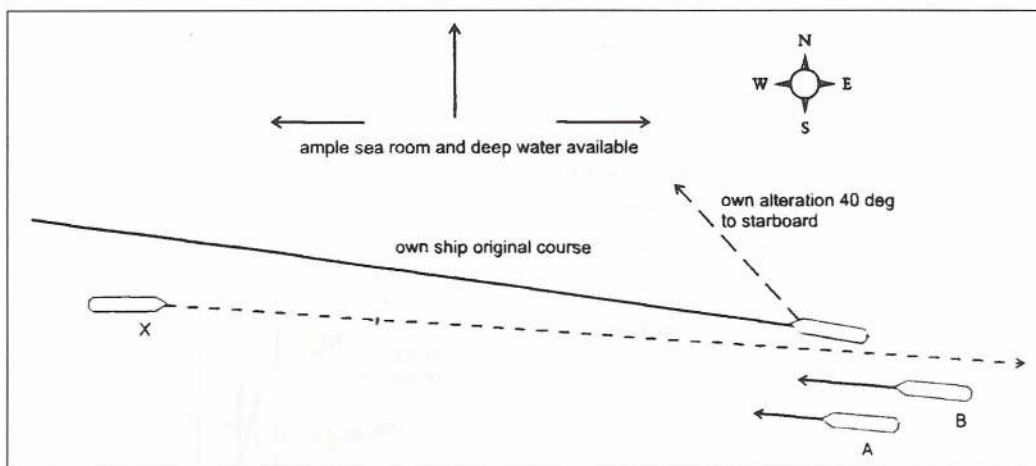
At 7nm it was clear that the intention of the target vessel was to try to "squeeze" between own vessel and target "B". As the distance between "B" and own vessel was less than a mile, this would result in a CPA of about 0.4 for both vessels. Keeping in mind that "B" would be unable to take any effective action in the resulting close quarters situation and deciding that "X" was not intending to take any action, at 5nm I altered 40° to starboard, giving the required sound signal to increase the CPA to an acceptable amount. Target "X" observed to carry out his intention and pass along the starboard side of "B" at a distance of less than 0.3nm. All three vessels held their course and speed. After the incident, I attempted to contact "X" but received no reply. Instead, I was contacted by "B" who thanked me for altering course!

The following questions come to mind :

Since there was ample room available, it was difficult to understand why target "X" did not simply alter to starboard as per Rule 14 to pass down the port side of "A"? He seemed to be unable to see that "B" could not alter course to starboard due to the proximity of own vessel, in addition "A" was unable to alter due to the proximity of "B".

How is it that, in relatively open waters with ample sea room and depth a CPA of 0.3nm is acceptable ?

The wait and watch attitude of "X" combined with his desire to "squeeze between two other vessels can only be deplored.



La criminalisation de ceux qui commettent des erreurs maritimes.

Les petits (ou grands) juges de tous les pays pensent avoir une mission planétaire et punissent pour l'exemple. Qu'on se le dise !

Extrait de BIMCO Weekly news 22/07/98

Les capitaines seront-ils moins impliqués dans des accidents maritimes s'ils savent qu'ils risquent d'être jetés en prison au cas où un accident se produirait ? Bien sûr que non ! Ce sont des professionnels, pas des imbéciles, et la loi fait insulte à leur intelligence avec ses ridicules réserves criminelles.

Les peines de prison infligées à deux capitaines de pétroliers dont les navires s'étaient abordés à l'extérieur du port de Singapour l'année dernière avec un résultat désastreux pour l'environnement ont donné lieu à des débats dans le monde maritime.

Personne ne fut surpris que les deux capitaines aient été blâmés pour la collision qui a provoqué une pollution aussi grave dans les détroits. Il est extrêmement rare que ceux qui jugent une collision, avec le bénéfice de l'a posteriori, trouvent un navire parfaitement innocent. Le règlement pour éviter les abordages impose, finalement, aux deux navires, de manœuvrer. La question de savoir si les capitaines doivent faire face à des charges criminelles et être emprisonnés pour leurs fautes n'est pas nouvelle. La loi de Singapour n'est pas différente de celle de nombreux autres pays à cet égard. En Grande Bretagne, quelques années auparavant, après la collision d'un cargo avec une plate-forme (à la suite de l'assouplissement de l'homme de quart), l'homme de quart et le capitaine, qui dormait très légitimement à cette heure là, furent condamnés à de dures peines de prison. C'était son navire et il devait en supporter les conséquences dans une affaire considérée, par l'industrie pétrolière offshore et le Department of Energy UK, comme un sévère avertissement aux

marins, que les zones d'exclusion autour des plates-formes étaient sacro-saintes.

Des capitaines ont été mis en prison dans les dernières années en Grèce, en France, aux Pays Bas, en Russie, aux Etats Unis, au Vénézuéla pour leurs fautes, il n'y a donc pas de signification géographique ou politique dans le cas récent. L'obstination, à ce qu'il semble, n'est pas une solution. Le besoin de dissuader semble plus important. Il est clair aussi qu'il y a certains "crimes" maritimes qui sont plus graves que d'autres. Le public est plus horrifié par une marée noire à la suite d'une collision, que par le décès de marins, ce qui est traduit par les hommes politiques et la justice. Qu'il soit ou nécessaire, ou tout du moins équitable, de soumettre un capitaine qui a fait une erreur en navigation à des charges criminelles entraînant une peine de prison, doit être honnêtement débattu.

Les capitaines seront-ils moins impliqués dans des accidents maritimes s'ils savent qu'ils risquent d'être jetés en prison au cas où un accident se produirait ? Bien sûr que non ! Ce sont des professionnels, pas des imbéciles, et la loi fait insulte à leur intelligence avec ses ridicules réserves criminelles. Est-ce que cela dissuadera les autres Capitaines de faire les mêmes erreurs ? Bien sûr que non, car le principe de dissuasion a prouvé dans les années passées qu'il allait largement à l'encontre du but recherché et était une illusion de politicien populiste (démagogue ?). Cela protégera-t-il le public si ces hommes d'âge mûr sont écartés ? La ruine de leur carrière professionnelle n'est-elle pas une punition suffisante ? Il y a peu de chance qu'ils retrouvent du travail même s'ils le voulaient.

L'autre possibilité, celle de l'équité, est encore plus difficile car la loi se refuse à reconnaître que dans le monde

maritime moderne, seul le capitaine se retrouve tout seul lorsqu'il a fait une erreur. Le reste du temps c'est une personne dont l'autorité traditionnelle a été grandement érodée, tandis que ses responsabilités ont énormément augmenté. C'est un homme soumis à une pression croissante, maintenir les horaires, accoster à l'heure prévue, foncer dans le mauvais temps ou par visibilité réduite. Ses ressources à bord, en terme de cadre sûr, d'officiers parfaitement qualifiés, sur lesquels il peut se reposer, ont été remplacées par des gens en qui il peut n'avoir absolument aucune confiance. Il est constamment tenu au téléphone par les affréteurs et les dirigeants qui n'ont aucune idée des conditions à bord, et qui ne voient que "les coûts". Il peut recevoir des conseils contradictoires des opérateurs VTS qui peuvent eux-mêmes être incompetents (il n'y a pas de références internationales de qualification). Mais le Capitaine porte le fardeau, et lorsque tout va mal, on ne tient pas compte de cette réalité du monde maritime moderne, lorsque le juge l'envoie en prison. Si les Capitaines doivent voir leur autorité remise en question, et acceptent cependant les conséquences réelles de leur action, ils devraient soit être accompagnés dans le box des accusés par ceux qui ont contribué à l'accident (ce qui est un point de mise en cause légale), ou ils devraient voir ces pressions diminuées. La société (telle que représentée par toutes ces personnes au téléphone poussant à aller plus vite) demande aux Capitaines d'être des preneurs de risques. La société devrait leur foutre la paix et les Capitaines, conscients du risque qu'ils encourent de devenir des criminels, devraient être laissés en position d'exercer une prudence convenable dans leur navigation sans interférence de la part de ceux à qui on ne demandera aucun compte, si une erreur est faite.

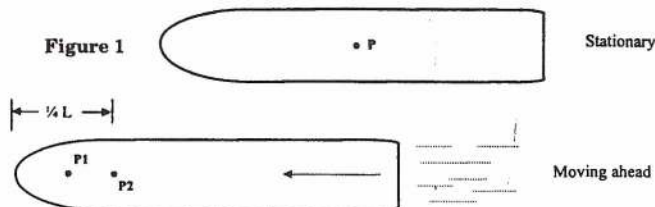
Manœuvre des navires avec remorqueurs

Les Forces de giration sur un navire en eaux peu profondes

Les forces affectant un navire en giration sont nombreuses et complexes. Certaines aideront le navire à tourner, tandis que d'autres s'opposeront à la giration.

Le point de giration est un point imaginaire mobile, situé quelque part dans le plan longitudinal du navire entre l'étrave et la poupe, autour duquel le navire tourne lorsqu'on le force à changer de direction. La forme de la partie immergée de la coque, la taille et le type du gouvernail, l'assiette, le clair sous quille, la direction et la vitesse du mouvement, tout cela affecte la position du point de giration. Lorsque le navire est stoppé sur l'eau, le point de giration se situe au voisinage du centre de gravité du navire, généralement à mi-longueur du navire.

Si un navire a de l'assiette sur l'arrière, son centre de gravité se situe plus sur l'arrière ainsi que son point de giration.

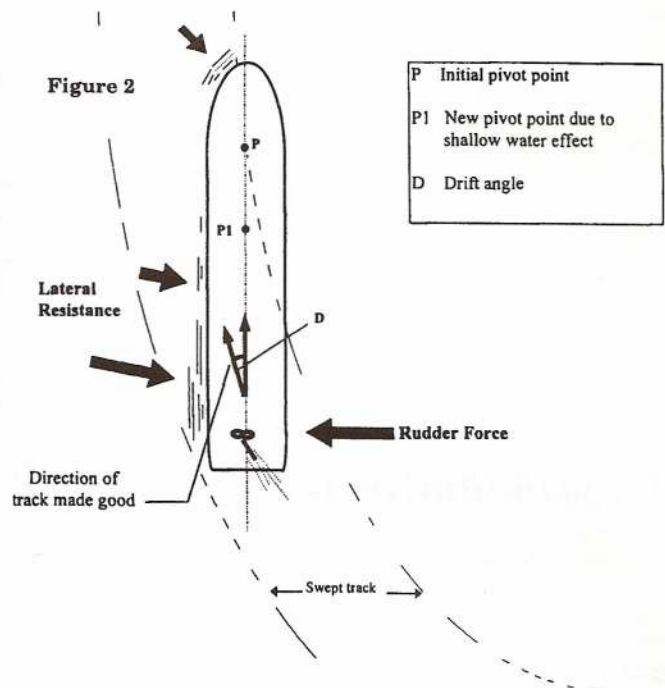


En se référant à la figure 1, lorsqu'un navire commence à prendre de l'erre en avant, la mise en mouvement en avant est d'abord freinée par l'inertie. Le point de giration (P) se déplace vers l'avant dans une position environ au 1 / 8 de la longueur à partir de l'étrave (P1). Lorsque la vitesse augmente, le moment en avant du navire est équilibré par la résistance longitudinale de l'eau, et le point de giration recule et s'établit en un point situé environ au 1 / 4 de la longueur à partir de l'étrave (P2).

La position du point de giration n'est jamais constante. Les forces qui affectent la vitesse ou la direction du navire vont aussi affecter la position du point de giration.

Lorsque le gouvernail est mis en action, un moment de rotation est créé autour du point de giration, et le navire commence à tourner. Plus la distance entre le gouvernail et le point de giration est grande, plus la force du gouvernail est importante, et plus le moment de rotation sera grand. Quand

le navire commence à tourner, il subit un mouvement de glissement latéral sur l'eau, ce qui provoque un accroissement de la résistance de l'eau sur le bordé du navire. Cette résistance (résistance latérale) s'oppose à la force du gouvernail. Lorsque la résistance latérale et la force du gouvernail s'équilibrent, le navire se stabilise avec un angle de dérive (D) à peu près stable et une vitesse de giration à peu près constante. (figure 2)



L'angle de dérive dans une giration crée une force de freinage importante sur la navire, qui peut provoquer une réduction de vitesse jusqu'à 50% de la vitesse initiale. Cependant en eau peu profonde (profondeur inférieure à 2 fois le tirant d'eau du navire) la résistance latérale sur la coque augmente en raison de la restriction du flot d'eau sous la quille, ce qui oblige la force du gouvernail à contrer des forces latérales plus grandes. En plus, la résistance longitudinale augmente, faisant reculer le point de giration de (P) en (P1) -(fig.2), réduisant de ce fait le bras de levier entre lui et le gouvernail. La combinaison des deux effets : réduction de l'angle de dérive, réduction de vitesse dans la giration, résultat final : diminution des performances de giration.

Plus le clair sous quille est faible et plus les performances de giration sont dégradées. En eaux peu profondes, le clair sous quille est souvent réduit encore plus par l'effet d'en-

foncement (squat) du au déplacement du navire dans l'eau. La vitesse de l'eau augmente du fait qu'elle doit passer sous la coque, ce qui provoque une chute de pression d'où résulte la perte de flottabilité. Les navires chargés sans assiette s'enfoncent généralement sur le nez ; cependant, les navires fins, en assiette marquée sur l'arrière s'enfoncent encore plus sur l'arrière. En eaux peu profondes les effets peuvent s'ajouter, ce qui restreint encore l'écoulement de l'eau d'où encore plus d'enfoncement. L'hélice, lorsqu'elle tourne en avant accélère l'écoulement de l'eau sous l'arrière ce qui augmente encore l'effet.

La grandeur des forces en présence lorsqu'un navire réagit avec le fond varie comme le carré de la vitesse du navire sur l'eau ; donc éviter une vitesse excessive en eaux peu profondes.

Pour augmenter la vitesse de giration d'un navire, on peut augmenter la force due au gouvernail, ou s'aider de remorqueur. La force du gouvernail peut être accrue en augmentant la vitesse de l'hélice (coup de fouet) qui augmente le flot de l'eau agissant sur le gouvernail, donc son effet; toutefois il peut en résulter une augmentation de la vitesse du navire. En eaux peu profondes l'augmentation de la vitesse du navire va augmenter rapidement les forces latérales, qui peuvent annuler l'effet dû à l'augmentation de la force du gouvernail si le coup de fouet est appliqué trop longtemps. La marée et le vent peuvent aussi affecter la giration d'un navire.

Assistance d'un remorqueur

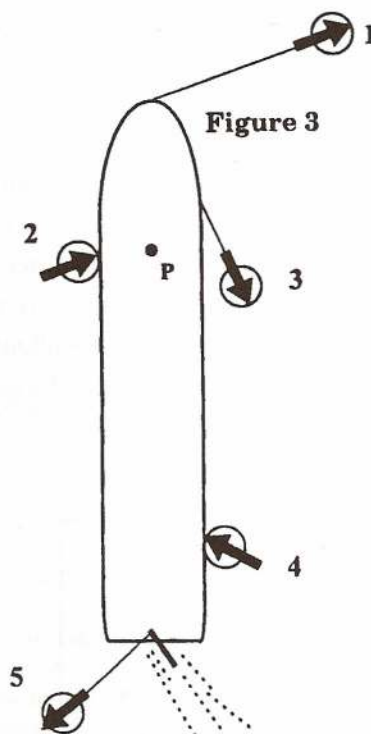
En se référant à la figure 3, l'efficacité d'un remorqueur, selon chacune des positions, aidant un navire à tourner sur tribord est la suivante :

Position 1

Application d'une force importante de dérive mais son effet est limité par le faible bras de levier par rapport au point de giration et des forces latérales en résultant qu'il faut vaincre. Il y a aussi une composante qui va augmenter la vitesse du navire.

Position 2

Le remorqueur doit aussi vaincre les forces latérales comme le remorqueur 1, mais il n'a pratiquement pas de bras de levier par rapport au point de giration. La résistance de l'eau sur le remorqueur s'oppose à la giration, et lors de certains essais, le remorqueur poussant dans cette zone a provoqué une giration sur babord.



Position 3

Un couple de rotation est créé par les propulsions du remorqueur et du navire qui s'opposent. La vitesse du navire diminue ce qui augmente l'effet de l'hélice sur le gouvernail. La résistance de l'eau sur le remorqueur contribue à la giration sur tribord. Cette position est la plus efficace de celles des trois de l'avant pour aider un navire à tourner sur tribord lorsque la navire a de l'erre en avant. Le remorqueur est en bonne position pour freiner le navire en cas d'avarie de gouverne ou de machine, cependant il fait virer le navire sur tribord.

Position 4

En raison du grand bras de levier par rapport au point de giration, le remorqueur est en position efficace pour aider une giration sur tribord en poussant. La résistance de l'eau sur le remorqueur aide à cette giration sur tribord.

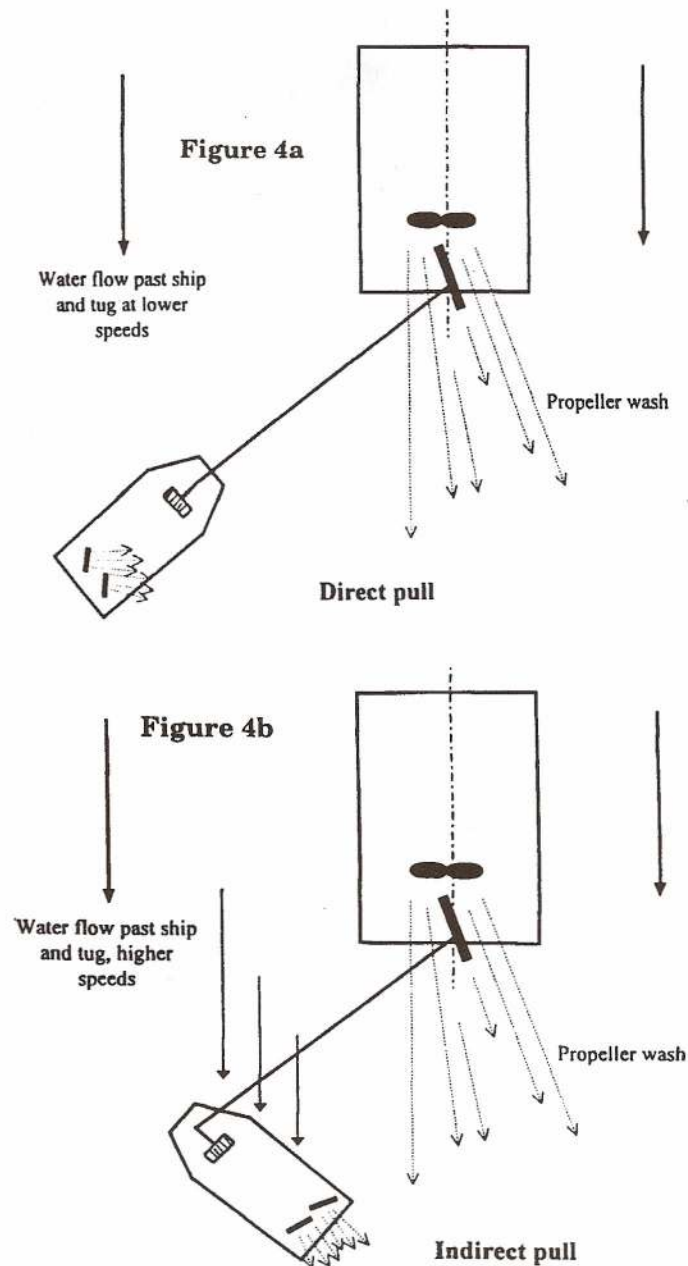
Position 5

Le remorqueur est dans une position très efficace. C'est le plus grand bras de levier possible par rapport au point de giration, et le remorqueur fournit une force de freinage tout en conservant une bonne assistance à la gouverne. Le remorqueur peut aisément aider à gouverner des deux bords et peut être un frein efficace en forçant dans l'axe.

En résumé l'efficacité en chacune des positions est basée sur l'hypothèse qu'un patron de remorqueur est capable de positionner son remorqueur et d'appliquer la force voulue dans la direction indiquée figure 3. L'efficacité d'un remorqueur dépendra largement de la vitesse du navire sur l'eau.

Plus grande sera la vitesse, plus il faudra de puissance au remorqueur pour se maintenir par rapport au navire et moins il lui restera de puissance pour assister le navire.

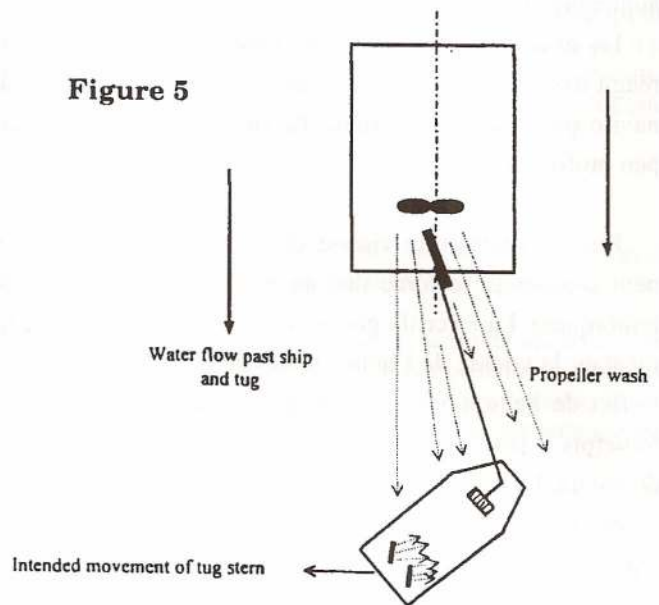
Une exception à cette règle est lorsque la remorque assiste en utilisant une traction indirecte, lorsque les forces hydrodynamiques agissant sur la partie immergée du remorqueur sont utilisées pour accroître la traction sur la remorque. Un remorqueur travaillant de cette façon peut appliquer sur la remorque des forces supérieures à celles de sa force de traction au croc (voir fig.4).



Le remorqueur est de plus en plus reconnu comme un avantage inestimable pour la protection de l'infrastructure et de l'environnement portuaire. La majorité des publications et des articles sur la conception, l'usage et la manœuvre des remorqueurs sont basés principalement sur des données théoriques, les résultats d'essais au bassin des carènes, et les affirmations faites par les constructeurs de remorqueurs et

de systèmes de propulsion. Peu, à cette date, sont le résultat d'essais en grandeur réelle.

Le sujet des forces hydrodynamiques et autres, impliquées dans les performances de remorqueurs et les interactions navire/remorqueur, est complexe. Quelques patrons de remorqueurs expérimentés sont sceptiques quant aux affirmations faites sur la capacité de certains remorqueurs, car elles ne semblent pas tenir compte de tous les facteurs affectant les performances d'un remorqueur, et elles ne s'avèrent pas efficaces en manœuvre réelle.



Par exemple dans le cas d'un remorqueur qui essayait de tirer directement l'arrière d'un navire sur babord, comme demandé par le pilote ; certain textes et fabricants affirment que cela est possible avec les remorqueurs Azimuth Stern Drive jusqu'à une vitesse de 6 nœuds. Le consensus parmi de nombreux patrons expérimentés est que, à une vitesse de 4 nœuds, un patron de remorqueur doit songer à utiliser la méthode de traction indirecte. Quelques patrons de remorqueurs, voulant exercer une traction directe à une vitesse de 5 nœuds sur l'eau, au moment où ils faisaient tourner le système de propulsion Z, avaient observé que le remorqueur était repoussé dans le sillage et restait là en traction sur la remorque, mais légèrement du mauvais bord. Les vitesses pertinentes du remorqueur varieront en fonction de la puissance et de la conception.

L'efficacité d'un remorqueur utilisant une traction indirecte dépend de la taille de ses formes immergées, un remorqueur avec un faible tirant d'eau et peu de formes immergées, peut demander une vitesse plus importante sur l'eau pour fournir une traction indirecte efficace.

Quand cela va mal, pour quelque raison que ce soit, la figure 5 montre ce qui peut se produire, le remorqueur essaye de fournir une traction directe de l'arrière sur babord, mais il est pris en travers du sillage du navire et en réalité il tire l'arrière dans la mauvaise direction sur tribord.

Diverses en vrac

● L'AFCAN à l'honneur

Sur la proposition des Pays-Bas notre vice-président J.D TROYAT a été désigné par l'IMO comme chairman d'un groupe de travail continu. (Cargaisons solides dangereuses en vrac - BC Code -) Nous lui souhaitons bon courage.

*Traductions extraites de CESMA n°6 de Décembre 1998
par JP DALBY*

● Apologie de la navigation astronomique

Les développements vont si vite que le sextant n'est plus obligatoire à bord des navires allemands depuis le 1er Janvier 1999. Trois récepteurs GPS portables pour le prix d'un sextant en souhaitant sincèrement que le signal du GPS ne soit pas arrêté.

● A l'attention des Capitaines / Marpol à l'américaine

En 1994 le ss "ROTTERDAM" de la Carnival Cruise/Holland America Line, construit en 1959, navigait dans les eaux de l'Alaska, lorsqu'un jeune assistant mécanicien reçut l'ordre de pomper les cales, qui contenaient de l'eau polluée par de l'huile. Etant conscient des problèmes d'environnement, il demanda l'autorisation au capitaine. Le capitaine bien que très occupé lui dit de s'adresser au chef mécanicien pour résoudre le problème. Il s'avéra que le séparateur du système de traitement des eaux polluées ne fonctionnait pas. Que l'ordre ait été exécuté ou pas n'a pas été clarifié à ce jour, très probablement il fut abandonné tout à fait en raison de la discussion soulevée. Cependant l'assistant mécanicien pensa qu'il était nécessaire d'informer les CoastGuards du port d'escale suivant des procédures à bord de ce luxueux navire.

L'incident fut le début d'une procédure judiciaire, qui se déroula jusqu'à son récent dénouement qui se traduisit par une amende de deux millions de dollars pour le fautif.

La moitié de la somme sera remise à un fond de défense de la pollution marine, l'autre moitié sera partagée entre l'administration de l'Alaska et l'assistant mécanicien concerné et qui n'appartient plus à la Holland America Line, pour des raisons faciles à imaginer. Selon le juge américain, la rémunération pour l'informateur est la plus haute jamais attribuée.

Depuis cet incident, chaque navire de la Holland America Line a été équipé en série de deux séparateurs d'eaux mazouteuses avec système de contrôle pour éviter le renouvellement d'incident semblable. Du fait de cet incident la compagnie s'est trouvée en mauvais termes avec l'Administration US. Pour améliorer les relations, le juge concerné a imposé un certain nombre de conditions auxquelles la compagnie doit se soumettre. Les Capitaines ont été chargés de s'assurer régulièrement du bon fonctionnement des séparateurs à bord. En outre une déclaration doit être signée par les officiers comme quoi les inscriptions dans le Oil Record Book (Registre des hydrocarbures) étaient faites "sous peine de parjure". D'une façon très compréhensible, les Capitaines et membres de notre association ont demandé conseil, car "parjure" entraîne la criminalisation des personnes impliquées.

En principe chaque nation ayant ratifié une convention

UN(United Nation) ou IMO a le droit d'appliquer ses propres mesures et procédures pour sauvegarder le respect de MARPOL par exemple.

Les mesures suivantes s'appliquent quand les Coast Guards constatent des violations de la Convention MARPOL :

- Violation délibérée, qui englobe la falsification délibérée du Registre des Hydrocarbures : amende jusqu'à 50.000 US\$ et jusqu'à 5 ans d'emprisonnement.
- Violation non délibérée : amende jusqu'à 25.000 US\$
- Dans chaque cas, l'amende peut être infligée au navire concerné (c'est à dire que l'armateur sera responsable à la place du Capitaine)
- La violation peut aussi entraîner le refus ou l'annulation des permis et des autorisations.

Naturellement le juge peut en décider autrement, tel qu'après l'incident du "Rotterdam". Il en résulte qu'une déclaration de "prise de conscience" devra être signée sous peine de parjure. Du fait que des peines de prison et des amendes élevées sont appliquées de plus en plus fréquemment, une sorte de déclaration de "prise de conscience" ne semble pas irraisonnable.

Cependant cette déclaration devra être formulée différemment, sans la responsabilité du risque d'être coupable d'une erreur administrative qui est commise involontairement. On ne peut s'attendre à ce que quelqu'un subisse les conséquences d'une action obligatoire qu'il ne peut réellement vérifier.

Après consultation de nos collègues du CAMM (Council of American Master Mariners) membre de l'IFSMa, leur président Warren G.Leback nous a fait parvenir le message suivant :

"Nous vous informons que les opérateurs US et leurs avocats n'autorisent pas les mots " sous peine de parjure " à être inclus dans une déclaration car cela détruit la défense légale des capitaines et de sa compagnie"

Nos membres Commandants ont été avisés en conséquence. Cependant la Holland America Line a corrigé la déclaration pour sauvegarder les capitaines de la criminalisation.

Tiré de la lettre du Cedre n°43

● Atelier à Stockholm et comité à Bruxelles

Notre juriste a participé à Stockholm, du 2 au 4 décembre, dans la délégation française, à un atelier européen de rédaction d'un nouveau manuel visant à renforcer l'efficacité de la répression des rejets illicites d'hydrocarbures en mer, qui sera finalisé lors de la prochaine réunion du groupe technique de l'Accord de Bonn. Le travail de l'atelier, continuant l'action engagée à Brest en 1997, a été présenté le 7 décembre à une réunion du comité consultatif de la Commission européenne sur les pollutions par hydrocarbures, où le directeur du Cedre faisait comme d'habitude partie de la délégation française. La réunion a été marquée par une présentation détaillée de l'accident du cargo Pallas en Allemagne.

● Marées de déchets : voir "www.beachcombers.org"

Ceux qui se souviennent des détonateurs venus s'échouer en décembre 1993 sur nos côtes iront voir avec délice ce site Internet où sont montrés les objets les plus insolites trouvés sur des plages américaines et racontés des accidents de conte-

neurs ayant généré des dérives de grands nombres d'objets flottants en plein Pacifique : 80 000 chaussures Nike en mai 1990, 29 000 canards et autres objets de bain en plastique en mai 1992, 4,8 millions de pièces de Lego en février 1997. Une carte montre que des chaussures, après un tour complet du Pacifique en 6 ans, ont déjà largement engagé leur seconde circumnavigation. Des canards et des pièces de Lego seraient en marche vers l'Atlantique par le détroit de Béring. D'autres grandes dérives commencent ailleurs : un navire a perdu une pleine boîte de sachets plastiques de friandises au large du cap Cod en mars 1997, un autre 500 000 canettes de bière pleines (essayez, certaines marques flottent) au large de Hong Kong en juin 1998. Cela pose une question intéressante : quels volontaires et quel site Internet pourrions-nous mobiliser pour le suivi d'une marée similaire dans nos eaux ?

● **International : haro sur les eaux de ballast**

Deux documents nous sont parvenus, montrant que la pollution biologique par les eaux de ballast devient aujourd'hui une réelle préoccupation. Une note de l'Organisation Maritime Internationale cite des exemples et quantifie le problème. Si l'eau n'est utilisée comme ballast que depuis la fin du 19ème siècle, 10 milliards de tonnes sont maintenant transférés chaque année, et 3 000 espèces végétales et animales sont en mouvement chaque jour à travers le monde. La plaquette d'information sur la préservation de l'environnement marin de la Direction des ports israélienne, destinée aux capitaines de navires, est sans ambiguïté : introduire dans les eaux israéliennes de la mer Rouge des eaux de ballast pompées hors de cette mer expose à de sévères amendes.

Tiré de la Lettre du Cedre n°44

● **USA : tout pour plaire**

La lecture des comptes rendus d'inspection des navires atteint parfois des sommets. La Lloyds list du 31 décembre comptait un cas d'anthologie avec le citernier argentin *Campo Duran*, inspecté le 14 décembre à Baltimore. Citons entre autres que " les moteurs et les groupes électrogènes fuyaient au point que deux cales avaient été converties en gigantesque bac à slops (...) le séparateur eau-huile ne marchait pas (...) un canot de sauvetage était bloqué par un empilement de fûts de 55 gallons remplis de slops ". Nous vous passons les observations sur d'autres détails comme l'eau douce, les radars et les toilettes, pour ajouter simplement que ce qui devait arriver arriva : croyant alimenter un groupe électrogène, l'équipage a versé du fuel, le jour de Noël, dans un trop plein, qui a renvoyé le tout dans la rivière de Baltimore. Cela n'a pas arrangé les relations du navire avec le capitaine du port et les garde-côtes.

● **Royaume-Uni : le dossier du Sea Empress**

Dans une procédure

lancée par l'agence nationale de l'environnement, le tribunal de Cardiff a condamné, le 15 janvier, le port de Milford Haven à verser au trésor britannique une amende de 4 millions de Livres Sterling (plus 825 000 £ de frais de procédure) pour négligence ayant mis son pilote dans une situation où il risquait une erreur de navigation. Cette amende, la plus importante jamais infligée dans le pays pour une pollution maritime, n'influe pas sur les indemnités en cours. Celles-ci viennent d'intégrer le remboursement à l'état français et au Cedre de l'intervention de la Marine Nationale dans les opérations de lutte en mer.

Traduction libre d'articles de la revue SEAWAYS de Novembre 98

● **MANILLE - S T C W** par le Capitaine D.O ULFSTEIN, MNI

La conclusion de la réunion sur le thème "STCW 95 et les Philippines" tenue le 3 Septembre 1998 est que les Philippines ont fait parvenir à l'IMO les documents requis, fin juillet. Les documents sont en conformité avec la Convention sauf en ce qui concerne la partie PRC (Philippine Regulatory Commission) qui a rapport aux examens. Cela devrait être modifié.

Quelques chiffres d'origine gouvernementale ont été donnés :

Philippines embarqués sur des navires hors Philippines :

	Equipage	Elèves	Officiers	Total
Répertoriés	144 121	129 679	64 157	337 957
Employés	77 708	3622	40 654	121 994

On constate que 2,8% des élèves sont employés, une disparité significative entre formés/disponibles et employés.

Les qualifications sont bien sûr le point principal. Les écoles ont produit 76998 diplômés machine en 1996 et près de 60000 pour le pont. La plupart des "écoles" devront fermer et celles qui restent devront s'améliorer pour être en conformité avec la nouvelle convention. Il y aura de belles bagarres à ce sujet car nombre d'écoles sont des entreprises financières au profit d'hommes politiques influents. Un total de 3622 élèves employés représentant environ 9% des officiers employés. Il y a eu d'autres questions sur la convention telles que signifi-

cation exacte de "exercices de feu à terre approuvés" requis pour les pétroliers.

● **«Exxon Valdez» : le commandant va exécuter sa sentence**

Joseph Hazelwood, le commandant de l'**Exxon Valdez**, va exécuter cet été une première partie de sa sentence. Le commandant du pétrolier à l'origine, il y a dix ans, de la plus importante marée noire en Alaska, a été condamné à 1000 heures



Le Norway, ex France. Photo Romeo India

de travail au service de la communauté. Il a obtenu l'autorisation d'étaler cette punition sur une période de 5 ans. Cet été, Joseph Hazelwood ira prêter main forte à une équipe de 10 personnes pour nettoyer les rochers qui ont été pollués il y a une décennie par le pétrole de l'**Exxon Valdez**.

De mauvais plaisants ont fait courir le bruit qu'il serait chargé de bitumer les routes d'Alaska.

● One in four India scrap workers face cancer risk

Constant exposure to toxins, could cause cancer in as many as one in four of India's 40,000 shipbreaking industry employees, environmental activists have charged.

The claim comes in a report entitled *Ships for Scrap : Steel and Toxic Wastes for Asia*, compiled by the local branch of Greenpeace.

The document presents technical data on contamination at shipbreaking yards in Bombay and Alang in western India.

This report proves that ships do contain hazardous substances... and that workers do suffer as a result," said Greenpeace spokesman Nityanand Jayaram.

Alang strips more than half the world's decommissioned tonnage for recycling.

Trade unions have long complained about the hazards inherent in the methods used. Yet improving standards has proved difficult, because most workers there are unregistered, unorganised and do not benefit from labour protection legislation, Mr Jayaram said.

Many employees are poor internal migrants with no knowledge of the dangerous materials they handle regularly.

As part of a normal day, bare-handed workers frequently deal with toxic heavy metals, potentially carcinogenic polycyclic hydrocarbons and asbestos.

All are banned under the 1989 Basel Convention, which prohibits export of toxic waste, Greenpeace contends.

Around one-quarter of those in the industry are likely to contract cancer, according to Dr Frank Hittal, occupational health officer of the German city state of Bremen. Dr Hittal compared activities at Alang with shipbreaking in Germany in the 1970s.

Greenpeace also contradicted government claims that 40 workers a year die as a result of industrial accidents at Alang. The true figure is 10 times as high, the environmentalists allege.

Most fatalities are caused by falling ship parts or fires, the report said.

Greenpeace is demanding that shipowners and operators make an inventory of toxins, on all ships sent for scrapping, and that the work be placed under the supervision of trained technicians.

● IMO queries compliance regime Philippines in setback over crew training

PHILIPPINE efforts to qualify for the new "white list" of internationally approved crew supply nations have suffered a setback.

The International Maritime Organisation has asked the Philippine authorities to explain a large number of inconsistencies in its compliance report for the Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1995, convention.

Should the Philippines fail to comply with the new convention it would threaten the employment of more than 180,000 Filipino seafarers who make up over 20% of the total number employed worldwide.

Philippines maritime administration sources said that the IMO had written a six page letter to the Philippines - one of the world's biggest crew suppliers - requesting the country to "clarify" at least 40 items in its report found to be inconsistent with the STCW 95 convention.

The high number of queries by the IMO on the Philippine report has raised concern in the local manning industry about the country's chances of making it to the white list.

"The situation is very serious," an official belonging to one of the country's 10 largest manning agencies said.

"Unless our maritime officials get their acts together soon a crisis situation could confront the manning industry and the country as a whole."

The seriousness of the situation is underscored by meeting called by IMO with Philippine maritime administration officials to be held in Singapore on April 22. The IMO panel, which is set to be led by IMO secretary-general William O'Neal, is expected to discuss the deficiencies in the Philippines report.

Failure of the Philippines to make it to the white list could have serious repercussions for the local manning and world shipping industries.

Filipino seafarers contribute as much as \$1.5bn in foreign exchange earnings to the Philippine economy.

The country could lose this valuable source of income, as Filipino mariners could find it more difficult to find employment on board foreign vessels if the country does not make it to the list.

Among the clarifications being sought by the IMO are overlapping functions among the different agencies involved in STCW compliance.

Being questioned are the roles of the Maritime Industry Authority and the Philippine regulatory commission in the endorsement of STCW certificates and the recognition of foreign certificates.

In its initial submission to the IMO, the Philippines reported that the Maritime Industry Authority would act as the administration, and lead agency for the country's STCW compliance. Part of its functions as an STCW administration is the issuance of STCW endorsement certificates.

A recent law, however, has transferred the responsibility of issuing STCW certificates of endorsements to the Philippine Regulation Commission, which is not a maritime agency, but an office responsible for administering examinations and licenses to all professions.

The Philippines is also being asked to clarify the duplication of functions of the Maritime Training Council and the Commission on Higher Education in determining the compliance of maritime schools to the new STCW requirements.

The IMO is also querying the Philippines on why the STCW 95 standard of competence is not included in a recently legislated law establishing the examination and certification standards for Philippine deck officers and engineers.

Through an oversight of legislators, the Philippine Merchant Marine Officers' Law was passed last year containing provisions only in compliance with STCW 78.

The Philippine report to the IMO on the country's compliance to the STCW 95 convention is presently being assessed by a five-man committee composed of representatives from Norway, Singapore, Japan, Australia and the US.

The committee is chaired by Captain John Briggs of the Australian Maritime Safety Administration.

The Maritime Industry Authority and the Maritime Training Centre are now working on a supplementary report to address the deficiencies identified by the IMO.

Influence de la jauge brute sur la sécurité et une saine conception des navires

Les années passées un groupe d'experts maritimes hollandais dirigé par le docteur Ernst Vossnack a plaidé pour l'abolition du système de la jauge brute qui contribue dans bien des cas à des adaptations dans la conception des navires au détriment de la sécurité. La jauge brute sert de base au calcul des taxes portuaires et de pilotage, c'est aussi d'elle que dépend la détermination des effectifs d'équipage minimum. Plus le tonnage est faible et mieux c'est pour l'armateur. Les conséquences sont très claires:

- La réduction du franc-bord jointe à l'augmentation de la largeur a des conséquences dramatiques sur la stabilité. Pour être conforme à SOLAS, la stabilité initiale est trop grande, ce qui provoque un roulis de période courte et accroît les risques de perte de pontée y compris de conteneurs qui, en surface ou entre deux eaux, sont un grave danger pour la navigation.

- De ce fait le pont principal, abaissé, est submergée plus tôt lorsque le navire roule, diminuant ainsi la réserve de stabilité dynamique et pouvant provoquer le chavirage du navire.

- Le nombre des conteneurs en pontée augmente rapidement. Le saisissage de piles de conteneurs devient de plus en plus difficile et dangereux.

- Les superstructures, incluses dans la jauge brute, sont réduites au strict minimum, les emménagements, de ce fait, sont réduits laissant peu de place pour les logements des officiers et de l'équipage. En outre les gaillards sont réduits au minimum ou totalement supprimés, ce qui entraîne des désastres tels que celui du DERBYSHIRE.

- Il est difficile de convaincre les armateurs de commander des navires à double coque et ballasts latéraux pour améliorer le comportement à la mer en ballastant les citernes latérales, et en même temps éviter des dégâts à l'environnement.

Les commentaires de l'IMO, consulté à ce sujet, se résume à ce qui suit. L'IMO considère que les règlements de la Convention SOLAS 1974 et de la Convention sur les Lignes de Charges de 1996 ont été dictées pour la sécurité du navire, plutôt que tout autre convention; que cependant il admet que l'emploi du tonnage comme base de calcul des frais de port, de canal etc. peut avoir un effet pervers sur la sécurité des nouveaux navires. L'IMO suggère plutôt d'adresser les commentaires concernant une formule appropriée à UNCTAD ou à IAPH (International Association of Ports and Harbours). Les propositions pour une nouvelle formule de calcul des droits de ports et de canaux et les adaptations qui en découlent sur la conception des navires étant ainsi perçu comme ne concernant pas l'IMO.

Il est bon de noter que la Convention sur les Marques de Tonnage de 1969 ne demande pas spécifiquement que le tonnage du navire soit accepté par les autorités comme base de calcul des frais de port. Le tonnage déterminé selon la Convention des Marques de Tonnage 1969, est utilisée à diverses fins telles que enregistrements, application des Conventions et des recommandations émises par l'IMO et dans quelques cas par les autorités portuaires pour calculer les frais de port. En considérant les conceptions récentes de navires, une seule conclusion peut être tirée. Les armateurs exigent des conceptions adaptées d'aussi près que possible du tonnage minimum, ce qui crée les problèmes mentionnées ci-dessus.

Nous pourrions citer un certain nombre d'exemples de conceptions qui pourraient aisément ou qui ont réellement été impliquées dans des accidents graves. Seul un changement dans la formule actuelle abolira cette pratique traditionnelle et convaincra les armateurs de commander des navires plus sûrs qui transportent la même quantité de cargaison

sans mettre en danger l'équipage, la cargaison et l'environnement. À ce sujet, la seule manière semble être de convaincre le public et par conséquent les politiques de faire en sorte que chacun prenne conscience que nous suivons actuellement une voie dangereuse.

Les concepteurs de navires reconnaissent ce problème, mais ils les conçoivent et les chantiers construisent ces navires parce qu'ils leur sont commandés. Ils essaient de survivre dans ces temps difficiles et ne doivent pas être blâmés.

Les critiques qui soulèvent ces problèmes devraient fournir une solution acceptable. À ce sujet le groupe d'experts réunis autour de E.Vossnack aux Pays-Bas a fait son travail proprement. Ils ont proposé une nouvelle formule pour calculer les frais de port et de pilotage, à savoir la longueur, la largeur, le tirant d'eau pour remplacer cette tradition ancienne et ridicule qui date de l'époque d'Henry V au 15ème siècle en Angleterre. Cette solution représente exactement les problème que pose un navire lorsqu'il occupe un poste à quai et prend en compte les efforts de pilotage à accomplir pour le conduire à quai en toute sécurité.

Cette formule est applicable et est utilisée dans de nombreux pays. C'est donc simplement une question pour les juristes internationaux afin de changer pour le meilleur. L'IMO, consulté sur ce sujet, renvoie raisonnablement en direction de UNCTAD et d'IAPH pour prendre les initiatives conformes. De nouveaux l'IMO considère que les conventions internationales sont une garantie correcte pour la sécurité et la conception des navires.

Cependant quelques architectes navals honnêtes et compétents peuvent émettre des doutes quant à la force et à la validité des critiques. La seule façon d'aborder la sécurité est une évaluation globale de la sécurité, laissant le profit et la compétitivité de côté. Cependant nous devons reconnaître que ce but ne sera probablement jamais atteint même à long terme. Nous devons développer des arguments pour un changement plutôt que pour une révolution.

À cet égard, une comparaison avec la conception de la sécurité de des ferries ro-ro est évidente. Il a fallu dix ans et plusieurs accidents graves pour influencer les décideurs pour améliorer leur évaluation de la sécurité de ce type de navires. Il a fallu aussi longtemps parce que les armateurs ou la force de leurs arguments sur les politiciens du monde entier a bêtement empêché sa réalisation. La force internationale des intérêts maritimes est en fait primordiale, soutenue aussi par les stratégies de pavillons pour une campagne qui sera inévitablement longue et difficile.

Les critiques devraient tout révéler et faire une campagne soutenue pour convaincre le public profane non professionnel qu'il existe un problème urgent. Les journaux et la télévision apporteraient une aide efficace. Ils couvriraient le monde plus rapidement que des documents techniques de doctes institutions, bien qu'elles soient utiles comme renforts professionnels. La télévision, particulièrement les canaux satellite, peut faire de même à travers des programmes scientifiques populaires. Il faudrait faire pression sur les parlementaires, mais seulement par des personnes qui son crédibles sur ce sujet.

Comme indiqué précédemment, le processus entier sera long et difficile. Comme il est soutenu par des architectes navals bien connu internationalement et par le Nautical Institute, CESMA considère que ces avis peuvent intéresser les navigants, particulièrement les 700 capitaines qui forment notre organisation. Tout en assumant leur responsabilité à l'égard de la sécurité du navire, ils veulent partager ces avis avec un large public, quel que soit le résultat final.

Compte-rendu STW 30

O.M.I LONDRES 5 au 28 Janvier 1999

■ Liste Blanche

Dès l'ouverture de la session, le Secrétaire Général M.O'Neil nous a promis le premier Rapport de présentation de la "Liste Blanche" au plus tôt à l'été 2000 (Rappelons que c'est la Liste de Nations dont la Formation et les Brevets sont estimés conformes à STCW 95).

■ Contrôle par l'Etat du Port

Les problèmes d'application de la Convention par le "PSC" (Contrôle de l'Etat du Port) inquiètent les délégués, car les Inspecteurs du PSC arrêtent de plus en plus de navires (y compris en France !) pour infraction à STCW 95... sur des points qui ne sont pas encore obligatoires (la période de transition ne se termine que le 1.2.2002). Une Circulaire STCW a été émise à leur adresse.

Les Brevets (Valides) de la Convention 1978 restent valides - jusqu'au 1.2.2002. Après cette date tous les gens de mer devront avoir des Brevets "1995"

- Il reste encore beaucoup à clarifier , ne serait-ce que la conduite à tenir vis à vis des amendements à STCW 95 (exemple : formation des personnels de navires à passagers - à partir de 1.2.2000).

Doit-on les prendre en compte pour la revalidation des brevets ou seulement pour leur délivrance ? Toutes les délégations sont d'accord sur le besoin de formation des Inspecteurs du PSC. Il a été rappelé aussi que les inspecteurs du PSC sont "responsables financièrement " (liability) en cas d'un arrêt de navire non (ou mal) justifié!!

■ Brevets frauduleux

CHYPRE et l'AUSTRALIE se sont montrées très concernées par la circulation de faux brevets, ainsi que de vrais visas de reconnaissance de faux... Brevets (par ex.= un Brevet de Capitaine illimité délivré à un marin âgé de... 20 ans).

Le projet de circulaire proposé, n'ayant pas reçu l'aval de toutes les délégations, risque de rester en l'état de "vœu pieux" (ainsi que les possibilités de poursuite légale de leurs possesseurs).

Le Royaume-Uni propose quant à lui d'effectuer des poursuites judiciaires contre les détenteurs de faux documents soit de façon unilatérale, soit en coopération avec le pays de délivrance du brevet.

De toutes façons les protections légales empêchent de communiquer en sus du N° du Brevet (ce que proposait l'Espagne) le nom de son détenteur véritable ... donc rien n'empêchera l'émission de brevets forgés portant un autre nom !...

■ Nouveaux Certificats

Il faut toujours se défendre pied à pied contre la tendance de l'IMO à exiger des certificats spécifiques (et leurs revalidations quinquennales) à tout bout de champ. Cette session, le cours modèle d'ECDIS - **Electronic Chart Display**.

La France a tout de même pu faire prévaloir qu'un Brevet d'officier Pont -ou Polyvalent- en serait exempté, la formation correspondante étant délivrée au cours du cursus du brevet.

■ "Désignation d'effectifs"

(Résolution A-481 - Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la Sécurité)

L'an dernier , les Etats-Unis avaient fait des propositions intéressantes qui n'avaient pas eu l'heur de plaire à certaines délégations.

Cette année, la discussion s'est faite sur la base d'un papier Anglo-Hollandais où toutes les tâches étaient reprises telles que :

santé et hygiène professionnelles, gestion de la sécurité (Code ISM), étendue de "Formation embarquées, fourniture alimentation, situations d'urgence (couvrant aussi l'assistance), soins à la cargaison, exploitation & gestion des Radio communications

Les points critiques de ce document par ailleurs intéressant étaient

- la dérogation pour navires "de dimensions restreintes"
- le quart du Capitaine
- le système des 3 quarts (opposé aux 2 bordées)

"Sauf à bord des navires de dimensions restreintes mise en place d'un nombre suffisant d'officiers de pont qualifiés pour éviter que le capitaine soit tenu d'assurer régulièrement le quart, en adoptant une organisation à 3 bordées"

Dès l'abord, le Danemark s'est opposé absolument à cet article, arguant que *"Le Danemark autorisait des navires jusqu'à 20000 t avec 2 bordées, que les officiers préféraient travailler ainsi avec un bon système de relève (tous les 2 ou 4 mois, sic..) qu'ils avaient même des navires avec 3 ou 4 officiers pont qui pratiquaient les 2 bordées ... et.. que la fixation du quart était de la prérogative absolue du Capitaine, que c'était une atteinte à ses droits que d'exiger 3 quarts..."* auquel il a été répondu que s'il n'y a pas assez de monde à bord, le Capitaine n'est plus en état de fixer le système de quart !

La France a rappelé les accidents arrivés aux navires à 2 bordées sur lesquels le capitaine exerce le quart.

Les syndical (ICFTU) font remarquer que le problème de fatigue se poserait beaucoup moins si on observait les 3 bordées et que toute organisation à 2 bordées oblige à des conditions de relève.

... D'autres délégations avançant des limites les unes en taille , les autres en nombre d'escales , ou zones de navigation, etc..., le seul consensus possible a été de retenir le texte

tel qu'il est, côte mal taillée... mais préférable aux propositions danoises.

Ce qui n'empêchera toujours pas des navires européens à 4 membres d'équipage d'arriver en Australie, a fait remarquer le délégué Australien !..

En ce qui concerne le quart du Chef mécanicien, aux délégations qui voulaient supprimer l'article parallèle, sous prétexte qu'il n'y a plus de quart à la machine, le Canada a fait justement remarquer qu'un bon nombre de navires "automatisés" âgés n'ont pu renouveler leur cote "AUT" et sont revenus au quart machine.

Une proposition de la France, appuyée par l'Australie, de prendre en compte le "Système de management à bord" (Code ISM) a été comparée à "l'ouverture d'une boîte d'asticots" ("a can of worms")

Application des principes

Après ces discussions sur les principes et les directives d'application nettement "Politically Corrects", il a été examiné le Formulaire prévu (fourni seulement à titre d'exemple!!)

Il est évident qu'il n'est absolument pas conforme aux principes développés.

(De plus le Royaume-Uni propose de le compliquer en faisant un tableau double "navigation internationale" et "navigation près des côtes")

D'après les principes, on déduit que

- tous les marins doivent y être portés (cuisiniers etc..)
- tous les certificats, attestations de formation, etc.. doivent y être portés et donc que :

un certain nombre de pages correspondantes devra y être ajoutées et que les Inspecteurs du PSC vont pouvoir passer un certain nombre d'heures à sa vérification (bien sûr pendant le temps de repos du Capitaine et des Officiers) (*d'autant plus de temps si chaque pays développe son propre modèle ! sans oublier les états Néant si besoin !..*)

Il semble qu'une seule délégation se soit penchée "humblement" sur la façon de remplir ce document !!! Et pour s'apercevoir qu'il était inutilisable, c'est le Luxembourg..

HONG-KONG et SINGAPOUR, soutenues par l'IC-FLUT et l'IFSMA, ont demandé une Résolution plus constructive, car il était peu probable qu'elle puisse se traduire par une amélioration des niveaux d'effectifs des navires, ajoutant que :

"Les pressions commerciales, avec chantage au "Deflagging" sont telles que même les armateurs consciencieux ne peuvent doter leurs navires d'effectifs optimaux qu'à moins de se trouver dans un terrain d'éga-



lité. ce niveau ne peut être obtenu qu'en créant des effectifs normalisés" ("Manning Scales".)

La France a appuyé cette proposition dans le sens d'une demande de meilleure harmonisation des Documents de détermination des effectifs

Malheureusement la majorité du Sous-Comité a estimé que "c'était une orientation nouvelle qui ne pouvait être envisagée avant un temps d'observation" (pour ne pas dire que personne ne veut des "Manning Scales"

De toutes façons, rappelons qu'une Résolution de l'I.M.O. n'a aucune valeur coercitive, par contre elle sert à guider une majorité d'administration "responsables" dans l'établissement de leur "safe manning document".

J-M BILLOT
28.01.99

Après consultation par J-D TROYAT des collègues Allemands, l'Administration Fédérale Allemande (ainsi que les Administrations Locales) auraient opté pour une approche réglementaire **minimale** limitant leurs textes à celui dont un extrait a été donné par le dernier AFCAN-INFO (concernant la nationalité des membres de l'équipage).

Quant à la position Hollandaise, j'attends d'être en possession des textes (via J-D T.) pour être en mesure de vous en donner une idée...

STATEMENT BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

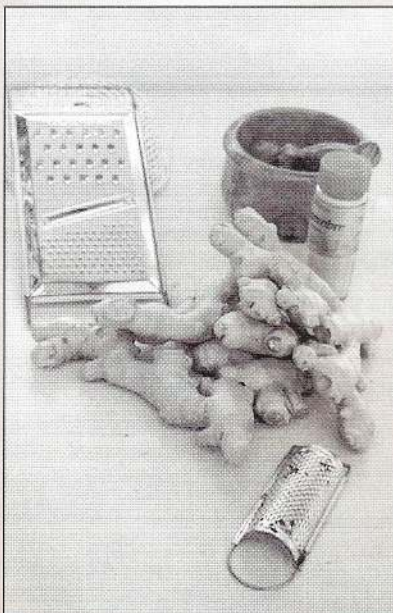
INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW), 1978, AS AMENDED IN 1995

Objection to operations under regulation 1113 of the 1995 Amendments

The Government of the United Kingdom considers that under Section A-VIII/2.15 of the STCW Code, ships are prohibited from operating with the officer of the navigational watch acting as the sole look-out during periods of darkness. We do not consider that administrations should authorise ships to conduct trials on such operations, but should they do so, the United Kingdom Government wishes to object to any such authorisations in accordance with Regulation I/ 13.8.

Any vessels in UK territorial waters with the officer of the navigational watch acting as sole look-out during periods of darkness will be deemed to be **in contravention of Regulation 11 of the Merchant Shipping (Safe Manning, Hours of Work and Watchkeeping) Regulations 1997.**

En passant par la cambuse.



Il est un produit ressemblant fort à un rhizome d'iris ou de glaïeul, que l'on trouve facilement maintenant, dans tout commerce ou rayon de fruits et légumes et bien sûr, dans les commerces de produits exotiques, c'est le **GINGEMBRE**.

Originaire des Indes (peut-être de Gingi, près de Pondichery), puis de Malaisie et de l'Asie, il s'est répandu avec les migrations, principalement dans les îles de l'Océan Indien et du Pacifique, où on le retrouve dans les plats traditionnels de Madagascar ou de Polynésie.

C'est un des principaux composants des curry, mais n'a pas réussi à s'imposer dans le bassin Atlantique, bien qu'un de ses meilleurs crus soit cultivé en Jamaïque.

Cependant, en France, dès le Moyen Age, TAILLEVENT, utilisait cette zingibéracée comme base de sa poudre de zinzibérine pour assaisonner soupes, pâtés, et autres.

C'est aussi une épice de base pour certains gâteaux ou friandises en Angleterre ou en Alsace, et en Angleterre, elle est utilisée pour les Ginger beer, Ginger ale ou Ginger wine.

Le gingembre est d'ailleurs une friandise à lui seul, lorsqu'on le confit, un peu à la manière de l'angélique ou du marron glacé.

De forte saveur, il peut faire peur, mais il serait dommage de se priver d'un parfum d'exotisme et/ou de vacances, alors voici quelques recettes où les quantités de gingembre sont données à titre tout juste indicatif, tant le dosage dépend du goût de chacun et surtout de la fraîcheur du produit, de quelques jours en zone de production à de nombreuses semaines dans un rayon fruits et légumes en France. Un conseil, faites comme en Guyane où à Tahiti où à la Réunion, allez "chez le Chinois", et là vous aurez le bon produit si vous êtes client.. Vous pouvez le conserver séché, dans du sirop, du vinaigre ou de la saumure.

GAMBAS : prendre une livre de gambas fraîches (ou surgelées, dans ce cas je conseille d'enlever les têtes), sécher, mettre à la poêle avec du beurre, lorsqu'elles sont rouges, c'est à dire cuites, saler, poivrer, ajouter un tiers de cuillère à café de gingembre râpé et une cuillère à soupe de crème fraîche, laisser réchauffer et servir de suite.

POULPE : Ce plat tahitien peut se faire aussi avec du calamar.

Couper en morceaux du poulpe bien tapé, faire revenir à la poêle avec de l'oignon haché pendant une dizaine de minutes, saler poivrer et au dernier moment ajouter un verre de lait de coco et une cuillère à café de gingembre râpé pour un kilo de poulpe.

Si vous voulez agrémenter un poisson frit ou au court bouillon ; ou alors un riz d'accompagnement, voici une sauce au gingembre : 1 cuillère à soupe de sucre, un petit morceau de piment frais, 2 cuillères à soupe de nuoc mam, une cuillère à soupe de vinaigre d'alcool, un tiers de cuillère à café de gingembre râpé. Laisser macérer 1 ou 2 heures, éventuellement filtrer au travers d'une passoire à thé.

Venons-en au plat de résistance, le **ROUMAZOF**

Ce plat typique de la cuisine malgache, se fait aussi à la Réunion ou à l'île Maurice où l'on trouve les brèdes mafanes, des herbes locales qui ont la particularité de picoter la langue lorsqu'on y goûte ; ce picotement disparaît avec la cuisson.

Ces herbes sont introuvables en France, mais peuvent être remplacées avec assez de bonheur par des fanes de radis.

Pour 4 personnes, couper en morceaux 750 g de viande de bœuf (jarret, paleron, gîte...) ajouter 4 tomates, 2 oignons hachés, une bonne cuillère à café de gingembre, recouvrir d'eau et saler, cuire pendant 2 heures minimum.

A part, faire cuire une douzaine de minute dans l'eau bouillante l'équivalent de 4 bottes de fanes de radis, égoutter et ajouter au roumazof avant de servir.

Si au cours du repas vous voulez servir un sorbet, osez le gingembre, comme vous pourriez le déguster à Haapiti dans l'île de Moorea, en étant plus modeste sur le parfum.

Faire un sirop avec 300 gr de cassonade à dissoudre dans 5 verres d'eau, porter à ébullition et laisser refroidir, ajouter 50 gr de gingembre en morceaux, les passer au mixer avec 6 verres d'eau, mélanger avec le sirop, et mettre en sorbetière. Si vous n'avez pas de sorbetière, mettre dans un moule au congélateur, mais il faudra tourner souvent pour obtenir une bonne homogénéité.

En fin de repas, faites vous plaisir avec une petite compote :

Eplucher 3 pommes reinettes, 3 poires juteuses, les épépiner, mettre à cuire avec une cuillère à soupe de sucre brun et un paquet de sucre vanillé, quand la compote a une bonne consistance, enlever du feu et ajouter une petite cuillère à café de gingembre râpé, et laisser refroidir.

Servir avec une gelée de fruits ou avec de la crème fraîche et un peu de sucre cristallisé.

Cette compote peut aussi se prendre au goûter avec quelques sablés au gingembre :

Avec une fourchette, mélanger 250 gr de farine, 125 gr de beurre ramolli, 120 gr de cassonade, puis ajouter 1 œuf entier, 2 cuillères à soupe de lait et une cuillère à café de gingembre râpé.

Ensuite, étaler sur un plan fariné sur une hauteur de 3 à 4 mm. Avec un verre, découper les sablés et les mettre sur une plaque beurrée ou un papier sulfurisé.

Mettre au four préchauffé th. 6 (180°) pendant 10 à 12 mn.

Si je propose ces recettes pour le goûter plutôt que pour le dessert, c'est qu'en France la tradition veut que l'on boive du vin au dessert, et vraiment, cela ne fait pas bon ménage avec le gingembre, alors que le thé est sûrement la boisson idéale pour s'harmoniser au gingembre.

Il serait abusif de faire tout un repas au gingembre, mais l'on voit ici qu'à n'importe quel moment du repas cette épice peut être présente dans un plat, il existe de nombreuses recettes, n'ayez pas peur de les essayer, on peut devenir accro.

Un commandant récalcitrant



L

e Commandant Vitaliy TYMOSHOK commande un cargo battant pavillon antiguanais, le DOROTHY TRADER. Le propriétaire en est la

société DOROTHY TRADER SHIPPING Limited qui, bien entendu, ne possède que ce navire. Il est par contre exploité par un armement de l'Union Européenne, la société ARPA SHIPPING BV qui a pignon sur rue à Rosendaal aux Pays-Bas. Jusqu'ici rien que de malheureusement bien ordinaire, si ce n'est que le 9 octobre 1998 le Commandant Vitaliy TYMOSHOK s'est cru au-dessus des lois françaises et des conventions internationales maritimes. La nuit précédente, le DOROTHY TRADER avait quitté le port de Saint-Malo avec un chargement d'engrais. Peu de temps après, il mouillait dans le nord-ouest de l'île de Cézembre. Le sémaphore de Saint-Cast s'étant rendu compte que le navire ne tenait pas au mouillage - on était alors en vives-eaux, coefficient 105 - et chassait sur son ancre parfois à près de trois nœuds, avait averti le CROSS CORSEN. Il avait alors été proposé au Commandant du navire l'aide des remorqueurs du port de Saint-Malo. Celui-ci ayant refusé, la Préfecture Maritime de Brest a souhaité avoir un compte-rendu de la situation à bord du navire avant de mettre officiellement en demeure l'armateur de prendre un remorqueur. Le Centre de Sécurité des Navires d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor a donc dépêché à bord un Inspecteur au moyen d'une vedette. Arrivé à la passerelle, le Commandant a déclaré à cet inspecteur qu'il n'avait rien à faire à bord car son navire se trouvait en pleine mer en précisant que celui-ci était manœuvrant et n'avait donc nul besoin d'un remorqueur. Après avoir expliqué que le cargo se trouvait dans les eaux territoriales françaises, l'inspecteur a demandé à visiter la salle des machines et le local barre, ce que le Commandant a refusé. Finalement, après avoir longuement parlementé par liaison VHF avec l'armateur, l'inspecteur a pu se rendre à la machine et au local barre. Il a ainsi pu constater que la barre était 45° à droite et que sa manœuvre était sans influence sur l'évolution du navire. Il ne pouvait donc même pas changer de mouillage, alors qu'il ne se trouvait plus qu'à 2,8' des dangers. Bien que le DOROTHY TRADER soit, à l'évidence, en état d'innavigabilité, son Commandant a persisté à refuser la prise de remorqueurs : il a fallu l'intervention de plongeurs qui ont découvert l'absence de safran de gouvernail pour qu'enfin le Commandant accepte que le navire soit remorqué jusqu'à Saint-Malo pour y être remis en état.

Monsieur A.M. van HERP, Président de la société ARPA SHIPPING BV qui exploite le navire, a décidé, le 24 octobre 1998, de renvoyer chez lui le Commandant Vitaliy TIMOSHOK. Apparemment, les processus de prise de décision sont pénibles chez ARPA SHIPPING BV puisqu'il a fallu deux semaines de réflexion pour prendre une décision qui semble de simple bon sens. Mais peut-être que c'est comme cela que l'on comprend l'application du code de gestion de la sécurité dans cette compagnie, certainement détentrice d'une attestation de conformité, ou en passe de l'être.