

# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 46 - JUILLET 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  |
| Pirates .....                      | 4  |
| Transpondeurs .....                | 9  |
| ISM .....                          | 11 |
| Bilan C1NM .....                   | 16 |
| IMDG - Vrac solides .....          | 18 |
| MARS .....                         | 20 |
| Formation - Décret 99 .....        | 23 |
| Diverses en vrac .....             | 26 |
| Réserves militaires .....          | 32 |
| Manœuvre - Point de giration ..... | 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**

# Chacun son poste !!

## Les capitaines de navires et les oiseaux de mer



Les capitaines de navires aiment les oiseaux. En particulier les oiseaux de mer, compagnons de voyage chantés par Baudelaire.

### 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. Appery    |
| 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

Pour les professionnels de la défense des oiseaux, les capitaines, qui avaient bonne réputation jusqu'à une période récente, sont pourtant classés, aujourd'hui dans la catégorie des méchants. Ils seraient responsables de la mort de milliers d'oiseaux, par le rejet à la mer volontaire de tonnes de résidus d'hydrocarbures.

Coupables visés, ce sont donc les capitaines qui ont été désignés comme individus à réprimer en cas de pollution, lorsque les députés se sont avisés, en 1983, de traduire dans la loi française les prescriptions de l'article 4 de la convention MARPOL.

Le législateur de l'époque avait pourtant la possibilité comme le fait la convention MARPOL, de viser "le navire", il a préféré, en ignorant les réalités du métier, réprimer "le capitaine".

Aujourd'hui, les mêmes associations spécialisées constatent que la mortalité d'oiseaux mazoutés est encore importante. La Lettre du Cèdre de février 1999 s'en fait écho en indiquant que, pour le mois de février, 20 000 à 30 000 animaux auraient péri suite aux rejets illicites d'hydrocarbures.

Les prescriptions de MARPOL sont donc loin d'être partout respectées, et, les mêmes causes produisant les mêmes effets, il nous est venu aux oreilles que certains députés, faisant suite aux pressions d'amis des oiseaux, envisagent la réactualisation des lois scélérates qui visent le capitaine "pollueur" en augmentant le niveau des amendes. Puisque le niveau actuel de l'amende (1 million de francs) n'est pas assez dissuasif, il envisagent une augmentation de 50% de toutes les amendes pour amener les vilains capitaines à renoncer aux fameux "dégazages".

**Tenez vous prêt à reprendre votre bâton de pèlerin** pour aller convaincre les élus des abus de la loi. Les arguments ne manquent pas et ont été rappelés dans nos lignes : "utilisation rationnelle des nouvelles techniques de nettoyage des cuves - ports non équipés pour recevoir les "sludges" ou les ordures, ou alors à des tarifs prohibitifs - niveau des amendes qui est sans commune mesure avec le salaire d'un capitaine français condamné au pénal alors que le capitaine étranger a de forte chance de voir son amende réglée par le P & I - responsabilité de l'armateur et du chargeur qui ont signé une charte-partie sur un navire mal adapté - le capitaine n'est pas forcément coupable de toutes les fautes commises à bord - le sous effectif cause de la fatigue et de négligences - niveau de pollution tellurique et/ou fluvial ou des ports de pêche et plaisance par rapport à la pollution marine marchande ...."

OUI cette loi mérite d'être modifiée. Mais elle doit l'être dans le sens de l'équité. La recherche du vrai coupable doit être effective, capitaine et/ou membre de l'équipage, certains chefs de service chez l'armateur ou le propriétaire de la cargaison, manutentionnaire, société de classification, autorités portuaires qui n'ont pas mis leur port aux normes, industriel ayant mal empoté un conteneur etc.. et surtout que l'on recherche une harmonisation européenne, avec une loi unique pour tous les pays de la communauté.

Quand l'heure sera venue de convaincre il faudra se montrer digne des anciens qui ont tellement lutté au sein de l' AFCAN pour faire modifier ces lois scélérates.

J. LOISEAU

**AFCAN - INFO spécial pirates.** Nous n'avions pas jusqu'à présent traité des pirates dans nos lignes. Ce sujet "saignant" semble être à l'ordre du jour. Nous reproduisons avec l'aimable autorisation de la direction un article des "ECHOS" particulièrement bien informé. Louis Baumard du "MARIN" a aussi traité le sujet en février, le "Journal de la marine marchande" dans sa livraison de mai 99 publie une page qui fait référence à *un guide de conduite pour prévenir les attaques et que faire, en cas d'attaque*. L'OMI et en particulier le comité de la sécurité maritime N°71 (fév. et mars 99) a largement entamé un travail de réflexion sur le sujet "Piraterie et vol à main armée".

### **Nos collègues aussi peuvent être pirate ! mais promis, juré, ils ne sont ni de l'AFCAN ni de l'IFSMA**

*D'après un petit entrefilet banal dans le Lloyd list (avril .99) :* "La police maritime Coréenne a arrêté 3 commerciaux impliqués dans un trafic d'une cargaison de lingot d'aluminium provenant du "TENYU", navire japonais détourné (16.9.98) dont on pense que 14 membres d'équipage ont été assassinés. Le suspect principal est le capitaine LEE DONG GEOL employé par une société commerciale de Singapour.

Il aurait agi comme courtier pour vendre à une compagnie chinoise à Myanmar en Birmanie le navire et sa cargaison. On a retrouvé sur le compte du capitaine LEE une somme de 30.000 \$ qui pourrait bien être sa commission remise par le syndicat du crime. "TENYU" a été renommé "VITTORIA" et armé par un équipage indonésien puis a été renommé successivement "HANA" et "SANEI". Evidemment tous les documents de "TENYU" ont disparu et le capitaine LEE affirme n'avoir acheté le navire et la cargaison que sur instruction d'un opérateur singapourien...

Avec l'aimable autorisation de la revue "Les Echos" nous reproduisons ci dessous un article de Yves Bourdillon paru le mardi 8 décembre 1998.

## **Les flibustiers écument impunément les mers A coups de kalach et de bakchich**

La mitrailleuse et les jumelles à infrarouges ont remplacé le sabre d'abordage mais les méthodes éprouvées par les corsaires d'antan n'ont guère changé. Aujourd'hui, les pirates des mers, à partir de hors-bord dernier cri grimpent à l'assaut des cargos avec échelles et grappins. C'est ainsi qu'en avril dernier le pétrolier "Petro Ranger" a tout simplement disparu, l'espace de quelques vagues. A l'heure où les satellites espions peuvent lire les titres de cet article par-dessus votre épaule, ce bâtiment de 200 mètres de long n'a été retrouvé que quinze jours plus tard, dans le port chinois de Haikou où son pétrole était transvasé sous l'oeil placide de soldats...

Les pirates n'ont pas disparu de l'horizon des océans. Bien au contraire, depuis une dizaine d'années, ils sont de plus en plus nombreux, organisés et violents. La Lloyd's en dénombre pas moins de 20.000 en mer de Chine. Ils s'attaquent même à des navires au franc-bord de 10 mètres et filant 25 noeuds. Certes, ils siphonnent des sommes moins importantes que leurs "cousins" informaticiens ; selon le capitaine John Dalby, de Marine Risk Management (MRM), la valeur des cargaisons et bateaux disparus ne dépasse pas 200 millions de dollars par an. Mais les pirates menacent le transport maritime dans des régions entières d'Asie et d'Afrique, par exemple dans le détroit de Malacca, le point de passage à la fois le plus encombré et le plus dangereux du globe - on y a recensé 47 attaques l'an dernier- le golfe du Bengale, la mer d'Andaman. Ou bien dans le triangle HLH (Hong-Kong, Luçon, Hainan), qui avait succédé aux Bermudes comme "trou noir" de cargos, avant que les autorités chinoises ne décident de balayer devant leur porte.

#### **■ 165 marins pris en otage, 27 tués**

Au total, selon le Bureau maritime international (IBM), l'organisme mis en place en 1981 par la Chambre de commerce internationale avec un mandat des Nations Unies et qui représente 200.000 armateurs

et assureurs, les pirates ont attaqué 81 cargos et 18 pétroliers dans le monde et en ont "kidnappé" 10 au cours des neuf premiers mois de cette année. Ils ont pris au passage 165 marins en otage et en ont tué 27. Il y a douze ans, on n'avait recensé "que" 38 attaques et aucun mort ; ce qui illustre la progression du phénomène.

Même en tenant du fait que certains cargos disparaissent par naufrage instantané ou dans des fraudes à l'assurance, l'ampleur de la piraterie est certainement bien supérieure. Les cas mineurs ne sont pas déclarés par l'armateur pour ne pas effrayer le client. Immobiliser un bateau pendant la durée de l'enquête coûte aussi jusqu'à 200.000 francs par jour... pour un résultat assez illusoire. Une unité anti-piraterie a été mise en place par le gouvernement thaïlandais à la fin des années 80 ; huit ans et 13 millions de dollars de dépenses plus tard, cette unité n'a jamais attrapé le moindre pirate, note l'IMB.

Dans son bureau d'une banlieue de Londres, Eric Ellen, le patron de l'IMB sait bien que toutes ces statistiques sont niées par les gouvernements des zones à risques. Au pied de la lettre, ils n'ont d'ailleurs pas tort ! Selon la définition juridique de la convention de Montego Bay signée en 1982 pour renforcer la lutte contre ce fléau, le crime de piraterie n'existe qu'en haute mer. Dans les eaux territoriales, où ont lieu 79% des attaques, il s'agit d'un simple "vol à main armée" ; sic.

Toute la difficulté est là. Pour respecter la souveraineté des Etats, il est évidemment impossible d'exercer un droit de poursuite dans les eaux territoriales. La responsabilité de la chasse au pirate incombe aux Etats côtiers, pas toujours équipés, voire guère déterminés, en conséquence. Ils sont pourtant tenus de capturer les pirates sur plainte de l'Etat de pavillon. Mais ce dernier - généralement Panama ou le Liberia - n'est pas de taille à exercer des pressions diplomatiques sur les grands pays, tels la Chine, l'Indonésie et le Brésil, où sévissent les pirates, explique l'IMB.

Certes, en haute mer, tout bâtiment de guerre peut, de sa propre initiative, attaquer un pirate, le capturer et le traduire devant sa juridiction

nationale. Les marines occidentales mènent d'ailleurs régulièrement des patrouilles de dissuasion dans certains endroits "chauds", ou vitaux pour leurs intérêts économiques. Certains notent que la recrudescence de la piraterie coïncide avec le recul de l'activité des marines américaine et russe depuis la fin de la guerre froide. Mais l'amiral Jean-Charles Lefebvre, chef d'état-major de la Marine nationale française, dont 6 frégates de surveillance et 9 patrouilleurs sont déployés outre-mer, estime que, "en mer, il faut d'abord compter, sur soi". Par exemple, surveiller les pirates en Méditerranée, où 800.000 navires sont immatriculés, reviendrait à suivre chaque piéton de Paris par satellite...

### ■ Une arme efficace : la lance à incendie

Ponctuellement, la collaboration entre marines des Etats côtiers peut, certes, porter ses fruits, les attaques ont nettement reculé depuis 1993 dans la zone où patrouillent de concert les navires indonésiens, singapouriens et malais. Une collaboration qui a cependant des limites; deux de ces pays se disputent les îles Spratly... Sans compter que certains patrouilleurs peuvent être tentés d'appliquer le vieux principe "garde-chasse le matin, contrebandier le soir".

Toute défense serait donc impossible ? Non, il existe des parades assez simples, note Jayant Ahyanar directeur adjoint de l'IMB : surveiller les allées et venues à quai, éclairer les alentours au mouillage, renforcer les tours de garde avec des jumelles sophistiquées dans les détroits. Ce qui n'est pas simple, puisque, dans une recherche frénétique de rentabilité, les armateurs ont réduit leurs équipages à une douzaine d'hommes. "Mais, quand vous êtes propriétaire d'un château, vous ne partez pas en week-end en laissant les fenêtres ouvertes !" s'exclame l'amiral Lefebvre. Il rappelle que la piraterie aérienne a inspiré, il y a trente ans des mesures contraignantes, aujourd'hui entrées dans les mœurs, telles que le passage des bagages aux rayons X et les portiques de sécurité des aéroports. La bonne vieille lance d'incendie est souvent efficace ; l'Organisation maritime internationale, qui regroupe 155 pays, pousse l'obligeance jusqu'à recommander une pression de 7 kilos par centimètre carré. Parmi les nouveaux moyens techniques, une balise Argos ou Shiptrack cachée à fond de cale peut envoyer un message d'alarme dès que le bateau dévie de sa course et permettre aux "cow-boys" de MRM d'intervenir en avion ou à l'IMB de suivre le bateau capturé à la trace. L'IMB interviendra ensuite auprès du pays concerné et avertira les autres proies potentielles sur zone, grâce à son service permanent d'alerte basé Kuala Lumpur. En outre, à partir de février prochain, tous les navires devraient être équipés d'un système GMDSS ("global maritime distress safety system") ou Immarsat permettant d'émettre un signal de détresse rapide. Enfin, explique Edouard Berlet, délégué général du Comité central des armateurs de France, rédiger des connaissements "sobres" empêche les complices des pirates dans les ports de savoir la valeur de la cargaison ; surtout si elle est rangée dans des conteneurs.

### ■ Corruption dans les ports

En fait "de tout temps, c'est à terre que les pirates ont été défaits", estime Edouard Berlet. Ils doivent bien accoster un jour pour écouler leurs marchandises ! C'est ainsi que les corsaires ont été neutralisés au XVII<sup>e</sup> siècle par les royaumes qui les mandataient quand il est apparu stratégique de rétablir la sécurité du commerce maritime. Certes, la plupart des pirates sont des pêcheurs brésiliens, somaliens, nigériens, chinois ou indonésiens, dispersés dans des milliers d'îles, pour qui la piraterie est une activité d'appoint comme une autre. Voire une tradition historique admise, comme l'illustre la flotte de 600 jonques de Mme Ching qui tenait tête à la marine impériale chinoise en 1820. Le nombre de ces pirates "amateurs" a d'ailleurs augmenté depuis le début de la crise asiatique, en 1997, car "des gens désespérés sont prêts à des actes désespérés" remarque un capitaine.

A côté d'une piraterie d'Etat largement mythique (mis à part quatre navires mystérieusement disparus au large de la Lybie, soupçonnée surtout d'avoir confisqué le "Samir" en 1995), les cas les plus graves sont surtout le fait de sociétés puissamment organisées ayant pignon sur rue et souvent liées aux fameuses "triades" de Hong Kong et de Taiwan, explique l'IMB. Spécialisées aussi dans l'immigration clandestine aux Etats-Unis, elles disposent de vedettes rapides, de relais

dans toute la région, sont capables de revendre les cargaisons par, des circuits sophistiqués et ont infiltré au plus haut niveau la police, les douanes et les autorités portuaires aux Philippines, en Malaisie, en Thaïlande et en Indonésie. La corruption sévit aussi dans les ports indiens dont le plus dangereux est Kandla. Ou bien à Rio, où un cargo a été attaqué dans la zone spéciale "de haute sécurité" au lendemain même de l'inauguration de cette dernière !

Une solution serait de faire pression politiquement sur les Etats pour qu'ils démantèlent les réseaux actifs sur

leur sol. Un accord international organisant la lutte "à terre" contre la piraterie est-il possible ? Eric Ellen ne se fait guère d'illusions. "Si la piraterie sévissait en ville, des mesures seraient prises. Mais les marins sont attaqués en mer, loin de tout. Regardez il n'y a pas eu d'intervention internationale en faveur des milliers de boatpeople vietnamiens qui se faisaient massacrer." Les choses bougeront peut-être si un jour un pétrolier détourné provoque une catastrophe écologique comparable à celle de l'"Exxon Valdez". Celà a déjà failli arriver. En 1993, un pétrolier abandonné par des pirates a dérivé plusieurs heures dans le détroit de Malacca sans personne dans la dunette...

Y. B.



*Le piratage ne date pas d'hier*

### ■ L'état des lieux

Malacca, Lagos, Rio, la côte des Philippines ou du Liberia, les îles indonésiennes... ces noms n'évoquent pas nécessairement des rivages enchanteurs pour les capitaines au long cours. Selon le rapport annuel du Bureau maritime international (IBM), ce sont les endroits les plus dangereux de la planète pour les marins. Sur les 229 actes de piraterie recensés de par le monde l'an dernier, la "part de marché" des eaux indonésiennes se montait à 20,5%, devant celles de Thaïlande(7,4%), des Philippines et du Brésil (6,5% chacun), de l'Inde et du Sri Lanka (5,2%), du Nigeria et de l'Equateur(3,9%). Certes, le risque statistique demeure faible : même dans le détroit le plus dangereux du globe, celui de Malacca, il ne dépasse pas 1 sur 1000. Mais quand attaque il y a, c'est le bateau entier qui peut disparaître, ainsi que l'équipage. Quinze bateaux ont été "kidnappés" l'an dernier, dont 9 en Asie du Sud-Est. Et le nombre de marins tués, 51 en 1997, a quasi doublé par rapport à l'année précédente, en raison d'attaques très meurtrières près du Sri Lanka et, dans une moindre mesure, aux Philippines ou... au large des Etats-Unis.

### ■ Le jeu trouble de l'armée chinoise

Le "Hye Mieko", l'"Alicia Star", le "Vosa Carrier", le "Jui Ho", le "Coruyen 2", l'"Anna Sierra"... Tous ces cargos, pour leur grand malheur, ont croisé, un funeste jour, l'itinéraire de navires militaires chinois. Et ils ont été arraisonnés, jusqu'à 1.000 kilomètres des eaux territoriales de Pékin, détournés vers les ports chinois les plus proches ; généralement Shanwei, à 65 kilomètres de Hong Kong, Haikou, Hui Lai ou Bei Hei. Leur cargaison a été confisquée, les membres d'équipage ont parfois été arrêtés, pour "contrebande" et les armateurs ont dû payer des rançons allant jusqu'à 100.000 dollars pour récupérer bateau et équipage.

Malgré les plaintes cumulées des armateurs, des Etats concernés par le pavillon ou du Bureau maritime international (IBM), déposées

en application des conventions internationales - dont Pékin est signataire, les cargaisons - généralement du pétrole, des cigarettes et des ordinateurs - n'ont jamais été retrouvées. Et aucun des pirates-soldats n'a été extradé par les autorités chinoises.

Quand le "MT Louisa" a été intercepté, en septembre dernier, la "Lloyd's List", le quotidien du marché d'assurance londonien, a établi la liste des cargos saisis, depuis 1991, par l'armée ou les garde-côtes chinois. Et on peut se demander si la piraterie est un appendice de la diplomatie chinoise ou une activité marginale conduite par des soldats égarés. Des faits (passés) nourrissent la première hypothèse. Ainsi, dans les années 1991-1993, la quasi-totalité des attaques de pirates visait des bateaux russes, à un moment où les relations entre Moscou et Pékin étaient chaotiques; ainsi, en 1992, l'arraisonnement d'un cargo à 2 kilomètres de la côte de Hong Kong ressemblait à une manoeuvre d'intimidation vis-à-vis des autorités de la colonie britannique en pleines négociations sur la rétrocession; ainsi, en 1995, certains officiels d'Indonésie, un des six pays qui disputent à la Chine les îles Spratleys, supposées riches en pétrole, se demandaient si Pékin ne manipulait pas en sous-main les pirates pour étendre de facto sa souveraineté en mer de Chine méridionale bien au-delà de la zone de 19 kilomètres reconnue par la communauté internationale...

### ■ Canton, un royaume indépendant

Aujourd'hui, on croit moins à un tel machiavélisme. "Le vrai problème est que l'armée chinoise échappe, au contrôle de Pékin", explique-t-on à l'IMB. Il faut savoir en effet que l'Armée populaire de libération (PLA) ne se préoccupe pas seulement de la défense du pays, mais quelle s'est construit un empire commercial fort diversifié, de quelque 20.000 entreprises, et qu'elle se livre à une contrebande qui représente, de l'aveu même de Pékin, un manque à gagner annuel pour l'administration de 100 milliards de renminbis (soit la bagatelle de 60 milliards de francs).

Cela ne prouve pas que les navires militaires opèrent à l'insu des autorités politiques. Pékin dément toute implication des autorités locales, mais il paraît impensable que les garde-côtes pirates agissent seuls, estime la Fédération internationale d'affrètement (IFS), car "l'utilisation ou le prêt de vedettes et d'uniformes officiels, l'arraisonnement et le déchargement de cargaisons nécessitent l'aval des autorités". La région de Canton, la plus dynamique du pays et qui compte trois des cinq zones économiques spéciales côtières, serait quasi devenue un "royaume indépendant", où les autorités couvrent les agissements des militaires, quand elles ne reçoivent pas leur part des dépouilles, selon l'organisme Control Risk. Ce n'est pas un hasard si les cargaisons confisquées sont "recyclées" à Canton et si les cargos sont toujours détournés vers les mêmes ports, dans l'île de Hainan, à Fengcheng ou Shanwei. Ainsi, l'"Anna Sierra" a été intercepté en 1995 dans le golfe de Thaïlande et conduit à Bei Hai, où sa cargaison de 12.000 tonnes de sucre avait été vendue par les pirates à un négociant local... avant même son détournement. Grâce à Interpol et à l'IMB, la police (Public Security Bureau, PSB) saisissait le bateau et arrêtait les 14 pirates... puis les relâchait, en violation de la convention de l'ONU de 1982. La cargaison a été vendue aux enchères par le PSB en 1997 et le bateau croupit sur place depuis trois ans. Il ne sera rendu que contre paiement au même organisme de 400.000 dollars, pour "frais d'enquête".

Pékin plaide à l'occasion l'interception légale de contrebandiers; ce qui peut étonner! Car les navires attaqués sont d'une taille qui convient mal à la discrétion recherchée des contrebandiers; par ailleurs, ils disposent de documents en règle et sont parfois interceptés très loin des eaux territoriales chinoises, en route vers Vladivostok ou Singapour. Le "Hye Miekko" a même été arraisonné au large du Cambodge, par un garde-côte chinois et détourné sur 1.000 kilomètres jusqu'à Shanghai.

Il est vrai que les garde-côtes sont devenus "ultra enthousiastes", dit l'IMB, depuis que, pour lutter contre la contrebande en provenance du Vietnam, Pékin leur permet de conserver 75 % des prises dans la région! L'IMB espérait que le cas du "Petro Ranger" serait révélateur d'une éventuelle meilleure volonté de Pékin. L'Etat de pavillon, la

Malaisie, avait demandé l'extradition des 12 pirates qui avaient détourné ce pétrolier sur Haikiou en avril. Or les pirates indonésiens ont été libérés en octobre dernier et, depuis, ils sont gentiment rentrés chez eux.

### ■ Piraterie, mode d'emploi

La piraterie maritime ne s'improvise pas! Il faut commencer par recruter une équipe dans un village de pêcheurs - 350.000 dollars environ pour une douzaine de recrues dans un bar de Manille, kalachnikov compris. Montée sur un hors-bord, l'équipe prendra d'assaut le cargo cible de préférence de nuit, par la poupe et au moment où il est le plus vulnérable. C'est-à-dire soit quand il mouille au port ou près de la côte, soit quand il navigue à faible vitesse dans un détroit mais rarement à plus de 15 milles des côtes, explique la Fédération internationale d'affrètement (ISE). Le plan du navire, la composition et la valeur de la cargaison (fréquemment entre 1 et 4 millions de dollars) seront précisément connus grâce à des complices rémunérés dans les services portuaires ou douaniers, explique Thomas Timlen, du Conseil maritime international et baltique (BIMCO). Ces pirates "chassent du gros".

Le risque physique de ces opérations est faible. Les marins, qui sont parfois jetés à l'eau après l'assaut ou pris en otage et rendus contre rançon ne sont normalement pas armés. En effet en raison des longues semaines de promiscuité, les armes à feu sont considérées comme trop dangereuses sur un cargo, surtout sur un pétrolier. Les marins les plus déterminés peuvent toutefois braquer des projecteurs aveuglants, actionner l'assourdissant sifflet d'alarme ou les pompes à incendie. La pression de ces dernières peut facilement repousser un homme à la mer, et le gouvernement allemand étudierait la possibilité raffinée d'ajouter des produits irritants dans l'eau de ces pompes.

### ■ Bateau fantôme

Sous la menace des armes, l'équipage, qui excède rarement une douzaine de personnes, devra détruire ses moyens de communication et conduire le bateau dans un port où les autorités ferment les yeux, par exemple dans l'île de Kep Anambas, au large de Singapour, l'équivalent au XX<sup>e</sup> siècle de la fameuse île de la Tortue des flibustiers du XVIII<sup>e</sup>. La cargaison pourra aussi être transvasée dans un navire à proximité, puis écoulée via des sociétés capables de blanchir des millions de dollars en quelques heures.

Reste à transformer le cargo en bateau fantôme. Pour cela, après avoir donné un coup de peinture à la coque, il suffit de glisser une enveloppe de quelques milliers de dollars aux officiels de certains ports. Le bateau sera aussitôt enregistré, généralement sous pavillon du Honduras, de Saint-Vincent, du Panama ou du Belize. Son tonnage, ses dimensions, son ancien nom et celui de son propriétaire, une société écran, seront faux, de même que le certificat du capitaine. Evidemment, il sera imprudent de retourner dans un port occidental, où les autorités surveillent les registres et immobiliseront le cargo, surtout si son équipage, birman ou philippin, demeure cloîtré à bord sans recevoir de courrier et si l'armateur a déposé ses statuts quelques jours seulement avant l'enregistrement du bateau. En revanche, le bateau fantôme pourra être revendu à un armateur peu regardant, affrété à bas prix à un chargeur crédule, cédé à la ferraille ou bien entamer une seconde carrière dans la contrebande, voire dans une activité légale, comme c'est le cas du ferry reliant officiellement la Chine continentale à l'île de Shangchuan, selon l'ISF. Plusieurs dizaines de cargos croisent ainsi de par le monde en ce moment.

Tout n'est cependant pas toujours aussi facile. Par exemple, le célèbre pirate philippin Chanco avait surestimé ses appuis politiques. Après avoir eu l'imprudence de capturer un pétrolier du gouvernement philippin il a été arrêté et criblé de balles dans sa cellule. Les pirates qui ont rencontré des croiseurs russes en mer de Chine orientale en 1993, à l'époque où la marine russe avait de l'argent pour naviguer ne sont plus là non plus pour le raconter. En avril 1997, des pirates ont aussi attaqué par mégarde le "Newton", un anodin cargo britannique qui transportait des commandos pour un exercice militaire au large de Brunei. "Excusez-nous, il y a erreur", ont-ils lâché flegmatiquement en faisant demi-tour.

*Yves Bourdillon.*

## Le guide anti-pirate du commandant

L'International Shipping Federation, ISF, vient de publier la 3<sup>e</sup> édition de ses recommandations pour prévenir et/ou tenter de maîtriser les attaques de la piraterie moderne, intitulé : *"Pirates and Armed Robbers : a master's guide"*.

En une quinzaine de pages, de format A4, l'ISF dresse la carte des régions à risques: en tête de liste, avec plus d'une attaque par mois, en moyenne entre 1990 et 1998, dans les eaux territoriales, les côtes de la Chine populaire, celles du Sud-Est asiatique (en gros de l'Indonésie aux Philippines) et les eaux brésiliennes. Arrivent en seconde position, plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest et la Somalie.

Le pire n'est jamais sûr car le nombre d'attaques recensées a diminué entre 1997 et 1998, passant de 643 à 467, mais il n'y a pas de quoi se réjouir. Le degré de violence est variable d'une région à l'autre. En Asie, l'usage par les assaillants, de bateaux rapides est fréquent et leur montée à bord serait facilitée par la présence de complices qui, après s'être cachés durant une escale, ouvrent les sabords. Dans un certain nombre de cas que l'ISF ne précise pas, les attaques ont été menées par des gangs organisés. N'hésitant pas à mettre des points sur les "i", l'ISF note que des militaires indonésiens et chinois, *"acting without official authority"*, précise-t-on, ont été accusés de complicité ou de participation active aux attaques. Dans plusieurs cas, celles-ci ont été conduites à la grenade ou aux lance-roquettes. Les attaques ne se produisent pas uniquement lorsque le navire est à l'ancre ou navigue à vitesse réduite dans un détroit; des porte-conteneurs filant plus de 20 nds ont été attaqués.

Au large de l'Afrique, l'attaque type (si l'on peut dire) se produit plutôt lorsque le navire est à l'arrêt ou en vitesse lente. Les gangs utilisent des méthodes relativement peu sophistiquées et semblent plutôt saisir des opportunités "offertes" par des cibles faciles. Le degré de violence peut être *"extrêmement élevé"* et le degré d'assistance des autorités locales *"souvent minimal"*

Au large de la Somalie, des motivations politiques peuvent animer des assaillants : la prise d'otage n'est pas rare ; l'utilisation d'armes automatiques, non plus.

Dans les ports brésiliens, Rio de Janeiro et Santos compris, de nombreuses attaques

ont été menées contre des navires à quai ou en rade. *"Une extrême violence impliquant l'usage d'armes à feu est commune et le risque de confrontation pour l'équipe est sérieux"*. Dans *"certains"* ports, cependant, les autorités ont pris des dispositions pour ramener une certaine sécurité et la police a montré sa capacité à assister les navires attaqués.

Opérant de préférence entre 22 h. et 6 h, les pirates ont comme première cible, la cabine du commandant où se trouve généralement le coffre-fort ou sa clef. Ils sont systématiquement armés ; la plupart d'armes blanches et de plus en plus, d'une ou plusieurs armes à feu. Dans la majorité des cas recensés, ces armes sont surtout destinées à impressionner, dans un premier temps.

Des complicités avec des personnels des différentes professions portuaires sont prouvées, concernant la nature des marchandises ayant de la valeur et l'endroit où elles sont stockées.

Si, d'une manière générale, il ne faut pas attendre grand chose des autorités locales dont les moyens sont limités, l'ISF recommande aux bords de toujours soit demander assistance, soit de signaler une attaque ou tentative d'attaque afin d'inciter les autorités portuaires à bouger.

### Comment prévenir une attaque ?

Soulignant que l'expérience a montré que les assaillants sont assez souvent dissuadés d'attaquer lorsqu'ils découvrent que le navire présente des signes clairs d'une vigilance renforcée, l'ISF invite les

bords à mettre en place un plan de sécurité qui doit être opérationnel bien avant que le navire entre dans une zone à risque.

Il s'agit :

- d'identifier les personnes ou les bateaux suspects le plus tôt possible ;
- de mettre en place des moyens lumineux, sonores ou autres capables de montrer aux attaquants potentiels qu'ils ont été détectés ;
- de rendre la montée à bord la plus difficile possible ;
- de limiter au maximum les accès aux marchandises transportées et aux effets personnels ;
- d'assurer la sécurité de l'équipage et des passagers.

Diverses mesures répondant à ces objectifs sont indiquées par le guide : bien sûr, renforcer la veille optique car les bateaux des pirates sont peu ou pas délectables au radar ; toutes les lances à incendie doivent être prêtes à fonctionner immédiatement ; etc.

Si les assaillants parviennent à monter à bord, *"dont be heroic- the boarders may be armed"*. L'équipage doit rester groupé et éviter de se retrouver sur le chemin de fuite menant les assaillants à leur bateau ; ce qui provoque souvent des réactions très agressives des pirates.

La négociation peut être une possibilité mais dans de nombreuses circonstances, il est plus sûr d'obtempérer aux demandes des assaillants.

L'ISF recommande que son guide vendu £10 port compris, soit présent à bord de chaque navire.

Michel NEUMEISTER

## 66 actes ou tentatives de piraterie au 1er trimestre

A la fin du premier trimestre, les eaux indonésiennes et singapouriennes occupaient la première place en termes de nombre d'attaques de pirates, estimait l'International Maritime Bureau, le 17 mai dernier, à l'occasion de la présentation de son rapport trimestriel. Rappelons que l'IMB basé à Londres, recense les actes de piraterie et tente d'organiser la prévention. Il a ouvert, il y a plusieurs années, un bureau à Kuala Lumpur.

Sur un total mondial de 66 attaques ou tentatives d'attaque, le Sud-Est asiatique en a compté 38 : 18 dans les eaux indonésiennes où la piraterie est récurrente ; et au moins 10 dans le détroit de Singapour où les actes de piraterie étaient rares, il y dix ans. En 1991, une seule attaque y était recensée. Cette escalade de la violence amène l'IMB à tirer le signal d'alarme : *"il y a un nombre croissant d'attaques entre Singapour et la partie indonésienne du détroit de Singapour. Les assaillants armés d'armes blanches ou à feu utilisent des bateaux rapides pour opérer"*.

Concernant l'Afrique de l'Est, l'IMB recommande aux navires de passer à au moins 50 nautiques de la côte somalienne, rappelant qu'un cargo immatriculé à Belize et armé par 19 ukrainiens, a été pris en otage avec demande de rançon par 17 pirates armés. Ont été recensées, au large de l'Afrique, 16 attaques; 10 dans les eaux sud-américaines ; 5 dans celles d'Extrême-Orient; une au large du sous-continent; et une dernière, ailleurs.

# L'avenir est radieux .... pour les navires hors normes qui escaleront en France !

**I**l y a 15 centres de sécurité en France donc 15 chefs de centre et 52 inspecteurs en exercice : sur le papier. En fait il ne faut pas compter sur plus de 30 inspecteurs habilités ou compétents pour effectuer des visites (civils et militaires - et compte tenu des départs en retraite, mutations et/ou maladie). L'âge moyen des inspecteurs (58 à 60 ans) laisse entrevoir des places vacantes dans les 3 ans à venir ! Avec 24 inspecteurs d'origine marmar sur le terrain, il y a pénurie "pour passer le témoin".

Les jeunes inspecteurs d'origine universitaire et nommés au choix (provenance contrôleur des aff.mar.) ne sont pas immédiatement opérationnels. Ils doivent effectuer 2 ans minimum de formation dans les différents centres de sécurité.

Depuis la mise en place SMDSM il n'y a plus d'inspecteur radio à La Rochelle, St.Nazaire ni au Havre.... Le service public n'est plus assuré par Télécom.

Il y a déjà difficultés à remplir le contrat des 25% de visites de navires dans le cadre du M.O.U..

Monsieur le ministre, de grâce, embauchez des inspecteurs et donnez-leur des moyens ! Sinon on sera obligé de faire appel aux manning operators qui fourniront des philippins ou des chinois !

J.LOISEAU

## LES MAISONS DES GENS DE MER

<http://www.perso.wanadoo.fr/agism.sea/welfare.html> E-mail : [agism.paris@wanadoo.fr](mailto: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-Gaule  
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

# Les transpondeurs AIS

## Les règles de barre et l'élément humain

Dans quelques années il est probable que tous les navires de 300 GT et plus seront équipés d'un transpondeur AIS. Dans le mode de transmission bord-terre leur introduction améliorera très certainement la sécurité des navires par leur contribution aux VTS et systèmes de compte rendu et parce qu'ils libéreront les officiers de quart des appels VHF de routine. Un autre point positif peut en être attendu c'est un plus grand respect des règles de barre par les officiers de quart sachant qu'ils sont surveillés par la terre et que toute infraction peut être poursuivie.

L'utilisation de l'AIS dans le mode navire-navire soulève cependant un nombre de questions qui doivent être étudiées de plus près.

Lors de la réunion de Juillet 98 du sous comité NAV 44 de l'IMO, un représentant a déclaré que lorsque 2 navires équipés de l'AIS pourraient, par visibilité réduite, agir comme s'ils étaient en vue l'un de l'autre, cela m'inquiète beaucoup.

Dans les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale le radar est devenu rapidement disponible pour les navires de commerce. A cette époque, et quoique les navires manquaient beaucoup de pratique et de connaissances sur les limitations et l'interprétation des informations fournies par le radar, il y eut tendance à considérer le radar comme la panacée pour la navigation dans la brume. Malgré les règles de barre les navires ont continué à naviguer sans ralentir par visibilité réduite, avec pour résultat des conséquences désastreuses. L'abordage Andrea Doria/Stockholm fut probablement le plus célèbre, mais il y eut beaucoup d'autres "collisions assistées par radar" dans les années 50/60 qui amenèrent un changement à la fois dans COLREG et dans la formation obligatoire des marins. Cela contribua également à l'établissement de zones de séparation de trafic. Comme ce fut souvent le cas l'IMO (alors IMCO) fut, par nécessité, plus réactif que moteur de l'action.

Les transpondeurs navire-navire apporteront-ils le remède à l'anticollision comme certains le pensent ? Il faut tout d'abord garder à l'esprit que tous les navires ne seront pas équipés, et certainement dans les débuts de l'implantation obligatoire. Dans les eaux côtières les petits navires, les pêcheurs, les plaisanciers seront toujours aussi nombreux et la plupart sans AIS. Il y

aura toujours la possibilité que des navires plus importants ne soient pas équipés ou que le matériel soit en avarie. Il est donc prudent de dire que dans l'avenir les officiers de quart rencontreront souvent du trafic non équipé de l'AIS. Il faut aussi considérer l'information qui sera reçue de l'AIS par le navigateur. Il aura l'identification claire de l'écho y compris son nom, sa position, sa route, sa vitesse, son cap. L'information primordiale dans la prévention des abordages est la route relative de l'écho qui n'est pas donnée directement par l'AIS. **Le plotting radar doit donc rester l'élément primordial de décision de l'officier de quart.** Un autre problème peut provenir des données morcellées ou tronquées transmises à l'AIS. Des données électroniques incorrectes (ce qui n'est pas inconnue sur les passerelles) sont une chose, des informations erronées sur un navire affichées sur la passerelle d'un autre devient une dangereuse source d'erreur.

### Scénario typique

Le scénario suivant a pour but de mettre en valeur quelques problèmes liés à l'utilisation de l'AIS en mode navire-navire.

Deux grands navires *Jenny* et *Freda*, se rapprochent en étant pratiquement cap pour cap dans une zone encombrée et tous deux à 18 noeuds. La visibilité est réduite et il y a du trafic traversier dans le secteur.

*Jenny* observe l'écho de *Freda* à 12 milles et l'officier de quart attend les informations du transpondeur (le CPA est dans 20 minutes). Les données AIS sont transmises quand *Freda* est à 10 milles (TCPA 17 minutes). L'officier de quart de *Jenny* appelle *Freda* par VHF. Le temps d'établir le contact et les navires ne sont plus qu'à 8 milles (TCPA 13 minutes). Après 4 autres minutes et quelques difficultés à se mettre d'accord, l'officier de quart accepte que *Jenny* vienne sur tribord, tandis que *Freda* gardera sa route en raison de la présence d'un autre navire sur son tribord arrière, les navires se croiseront babord/babord, les navires ne sont plus qu'à 5.4 milles.

Pendant ce temps un petit caboteur *Billy* sans VHF, traverse le chenal et plotte plusieurs échos y compris *Jenny* et *Freda*. L'officier de quart de *Billy* bien qu'entendant la

conversation entre *Jenny* et *Freda* est incapable de les identifier. En raison de cette incertitude il décide de garder route et vitesse jusqu'à ce que *Jenny* manoeuvre pour pouvoir l'identifier sur son radar. Le temps que cela se produise les navires se rapprochent rapidement de *Billy* de chaque bord sur son avant.

Les Officiers de quart de *Jenny* et *Freda* n'ayant pas d'informations transpondeur de *Billy* sont attentifs. La situation se complique encore quand l'officier de quart de *Jenny* doit manoeuvrer encore une fois assez franchement à faible distance pour éviter *Billy* qui traverse sur son avant Tribord.

Dans cette situation très courante, l'usage (ou le mésusage) de l'AIS a réduit le temps disponible pour agir de bonne heure, provoquant un changement de route de dernière minute pour éviter un navire sans AIS.

Remarquons également qu'aucun de ces navires n'était un NGV. Remplacer les 18 noeuds par 35-40 et le temps disponible pour agir de bonne sera réduit à presque rien.

Une complication possible, sinon probable, est qu'après avoir pris contact VHF les officiers de quart soient incapables de se comprendre en raison de difficultés de langage. Ceci est souligné par les incompréhensions et les situations dangereuses qui résultent souvent des essais d'utilisation de la VHF pour résoudre des situations d'abordage.

Une autre possibilité également dangereuse est que l'officier de quart se préoccupe plus d'entrer en contact avec un navire identifié par AIS et néglige de plotter les autres échos radar non identifiés. Il y a aussi la possibilité que l'officier de quart soit "saturé" d'information en raison des données reçues de l'AIS, en gardant à l'esprit que la donnée essentielle - le déplacement relatif de l'écho - n'est obtenue que du radar.

### Trafic dense

Dans les zones de trafic dense telles que Pas de Calais ou détroit de Singapour, il y a à tout moment un grand nombre de navires devant manoeuvrer en fonction de COLREG. Ajouter des communications d'anticollision basées sur les données AIS dans le trafic VHF déjà existant dans ces zones pourrait s'avérer au mieux une perte de

temps et au pire impossible. On peut souhaiter cependant que l'emploi de l' AIS dans les comptes-rendus navire-terre aidera à réduire le volume du trafic VHF dans ces zones.

La règle 19 de COLREG décrit les actions à prendre par visibilité réduite pour tous les navires et tient compte du fait que peu d'informations sont disponibles : c'est à dire informations fournies par plotting des échos et signaux phoniques. Seuls ces derniers seront disponibles pour les navires sans radar, et la règle 19, qui peut être considérée comme une règle à deux vitesses en tient compte. Sur tous les navires, que le radar soit utilisé ou non, le règlement demande de faire route à allure modérée (très souvent oublié à l'heure actuelle), d'émettre les signaux phoniques corrects (encore souvent ignoré) et de maintenir une veille correcte. Si tous les points de cette règle étaient appliqués par tous les navires, les abordages par visibilité réduite ne devraient plus se produire.

Les règles qui s'appliquent aux navires en vue l'un de l'autre sont basées principalement sur l'observation visuelle par les hommes de quart et qui peut être confirmée par des informations provenant des appareils de navigation. Il peut donc y avoir danger à ce que le temps passé à attendre les informations AIS suivi du contact phonique retarde la décision d'agir prudemment et en temps voulu que ce soit par temps clair ou par visibilité réduite.

Si l' AIS est utilisé pour l'anticollision, les navires ainsi équipés devront-ils agir

d'une façon particulière ou auront-ils des privilèges. La règle 19 devra-t-elle devenir une règle à 3 vitesses.

Avant de prendre une décision, tous les problèmes possibles, qui dépendent largement du facteur humain, devront être étudiés soigneusement. Des simulateurs existent qui permettent d'explorer à fond tous les scénarii imaginables, ainsi l'aspect élément humain des navires utilisant l' AIS peut et doit être étudié soigneusement en utilisant des marins.

Un rapport des Amis de la Terre au NAV 44 a analysé un certain nombre d'abordages montrant que, selon l'analyse des experts, que la plupart d'entre eux ne se seraient pas produits si les navires impliqués avaient été équipés de l' AIS. Une analyse des coûts a suivi pour démontrer l'aspect économique de l' AIS. Nous croyons que cette analyse est correcte. Il est important, cependant, que les leçons apprises durement lors de l'introduction du radar restent en mémoire.

Nous devons nous assurer que lors de la mise en place de l' AIS et de son utilisation par le personnel de quart en anti-collision, tous les problèmes opérationnels auront été clairement identifiés et résolus auparavant, de préférence en utilisant les simulateurs plutôt que les passerelles de navires. Cela permettra de s'assurer que les bénéfices attendus tant sur le plan sécurité qu'économique seront réalisés.

En résumé, l' AIS, s'ils est utilisé correctement en conjonction avec le radar et autres

sources d'information, fournira à l'officier de quart une nouvelle aide très utile. Tout comme avec le radar et tous les autres appareils de navigation, il demandera le développement de connaissances et de savoir faire appropriés pour améliorer son efficacité pour une navigation sûre.

Dans son discours d'ouverture de NAV 44 en juillet 98 le Secrétaire Général de l'IMO Mr Bill O' Neil a fortement recommandé aux participants de garder à l'esprit l'élément humain dans toutes leurs délibérations. Vouloir combiner l'élément humain, les nouvelles technologies et les règles de base de COLREG empêche toutefois une étude soignée et détaillée.

#### Votre point de vue

Plusieurs experts ont écrit récemment sur l'usage des transpondeurs sur les navires. Il serait donc du plus grand intérêt de connaître le point de vue des marins pratiquant sur ce nouveau futur matériel de passerelle. Il est possible que cet article déclenche quelques réponses et aidera à identifier tous les problèmes qui auraient besoin d'être étudiés plus à fond.

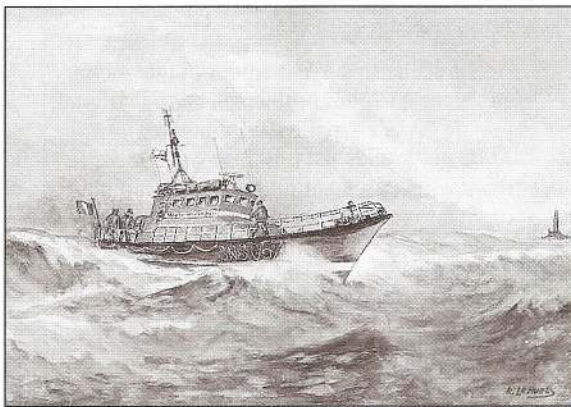
*Cet article est écrit entièrement sous la responsabilité de l'auteur et n'engage aucunement la Commission Européenne.*

### Extrait du «Marin» - Balise de l'Histoire - Le 12 janvier 1979 : La Combinaison Rigolet

Vendredi 12 janvier 1979, 10 heures du matin sur les berges de la Seine, à Paris. La neige est omniprésente, sauf sur le fleuve qui roule ses eaux que l'on devine très froides. Devant les caméras de télévision et en présence d'une dizaine de journalistes, le commandant Rigolet, en uniforme, enfile prestement le vêtement de survie qu'il a mis au point, après avoir toutefois ôté ses chaussures. Il enjambe alors le parapet du pont Alexandre III et se laisse tomber dans la seine. Sans problème, il revient à la surface et sa combinaison lui fait prendre une position horizontale. Il va alors se laisser dériver pour le plus grand plaisir des photographes qui mitraillent le naufragé volontaire. Une demi-heure plus tard, alors que la neige recommence à tomber dru, le commandant Rigolet regagne la berge.

Le commandant Rigolet, qui vient de débarquer du **Pierre Guillaumat**, un des plus gros pétroliers français (550000 tonnes de port en lourd), ne s'est pas rendu à Paris pour parler des difficultés de la navigation des supers tankers, ni des risques qu'ils sont supposés engendrer. En ce vendredi, il s'agissait pour lui de tenter de débloquent, de "dépoussiérer" un dossier "enterré" par l'administration de la Marine Marchande et visant à l'homologation du vêtement de survie pour lequel il se bat depuis de longues années.

Comme tant d'autres navigants, ce commandant avait été traumatisé par le naufrage du **Maori** des Messageries Maritimes, en novembre 1971, en Atlantique. Sur les 38 hommes d'équipage, un seul, un officier mécanicien, avait évité la mort et ce, grâce à une



combinaison de plongée sous-marine qui lui avait permis de résister au froid en attendant les secours. La combinaison de survie est un vêtement plus élaboré. Il a été mis au point par la Société Industrielle des établissements Piel d'Etampes. Un premier essai réalisé en octobre 1972, à Pornichet, lieu de résidence du commandant Rigolet. Le commandant avait passé 24 heures en mer, devant la plage de Sainte Marguerite. Il récidiva au Havre les 16 et 17 mars 1973 et le 5 et 6 janvier 1974 à Cherbourg. Le 10 juillet 1975, après qu'on eut apporté certaines modifications, la combinaison de survie recevait une autorisation d'usage mais n'était toujours pas homologuée.

La combinaison d'immersion sera rendue obligatoire le 17 janvier 1983 par un arrêté pris par le ministre de la Mer Louis Le Penec, cinq jours après le tragique naufrage du chalutier carnois **Cité d'Aleth** (10 victimes). Pour autant le débat reste ouvert sur la praticité de ce vêtement de survie. Ainsi, la combinaison TPS mise au point voici six ans par le français COTTEN rompt avec les spécificités Marine marchande. Cette combinaison dite de manœuvre, et qui a déjà fait ses preuves dans de récentes courses transocéaniques, serait, quant à elle, conforme avec les règles européennes actuellement en préparation.

*Notons que les royalties obtenues par le Commandant Rigolet pour sa combinaison ont servi au financement du canot de sauvetage de Goury (La Hague), baptisé «Mona Rigolet».*

# La page du code ISM n° 10 :

## Les responsabilités

Après avoir exposé les causes des points durs dans "la page du code ISM N° 9", une exigence du code fait de plus en plus parler d'elle :

**ISM §3-2 "La compagnie devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution ou ayant une incidence sur celles-ci.**

Traduction

**Définition claire et complète de la ligne de responsabilité dans le management (Direction), les opérations (Chefs de services - Capitaine et équipage) et la structure ISM (Les personnes désignées au titre du code)**

Destinée surtout à obtenir une désignation effective du responsable de l'exploitation du navire (armateur ou opérateur) en cas d'événement de mer, cette exigence **inquiète** aujourd'hui nombre de responsables : en bon manager il y a lieu immédiatement de faire une **analyse de risques** en les identifiant d'abord, en les évaluant ensuite et en tentant de les maîtriser sinon totalement mais du moins en partie.

De nos jours en effet, en cas d'événement de mer impliquant des hommes ou l'environnement, les risques pour l'entreprise d'abord et les hommes qui la servent ensuite sont énormes.

### RISQUES pour l'entreprise

**Un nom fort connu peut devenir le symbole de centaines de morts affreuses ou de milliers de tonnes d'un liquide visqueux maintes et maintes fois montrés sur toutes les chaînes du monde entier, ruisselant sur les rochers et les oiseaux en Bretagne ou en Alaska : de quoi vous bannir pour toujours du monde des vivants !**

En effet le nom de **TOWNSEND THORESEN** par exemple a très vite disparu du shipping, même si officiellement l'accident du **HOFE** (Herald of Free Enterprise) n'était pas la raison officielle, (personne dans ce métier n'a été dupe) et les autres navires de la compagnie ont changé de nom ; vous avez peut-être passé récemment sur un sister ship du navire tant honni des britanniques, je veux parler des **PRIDE OF FREE ENTERPRISE** et **SPIRIT OF FREE ENTERPRISE**... en effet ne s'appellent-ils pas aujourd'hui **PRIDE OF KENT** et **PRIDE OF BRUGES** !

La société **AMOCO** a beaucoup souffert du triste naufrage d'un superbe pétrolier affrété de triste mémoire, **EXXON** souffre toujours dans le Nord du continent américain: on "fête" ces jours ci les 10 ans d'une pollution qui tarde à se résorber dans un des plus beaux coins du monde.

Si l'**AMOCO CADIZ** ne risque pas de repartir, l'**EXXON VAL-DEZ** lui, banni des eaux d'**ALASKA** (comme si le navire y était pour quelque chose !) continue sa carrière entre le moyen orient et l'Europe sous le nom de **SEARIVER MEDITERRANEAN**... mais en permanence sous les feux de CNN International !

Le désastre de l'**ESTONIA** a traumatisé les Etats **BALTES** et la **SUEDE**: jamais plus un autre navire ne s'appellera ainsi !

La compagnie **CHANNILAND** a disparu rapidement après l'accident spectaculaire du **SAINT MALO**.

Les **compagnies pétrolières** (propriétaires comme affréteurs) en général ne font plus figurer leur nom dans celui du navire ni même leur logo dans la cheminée: un nom d'oiseau tout à fait ordinaire suffira pour ces navires réputés à risques !

### RISQUES pour le Président de la société

Le responsable de l'exploitation d'un navire ( armateur ou affréteur coque nue) est obligatoirement désigné : c'est une exigence du code !

Nous nous rappelons tous du nom du commandant de l'**AMOCO**, mais qui se souvient du nom du propriétaire du pétrolier ?... ça c'était avant l'**ISM** !

Aujourd'hui, nonobstant les limites de responsabilité, le propriétaire ou l'exploitant risque de se retrouver devant un tribunal tout ce qu'il y a de pénal qui recherchera peut être la **faute lourde dans la gestion de la sécurité** du navire et de ses opérations, en un mot dans le **SMS**.

Nous y voilà : la responsabilité personnelle du président serait donc en jeu dans le **SMS** de la compagnie ?

Oui, en effet :

- La politique sécurité et protection de l'environnement a été **définie par le président**. et il a souvent approuvé les procédures compagnie les plus délicates.
- Il a mis en place la structure **ISM** chargée du contrôle de la gestion de la sécurité sur tous ses navires. Il est de plus en liaison permanente et privilégiée avec la personne désignée (la **DPA - Designated Person Ashore**). Il est donc théoriquement **constamment au courant de l'état de ses navires** et donc s'il a, par exemple, laissé partir, en toute connaissance de cause, un navire avec un système critique défaillant cela lui sera reproché devant un tribunal en cas de pépin.

**Aujourd'hui nous le savons tous, il y a de grandes chances que les excuses d'une pression commerciale trop importante ne pèsent pas lourd devant les oiseaux et les dauphins mazoutés.**

Des juges "teigneux" ne risquent-ils pas de plonger dans les documents du **SMS** et rechercher dans les procédures elles-mêmes ou l'enregistrement des activités, l'erreur fatale ? :

- Une "mauvaise procédure" : insuffisante ou trop vague pourtant rédigée par un spécialiste, contrôlée par un de ses directeur et approuvée par lui-même ou le vice-président ?
- Ou une maintenance trop laxiste non décelée malgré audits et inspections internes ni analysée durant les revues de direction ?

**Il ne faut pas sous évaluer ces risques** pour le président\*; les causes du mauvais fonctionnement d'un **SMS** sont aujourd'hui connues : mauvais choix des personnes désignées, absence d'implication de la plus haute autorité de la compagnie (trop occupée ailleurs), obstruction des mandarins : non transmission des informations, routine des exécutants ! (N.B : cela ne vous rappelle-t-il pas un procès récent ?)

Différentes tentatives de réduction de risques existent et les **PDG** des compagnies de Navigation (comme nos ministres) y réfléchissent plus souvent que vous ne le pensez.

Le code n'est pas utopique on ne peut se prémunir que de risques identifiés : le risque zéro n'existe pas, c'est vrai, mais encore faut-il la faire cette identification !

Le manager quel qu'il soit ne pourra être tenu pour responsable d'un accident alors que son étude de risques à été faite comme il se doit et que les mesures prises ont ramené le risque à un niveau tolérable pour la société.

N.B 1: le code lui-même reconnaît les navires à risques.. mais bien évidemment ignore la barraka ...ou la scoumoune !

N.B 2 : Le fait de connaître le nom du propriétaire du navire ne résout pas tous les problèmes peu s'en faut. Les propriétaires de navires poubelles retenus dans nos ports sont connus mais cela ne résout guère le problème des marins abandonnés.

Plus pratiquement l'évaluation des risques est un métier et celui-ci est en pleine expansion dans toutes les activités humaines, il suffit de regarder les offres d'emploi correspondantes ! Il ne s'agit pas uniquement de faire une évaluation formelle de la sécurité d'un navire avant sa construction (FSA) , mais bien de décortiquer toutes les activités d'un navire déjà en service et en extraire les risques !

**Ceci, nous l'avons vu, doit être fait par le capitaine du navire quand il rédige ses ordres opérationnels.**

Il doit donc être apporté un **grand soin à la rédaction des procédures & à leur gestion** (évolution). Finalement, nul n'étant parfait, on ne pourra reprocher à votre procédure qu'elle soit trop générale ou trop compliquée pour être applicable, (botter en touche ou sortir le parapluie est assez fréquent dans les SMS !)

Par contre s'il est prouvé que les manières de procéder de la compagnie ont évolué dans un SMS en constante progression ce sera véritablement un **label de bonne foi** ou tout au moins la source d'importantes circonstances atténuantes !

Mais, car il y a un mais, les américains spécialistes de la mise en examen demandent de considérer la **documentation ISM** comme de la dynamite en puissance ! et recommande de l'affubler du tampon confidentiel ainsi que de la mettre sous séquestre en cas d'accident : sage précaution à méditer certainement !

Un cabinet d'avocats américain envisage même d'utiliser l'"**Attorney client privilège**" qui consiste, pour cet avocat, à conserver secret des documents utiles à la défense de son client, de là à nommer l'avocat de la société comme personne désignée ISM, il n'y a qu'un pas qu'il franchit volontiers !

La méthode peut sembler séduisante mais malheureusement elle ne tiendra pas cinq minutes devant le premier auditeur venu : il serait étonnant que l'avocat soit capable de **contrôler les aspects sécurité** des activités maritimes de la compagnie ! enfin quoique !

(N.B. Cacher des éléments aux juges dans l'intérêt du client n'est possible qu'aux US - rappelez-vous un film relativement récent : La FIRME)

Les documents, recueils de procédures -recueil du savoir faire de la compagnie- deviennent des armes de défense ou d'inculpation mais doivent aussi rester confidentiels pour des raisons de **compétition commerciale**.

Cette prise de conscience est nouvelle et fera certainement couler beaucoup d'encre et nous y reviendrons prochainement lorsque nous aborderons un autre point dur : la documentation ISM.

La prise de conscience des PDG de leur responsabilité personnelle est comparable à la nôtre, capitaines, devant une certaine loi 79/5 dite scélérate, qui a été comme chacun sait à l'origine de l'AF-CAN : curieux retour de bâton quand même qui s'est transformé en boomerang pour des armateurs qui n'avaient à l'époque soutenus leurs capitaines que du bout des lèvres.

Cette question provoque un certain stress chez nos patrons et tous les moyens de limiter la casse sont étudiés :

- Mise en place de **comités de direction** afin de répartir les responsabilités donc les conséquences.

- **Avocat conseil...** d'où les mesures citées plus haut.

- **Mise à l'abri du patrimoine personnel...** sous le nom de l'épouse par exemple, ce qui pourrait être d'une part une prise de risques intolérable (sic !) et d'autre part rappelle nos propres réflexions de capitaines dans les années 80 !

## — RISQUES pour les CHEFS de SERVICE —

La mise en cause personnelle du PDG de la société ne diminue en rien la **responsabilité des différents chefs de service**, au contraire !

En effet le code exige un lien ISM entre la Direction Générale et chacune des divisions opérationnelles:

**- Chaque directeur est en outre responsable de l'application du code dans son service.**

Cette exigence est fondamentale, elle a été à l'origine du code lui-même : rappelez-vous que la vraie cause du désastre de HOFE est d'abord la **non implication** du directeur commercial de TOWNSEND THORESEN dans la sécurité des opérations du navire ... Le navire a chaviré **ensuite** parce que la porte AV était encore ouverte, qu'il ne faisait guère beau, que le navire était en remplacement sur la ligne de ZEEBRUGES, qu'il était encore en retard ce jour là et ... que notre collègue LEMUY **n'a pas su résister** à de très fortes pressions dans le style : si vous n'êtes pas à l'heure encore une fois, je vous envoie exercer vos talents sur d'autres lignes ... beaucoup plus nord du côté de l'Ecosse (le front russe quoi !).

Cette responsabilité des chefs de service est claire pour nous mais pas pour tout le monde, le code n'a pas séparé les responsabilités : opérations d'un côté , sécurité de l'autre. Au contraire, il **implique clairement l'ensemble des employés de la compagnie** dans la prévention des accidents de personnes ou de dégâts à l'environnement en application de la politique définie.

Ainsi posées, les **responsabilités de la hiérarchie** seront recherchées en cas d'accident bien sûr mais également en cas de dysfonctionnement avec à la clef une remise en cause de la certification c-à-d du droit d'exercer !

Le code apporte vraiment une **remise en ordre salutaire** dans des secteurs opérationnels ou souvent la rentabilité était "à tout prix" y compris celui de la sécurité.

Si certains directeurs lèvent les bras au ciel en pleurant bruyamment, les autres admettent que le code vient clarifier leur lien avec la sécurité des opérations et finalement se félicitent qu'une **structure parallèle puisse les contrôler** sur ce chapitre.

Nos managers savent que, naturellement, il y a trop souvent un **risque de constitution d'un écran imperméable au niveau des chefs de service** qui fait que les informations techniques restent souvent bloquées au niveau des petits cadres qui se prennent trop souvent pour des mandarins... un procès (de ministres) récent est là pour le leur rappeler !

## — RISQUES pour la structure de vérification ou structure ISM —

Autre mesure pour éviter les accidents, la structure "personnes désignées", § 4 du code, apparaît à présent plus clairement.

Il s'agit bien d'une **structure de contrôle** (dans le texte original il s'agit bien de "to monitor") qui trouve tout naturellement sa place dans une structure commerciale moderne : la sécurité des opérations est intégrée dans tous les services, la structure ISM à un rôle d'auto contrôle et sa responsabilité est définie :

**Il s'agit bien de surveiller les aspects Sécurité : Environnement des activités de la compagnie de veiller, grâce à la liaison directe avec le PDG, aux moyens mis en œuvre pour le maintien d'une prévention des accidents efficace.**

Il est évident qu'en cas d'accident cette structure ISM sera la première sur le grill car elle est celle qui a théoriquement **tout fait pour éviter cet accident !**

Cette place particulière dans la ligne de responsabilité mérite certainement à elle seule un développement plus conséquent.

## RISQUES pour le capitaine

Le code ISM consacre un gros § (5 et 6-1) sur le capitaine.

Le capitaine est effectivement le maillon le plus important du SMS et le niveau de son implication est directement proportionnel au bon fonctionnement du système.

Si les responsabilités du capitaine sont pour nous, bien claires depuis toujours, le code les réaffirme, ce ne sont pas les capitaines français qui s'en plaindront.

**Sauf à regretter que la résolution A 443 soit passée à la trappe, nous pouvons trouver dans le code :**

- Une réaffirmation de notre responsabilité dans l'application de la politique.
- Une possibilité de faire progresser la sécurité dans notre industrie selon un canevas international.
- Une possibilité de nous impliquer dans une nouvelle culture sécurité ultra moderne.

Mais le navire reste une mini société qui se doit de tourner sur elle-même : le capitaine est le **chef d'une expédition maritime** au cours de laquelle on devrait trouver à bord une structure équivalente à celle de la compagnie : c-a-d une structure parallèle chargée de surveiller les opérations liées à la sécurité et à la protection de l'environnement. Il est illusoire de croire que la DPA pourra assurer le contrôle sur des navires .... qui naviguent autour du monde !

**La structure existe de fait à bord**, tout comme dans une petite société ou le PDG pourrait être la personne désignée (le code le permet d'ailleurs lorsque le capitaine est en même temps le propriétaire du navire), je considère le capitaine comme faisant partie de la structure ISM dans un **rôle double** de manager (gestion) et de contrôleur (au sens du § 4 du code ISM).

On pourrait envisager que dans le cas de grands navires, avec un équipage important, que le capitaine comme le PDG, s'attache les services d'une personne désignée à bord que nous pourrions appeler **Officier ISM** ou tout simplement officier sécurité : cette fonction est déjà devenue indispensable sur des navires à haut risques comme les Paquebots ou les MODUs (Mobile Offshore Drilling Units).

Les responsabilités des chefs de service à bord sont également pour moi très claires comme les chefs de service à terre ils sont responsables de l'application, dans leur service, de la politique de la société **sous l'autorité du capitaine qui a lui-même une fonction de contrôle.**

Pour nous, ce rôle de gendarme a toujours existé, le capitaine a toujours eu ce rôle de grand vérificateur.

N.B. Dans certains secteurs de l'industrie maritime concernés par le code ISM - Navires spéciaux avec un **chef de mission ET un capitaine** ou encore Navire/ plate- formes de forage avec un chef de barge ET un capitaine la ligne de responsabilité n'est guère satisfaisante.

Ces chefs de mission - ou autre tool pusher- sont responsables des opérations courantes auxquelles est d'ailleurs destiné le navire mais le capitaine, par ailleurs responsable de la navigation, reprend les rennes en cas de situation d'urgence !

**Au vu de l'ISM cette organisation n'est à mon avis pas acceptable** et pourtant le temps presse : le 1er Juillet 2002 c'est demain !

Au jour d'aujourd'hui seule l'industrie du forage pétrolier en

mer à fait l'objet de recommandations de la part de l'OMI (MSC 69/) il est vrai qu'il s'agit de près de 700 plate-formes dont une cinquantaine en construction. Ce secteur est actuellement en pleine évolution, la majorité des constructions neuves sont des plate-formes semi-submersibles ou de gros navires de forage capables de forer sous 1500 à 3000 mètres d'eau. Quelques uns sont en construction en Europe mais la plupart en Corée pour des sommes de 250 à 500 Millions de \$.\*\*

## RISQUES pour les officiers du bord

Les responsabilités de l'application de la politique de la compagnie par les chefs de service à bord, sous le leadership du capitaine, impliquent de leur part une connaissance suffisante, une motivation effective et une implication minimum du service tout entier.\*\*\*

Nous abordons là les responsabilités des membres de l'équipage eux-mêmes.

## RISQUES pour l'EQUIPAGE

Dernier maillon de la chaîne de responsabilité, chaque membre de l'équipage a ses propres responsabilités déjà dans la sécurité du navire bien sûr mais également en corollaire dans l'application de la politique de la compagnie c-a-d dans l'application du SMS.

La responsabilité individuelle à bord est primordiale, il appartient d'ailleurs à l'armateur d'informer le marin (décret 96-859 du Ministère des transports - Art 51 - I -III et V) et les recommandations de STCW en ce qui concerne la prévention de la fatigue (B-VIII/1 et 5)

Eh bien faisons-le sous forme de formation individuelle (fascicule - contrôle de connaissances avant d'embarquer puis concentrons nous sur la familiarisation réglementaire (ISM § 6.3)

N.B : ICFTU, la confédération des syndicats libres, prépare depuis quelque temps un manuel sécurité individuel élémentaire pour tous les marins du monde.

## En Conclusion

Si une étude exhaustive de la ligne de responsabilités est ainsi nécessaire, elle ne préjuge en rien des décisions d'un prochain tribunal qui devra juger le prochain désastre "après ISM".

Mais le code est un puissant outil de prévention, ce désastre n'aura peut-être jamais lieu !

\* L' an dernier un opérateur de croisière a eu une amende de 9 millions de \$ aux USA pour une série d'incidents de pollution mais ou il a été prouvé une falsification délibérée des enregistrements !

\*\* la situation de l'industrie de forage pétrolier devant l'ISM fera l'objet d'un article prochain.

\*\*\* Des officiers grecs sont poursuivis aux USA, en même temps que leur capitaine, pour une pollution en Californie.

### Sources hors OMI :

LSM, Motor Ship, Guard News, DNV Forum, Fair Play, International Shipping review, ISMA, IADC, Lord DONALDSON Inquiry, etc... articles divers de 94 à 99 Etude ICS sur documentation ISM : lettre CCAF du 25.9.98  
Guidelines ISM de l'ICS.

# Le CODE ISM appliqué à la Pêche.....

## Pourquoi pas ?

Tandis que la convention STCW - F ( Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ) est toujours en cours d'approbation - il ne manquerait que quelques signatures sur les 15 minimum qui la rendront applicable - une recherche nouvelle sur la sécurité de cette industrie s'accélère au niveau européen.

Cela veut dire que dans les mois à venir la formation des marins-pêcheurs sera internationalisée mais que les efforts sur la sécurité resteront cantonnés au niveau d'un petit comité de Bruxelles.

En effet lors d'un récent séminaire à Lorient des projets d'études ont été lancés sur des statistiques d'accidents et sur la mise en réseau de tous les organismes travaillant sur le thème de la sécurité à la pêche.

Ce sont donc des initiatives réelles enfin, en vue de réduire le nombre "insupportablement" élevé d'accidents de personnes ou de naufrages dans un métier, particulier peut-être, mais maritime avant tout.

La commission de Bruxelles semble être à l'origine de cette démarche et le monde de la pêche doit être satisfait de voir que l'argent public - cela à beau être l'argent de l'Europe, c'est quand même de l'argent public! \* - est enfin utilisé autrement que pour détruire leurs bateaux.

Bravo donc à ces initiatives, les marins marchands applaudissent à deux mains!

### MAIS ... car il y a un mais !

Depuis de nombreuses années un gros effort a été fait à l'OMI pour tenter de réduire les accidents maritimes ( nous y sommes ! ) en creusant la piste de l'élément humain . Vous connaissez la suite : un code de gestion de la sécurité est né et a été imposé à tous les navires de plus de 500 tonneaux.

Ce code est un cadre international pour une organisation des activités humaines dans la prévention des accidents en mer. Tout y est : analyse de risques, gestion des ressources humaines, procédures de sécurité etc... c'est bien de cela qu'il s'agit également aujourd'hui à la pêche non ?

Mais bon sang , mais c'est bien sûr il s'agit bien du même objectif même si le cadre est différent ! \* ... quoique ! : la différence entre un porte-conteneur et une plateforme mobile de forage est peut-être plus grande qu'entre un petit caboteur de 501 Tonneaux et un gros chalutier de 70 mètres !

Le code a été prévu pour "TOUS les NAVIRES" , il est appliqué internationalement et il a été élaboré par un organisme international financé par .... de l'argent public !

Il faudrait être logique : avons nous pensé à appliquer le code à la pêche ? : il est là, il existe et il suffit seulement de réfléchir un peu et il est applicable demain ( pas en 2005 au plus tôt pour l'autre projet ! )

Allons nous attendre jusque là et perdre encore hommes et navires, dépenser de l'argent public pour aboutir certainement à des conclusions proches:

**C'est au niveau des hommes qu'il faut à présent porter notre effort, donnons leur un cadre de gestion de leur sécurité adapté**

### En conclusion

Le "comité du dialogue sectoriel" devrait se mettre en réseau avec l'ONU, par internet par exemple et l'interroger sur un code ISM - F, cela leur fera certainement gagner du temps. Personnellement, je pense que le code ISM, pur et dur, peut être facilement appliqué à la pêche.

NB : Il est vrai que le programme LEONARDO a laissé des traces

désagréables à tel point qu'on s'est souvent demandé s'il fallait "vivre" à BRUXELLES pour espérer voir un projet éducatif Européen sur la sécurité, récolter quelque subsides.

Il est vrai qu'on se demande parfois si à BRUXELLES on est bien au courant de ce qui se passe à LONDRES

### Formation ISM

Mr William O'NEIL le Secrétaire Général de l'OMI écrivait le 3 Décembre 1998\* que

"l'adoption du code ISM est une des plus importantes évolutions en sécurité maritime de ces dix dernières années".

En effet alors que traditionnellement, la sécurité maritime consistait surtout à assurer le renouvellement de certificats qu'ils soient d'une société de classification ou de l'état du pavillon, le code ISM inaugure un nouveau concept, celui du "système de gestion".

L'accent est porté sur le mot "Système" car en plus des manuels de support, c'est vraiment un système de processus, de procédure ou de check-lists qui est exigé pour la gestion de la sécurité de tous les jours !

Pour un secteur aussi traditionaliste que l'industrie maritime c'est une véritable révolution même chez les Anglo-saxons pourtant déjà bien familiarisés avec les check-lists.

L'aviation civile, métier beaucoup plus "jeune" que le nôtre, a inventé cette gestion basée sur un système tout entier, avec le succès que l'on apprécie à chaque fois que nous prenons un vol.

L'adaptation des hommes à ce genre de gestion globale du facteur humain ne s'est pas faite sans mal. En effet tout le monde sait la rigueur de la formation d'abord et de la formation continue ensuite, chez nos collègues pilotes.

Cette gestion globale du facteur humain a eu des résultats spectaculaires au niveau de la sécurité du transport aérien qui est devenu comme chacun sait, l'un des plus sûrs sur cette planète.

Les dernières catastrophes maritimes de 1987 à 1993 ont obligé le monde maritime à se remettre en question.

Tant de morts ou de pollutions étaient devenus inacceptables.

Pour changer les choses, il est apparu qu'il fallait changer les mentalités. Plus que cela même, il fallait pratiquement changer la culture existante.

Vaste chantier n'est-ce pas ?

Le monde maritime tout entier, y compris les anglo-saxons je le répète, réalise aujourd'hui l'ampleur du challenge.

On ne change pas une culture comme ça en deux coups de cuillère à pot. Alors quelles méthodes employer ?

L'OMI s'est penchée ardemment sur la problématique ....

Tout d'abord, **forcer les armateurs** : dates limites , menaces précises de bannissement, de non couverture, etc... car il n'y a que comme ça qu'ils marchent et..... ça marche à peu près bien !

Ensuite **former les marins** à la gestion de la sécurité : nouvelle matière de formation initiale, utilisation du retour d'expérience en vue de toujours progresser etc... et là ça ne **marche pas du tout** !

Un tel enseignement n'existe toujours pas dans nos écoles et seuls quelque rares centres dans le monde le pratiquent.

Puisque le seul moyen de progresser dans cette industrie est de rendre les choses obligatoires les unes après les autres, eh bien : rendons donc obligatoire une formation au code ISM et aux facteurs humains. Et nous ne ferons finalement , que ce que fait notre petite soeur, que nous admirons tant, l'aviation civile.

\* Préface de " ISM code " de Philip ANDERSON éditions LLP



Photo J. Loiseau

## POURQUOI TOUJOURS AUTANT de NAVIRES RETENUS dans les PORTS ?

En dépit du code ISM, de nombreux navires sont toujours retenus et il s'avère que encore plus d'efforts sont nécessaires pour réduire le nombre de navires sous-normes encore en service.

Il est vrai que pour des raisons de calendrier (l'industrie maritime aurait été incapable de certifier tous les navires pour le 1er juillet 98) l'OMI a fixé la date limite de la dernière série de navires au 1er juillet 2002.

Il est bon de rappeler à certains qu'il s'agit d'une date limite, c-à-d que pour cette date toute la flotte mondiale devra être certifiée (sauf certains navires effectuant une navigation nationale uniquement... mais cela est une autre histoire !).

2002 c'est presque demain quand on pense qu'il faut normalement entre 12 et 18 mois de mise en place et de fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité avant d'espérer le présenter à la certification ISM.

Un autre phénomène s'est fait jour depuis quelque temps : c'est à présent le client qui exige la certification ISM (en attendant la certification ISO !) En gros, il interpelle le prestataire de service en disant : "Oui je sais que la date limite est 2002, mais il serait bon que vous soyez certifiés le plutôt possible, d'ailleurs tous vos concurrents ont déjà entrepris la démarche !".

Tout semble aller dans le bon sens donc sauf, sauf... que tout le monde ne semble pas jouer le jeu !

Nonobstant la possibilité d'obtenir de beaux certificats ISM du côté du Péloponnèse pour environ 35000\$ (N.B c'est environ le prix de base de la mise en place par un consultant indépendant !) - certificats qui d'ailleurs ne tromperont personne et qui s'avéreront beaucoup plus coûteux en cas de retenue - il s'avère que certains navires-poubelle trouvent toujours des affrètements, arrivent toujours à s'assurer et trouvent toujours la caution bancaire suffisante.

Un armateur disait récemment, avec un superbe accent british : "les assureurs nous tiennent par les parties les plus sensibles de notre corps !".

C'est vrai, pas d'assurance, pas de chargeur et pas de caution bancaire. Ce serait donc les assureurs qui feraient la pluie et le beau temps sur la mer jolie du shipping ?

Ma certitude a toujours été que ni l'OMI, ni le PORT STATE CONTROL (Memorandum d'entente) avaient les moyens suffisants pour cette tâche : pas de pouvoir d'un côté et pas de moyens matériels de l'autre !

Il ne restait que la solution d'une industrie qui pourrait se contrôler elle-même..... à condition que tout le monde joue le jeu !

Certains assureurs jouent certainement le jeu, ne serait-ce que par leur analyse normale de risques, mais certains autres non !

Totalement cachés dans un anonymat traditionnel, ils doivent certainement croiser les doigts en permanence dans une industrie où pourtant la barraka n'a guère de place théoriquement !

### Alors quelle solution ? la crédibilité du code est en jeu !

Interrogés les assureurs fautifs se défendent en arguant qu'il ne leur est pas possible d'obtenir suffisamment de renseignements sur les demandeurs !

Sauf à investir dans des contrôleurs "volants", qui semble la position la plus logique et pas obligatoirement la plus chère, la solution pourrait être la transparence, voulue à l'origine par l'OMI pour le propriétaire de la compagnie, appliquée à tous les acteurs du shipping : le système de gestion de la sécurité devrait exiger que les noms des chargeurs, des assureurs corps, des P& I clubs et des banques de garantie soient fournis aux autorités de contrôle avec donc la possibilité de les introduire dans la base de données du MOU (en France ST SERVAN).

Ces nouveaux éléments fourniraient alors suffisamment d'informations aux assureurs pour analyser plus correctement les risques.

(N.B Le projet européen EQUASIS devrait bientôt travailler dans ce sens.)

Et surtout cela permettrait aussi au monde entier d'épingler les assureurs de ces poubelles théoriquement non assurables !

Tout le monde y trouverait son compte car c'est bien connu, les bons armateurs continuent à payer pour les mauvais !

Une plus grande transparence ne peut qu'aider les assureurs soit à refuser soit à appliquer des tarifs dissuasifs.

Encore une fois on a l'impression qu'on a mis la charrue avant les bœufs : on assure d'abord et on exclu ensuite si les frais sont trop

lourds... cela pourrait se retourner violemment contre eux : la facture de l'EXXON VALDEZ devrait quand même les faire réfléchir ?

Malgré de médiatiques déclarations, la lenteur des assureurs à jouer le jeu de l'ISM pénalise un code que l'industrie maritime et plus particulièrement les marins, acceptent de mieux en mieux.

En ce moment, les premiers amendements au code sont prêts à être présentés au Comité de la Sécurité Maritime (MSC 71), peut-être allons nous aussitôt après démarrer l'étude d'une réelle transparence de ce business ?

Ce serait certainement un nouveau pas en avant dans une tentative salubre de plus en plus réaliste : la disparition totale des navires-poubelles

Sources : LSM Avril 99

## AVENIR des MARINS FRANÇAIS

Si d'un côté on constate le naufrage inéluctable de la Marine Marchande sous pavillon français, de l'autre des efforts timides sont faits pour attirer des élèves vers les Ecoles Nationales de la Marine Marchande.

Il y a là comme une contradiction non ?

Sauf à alimenter les dernières "niches" que sont les Compagnies de ferries dans le Sud, à l'Ouest ou dans le Nord, nos écoles spécialisées n'ont plus de raison d'être ! Et même dans ce cas, une école à "ROSCOFF" et une autre à "BASTIA" devraient être largement suffisantes !

Mais évidemment cela serait trop simple, la direction des gens de mer et de l'enseignement maritime semble préférer des ENMM formant des marins ... qui ne navigueront jamais !

Pour les marins que nous sommes, c'est ubuesque !

Les Compagnies françaises survivantes tentent encore quand même de retenir les jeunes officiers français mais sans grand succès l'érosion est en effet terrible : Ports, Pilotage, Places à terre dans les armements, Sociétés de classification ou de Certification recrutent fort.

C'est bien une fuite de la mer vers la terre, un débarquement sans retour, sans même détourner la tête.

Mais pourquoi ?

Il me semble que la seule vraie raison soit la comparaison vite faite entre les conditions socioéconomiques de nos pays développés et celles d'un métier peut-être d'un autre âge.

Je m'explique :

D'un côté des conditions internationales pour un métier international, c'est logique non ? Dans ce cas tant que les polonais ou les croates seront beaucoup moins chers que nous pour une prestation équivalente, l'armateur même français n'emploiera pas de marins français qui arrivent lourdement chargés de leur protection sociale envinée et de leur retraite à 55 ans qui fait hurler leurs collègues étrangers \*\*.

D'un autre côté, une recherche d'une certaine qualité de vie tout de suite, dès les premières années de vie active. Et surtout, il y a la petite amie, qui elle même travaille et gagne presque autant que le marin qui lui, doit néanmoins s'en aller de la maison pour plusieurs mois !

La petite amie le verrait bien mieux chercher un boulot tout près et rentrer tous les soirs à la maison et ce que femme veut !!!

Quelle solution à ce problème ? je n'en vois qu'une : des salaires et des congés bien sûr ... ce qui est en contradiction avec ce qui a été dit plus haut !

Retour donc à la case départ !

Quel espoir alors ?

Les officiers français sont très appréciés sur toutes les mers du monde sous tous les pavillons : Paquebots, Porte-Conteneurs, Unités mobiles de forage, etc... ou les salaires commencent à monter, monter ...

L'espoir est donc là.

Un métier extraordinaire et bien payé ... parce qu'il le vaut bien !

\* Du naufrage de cette marine subsistent quand même quelques rescapés dans des niches confortables, héritage d'un certain confort toujours très recherché : je veux parler des dernières liaisons de car-ferries encore sous notre pavillon national !

\*\* Lorsqu'on ne peut bloquer tout un pays par le rail ou la route, au lieu d'être un acquis social, cette retraite précoce n'est considérée par les autres que comme un privilège d'un autre âge.

# Physionomie des 33 années de recrutement C.I.N.M. en filière directe (juin 1965 à septembre 1998)

La présente étude et le tableau chiffré mettent fin à une certaine période puisque la promotion 1998 (O.I.N.M.) inaugure la nouvelle formation conforme à S.T.C.W.

| Promotions | Nombre de candidats | Admis au concours | E.O.M.M. | D.E.S.M.M. | C.I.N.M. | Répartition des C.I.N.M. |                 |                       |
|------------|---------------------|-------------------|----------|------------|----------|--------------------------|-----------------|-----------------------|
|            |                     |                   |          |            |          | dans les compagnies      | hors compagnies | situations imprécises |
| 1965       | ----                | 48                | 48       | 45         | 38       | 3                        | 35              | 0                     |
| 1966       | ----                | 74                | 48       | 43         | 34       | 2                        | 32              | 0                     |
| 1967       | 215                 | 84                | 73       | 62         | 48       | 9                        | 39              | 0                     |
| 1968       | 207                 | 78                | 63       | 57         | 42       | 15                       | 27              | 0                     |
| 1969       | 184                 | 60                | 45       | 41         | 37       | 10                       | 27              | 0                     |
| 1970       | 160                 | 55                | 45       | 39         | 30       | 15                       | 15              | 0                     |
| 1971       | 208                 | 82                | 62       | 60         | 42       | 17                       | 25              | 0                     |
| 1972       | 242                 | 92                | 69       | 68         | 52       | 15                       | 37              | 0                     |
| 1973       | 301                 | 121               | 102      | 94         | 58       | 23                       | 35              | 0                     |
| 1974       | 341                 | 170               | 142      | 132        | 91       | 32                       | 59              | 0                     |
| 1975       | 530                 | 230               | 183      | 161        | 99       | 46                       | 53              | 0                     |
| 1976       | 638                 | 230               | 185      | 161        | 71       | 31                       | 40              | 0                     |
| 1977       | 700                 | 210               | 184      | 163        | 78       | 33                       | 45              | 0                     |
| 1978       | 634                 | 180               | 157      | 128        | 51       | 23                       | 28              | 0                     |
| 1979       | 491                 | 150               | 139      | 85         | 43       | 24                       | 19              | 0                     |
| 1980       | 461                 | 150               | 136      | 81         | 42       | 27                       | 15              | 0                     |
| 1981       | 379                 | 150               | 132      | 85         | 40       | 25                       | 15              | 0                     |
| 1982       | 374                 | 160               | 138      | 96         | 57       | 37                       | 20              | 0                     |
| 1983       | 330                 | 160               | 136      | 102        | 52       | 24                       | 28              | 0                     |
| 1984       | 253                 | 120               | 105      | 89         | 57       | 26                       | 31              | 0                     |
| 1985       | 173                 | 90                | 80       | 62         | 33       | 29                       | 4               | 0                     |
| 1986       | 95                  | 50                | 43       | 42         | 15       | 14                       | 1               | 0                     |
| 1987       | 47                  | 39                | 30       | 24         | 5        | 5                        | 0               | 0                     |
| 1988       | 57                  | 38                | 31       | 25         | 4        | 4                        | 0               | 0                     |
| 1989       | 106                 | 70                | 55       | 41         | 1        | 1                        | 0               | 0                     |
| 1990       | 288 + 42            | 91 + 9            | 91       | 62         | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1991       | 458 + 81            | 99 + 19           | 105      | 66         | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1992       | 564 + 102           | 103 + 24          | 119      | 50         | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1993       | 620 + 113           | 99 + 25           | 111      | 20         | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1994       | 543 + 130           | 90 + 29           | 115      | 4          | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1995       | 441 + 109           | 89 + 22           | 72       | 0          | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1996       | 377 + 101           | 125 + 12          | 11       | 0          | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
| 1997       | 438 + 106           | 130 + 12          | 0        | 0          | 0        | 0                        | 0               | 0                     |
|            |                     | 3869              | 3055     | 2188       | 1120     | 490                      | 630             | 0                     |
|            |                     |                   |          |            |          |                          | 1120            |                       |

## Quelles observations pouvons-nous tirer du tableau ci-joint :

Avec la session des examens de septembre 1998, une longue période de 33 années d'un certain recrutement maritime vient de s'achever.

Pour une brève comparaison avec la publication de l'an dernier, notons que

la colonne E.O.M.M. s'est enrichie de 98 unités celles de D.E.S.M.M. de 89 nouveaux titulaires de diplôme,

quant aux C. I.N.M., 44 brevets ont été réclamés au cours de l'année écoulée.

Dans le prolongement des derniers examens concernant cette ancienne filière, notons encore, que :

128 élèves sont actuellement scolarisés en 2ème année. Ils ont dû se séparer de 42 de leurs camarades, soumis au redoublement. En fait, 35 de

ces derniers ont été rattachés à la rentrée 1998 aux 180 (165 + 15) élèves de 1ère année de la nouvelle formation O.I.M.M. dispensée dans le cadre de la S.T.C.W. Les 7 autres élèves ont abandonné.

128 élèves (coïncidence des nombres) sont scolarisés en 3ème année.

123 O.M.M. appartenant à six promotions (1990 à 1995) vont briguer le D.E.S.M.M. lors de la session de Juin 1999.

Après l'énumération des ressources, efforçons-nous de projeter jusqu'en 2009, les changements que pourra connaître ce recrutement qui cesse d'exister.

Pourquoi 2009 ? Simplement parce que 12 années constituent le temps moyen raisonnable entre

le concours d'entrée et l'obtention du brevet. En 2009, les lauréats de la dernière promotion, - celle de 1997 - encore en activité, réclameront le brevet auquel ils pourront prétendre.

Les coefficients utilisés découlent de l'observation des résultats durant les 21 premières promotions de ce recrutement (1965 à 1985). Les 12 ans déjà mentionnés séparent d'ailleurs. 1997 de 1985.

C'est ainsi que les 12 dernières promotions (1986 à 1997) devraient évoluer de 334 (voir tableau) à 808 D.E.S.M.M.

Par la suite, il est probable qu'à l'issue des 44 mois de navigation restant à accomplir (régime des 54 mois), seulement 477 de ces Officiers réclameront le brevet de C.I.N.M., et toujours selon les coefficients déjà éprouvés, les Compagnies de

Navigation n'en conserveront que 203 au sein de leurs Etats- Majors, soit à peine 18% du recrutement.

En principe, les 274 C.I.N.M. qui se placeront "hors compagnie" couvriront le départ des 113 C.L.C. encore pilotes. Les autres auront opté pour une carrière sédentaire.

Théoriquement : 490 C.I.N.M. le 1er Janvier 1999 et l'apport de 203 nouveaux brevetés devraient en l'an 2009 procurer à l'armement 693 C.I.N.M.. Cependant, réalité oblige, ce serait ignorer l'influence d'un nouvel élément : le début des départs en retraite, sur ce qui fut depuis 1965, le recrutement C.I.N.M..

De demain à l'an 2009, les dix premières promotions (1965 à 1974) auront disparu, soit les 141 C.I.N.M. que nous pouvons totaliser sur le tableau.

Dans le même délai, se posera le remplacement des 118 pilotes issus de ces mêmes promotions et à échéance de deux à trois ans celui de la majorité des 40 derniers C.L.C. et 80 O.M.I., encore embarqués.

Ainsi à l'arrivée, des premiers éléments S.T.C.W., titulaires du brevet terminal, en 2009, avons-nous déjà dit, le départ de près de 379 officiers aura pour conséquence de réduire de 693 à 314 le nombre des C.I.N.M. dans les compagnies, un nombre bien inférieur à celui dont nous disposions le 1er Janvier 1999, c'est-à-dire 490 C.I.N.M..

Pour être complet, n'oublions pas que, chez les C.2.N.M., jusqu'en 2009 - 110 des 220 C.2.N.M. (promo 1973 à 1980) relatés dans l'ouvrage du 10 Janvier 1999, auront également fait valoir leur droit à la retraite.

Il convient encore d'ajouter, les 40 derniers O.M.2. et une centaine d'O.T. embarqués au large et au portuaire.

Autant conclure que la réglementation internationale imposée par la S.T.C.W. rendra tout autant service aux C.2.N.M. actuels qu'à l'ensemble de l'armement français, sans heurt et sans concurrence entre les Officiers. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Il suffit de les connaître.

En mai 1998, s'est déroulé le premier concours d'entrée en O.2.M.M. (75 élèves). Un recrutement qui viendra se fondre dans les dédales des nouvelles formations.

Parfois d'origine littéraire, la majorité de ces élèves sont titulaires d'un baccalauréat technique.

Dans un autre domaine, hormis le recrutement atavique des fils de marins qui restent une minorité, combien devons-nous déplorer qu'à l'image du recrutement O.I.M.M., ces élèves n'ont pas la moindre idée des exigences de la profession maritime !

Comment pouvons-nous remédier à tant de déceptions, de fausses vocations, de regrets inexprimés, quelle serait la parade ? Par exemple : est-ce après l'examen que l'Officier doit apprendre ce qu'est la profession qu'il a choisie, ou avant d'avoir opté ? Les effets suivent toujours les causes.

Au cours de la prochaine décennie, restera à déterminer le recrutement annuel.

Quelles seront les embauches pour les années à venir ?

Dans quelles conditions se feront-elles ?

Pour quels postes ?

L'annuaire 1998 de la C.G.M. affichait les noms de 61 lieutenants. Avec les éléments de remplacement et le nombre de navires armés, 150 lieutenants seraient nécessaires. Et ce n'est pas là, le pire des exemples.

Aujourd'hui le statut Kerguelen. Demain nous aurons les mêmes brevets dotés des mêmes prérogatives détenues par des Officiers issus des 83 pays signataires de la Convention Internationale où selon l'honorable "Matthew Bender", l'Europe ne représente que 13 de ces pays. Cela constituera une source de tentations à l'encontre du recrutement parmi les jeunes Officiers français,

D'autre part, le recrutement au sein d'une population spécifiquement étudiante pose, avec les nouvelles structures de l'enseignement général français, un problème très différent de celui que nous avons connu.

D'aucuns concentrent leurs critiques sur la S.T.C.W., d'autant plus, qu'il est laissé aux Pays signataires le choix d'enseigner ou de faire l'impasse sur certaines disciplines : les mathématiques, la mécanique, la résistance des matériaux par exemple.

Il reste que ces programmes pont et machine - d'inspiration anglo-saxonne avec la langue anglaise

largement enseignée - sont suffisants pour former d'excellents marins, ce qui reste la principale raison d'être des Ecoles Maritimes.

Mais nous savons que 80 % des recrues ne navigueront jamais. C'est l'avenir de ceux-ci qui doit nous inquiéter.

Notre devoir ne serait-il pas de nous assurer que les recrues, conscientes de leur méprise, puissent "rebondir" ?

Or, leurs bases sont celles du nouveau bac général - le bac S - en vigueur depuis trois ans. Ces bases sont nettement inférieures à celles dont le bac C pouvait doter nos anciennes recrues, d'autant mieux que dans une louable compréhension, le concours d'entrée en O.I.M.M. doit faire abstraction des parties de programme enseignées en option dans les classes terminales de ce bac S.

Cela annonce des difficultés supplémentaires en cas de réorientation. Une réalité qui passe bien avant le contenu des programmes S.T.C.W.

Ne devrions-nous pas avoir la sagesse de recruter également parmi d'autres bacheliers déjà intéressés par la technique (génie électrique ou électronique) ? Alors, avec les compléments que peuvent apporter nos E.N.M.M. - non seulement pour nos besoins en Officiers Mécaniciens - mais nous assurerions plus efficacement aux autres une meilleure chance de "rebondir".

Ce n'est pas seulement dans la navigation maritime que manquent cruellement les techniciens, Ils en manquent également dans les autres professions. Pour preuve, le reclassement des O.T. dans les carrières sédentaires s'avère tous les jours un succès.

Le cas de ces nombreux jeunes qui finalement passeront moins de temps à la mer que dans les Ecoles est un grave sujet de réflexion. Jusqu'ici, il n'a encore été guère pris en compte. Il mériterait pourtant de retenir l'attention des Responsables du milieu maritime, du Corps professoral, voire des Syndicats comme des Associations d'Officiers.

Il ne faudrait pas que la poursuite des intérêts particuliers évince la recherche du bien commun.

Julien RAOULT  
Membre de l'AFACAN  
Mars 1999

Extrait du journal Libération

## Une pierre dans le jardin spatial américain

### GalileoSat, futur concurrent du système de navigation GPS

"Les Etats-Unis ont développé un système militaire utilisé par les civils, l'Europe va mettre en place un système civil éventuellement utilisé par les militaires". Jean-Jacques Dordain, le tout nouveau directeur de la stratégie de l'Agence spatiale européenne (ASE), présentait ainsi, hier à Paris le prochain grand programme de l'Agence (1). Un système de localisation, et de navigation par satellite équivalent au Global Positioning Satellite (GPS) américain, utilisé, tant par le transporteur routier, voire le randonneur, que par les missiles américains.

Déjà baptisé GalileoSat, ce système, dont la mise en place devrait s'effectuer à partir de 2006, fait partie des programmes futurs qu'Antonio Rodota directeur général de l'ASE, va proposer à la réunion des ministres européens en charge de l'espace, les 11 et 12 mai à Bruxelles. Une "ministérielle" (en jargon européen) qui doit décider de financer 12 programmes, pour les années 2000 à 2006, représentant, avec les satellites d'astronomie, un budget total d'environ 6 milliards d'euros (près de 40 milliards de francs). Amélioration de la puissance d'Ariane5, développement d'un petit lanceur italo-français baptisé Véga, télécoms, observation de la Terre et participation à la station spatiale internationale s'y taillent la part du lion.

Pourtant, c'est GalileoSat qui attire l'attention, car il marque l'entrée en force de nouveaux partenaires, l'Union européenne et la Commission spatiale. GalileoSat devrait être en effet financé pour moitié par l'agence spatiale (500 millions d'euros, 3,2 milliards de francs d'ici à 2005), pour moitié par la Com-

mission. De surcroît, C'est à l'Union que revient "la décision politique et stratégique de lancer GalileoSat comme à assurer son financement par la suite au titre des transports", assure Antonio Rodota.

Si la volonté européenne ne semble pas faire de doute - les pays membres ont été unanimes sur ce dossier lors de l'ultime réunion de préparation de la rencontre de Bruxelles -, le positionnement de GalileoSat ne semble toutefois pas d'une absolue clarté, du côté du financement comme pour l'intrication des enjeux civils et militaires. Ainsi que l'admet Jean-Jacques Dordain, "le GPS continuera d'exister". Dans ces conditions, l'espoir de voir l'industrie privée "investir" dans GalileoSat selon les vœux de l'ASE semble faible. De plus, l'Agence plaide pour un système compatible non seulement avec le GPS américain mais aussi "avec les Russes qui ont leur propre système (Glonass)". Une telle coopération existe dans la localisation des balises de détresse (système Argos), mais il ne sera pas aussi facile de l'obtenir pour une technologie aussi liée aux applications militaires...

En fait, les Européens veulent briser le monopole technologique américain, afin d'éviter une rupture du service sur cette application stratégique, aux implications économiques et de sécurité civile croissantes. Et seule l'autonomie garantit la disponibilité des technologies spatiales.

S.H

(1) L'Union européenne, plus la Suisse et la Norvège.

# Compte-rendu D.S.C. 4

## Sous-comité des marchandises dangereuses des cargaisons solides et des conteneurs

LONDRES - O.M.I. - 22 au 26 Février 1999

A l'ouverture des Travaux le Président du sous Comité a exprimé ses préoccupations vis-à-vis de sinistres récents, en particulier:

- "CONTSHIP FRANCE": Explosion probablement due à des Aérosols
- "MAERSK TOKYO" et "DG HARMONY" - 1 incendie et Explosions sous-Pont et surtout
- "APL CHINA" qui aurait perdu par dessus bord 406 conteneurs et dont 555 autres auraient été endommagés en Novembre dernier au cours d'une tempête dans le Pacifique Nord (au cours de laquelle, 4 autres navires auraient aussi perdu en moyenne 20 conteneurs chacun ...)

On s'aperçoit que de plus en plus de chargeurs ne déclarent pas les Marchandises dangereuses et que la saisie des conteneurs laisse de plus en plus à désirer !....

### Résumé des Travaux

#### 1 - Révision des Fiches de Sécurité (Volume V de l'IMDG)

Ce travail est continu et devrait être finalisé au même temps que l'Amendement 30 au Code. *Contrairement aux fiches existantes, les nouvelles donneront des directives pour les Arrimages en Pontée et Sous-Pont même pour les Produits interdits sous-Pont (ceci pour parer à l'éventualité d'erreurs ou ... de non-déclaration !)*

#### 2 - Amendements à SOLAS et MARPOL afin de rendre le Code IMDG obligatoire

(Rappelons que si le Code IMDG est obligatoire en France et en Europe, ce n'est pas le cas de la totalité des membres de l'O.M.I.)  
Un des inconvénients serait de retarder la périodicité des Amendements du Code IMDG. *A noter que les "Fiches de Sécurité" ne seront pas rendues obligatoires, mais seulement conseilles (un chargeur peut donner des indications différentes de Fiches et de Tables).*

#### 3 - Révision du "Recueil BC" (CARGAISONS SOLIDES EN VRAC)

L'élaboration d'une Révision complète de ce Recueil a été confiée à un Groupe de Travail continu présidé par un Français (Notre Collègue et Président du CESMA, le Cdt J-D TROYAT). Cela devrait être un travail de longue haleine jusque 2002).

##### 3.1 - Méthode uniforme de détermination de la densité des cargaisons en vrac.

Le terme «poids» au lieu de «masse» sera retenu pour des raisons d'homogénéité avec le recueil BC. Un texte de projet de circulaire ainsi qu'un formulaire pour consigner les résultats des calculs de densité ont été éprouvés par le groupe de travail. (Annexe I du document DSC4/WP3/-Add1) et sera entériné lors de MSC 71 les 18 et 19 mai 99. Une note en bas de la page XII/IO de la convention SOLAS devrait mentionner la circulaire MSC ad hoc de mesure de la densité des cargaisons.

##### 3.2 - Procédure d'évaluation du potentiel de liquéfaction des matières solides en vrac.

Une nouvelle procédure d'évaluation présentée par le Japon et la Pologne a été repoussée par la majorité qui a fait remarquer qu'en cas de résultat négatif il faudrait procéder à un deuxième essai à l'aide d'une méthode conventionnelle. Autant valait utiliser directement cette méthode. Ne pouvant élaborer de projet de circulaire, le sous-

comité en plénière a proposé la mise en place d'un groupe de travail par correspondance pour examiner cette question (coordinateur le JAPON).

##### 3.3 - Proposition d'une nouvelle rubrique consacrée aux briquettes de lignite à l'appendice B du recueil B.C.

Le groupe a décidé de supprimer toutes les références à l'oxyde de carbone dans les projets de la nouvelle rubrique. La surveillance régulière de la présence de méthane, d'oxygène et de monoxyde de carbone au-dessus de la cargaison donnant des indications plus précoces sur l'évolution de la cargaison.

##### 3.4 - Révision du recueil B.C.

Cette révision est nécessaire et devrait être finalisée pour DSC5 prévu en février 2000 avec l'appoint d'un groupe de travail par correspondance (Coordinateur Australie) en prenant pour base le manuel sur les pratiques relatives à la sécurité du chargement, du transport par mer et du déchargement des marchandises en vrac sèches (ASMLLOT) de l'Australie (index alphabétique unique des cargaisons avec une page ou des pages séparées pour chaque rubrique).

A ce sujet, rappelons que si ce Recueil n'est que recommandé en France (il n'a pas été rendu obligatoire), un incident récent ("Djebel Keceel"?) à Bayonne a montré une "méconnaissance étendue et manifeste" de ce Recueil et a amené l'Administration Française à en promouvoir l'utilisation avant de le rendre obligatoire (dès sa révision)

*Le choix fait par l'O.M.I. fait honneur à notre collègue et ami mais aussi à notre Association. D'autant plus que la proposition n'est pas venue de la France mais d'une délégation européenne ! // montre aussi que l'ouverture européenne (et mondiale) de l'AFCAN est reconnue.*

#### 4 - Amendement 30 au Code IMDG

L'Amendement 30 devrait être finalisé au cours de l'Année 1999 afin de pouvoir entrer en vigueur le **1.1.2001**.

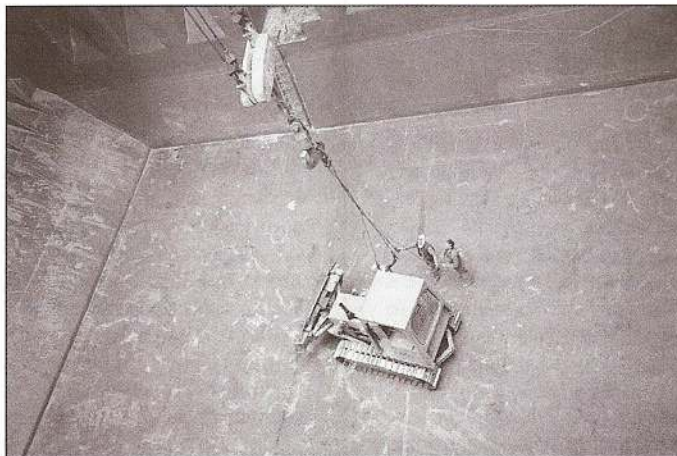
Etant donné l'importance des modifications (restructuration, nouvelles instructions d'emballages, etc.), une période de latence d' **1 an** est prévue; elle prendra fin le **1.1.2002** date à laquelle le Code IMDG deviendrait obligatoire (voir para.3).

##### 4.1 - Le Code sera complètement restructuré

- Format 21 x 29;7 (en Volumes type ADR)
- Les "Fiches de produit" seront supprimées et leur contenu reporté dans une "Liste de Marchandises Dangereuses" ordonnée en fonction du N° ONU
- Le Code sera découpé en 7 parties (La liste de M. D. étant intégrée dans la 3ème) -Pour l'instant il n'est rien prévu pour le Supplément au Code (Volume V)
- Seule une information reste secrète : son Prix !...

##### 4.2 - L'emballage sera complètement revu pour toutes les matières et se présentera

sous la forme d' "Instructions d'Emballages" reprenant celles élaborées par le Comité d'experts de l'ONU (Livre Orange), mais revues (pour 1 à 5% des cas) en fonction des spécificités du Transport Maritime (travail actuellement en cours !)



La cale du «SEA WAVE» (photo J. Loiseau)

#### 4.3 - Citernes.

De la même façon, utilisation de la méthode rationalisée du "Comité d'experts de l'ONU". En ce qui concerne les Citernes du Type O.M.I., les prescriptions existantes seront indiquées par un Codage spécial OMI (si elles sont moins strictes)

Rappelons que les Citernes Type OMI devraient pouvoir être fabriquées jusqu'en 2002 et utilisées jusqu'en 2010.

#### 4.4 - Séparation (Ségrégation) des matières

Un certain nombre de fiches du Code présentent des instructions de ségrégation du type

Loin des Acides" ou "Séparé des Cyanures", etc. L'utilisateur type du Code IMDG n'étant pas un chimiste professionnel, cela pose souvent problème !... Une liste des Numéros ONU de ces groupes de matières

(Acides, Cyanures, etc. sera incluse dans l'Amendement 30 en attendant les résultats d'une réévaluation de ces ségrégations particulières qui devrait être finalisée pour l'Amendement 31.

#### 5 - Formation = Voir ANNEXE

#### 6 - Divers

- Prescriptions en matière de Ventilation (Navires "RoRo")

"Les prescriptions de SOLAS ont priorité sur les prescriptions du Code IMDG" (qui peuvent être moins strictes).

- "Engins à Grande Vitesse" (NGV)

L'interdiction du Transport de Marchandises Dangereuses sur ces navires a été recommandée.

J-M BILLOT - 18.03.99

## ANNEXE

### LA FORMATION AU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Le nombre de sinistres ou de "near-misses" advenus aux cargaisons de navires ne cesse d'augmenter, c'est ce qu'on a pu apprendre à l'ouverture de la 4ème session du Sous-Comité DSC de l'OMI, que ce soient :

- incendies et **explosions** dans des conteneurs.

- Pertes de conteneurs en mer dus à un saisissage inadéquat de ceux-ci à bord des navires.

- Dommages conséquents dus au désarrimage de la cargaison à l'intérieur de conteneurs.

L'exemple le plus frappant est celui de l'"**APL CHINA**" (en Novembre dernier dans le Nord Pacifique) qui a perdu par dessus bord 406 Conteneurs et dont 555 autres ont été endommagés pour une valeur dépassant les 1 00 Millions de \$.

Ces accidents et bien d'autres font saisir l'urgence de développer une formation pour **toutes** les personnes participant à la chaîne du transport maritime, que ce soient les chargeurs, les empoteurs, les "saisisseurs", etc.

Or pour l'instant, **seul** parmi les Règlements des divers modes de Transport, le Code IMDG ne contient pas d'obligation de formation. C'est un inconvénient auquel il faut remédier d'une façon urgente. Un chapitre spécifique du Code a été rédigé. Il entrera en vigueur avec l'**Amendement 30 au Code IMDG**. Encore reste-t-il à en déterminer les directives ("guidelines")

#### Directives

Les Marins, eux, sont astreints à une formation spécifique au Transport de Marchandises Dangereuses par l'intermédiaire de la Convention STCW'95 (\*\*):

- pour ce qui est des Vrac Liquides ou Gazeux, par les Certificats du Chapitre V (Pétroliers, Chimiquiers ou Gaziers)

- pour ce qui est de la formation au Transport "selon le Code IMDG" (\*), par la

Section II de la Partie A du Code STCW (et par les recommandations de la

Partie B à ce sujet, qui en forment les "guidelines".)

Certains pays, dont la Suède, exigent sur tous leurs navires transportant des Marchandises Dangereuses "selon le Code IMDG" un **Officier formé et certifié spécialement**.

Le besoin de formation des autres personnes ("basées à terre") est reconnu par la plupart des pays; cependant certaines délégations à O.M.I. restent sur

leur logique : pour elles, "**l'O.M.I. n'a pas à aller à terre**", c'est-à-dire à légiférer sur des personnes de professions non purement maritimes. Les autres dont la France et l'Union Européenne considèrent que le besoin de sécurité doit s'appliquer à tous les responsables de la chaîne de transport, en particulier

- les chargeurs,

- les empoteurs et

- les saisisseurs, etc.

tout en veillant à ne pas entrer en conflit avec d'autres réglementations.

Les Règlements des autres modes de Transport ont opté pour des approches différentes de cette formation.

- L'O.A.C.I.(Transport Aérien) a émis des Directives de Formation et choisi une approche "**fonctionnelle**" : A chaque personne effectuant un type de travail (emballage, documentation, etc..) correspond des éléments de formation donnés par un Tableau de leur Code.

(\*) "**Selon le Code IMDG**" : Marchandises Dangereuses en colis ou Solides en Vrac.

(\*\*) "**Convention STCW'95**" : "Convention Internationale sur les normes de Formation des Gens de Mer, de délivrance des Brevets et de Veille de" 1995

En Europe, les législations des transports terrestres, dans leurs textes respectifs c'est-à-dire Routier (l'ADR), Ferroviaire (le RID) et Voies Navigables (l'ADN) ont choisi l'approche du **Conseiller à la Sécurité** (ou "Dangerous Goods Advisor"), qui, dans chaque entreprise, assure, entre autres fonctions spécifiques (\*), la responsabilité de la formation **adéquate** de ses personnels. (Rappelons que cette obligation entrera en vigueur en France le **1.1.2000 par l'Arrêté du 17.12.98**).

L'Allemagne a étendu cette obligation au Transport **Maritime** depuis plus de 5 ans et ne peut que s'en féliciter.

(\*) Le "**Conseiller à la Sécurité**"

- obligatoire dans toute Entreprise procédant à des Transports de M. D. (& de chargement..)

- il est titulaire d'un Certificat de qualification Professionnelle obtenu à l'issue d'une formation agréée sanctionnée par un examen,- ce Certificat est valable 5 ans, revalidable par recyclage.

Fonctions principales:

- examine le respect des règlements de Transport dans l'entreprise

- conseille l'entreprise dans les opérations de transport de M. D.

- rédige un rapport annuel résumé des accidents survenus : / émet des propositions

- examine les pratiques et procédures de transport de M. D. de l'entreprise dont

• le matériel

• le personnel (formation / mise au point de procédures d'urgence / sensibilisation / etc).

Cependant il ne faut pas oublier que, contrairement à l'IMDG et au Règlement OACI, les règlements terrestres cités ne sont pas appliqués **mondialement** et qu'en particulier les U.S.A.ont employé une approche légèrement différente sur laquelle nous ne nous étendrons pas.

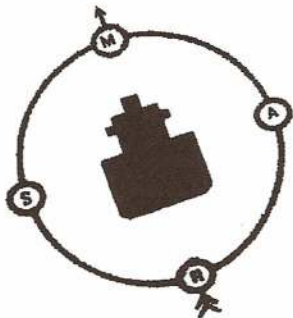
Au cours de la dernière session du Sous-Comité DSC de l'OMI, en février, un Groupe de Travail chargé de la Formation, a tenté d'émettre un Tableau "Fonctionnel" similaire à celui de l'OACI ; mais le résultat a semblé trop détaillé et donc lourd.. Une mise à l'ordre du jour d'une étude approfondie de la solution "Conseiller à la Sécurité" a été émise par ce Groupe de Travail, mais ces deux initiatives ont été ajournées.

On peut voir que l'opposition de certains pays risque de retarder au plan **mondial** l'adoption de Directives de formation par l' O. M. I., (de 3 ans, 5 ans ou plus ...)

Cependant, en Europe, la mise en œuvre dès l'an prochain, de ce point des Règlements Terrestres, après une période nécessaire d'adaptation et d'essai de plâtres", va montrer le besoin de l'appliquer au mode Maritime. Comme il ne s'agira la plupart du temps que d'étendre la responsabilité d'une personne déjà désignée, on peut espérer que les entreprises verront la nécessité de former **aussi au Transport Maritime** leur "Conseiller" pour rester dans une logique de sécurité, (même avant la mise en vigueur de l'obligation)

Car, de toutes façons, malgré l'opposition de la Grèce, la Commission Européenne ne va pas tarder à faire le premier pas et à étendre au Transport Maritime l'obligation de "Conseiller à la Sécurité". On en reparlera dans 3 ans ! ... C'était l'avis des délégués Européens.

J-M BILLOT - 18.03.99



# International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

M.A.R.S.

## MARS 77- Mars 99

*The following report is reproduced from a DNV CasuaLty Information Notice*

### Corrosive Cargo in Holds

Upon survey of all cargo holds after a transport of sulphur cargo, serious corrosion was found. On the inclined plates of the hopper tanks and in the lower hold and the lower stool of the transverse bulkhead, extensive damage in the shape of groove corrosion was found with depth up to 9mm in places.

### Probable cause

The main cause of the damage was considered to be damaged coating in combination with sulphur cargo. Sulphur, moisture and oxygen form sulphuric acid, which attacks steel. The cargo holds were originally painted, but surfaces had been damaged by grabs during previous unloading operations. Further, the cargo holds had not been properly cleaned and the paint not properly maintained after previous sulphur cargoes. Thus bare steel was exposed to attack by the corrosive cargo. In addition, the cargo holds had not been adequately ventilated. Where the hold surface was without paint, a more general but still significant corrosion would have taken place in way of the cargo as indicated in the sketch below.

When trading with bulk cargoes that may be corrosive, the following precautions should be taken in order to avoid serious corrosion damage in cargo holds.

The cleaning after discharging should be carried out properly, in particular when the previous cargo was sulphur.

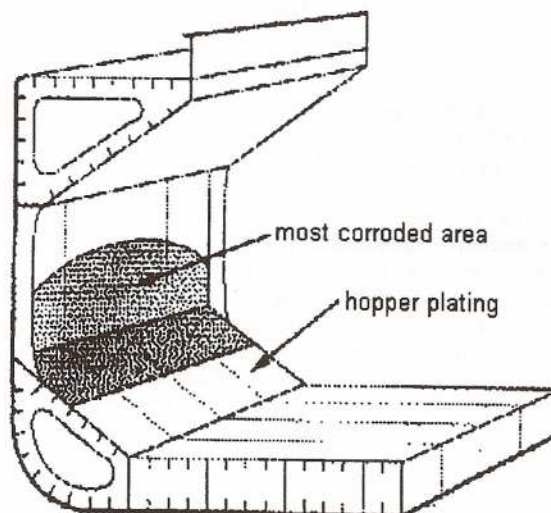
Prior to taking corrosive cargoes, the coating in cargo holds should be dealt with as necessary.

The cargo should be kept as dry as possible during the loading and transit.

The hatches should be confirmed weathertight and the holds adequately ventilated.

A few examples of cargoes that need special attention in order to avoid problems mentioned above are listed below :

- > Sulphur in bulk
- > Copper concentrate (contains sulphur),
- > Coal (contains sulphur),
- > Petroleum Coke and Iron Ore.



## MARS 78 – Avril 99

### MARS 99013 GMDSS, VHF and Fishermen

Whilst operating along the Portuguese & Spanish coast this year, I inadvertently noticed a lot of noise on my VHF DSC. When I selected Channel 70 on my ordinary VHF to investigate further, I found that the local fishermen were using this as their "chat" frequency - possibly because they had found that everyone else had stopped using it !! Once I had noticed this phenomenon, we monitored the radio and found that it was common practice in this area (i.e. virtually non-stop). Although all this chat did not activate any false alarms on my DSC (nor should it), I was concerned that they might jam out a short distress call. It certainly goes to show that no system is foolproof.

### THE MILLENNIUM BUG

At the 44 th session of the IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, the delegation from the United States provided the following information :

The GPS Joint Program Office has determined that all generations of GPS satellites are unaffected by the Year 2000 (Y2K) and GPS End of Week (EOW) Rollover Issues. However, the Civil GPS users may need to verify that their receivers and applications will work properly through these events.

### OFFICIAL REPORT

*The following extracts are taken from a report on the grounding of the vessel CITA on the Isles of Scilly when the Mate on watch fail asleep.*

*Like most feeder container ships, CITA ran to a tight schedule and commercial pressures ensured that the manning was no more than the minimum required. Fatigue almost certainly played a major role in this incident. The full report is available from :- Department of the Environment, Transport and the Regions, Publications Sale Centre, Unit 21 Goldthorpe Industrial Estate, Goldthorpe, Rotherham S63 9BL, UK. Tel 01709 891318, Fax 01709 881673.*

## SUMMARY

CITA was being operated as a feeder container ship on a weekly schedule between Rotterdam, Southampton, Belfast and Dublin. She was manned with a Polish master and crew and left Southampton during the morning of 25th March 1997 for Belfast. The planned route was to be via the northbound lane of the Lands End Traffic Separation Scheme and thence towards Belfast.

Shortly after midnight (ship's time) on 26th March, the Mate took over the bridge watch from the master as CITA was approaching a course alteration position south of Lizard Point. On reaching it, course was altered to head for the southern end of the Lands End TSS. Some time later the mate fixed the vessel's position and found that he was about a mile to the north of the intended track. To regain it he adjusted the course to port by a few degrees and returned to his seat to resume his watch. Soon afterwards he fell asleep. Two and a half hours later, and without anyone on board being aware of what was happening, CITA ran aground on rocks at Northumberland Point, Isles of Scilly, while heading westwards at 13 knots.

## EVENTS PRECEDING THE INCIDENT

The approximate schedule for the CITA was as follows:

|           |        |                    |           |                                  |
|-----------|--------|--------------------|-----------|----------------------------------|
| Sunday    | am     | arrive Rotterdam   | Pm        | depart Rotterdam                 |
| Monday    | midday | arrive Southampton | midnight  | depart Southampton               |
| Tuesday   | at sea |                    |           |                                  |
| Wednesday | midday | arrive Belfast     | afternoon | depart Belfast                   |
| Thursday  | am     | arrive Dublin      | Pm        | depart Dublin                    |
| Friday    | at sea |                    |           |                                  |
| Saturday  | am     | arrive Southampton | Pm        | depart Southampton for Rotterdam |

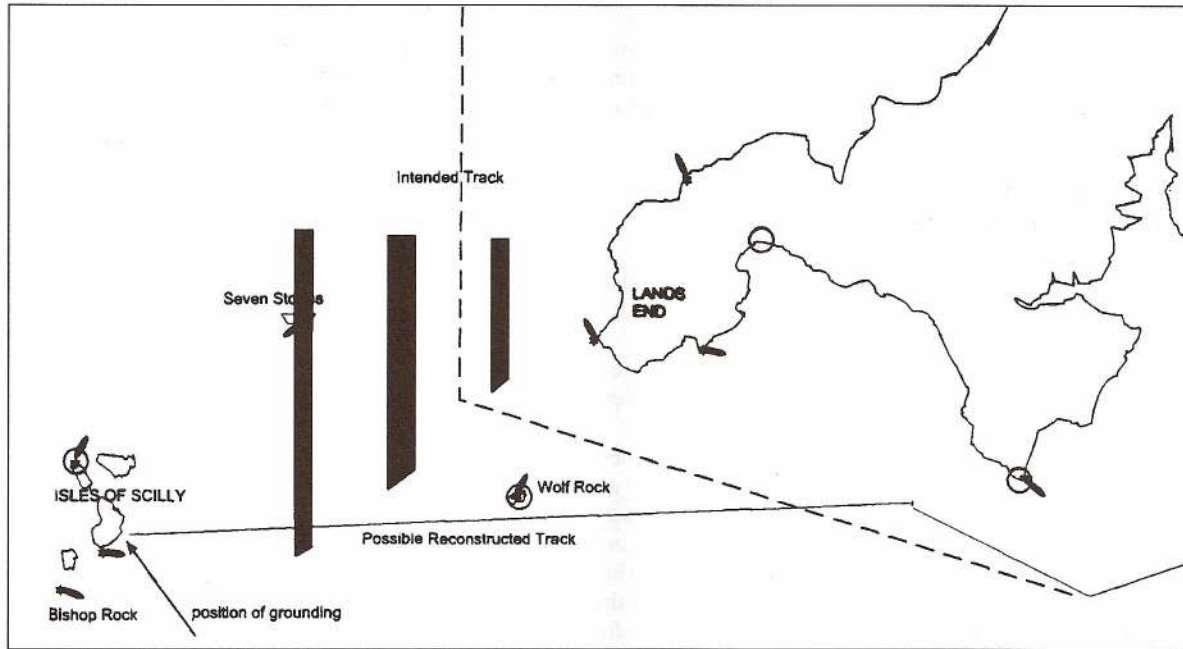
The ship's time was one hour ahead of UTC but all times quoted are UTC. The main duties of the Mate were to take the 12-6 watch at sea and supervise the loading, securing and unloading of cargo in port with the assistance of the crew as necessary. The ship had arrived off Southampton at 0250 on Monday 24th and anchored to await berthing orders. The pilot boarded at 1230 and the ship berthed at 1418. The Mate had been on duty during the night loading period in Southampton which commenced at 2200 and finished at 0945 on the Tuesday. The CITA departed at 0956, once clear, the Mate checked that the securing of the containers was complete and went to bed at about 1230.

He was called by the Master at 1600 and had something to eat before relieving the Master at 1620. The Master said that he wished to sleep for a while and asked to be called at 1900. The Master arrived back on the bridge at about 1920 and said that they would revert to normal six-on, six-off watches at midnight. In CITA no lookouts were posted and the officers were the sole watchkeepers. The Mate was called at 2300 (midnight ship's time) and arrived on the bridge shortly afterwards. On handing over the watch, the Master showed him the ship's position, asked for a call at 0600 (ship's time) and then left the bridge without leaving any navigational orders, either verbal or written. The Master returned some charts he had been using to study for a Southampton Pilotage Exemption Certificate a while later and asked the Mate if "everything was OK" and was assured it was.

## FINDINGS

- (I) CITA met the requisite standards for classification and, subject to verification by the Polish Maritime Authorities, was manned by properly certificated officers.
- (II) Navigation instruments and steering equipment were operating satisfactorily at the time of the accident.
- (III) The standard of operational safety management of the CITA, so far as bridge manning and the use of the watch alarm was concerned, was totally inadequate.
- (IV) It is doubtful whether the owners had verbally instructed the master to have a second person on navigating watches at night. If they did, it is highly unlikely that the previous master passed on this verbal instruction to his successor.
- (V) Neither the owner nor the superintendent issued any instructions to the master of CITA on standards of watchkeeping or any other matters relevant to her safe operation.
- (VI) Both Master and Mate kept night watches on their own in contravention of STCW 78.
- (VII) The Mate had less than adequate sleep during the 24 hours prior to starting his watch.
- (VIII) The Mate had charge of the ship for the period leading up to the grounding.
- (IX) The Mate conducted the majority of his watch from the comfort of a chair.
- (X) The Mate conducted the early part of his watch satisfactorily. His last known action prior to falling asleep was to adjust the ship's course so that he could regain track. However, the course selected would, when projected westwards, result in the vessel grounding on the Isles of Scilly unless a further course alteration was undertaken.
- (XI) The Mate fell asleep while in charge of the ship, some time after the vessel had passed Lizard Point while heading westward towards Lands End Traffic Separation Scheme.
- (XII) There was no-one other than the Mate on the bridge during the final hours of CITA's voyage and no-one else on board was awake.
- (XIII) A bridge watch alarm was not switched on.
- (XIV) There was no way-point alarm to alert the Mate that the ship had reached its wheel over position at the southern end of the Lands End Traffic Separation Scheme.
- (XV) CITA grounded on Newfoundland Point, Isles of Scilly, shortly before 0330 on Wednesday 27th March 1997 and subsequently became a constructive total loss.
- (XVI) The Master and crew of the CITA were safely evacuated, one man was injured in the process.
- (XVII) Oil pollution following the accident was light but the presence of containers and their contents, whether drifting, washed ashore or sunk presented local authorities with major problems.
- (XVIII) The Marine Pollution Control unit of The Coastguard Agency and the Council of the Isles of Scilly had emergency plans which were successfully put into effect.

- (XIX) There is no system in place for bringing specific Merchant Shipping Notices, which are applicable to non-UK ships when in UK waters, to the attention of the masters of those ships.
- (XX) It is probable that containers stowed in the hold spaces were not fully secured.
- (XXI) The containers stowed on the deck were adequately secured for the foreseen weather conditions on the passage to Belfast.
- (XXII) The hatch covers on the weather deck may not have been fully secured.
- (XXIII) After the accident, many finders and temporary possessors of containers or their contents were unaware of their statutory obligations.
- (XXIV) The Receiver of Wreck experienced practical and unforeseen difficulties in contacting many owners or insurers of cargo from CITA. Some were outside the UK and, once contacted, could not be persuaded to arrange prompt removal of their goods.



## MARS 79 – Mai 99

### MARS 99019 Piracy Attack

### Off the Nigerian Coast

Whilst at anchor recently, I observed an echo on my radar screen that was passing through the preset Guard Zone of 1.5 Nautical Miles. I tracked the echo and established that it was a true echo, travelling at a speed of 31 Knots. I proceeded to the aft bridge to obtain a sighting and noted that it was a white hulled G.R.P. craft with outboard motor. The vessel was set on course directly for my vessel. At a distance of 0.5 Nautical Miles I observed a number of persons in the vessel and decided this to be an imminent threat. I broadcast a distress call on International channels 16 and 74, and also on our company frequency for a period of 3 minutes. At this time the craft was coming along side this vessel, and disembarking 7 heavily armed men. I sounded the general alarm and thereafter proceeded around the vessel to further raise the alarm and sent all of my national crew to the engine room for safety. I requested engines and commenced heaving # 4 anchor. Whilst heaving the anchor alone on the bridge, the team of attackers outside ordered me to open the weathertight doors which were all locked, using the built in special locking device. I ignored their order and continued heaving. Two of the attackers smashed the porthole in the starboard weathertight door and opened the door. I stopped heaving and ran down below to the boat deck accommodation where I mustered the remaining persons, namely my Chief Officer and three expatriate divers. I briefed all that no resistance was to be made and that all orders from the attackers must be complied with. Within two minutes the attackers arrived at the scene and ordered all to lie face down. They demanded that the Captain make himself known. I raised my head to acknowledge them and was ordered to hand over the money and bring them to the ship's safe. Before I could complete my response I was beaten heavily about the head, resulting in profuse bleeding from the lacerations. My Chief Officer was then beaten in a similar manner about the left temple, and thereafter, one of the divers.

I was then ordered to take the attackers to the ship's safe. I was led to the after end of the accommodation and tried to plead that they believe me that there is no safe on board. They replied that either I take them to the safe, or they shoot me. I maintained my statement, adding that should they carry out their threat, there still would be no safe on this vessel. At this moment one attacker, height 6 ft wearing a red arm band and bandanna cocked his weapon and swiftly raised it towards my head. In doing so, his elbow made contact with the bulkhead behind causing a shot to be fired, missing the right side of my head by 3 inches. I was dragged to my cabin and beat further. At this time the attackers seemed to lose control of the situation and commenced beating all present. My Chief Officer was ordered to hand over money and the same scenario of violence was repeated.

The attackers were present for a period of approximately 1 hour, ransacking the vessel. After this time things appeared quiet as we lay face down. We all remained in this position for some time. Eventually gunfire was heard on deck, myself and Chief Officer proceeded to the bridge and saw the Navy on board firing at the attackers as they escaped. We proceeded to heave home the anchor and get underway. Once underway, a sister ship arrived at my location and it was agreed that instead of trying to navigate in my condition, that I follow him. After a short period I was informed by the Quartermaster that 2 of the attackers had not managed to escape and were still on board. Further gun fire was heard, at which time the two were reported to have jumped overboard, leaving one SLR type weapon.

After the vessel was all secured an inspection showed initial damage to be broken windows, internal doors and cabin fittings, damage to the GMDSS station and general ransacking. Many items had been looted including, but not limited to televisions, stereos, hand held radios, and most personal effects. The Chief Officer, diver and myself were treated for wounds and shock ashore. The attackers displayed a definite knowledge of the arrangement of this vessel throughout, which is a major cause of concern.

# Formation maritime

Le Décret «relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime...» est enfin paru au Journal Officiel du 30 mai 1999 (Décret n° 99 / 439).

Les Arrêtés d'accompagnement (Revalidation, Reconnaissance, etc.) devraient être présentés les 16 et 17 juin au CSFPM (Conseil Supérieur de la Formation Professionnelle Maritime).

Sauf imprévus, tous les textes réglementaires correspondants devraient être disponibles fin juillet, et les Formulaires des Brevets et Certificats prêts Fin Septembre.

Cependant la Base de données du CAAM de ST SERVAN semble avoir pris du retard et les nouveaux Brevets ne pourront être délivrés au mieux avant début Octobre.

Nous reviendrons sur l'Arrêté «Revalidation».

Ci-dessous voici les tableaux tirés du décret grâce à notre ami J.M. BILLOT

## TABLEAUX DES QUALIFICATIONS REQUISES

### SERVICE PONT

Décret 99-439 / Art.7

| FONCTION                     | Jauge Brute inférieure à 200 UMS (*) ou 100 Tjb<br><small>ne s'éloignant pas à plus de 20 milles des côtes</small> | Jauge Brute inférieure à 500 UMS<br><small>ne s'éloignant pas à plus de 200 milles des côtes</small> | Jauge Brute inférieure à 3000 UMS   | TOUS NAVIRES  |
|------------------------------|--|--|-------------------------------------|---|
| OFFICIER DE QUART PASSERELLE | Brevet de Chef de Quart de la Navigation Côtière   |  | Brevet de Chef de Quart Passerelle  |   |
| SECOND CAPITAINE             | Brevet de Patron de Petite Navigation  | Brevet de Patron de Navigation Côtière   | Brevet de Second Capitaine 3000 UMS | Brevet de Second Capitaine ou Brevet de Second Polyvalent                           |
| CAPITAINE                    | Brevet de Patron de Petite Navigation  | Brevet de Patron de Navigation Côtière   | Brevet de Capitaine 3000 UMS        | Brevet de Capitaine ou Brevet de Capitaine de 1ère Classe de la Navigation Maritime |

### SERVICE MACHINE

Décret 99-439 / Art.8

| FONCTION                  | Puissance propulsive inférieure à 250 KW                                       | Puissance propulsive inférieure à 750 KW | Puissance propulsive inférieure à 3000 KW  | TOUS NAVIRES  |
|---------------------------|--|--|--|---|
| OFFICIER DE QUART MACHINE | Permis de Conduire les Moteurs Marins ou Brevet de Patron de Petite Navigation | Brevet de Mécanicien 750 KW              | Brevet de Chef de Quart Machine ou Brevet de Chef de Quart de Navire de mer (**) |   |
| SECOND MECANICIEN         | Permis de Conduire les Moteurs Marins ou Brevet de Patron de Petite Navigation | Brevet de Mécanicien 750 KW              | Brevet de Second Mécanicien 3000 KW  | Brevet de Second Mécanicien ou Brevet de Second Polyvalent                                |
| CHEF MECANICIEN           | Permis de Conduire les Moteurs Marins ou Brevet de Patron de Petite Navigation | Brevet de Mécanicien 750 KW              | Brevet de Chef Mécanicien 3000 KW  | Brevet de Chef Mécanicien ou Brevet de Capitaine de 1ère Classe de la Navigation Maritime |

### FONCTIONS PRINCIPALES POLYVALENTES

Décret 99-439 / Art.9

| FONCTION             | Jauge Brute inférieure à 200 UMS (*) ou 100 Tjb & Puissance propulsive inférieure à 250 KW<br><small>ne s'éloignant pas à plus de 20 milles des côtes</small> | TOUS NAVIRES   |
|----------------------|---|--|
| OFFICIER POLYVALENT  | Brevet de Patron de Petite Navigation   | Brevet de Chef de Quart de Navire de Mer                     |
| SECOND POLYVALENT    | Brevet de Patron de Petite Navigation   | Brevet de Second Polyvalent                                  |
| CAPITAINE POLYVALENT | Brevet de Patron de Petite Navigation   | Brevet de Capitaine de 1ère Classe de la Navigation Maritime |

30.05.99

## BREVETS ET CERTIFICATS

DECRET 99 / 439 du 30 Mai 1999

| Article du Décret | Niveau       | Brevet ou Certificat   | A Revalider     | Modalités de revalidation                     |
|-------------------|--------------|--|-----------------|---|
| 24                | OPS          | Brevet de Chef de Quart de la navigation Côtière   | oui / 5 ans     | Conv. STCW                                    |
| 25                | OPS          | Brevet de Chef de Quart Passerelle   | oui / 5 ans     | Conv. STCW                                    |
| 26                | OPS          | Brevet de Chef de Quart Machine  | oui / 5 ans     | Convention STCW                               |
| 27                | OPS          | Brevet de Chef de Quart de Navire de Mer (*)   | oui / 5 ans     | Conv. STCW                                    |
| 28                | OPS          | Brevet d'Officier Radio-Electronicien Supérieur  | oui / 5 ans     | Conv. STCW (**)                               |
| 29                | DIR.         | Brevet de Patron à la Plaisance (Voile)  | oui / 5 ans     | Conv. STCW + Med. II                          |
| 30                | DIR.         | Brevet de Patron de Petite Navigation  | oui / 5 ans     | Convention STCW                               |
| 31                | DIR.         | Brevet de Patron de Navigation Côtière   | oui / 5 ans     | Conv. STCW + Med. II                          |
| 32                | DIR.         | Permis de Conduire les Moteurs Marins  | non             |   |
| 33                | DIR.         | Brevet de Mécanicien 750 kW  | non             |   |
| 34                | DIR.         | Brevet de Second Capitaine 3000 UMS  | oui / 5 ans     | Conv. +Medic III                              |
| 35                | DIR.         | Brevet de Capitaine 3000 UMS   | oui / 5 ans     | Conv. +Medic III                              |
| 36                | DIR.         | Brevet de Second Mécanicien 3000 kW  | oui / 5 ans     | Conv. STCW                                    |
| 37                | DIR.         | Brevet de Chef Mécanicien 3000 kW  | oui / 5 ans     | Conv. STCW                                    |
| 38                | DIR.         | Brevet de Second Capitaine   | oui / 5 ans     | Conv. +Medic III                              |
| 39                | DIR.         | Brevet de Capitaine  | oui / 5 ans     | Conv. +Medic III                              |
| 40                | DIR.         | Brevet de Second Mécanicien  | oui / 5 ans     | Conv.   |
| 41                | DIR.         | Brevet de Chef Mécanicien  | oui / 5 ans     | Conv.   |
| 42                | DIR.         | Brevet de Second Polyvalent  | oui / 5 ans     | Conv. +Medic III                              |
| 43                | DIR.         | Brevet de Capitaine de 1ère Classe de la Navigation Maritime   | oui / 5 ans     | Conv. +Medic III                              |
| 46                |              | Brevet de Médecin de la Marine Marchande   | non             |   |
| 47                |              | Certificat Restreint de RadioTéléphoniste (C.R.R.)   | non             |   |
| 48                |              | Certificat Restreint d'Opérateur (C.R.O.)  | oui / 5 ans     |   |
| 49                |              | Certificat Général d'Opérateur (C.G.O.)  | oui / 5 ans     |   |
| 50                |              | Certificat Spécial d'Opérateur (C.S.O.)  | oui / 5 ans     |   |
| 51                |              | Certificat de Radio-Electronicien de 1ère Classe(**)   | oui / 5 ans     |   |
| 52                | NAV          | Certificat de Qualification à la conduite des Engins à Grande Vitesse  | oui (2 ans)     | 3 mois dans les 2 ans ou Test                 |
| 53                | NAV          | Attestation de Qualification pour le service à Bord des Engins à Grande Vitesse                                | non             |   |
| 54                | APPUI        | Certificat de Mécanicien de Quart à la Machine   | non             |   |
| 55                | APPUI        | Certificat de Matelot de Quart à la Passerelle   | non             |   |
| 56                | NAV          | Certificat de Qualification Navires-Citernes   | oui / 5 ans     | Conv. STCW (**)                               |
| 57                | NAV          | Certificat de Qualification Pétroliers   | oui / 5 ans     | Conv. STCW( ** )                              |
| 57                | NAV          | Certificat de Qualification Navires-Citernes pour produits Chimiques   | oui / 5 ans     | Conv. STCW( ** )                              |
| 57                | NAV          | Certificat de Qualification Navires-Citernes pour Gaz liquifiés  | oui / 5 ans     | Conv. STCW( ** )                              |
| 58                | APPUI        | Certificat de Formation de Base à la Sécurité  | oui / 5 ans     | Service 1 an / 5 ans(***)                     |
| 59                | TOUS NIVEAUX | Certificat de Qualification Avancée à la lutte contre l'Incendie   | non             |   |
| 60                | TOUS NIVEAUX | Brevet d'Aptitude à l'Exploitation des Embarcations et Radeaux de Sauvetage                                    | non             |   |
| 61                | TOUS NIVEAUX | Brevet d'Aptitude à l'Exploitation des Canots de Secours Rapides   | non             |   |
| 62                | NAV          | Attestation de Formation à la Sécurité des Equipages des Navires Rouliers à Passagers (*)                      | oui (*) (5 ans) | Remise à niveau Délivrée par Armateur "agréé" |
| 63                | NAV          | Attestation de Formation à la Sécurité des équipages des Navires à Passagers (autres que Navires-rouliers) (*) | oui (*) (5 ans) | Remise à niveau Délivrée par Armateur "agréé" |
| 64                | NAV          | Attestation de qualification à la direction des opérations de Lavage au Pétrole Brut                           | non             | Délivrée par Armateur "agréé"                 |
| 65                | NAV          | Attestation de formation aux opérations de Lavage au Pétrole Brut  | non             | Délivrée par Armateur "agréé"                 |

(\*) remise à niveau

ces attestations recouvrent entre 1 et 5 formations du Chapitre V-3 du Code STCW

30.05.99

## ARRETE

non encore paru au 1.06.99

### REMISE A NIVEAU DES FORMATIONS MEDICALES

| Medic     | Certificat de Validation du niveau I de Formation Médicale   | non |           |
|-----------|--|-----|-----------|
| Medic II  | Certificat de Validation du niveau II de Formation Médicale  | oui | Recyclage |
| Medic III | Certificat de Validation du niveau III de Formation Médicale | oui | Recyclage |

(\*) Polyvalent  
 (\*\*) Sauf par navigation dans le Rang Inférieur  
 (\*\*\*) Revalidation automatique par revalidation des brevets d'Officiers

Modalités de Revalidation :  
 Conv. STCW = Conformes à la Convention STCW (Code A.I / 11)  
 Rec. Med = Recyclage Médical approprié (voir arrêté non encore paru)  
 Uniquement pour la responsabilité des soins médicaux à bord

## DISPOSITIONS TRANSITOIRES

DECRET 99 / 439 ( Art.73 )

| BREVET<br>STCW 78                             | Formations<br>complémentaires exigées  | BREVET<br>STCW 95  | Conditions de Navigation  |   | Autre<br>exigence | Observations   | Limitations<br>Prérogatives       |
|---|--|--|---|---|-------------------|--|-----------------------------------|
|   |  |  | Temps   | Fonction  |                   |  |                                   |
| C.1.N.M.<br>( STCW 78 )                       | <b>GROUPE DES 4 FORMATIONS</b><br>- ( Formation A.P.R.A.)<br>- (Certificat C.G.O.)<br>- (Qualification Avancée Incendie)<br>- (Brevet Embarcations Sauvetage)<br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 3<br>ou Recyclage Niveau 3 | C.1.N.M. (95)  | /   | /   | /                 | /  | ILLIMITE                          |
|   | DIPLOME<br>DESSM<br>( STCW 78 )  |  | <b>GROUPE DES 4 FORMATIONS</b><br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 3<br>ou Recyclage Niveau 3 | D.E.S.M.M. (95)                                   | /                 | /  | /                                 |
| BREVET<br>C.2.N.M.<br>(Compétence<br>Pont )   | <b>GROUPE DES 4 FORMATIONS</b><br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 3<br>ou Recyclage Niveau 3  | Second Capitaine   | /   | /   | /                 | /  | /                                 |
|   |  | Capitaine  | 36 mois   | Officier Pont                                     |                   |  | 15000 UMS                         |
|   |  | Capitaine  | 36 mois<br>dont 6 mois  | Officier Pont<br>Capitaine(**)                    |                   | (**)sur navire >15000<br>UMS mais <15000 tjb   | >15000 UMS<br>(au cas par<br>cas) |
|   |  | Capitaine  | 60 mois<br>dont 12 mois   | Fonctions de<br>Direction (*)<br>Capitaine (***)  | TEST              | (**)navires >3000 UMS(P)<br>ou > 3000kW(Mach)<br>(***)navire >15000 UMS<br>mais <15000 TJB | ILLIMITE                          |
| BREVET<br>C.2.N.M.<br>(Compétence<br>achine ) | Qualification Avancée Incendie<br>Brevet Embarcations Sauvetage<br>Formation Médicale. Niveau 2<br>ou Recyclage Niveau 2   | Mécanicien 750 Kw  | /   | /   | /                 | /  | (750 KW)                          |
|   |  | Sd Mécanicien  | 6 mois  | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | 7500 KW                           |
|   |  | Sd Mécanicien  | 24 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | ILLIMITE                          |
|   |  | Chef Mécanicien  | 18 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | 7500 KW                           |
|   |  | Chef Mécanicien  | 36 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | 15000 KW                          |
|   |  | Chef Mécanicien  | 60 mois<br>dont 12 mois   | Fonctions de<br>Direction (*)<br>Chef.Méc. (****) | TEST              | (**)navires >3000 UMS(P)<br>ou >3000kW(Mach)<br>(****)navires >3000 KW                     | ILLIMITE                          |
| DIPLOME<br>C.2.N.M.                           | voir C2NM (Brevet)<br>(Les conditions de navigation du<br>Brevet 95 doivent être remplies)   |  |   |   |                   | Il n'y a pas délivrance<br>de Diplome STCW 95<br>pour les C2NM                             |                                   |
| C.C.<br>(CAPITAINE<br>COTIER)                 | <b>GROUPE DES 4 FORMATIONS</b><br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 3<br>ou Recyclage Niveau 3  | Sd Capitaine 3000 UMS                                    | /   | /   | /                 | /  | (3000 UMS)                        |
|   |  | Sd Capitaine   | 6 mois  | Sd Capitaine(*)                                   |                   | (*)sur navire >3000 UMS<br>mais <1600 tjb  | 8000 UMS                          |
|   |  | Capitaine 3000 UMS                                       | 36 mois<br>dont 12 mois   | Officier Pont<br>Sd Capitaine                     |                   |  | (3000 UMS)                        |
|   |  | Capitaine  | 60 mois<br>dont 12 mois<br>et 6 mois  | Officier Pont<br>Sd Capitaine<br>Capitaine (*)    |                   | (*)sur navire >3000 UMS<br>mais <1600 tjb  | 8000 UMS                          |
| O.M.M.  | <b>GROUPE DES 4 FORMATIONS</b><br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 2<br>ou Recyclage Niveau 2  | C.Q.N.M.<br>(Chef de Quart de la<br>Navigation Maritime) | /   | /   | /                 | /  | ILLIMITE                          |
| O.2.N.M.                                      | <b>GROUPE DES 4 FORMATIONS</b><br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 2<br>ou Recyclage Niveau 2  | C.Q.N.M.<br>(Chef de Quart de la<br>Navigation Maritime) | /   | /   | /                 | /  | ILLIMITE                          |
| O.M.3   | Qualification Avancée Incendie<br>Brevet Embarcations Sauvetage<br>PLUS<br>Formation Médicale. Niveau 2<br>ou Recyclage Niveau 2   | C.Q.M.<br>(Chef de Quart<br>Machine)                     | /   | /   | /                 | /  | 7500 KW                           |
|   |  | C.Q.M.<br>(Chef de Quart<br>Machine)                     | 12 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | 15000 KW                          |
|   |  | Sd Mécanicien<br>3000 KW                                 | 12 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | (3000 KW)                         |
|   |  | Mécanicien 750 KW  | /   | /   | /                 | /  | (750 kw)                          |
|   |  | Chef Mécanicien<br>3000 kW                               | 24 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | 1000 KW                           |
|   |  | Chef Mécanicien<br>3000 kW                               | 36 mois   | Off. Mécanicien                                   | /                 | /  | (3000 KW)                         |
| Certificat<br>de<br>Capacité                  | C.O. Ondes Métriques   | Patron petite navigation                                 | /   | /   | /                 | sans comp.Machine  | >12 passagers                     |
|   | C.O. Ondes Métriques<br>Permis conduire Moteurs Marins   | Patron petite navigation                                 | /   | /   | /                 | sans comp.Machine  | < 12 passagers                    |
|   | C.O. Ondes Métriques<br>+ Permis conduire Moteurs Marins   | Patron-petite navigation                                 | /   | /   | /                 | /  | /                                 |
|   | + Permis de Transport de Passagers   |  |   |   |                   |  |                                   |
| Permis<br>conduire<br>Moteurs                 | /  | Permis conduire<br>Moteurs Marins                        | /   | /   | /                 | /  | /                                 |
| C.Q.P.<br>Chef de Quart<br>Passerelle         | Décret(Art.76-1°)  | Sd Capitaine 3000  | 12 mois   | Officier Pont                                     | /                 | /  | (3000 UMS)                        |

**Décret 99/439 du 30.05.99**

**NOTA IMPORTANT**

Un Arrêté précisera les modalités des Formations complémentaires exigées afin de tenir compte au maximum de l'expérience acquise

- Formation A.P.R.A
- Qualification Avancée Incendie
- Brevets Embarcations de Sauvetage

Par contre, le Certificat General Operator(C.G.O.) sera exigé

En ce qui concerne la Formation Médicale, la Convention STCW n'est pas seule en cause  
c'est la Directive Européenne 92/29 du 31.03.92 qui fixe les niveaux de formation médicale

Il sera donc exigé une preuve de formation médicale de niveau 2 ou 3, selon les cas

Dans le cas contraire, un recyclage médical sera exigé pour obtenir le nouveau Brevet

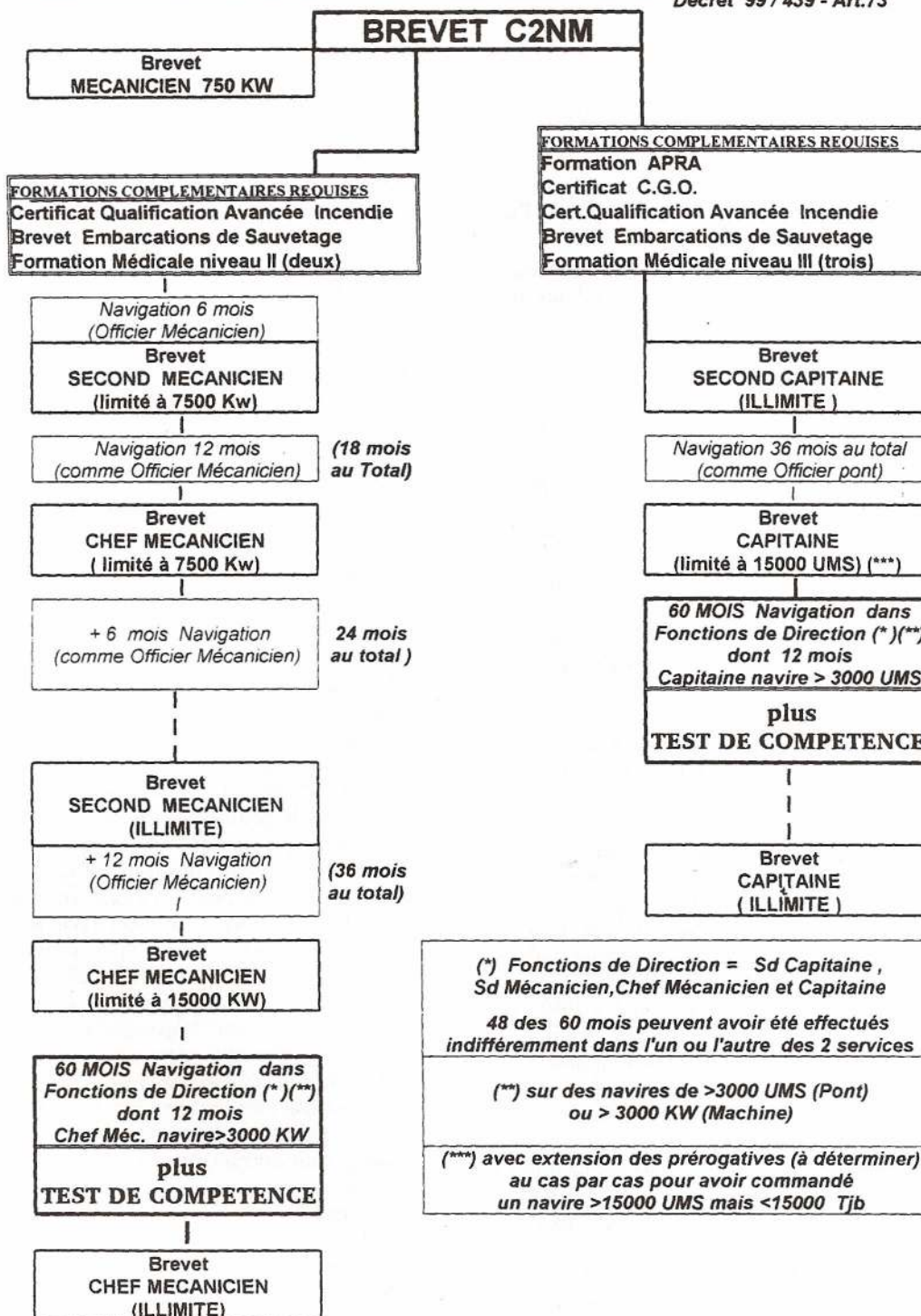
- Niveau 3 = 40 Heures en 5 jours

- Niveau 2 = 24 Heures en 3 jours

**Il faudra exiger que la Formation Continue prenne en charge les frais correspondants**

# PERIODE TRANSITOIRE FILIERE C2 N M

Décret 99 / 439 - Art.73



30.05.99

## NOTAS

- 1 - Aucun nouveau candidat débutant une Formation au 01.09.98 ne relève de cette filière
- 2 - Tous les brevetés, diplômés et entrés en formation au plus tard le 01.09.97 continuent leur formation C2NM comme auparavant jusqu'au Diplôme de DC2NM .  
Ensuite Tableau ci-dessous

Le Brevet d'02NM sera remplacé (conditions de navigation remplies) par le Brevet de CQNM, (Brevet STCW 95-)

- 3 - Il n'y aura pas délivrance de Brevet Polyvalent illimité (C1NM)

# Diverses en vrac

*Extrait du JMIM du 26 Mars 1999*

## Avis de tempête sur le pavillon du Liberia

**Un litige concernant sa gestion et un changement brutal de législation, mettent le pavillon libérien sous les feux d'une actualité mouvementée qui pourrait peut-être remettre en cause son importance dans le commerce maritime mondial.**

Le litige opposant la société américaine qui assure la gestion du pavillon du Liberia, (International Registries Inc. (IRI) basée à Reston dans l'Etat de Virginie par le biais de sa filiale International Trust Company of Liberia(ITC)), au gouvernement libérien a pris une dimension qui pourrait bien remettre en cause dans les prochains mois l'importance qu'a le pavillon Libérien dans le commerce maritime mondial.

Depuis 1949, l'IRI et l'ITC assurent la gestion du pavillon Libérien ceci sur le fondement d'un accord avec le gouvernement de cet Etat. La période de validité de cet accord, dont les termes furent redéfinis en 1975, a été prorogée deux fois ces dernières années. Une première fois le 30 août 1983 jusqu'au 31 décembre 1999, et une seconde fois le 15 novembre 1993 - alors que le Liberia était en situation de guerre civile - jusqu'au 31 décembre 2009. En juillet 1997, l'élection de Charles Taylor comme président du Liberia, à la fin de sept années de guerre civile, marqua un nouveau tournant dans les relations entre l'Etat Libérien et l'ITC.

En novembre 1997 le gouvernement libérien informa l'ITC que la prolongation accordée en 1993 était nulle car dépourvue de toute valeur juridique. Environ un mois après, le 17 décembre 1998, à l'occasion d'une conférence de presse tenue à New York, M. Benoni W. Urey, Commissaire aux affaires maritimes du gouvernement libérien, annonça que le contrat unissant son pays avec l'IRI et l'ITC ne serait pas renouvelé et donc qu'il expirerait le 31 décembre 1999. Après cette date et pour une durée qui pour l'instant sera de 10 ans, la gestion du pavillon reviendrait à la Liberian International Ship & Corporation Registry (LISCR). Cette société est en fait la nouvelle dénomination sociale de l'International Shipping Registry, LLC, créée en septembre 1998 par deux hommes, M. Jay Cohen homme d'affaire Israélien, et surtout M. Lester Hyman associé dans le cabinet d'avocats Swidler Berlin Shereff Friedman, ami personnel du Président Taylor, et avocat du gouvernement libérien dans le litige actuel qui l'oppose à l'IRI et à l'ITC. Ainsi la lettre reçue par l'ITC en novembre 1997 était signée de M. Hyman. Présents à cette conférence de presse, les deux hommes ont dévoilé la nouvelle structure de la LISCR, mais ils se sont bien gardés d'évoquer les conséquences judiciaires de ce changement à la tête du pavillon libérien.

En effet, des montants énormes sont en jeu et en l'absence de tout règlement amiable plusieurs actions en justice ont été engagées par les différents protagonistes. Ainsi, à notre connaissance, un arbitrage est pendant entre le Gouvernement du Liberia et l'IRI devant le CIRDI, et l'IRI a elle-même, en janvier 1999, saisi les juridictions fédérales américaines d'une action contre la LISCR qui de son côté a intenté une action en concurrence déloyale contre l'IRI. Les arguments des diverses parties en cause peuvent tous paraître justifiés. Le Liberia reproche à l'actuel gestionnaire son manque de transparence, lui réclamant entre autres plus de 20 millions de dollars de taxes impayées, et également le fait que l'IRI assure la gestion d'un autre pavillon, celui des îles Marshall. Quant à l'IRI non seulement elle oppose au Liberia la signature de l'accord de 1993, mais elle soutient également que la LISCR apparaît comme responsable de divers actes de concurrence déloyale, approche renforcée par les relations exis-

tant entre M. Hyman et le gouvernement du Liberia. La LISCR quant à elle reproche à l'IRI d'avoir engagé dès le début du mois de mars 1999 une campagne d'information ayant pour but d'expliquer de quelle manière il était possible de transférer aisément le siège social d'une société aux îles Marshall ainsi que les services offerts dans le cadre de la gestion de ce pavillon.

L'issue de ces différents procès - et nous en oublions sûrement - paraît donc indécise et cet état de fait peut susciter des craintes dans le monde maritime. Ainsi le Liberian Shipowner Council en a pris conscience puisqu'il a lancé une campagne en vue de la nomination d'un médiateur entre les différentes parties concernées, alors qu'il y a quelques mois encore il adoptait une position de retrait par rapport au conflit. Un nouvel élément est venu renforcer la confusion existante : le Gouvernement du Liberia a modifié, au début du mois de mars, la législation relative aux sociétés. Désormais chaque société établie au Liberia devra désigner, sous peine de sanctions assez fortes, un agent résidant au Liberia. Cet agent devra être uni par un contrat avec le gouvernement libérien et titulaire d'une licence délivrée par le ministère des Affaires étrangères. A première vue, il ne s'agit pas là d'un grand bouleversement car à l'heure actuelle l'agent résidant au Liberia pour les compagnies d'armement est l'ITC, ce sur une base simplement contractuelle. Par contre, que se passerait-il après le 31 décembre 1999 ? A cette date il sera nécessaire que ces compagnies nomment de manière effective un nouvel agent, et il n'est pas certain que la LISCR pourrait satisfaire les exigences fixées par la loi.

Pourtant les conditions dans lesquelles le parlement libérien a adopté cette nouvelle loi sont inédites. Non seulement pour la première fois le gestionnaire du pavillon libérien, tant l'actuel que le futur, ainsi que les autres organismes liés au sort de ce pavillon, ont été écartés d'un processus législatif où ils étaient traditionnellement associés ; mais de plus si vraiment, comme l'affirment les dirigeants de la LISCR, aucun changement n'était apporté, quel serait le but de cette modification ? Ecarter l'ITC, certes, mais n'y aurait-il pas des lors de la part du gouvernement libérien une tentative pour mettre un terme au défaut de transparence qui, selon lui, existait dans la gestion de ce pavillon ? Par contre, que se passerait-il si dans 2 ou 3 ans le nouveau gestionnaire du pavillon libérien était forcé de déposer son bilan à la suite d'une condamnation à payer des dommages et intérêts d'un montant astronomique, car des dizaines de millions de dollars sont en jeu ? Que se passerait-il si le gouvernement libérien décidait, à contre-courant d'une pratique presque cinquantenaire, d'établir de nouveaux rapports avec la gestion d'un pavillon qui est, rappelons le, le sien ?

La situation devient donc de plus en plus préoccupante et on pourrait peut-être assister à un flagging out, dans un mouvement qui était jusqu'alors totalement inédit, durant les prochains mois, car c'est maintenant que le choix doit se faire, avant l'échéance du premier janvier 2000.

Quel serait alors le meilleur choix possible pour l'armateur qui désirerait changer le pavillon de ses navires ? Pour les spécialistes du financement en matière maritime, la solution la meilleure serait le pavillon de Vanuatu. Géré lui aussi par une société de droit américain Vanuatu Maritime Services Ltd, certifiée ISO 9002, ce pavillon offre des garanties similaires au pavillon du Liberia, garanties de coût pour l'armateur et de sécurité pour les créanciers, et à l'heure actuelle il mène une campagne pour pouvoir tirer profit de la situation.

On pourrait aussi se demander si cette situation ne pourrait pas profiter aux "pavillons bis" créés par de plus en plus d'Etats en Europe, comme récemment l'Italie, ce qui redonnerait, d'une certaine manière, une importance à la flotte européenne.

*Sébastien Lootgieter  
Avocat à la Cour d'Appel de Paris*

## **Allemagne :**

### **Un sursis pour les quirats**

Le Parlement a approuvé le 19 mars le maintien transitoire des avantages fiscaux liés aux quirats. Cela concerne les navires commandés avant le 9 mars 1999 et à condition que l'émission de quirats ait lieu avant le 1er janvier 2001. Il a passé outre au souhait du gouvernement. Devant l'opposition des chantiers et des armements, celui-ci avait déjà abandonné son projet initial de suppression immédiate des quirats, au motif qu'ils ne profitaient qu'aux chantiers sud-coréens et polonais. Il avait alors proposé une réduction des avantages fiscaux à partir du 1er avril 1999, malgré les mises en garde des chantiers qui redoutaient une chute des commandes.

Le Parlement a donc accordé un sursis de 21 mois en se rangeant à l'avis de la commission budgétaire du Bundestag. Cette dernière avait accepté début mars une proposition en ce sens du Land de Schleswig-Holstein où se trouvent les chantiers HDW et Flender Werft, tous deux gros bénéficiaires du système des quirats.

### **Projets fédéraux sur le plan maritime**

En matière d'aide aux armements : diminution des taxes à l'étude. Parmi elles figure la taxe fixe annuelle sur le tonnage du navire quel que soit le bénéfice réalisé.

En outre en vue de réduire leurs charges salariales, les armements recevront le remboursement de 40% de l'impôt sur le revenu des navigants employés dans le transport maritime international. Les pouvoirs publics étudient les autres possibilités de diminuer le coût des charges sociales des navigants. Il est question d'augmenter les prêts à la formation maritime jusqu'à DM 35 000 en vue d'enrayer la chute du nombre de jeunes formés directement par les armements. Enfin, ces derniers pourraient être exemptés de la nouvelle taxe dite écologique sur toutes les formes d'énergie et de carburant qui doit entrer en vigueur cette année.

*Extrait du JMM du 19 février 1999*

### **La politique maritime allemande : davantage de dégrèvement pour les armateurs**

Le gouvernement fédéral va améliorer les dispositions en faveur du transport maritime afin qu'il puisse renforcer son rôle dans un système efficace de transport intermodal, soulignait le secrétaire d'Etat parlementaire du ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement, Lothar Ibrügger, qui s'est engagé à mettre rapidement en œuvre le dispositif de politique maritime arrêté par le Bundestag et le Bundesrat avec l'impôt sur le tonnage, la retenue de l'impôt sur les salaires et la nouvelle réglementation de l'emploi à bord. Actuellement, le ministre s'emploie avant tout à obtenir rapidement convocation du groupe de travail "fiscalité de l'armement" qui doit élaborer le texte d'application de l'impôt sur le tonnage. Mais pour cela, c'est (ici comme ailleurs; ndlr) le ministère des Finances qui tient la plume. Le ministre fédéral des Transports veillera à ce qu'il prenne une forme "amicale pour le transport maritime".

En outre on vérifiera ce qu'il en est de l'exemption du transport maritime de l'impôt écologique. A cette occasion, la forte concurrence internationale à laquelle sont soumises les entreprises maritimes allemandes doit être prise en considération. Il en va de même pour l'examen de la mise en application pratique des règles que doit respecter tout navire étranger pénétrant dans les eaux et les ports allemands. Selon les propos de M. Ibrügger, on se fixera également comme objectif un programme de recrutement et d'emploi pour le transport maritime. Il évoqua "un pacte maritime pour l'emploi". La Fédération, les Länder côtiers et les partenaires sociaux seraient

impliqués. D'une part, la Fédération évalue quels moyens elle affectera à une plus large réduction des charges salariales. D'autre part, on envisage d'augmenter le montant - 35 000 DM - de l'aide aux centres de formation, afin de stimuler davantage la conclusion de contrats d'apprentissage.

### **Un moteur de recherche spécialisé dans le maritime**

Le 8 février dernier est né à La Rochelle le premier moteur de recherche sur internet au monde qui soit spécialisé dans le maritime. Ce jour là, the Vasco da Gama Foundation a mis en ligne son site internet, Vasco da Gama Channel. Cette fondation publique de droit américain a été créée par Susan Elizabeth Anderson, directrice de recherche à l'Université de Harvard et Pierre Sauvadet, navigateur. "Le but, explique ce dernier, est de faciliter à tous l'accès à toutes les informations maritimes disponibles sur internet. Nous avons réalisé un indexateur qui permet de trouver les sites donnant de l'information maritime. Nous nous efforçons de couvrir tous les domaines : historique, scientifique, économique, sportif, etc. C'est un service qui s'adresse à tous publics."

### **Paris MoU de décembre : 118 navires détenus**

Le secrétariat du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port vient de diffuser la liste des 118 navires environ qui furent détenus au moins une fois en décembre dernier dans l'un des ports des 18 Etats-membres. La (fastidieuse) lecture de ce documents de 30 pages recto verso, peut s'arrêter sur le *Norse-Mersey*, navire à passagers italien (n° OMI 9108568) qui fut retenu durant une journée à Göteborg pour 9 déficiences surprenantes et inquiétantes pour un navire destiné à transporter des passagers et soumis au code ISM : "lifeboat ; lifebuoys ; fire fighting equipment ; fixed fire extinguishing installation ; hull damage impairing seaworthiness" note le rapport, certes de façon très succincte. Un mot de commentaire n'aura sans doute pas été superflu pour expliquer comment un navire construit en 1995 donc récemment, a pu être ainsi caractérisé. Il est opéré par Ferry Masters et classé par le RINA dont la classe a été affectée par au moins une déficience.

Plus traditionnel, la palme d'or de la défaillance a été attribuée en décembre au chimiquier panaméen *Madeira-1* (n° 7369792) qui a été retenu à quai cinq fois au cours des 24 derniers mois. Construit en 1975, ce navire opéré par Prime Time Holding Inc. fut bloqué à quai à Rotterdam pour 18 déficiences dont certaines affectaient la classe accordée par le registre polonais.

Cinq navires furent détenus quatre fois au cours des deux dernières années : le transporteur de diverses turc *Camadan* (n° 7827407) à Nantes durant dix jours pour trois déficiences (classe ABS engagée) ; le vraquier géorgien *Kolkhida* (n° 8117835) à Split durant deux jours pour 7 déficiences dont une fissure de coque (classe russe engagée) ; le transporteur de divers bélizien *Litos-K* (n° 7618430) à Ravenne pendant sept jours pour 20 déficiences ; et le pétrolier turc *Veyssel Vardal* (n° 907303) poursuivi par un sort hostile.

En effet, arrêté le 16 à Cartagène durant une journée pour dix déficiences, ce navire dont l'opérateur est indéterminé par l'inspecteur local, est autorisé à partir à destination du chantier de réparation navale le plus proche pour s'y refaire une santé. Pas de chance, le 29, il est bloqué à nouveau à Barcelone durant une journée pour deux déficiences dont une "cargo ship safety construction". Grâce à cette nouvelle péripétie et à l'inspecteur espagnol, l'opérateur sort de l'anonymat : il s'agit de Veisel Vardal Shipping (sans doute une single-ship company). Dans les deux cas, la classe n'est pas affectée et le manque de commentaires d'explication se fait sentir.

Neuf navires furent détenus trois fois durant les 24 derniers mois. Signalons pour la postérité le cas du bien nommé transporteur de diverses *Courage* (n° 7507631) qui fut retenu à quai durant douze

Photo J. Loiseau



jours à Anvers pour... 58 déficiences dont aucune n'affectait la classe. Il faut sans doute saluer le sens marin de son équipage qui a réussi à se retrouver dans un port de rivière alors que le radar, le compas magnétique, le gyrocompas, les cartes, les instructions nautiques et l'indicateur d'angle de barre, entre autres éléments, présentaient une ou plusieurs défaillances pour rapport aux obligations internationales. Preuve donc qu'à St-Vincent et Grenadines, "Etat" d'immatriculation, on ne badine pas avec la formation des navigants et leurs connaissances en navigation astronomique. Compte tenu des autres défaillances concernant les équipements de lutte contre l'incendie et d'évacuation de navire, cela vaut sans doute mieux.

Enfin, il n'y a pas que d'anonymes *singles ship companies* qui se font épinglez : Le 4 décembre dernier, le transporteur de diverses chypriote *Rickmers-Dalien* (n° 7522007) était bloqué à Hambourg durant une journée pour 13 déficiences dont une au moins engageait la classe accordée par le Lloyd's Register. L'opérateur était bien sûr ... Rickmers Line Ltd, Chypre, filiale du groupe de tourisme Hapag-Lloyd basé à ... Hambourg.

#### **En 2000, le compte y sera**

Si le secrétariat du MoU fait de gros efforts en matière de présentation de sa liste noire, il semble que l'on ait atteint une sorte de limite technique. En effet, la liste semblant être issue d'un tableur informatique, un "bon" esprit pouvait donc naturellement souhaiter effectuer plusieurs tris. Il serait en effet intéressant de déterminer, en "clicquant" sur la bonne colonne, le nombre de navires dont l'armateur ou la société de classification est inconnu(e) ; ou dont la classe a été affectée ; ou bien encore, le nombre de navires détenus dans tel ou tel port afin de vérifier si l'effort de surveillance est relativement homogène du Nord au Sud de l'Europe, principalement ; etc. Las, cela est totalement impossible, répond-on à l'esprit (inutilement) curieux car la liste ne serait pas issue d'un tableur. Il faudrait donc ressaisir manuellement une partie des informations. Voilà donc un nouveau "challenge" pour le 3<sup>e</sup> millénaire.

Cette échéance semble être la bonne pour que les ports français atteignent enfin le nombre d'inspecteurs correspondants aux besoins : en effet, actuellement, on compte 67 inspecteurs et il en manque une dizaine. Le temps que la machine administrative chauffe, le compte devrait être bon vers 2000.

M.N.

*Extrait du JMM du 9 avril 1999*

### **CCAF/J-C Gayssot: les 35 h tout de suite. La modernisation du registre après**

Pour faire preuve de bonne volonté et compenser l'effet 35 h qui, dans la plupart des cas, se traduira par des vacances supplémentaires des navigants, le CCAF demande que, dès cette année, les coûts d'exploitation des navires battant pavillon français soient comparables à ceux qui se pratiquent en Italie, aux Pays-Bas ou en Allemagne. Dans le détail, le CCAF formule trois grandes propositions :

*" la mise à plat complète des règles d'armement du pavillon français sous ses deux registres métropolitain et Kerguelen qui sont aujourd'hui à bout de souffle car juridiquement et économiquement dépassés.*

*Nous proposons la création d'un nouveau régime unique de pavillon français reconnu par l'Union européenne et dont la composition d'équipages serait définie en fonction des trafics desservis et de la taille du navire".*

- l'alignement sur les règles fiscales et sociales existantes en Europe et qui s'y développent à grande vitesse selon le triptyque suivant:

- suppression de toutes les charges sociales;
- défiscalisation du salaire des navigants (1);
- taxation forfaitaire au tonnage.

Grâce à ces mesures, les Hollandais, précurseurs en ce domaine, ont augmenté leur flotte de plus 30% en trois ans, passant de 380 à 523 navires, soulignait M. Chevalier avec une croissance de 10% des emplois de navigants. *"La croissance de l'emploi passe par la croissance de la flotte, il n'y a pas de salut en dehors de cette évidence"* martelait le président annonçant l'apocalypse : *"si nous ne réagissons pas, nous serons la lanterne rouge de l'Europe, ce qui à terme rapproché signifiera dépavillonnage, délocalisation de certains sièges et perte d'emplois."*

Poursuivant sa course derrière ce qui se pratique dans bon

nombre d'autres Etats-membres, M. Chevalier, demande "l'ouverture d'une réflexion sur l'avenir de l'ENIM, et une diversification des régimes de protection sociale, ceci dans le dialogue et la concertation" (voire réaction contrastée de la CFDT). De plus en plus de navigants, notamment les jeunes expriment le souhait de pouvoir choisir entre l'ENIM et d'autres régimes.

"C'est seulement dans ce cadre que notre secteur pourra assimiler les 35 h., c'est la raison pour laquelle la mise en œuvre de ce plan doit être conduite avec la même énergie et dans le même calendrier. Nous souhaitons que le gouvernement puisse l'annoncer prochainement".

Toujours demandeur, le président du CCAF demandait à ce que les écoles de marine marchande comptent 300 élèves, dès la prochaine rentrée ; que soit menée la "chasse aux rigidités administratives dans la gestion des carrières" (reconnaissance mutuelle des diplômes, attribution des dérogations ; etc..) et conduite une approche européenne de ce problème ; que soit "encouragé" (sous une forme non précisée) le développement du cabotage maritime ; et que la libéralisation du trafic continent-îles, "respecte le minimum de sérénité" en ce qui concerne la Corse. Remerciement au ministre pour son soutien au *duty-free* et *last but not least*, demande du maintien du monopole de pavillon pour les transports de l'aide alimentaire bilatérale.

1 - Tel un menu déroulant de logiciel, un fiscaliste énumère la longue liste des difficultés que poserait la très improbable exonération d'impôt sur le revenu des navigants, demandée par le CCAF, dans un contexte politique français qui paraît peu propice : quid si ce marin est marié et que sa femme travaille également ? Quid s'il change de type de navigation ? Comment gère-t-on les effectifs quand pour les mêmes qualifications, voire le même salaire net, tel officier est exonéré d'impôt pour un type de navigation alors que tel autre en paie ; etc.

### Les 35 h d'abord.

Soulignant qu'entre gens du même pays, on était direct, M. Gayssot rappelait que tous les engagements pris lors du CIM du 1er avril 1998, avaient finalement été tenus ; (GIE fiscaux et remboursement de la taxe professionnelle). Onze demandes d'agrément représentant 17 navires pour un investissement total de 3,7 MdF ont été déposées, notait le ministre, ajoutant que 3 navires avaient obtenu l'accord des Finances et qu'il encourageait "vivement la profession" à avoir recours à ce mode de financement. Il faut sans doute aller plus loin mais tout ne dépend pas de l'Etat.

Concernant la loi sur la réduction du temps de travail et son application discutable aux navigants, "cette incertitude est levée" soulignait M. Gayssot : "la durée légale sera donc fixée, par étape, à 35 h, à compter du 1er janvier 2002 pour les entreprises dont l'effectif est de plus de 20 salariés et au 1er Janvier 2002 pour toutes les autres".

Au sujet de l'éventuelle perte de compétitivité liée aux 35 h. M. Gayssot estimait que cet aspect des choses devait "naturellement faire partie intégrante du débat à engager vraiment entre l'ensemble des partenaires sociaux, puisqu'il s'agit là justement du mode opératoire de cette loi( ... ). Je souhaite donc sans tarder que les négociations sur la réduction du temps de travail dans le secteur des transports maritimes reprennent et aboutissent pour les sédentaires et puissent s'ouvrir pour les navigants" comme cela s'est fait dans la plupart des autres secteurs économiques, concluait clairement le ministre, ajoutant qu'il veillerait à ce que les aides financières applicables bénéficient au maritime.

Le ministre suit de près ce dossier "sensible" que constituent les aides alimentaires bilatérales et le monopole de pavillon, "dans le respect de nos engagements communautaires".

Sur le dossier du *duty-free*, suivi avec "la plus extrême attention", M. Gayssot se déclarait déterminé.

Avant l'été, la direction du transport maritime, des ports et du littoral ainsi que celle des Affaires maritimes et des Gens de mer devront avoir remis leur réflexion et leurs premières propositions relatives aux contenus des différents registres mis en place dernièrement en Europe, notamment en Italie et aux Pays-Bas, leurs avantages, leurs inconvénients en matière fiscale, sociale, etc., expliquait

M. Gayssot. Immanquablement, celui-ci soulignait qu'il mène au niveau européen, depuis son arrivée, un "effort inlassable pour faire avancer une harmonisation fiscale et sociale en tirant vers le haut les règles communes" (on ignore les résultats de ce louable effort).

"Je demande que le dossier (de la mise à plat du registre) soit abordé avec lucidité, sans crispation, ni dogmatisme (Karel Van Mierf serait-il passé par là ? ndlr) en ayant d'abord en tête le besoin de disposer d'un registre adapté au monde maritime d'aujourd'hui, cohérent avec nos obligations communautaires, et surtout qui soit la traduction des orientations du gouvernement en matière d'efficacité économique et d'emploi".

Pour ceux de ses auditeurs dont la méthodologie serait à parfaire, M. Gayssot rappelait que "dans ce domaine, comme les autres, il n'y a pas d'autre méthode que le débat, la discussion, la négociation, si on veut progresser réellement. C'est seulement ainsi qu'on construit efficacement et durablement. Ce langage, je le tiens devant tous mes interlocuteurs, élus nationaux et locaux, dirigeants d'entreprises publiques et privés, responsables syndicaux. C'est ce message que je renouvelle devant vous, ce soir".

A bon entendeur....

M.N.

### CFDT : le chantage à l'emploi a commencé

La lecture du tract de l'Union maritime CFDT en date du 1er avril laisse rêveur sur la qualité du dialogue social entre les armements et au moins un syndicat ; les éventuelles négociations sur les 35 h. pourraient mieux commencer.

"L'annonce par le directeur des transporteurs maritimes de l'étude d'un nouveau pavillon français (faite au tout début de l'année ; cf JMM du 15/1) amène (le CCAF, sans doute ; ndlr) aujourd'hui à entamer sa campagne de lobbying et de chantage à l'emploi auprès du gouvernement.

Après avoir obtenu des aides ministérielles pour l'investissement ils (les armateurs, fort probablement ; ndlr) sollicitent maintenant des aides pour les navigants français... en n'apportant aucune garantie d'emploi, aucune volonté positive d'aboutir sur la réduction du temps de travail. Pire, le CCAF évoque la non-affiliation à l'ENIM des navigants français ! On ne s'y prendrait pas mieux pour vouloir faire disparaître le régime particulier de la profession maritime.

Evoquant la délocalisation des sièges et des emplois, les armateurs français ont déjà oublié que la délocalisation des navigants existe depuis longtemps, avec l'utilisation de nombreux pavillons étrangers pour assurer le transport maritime.

Ayant obtenu du gouvernement Chirac en 1986, la création du pavillon bis français (comprendre, sans doute registre ; ndlr), puis l'élargissement de son application à d'autres secteurs (excepté les secteurs portuaire et passage sous le gouvernement Balladur, le CCAF, par les travaux de son assemblée annuelle, confirme son surnom donné par un secrétaire d'état aux transports, "Le club des planeurs".

L'Union maritime CFDT, dès l'annonce de cette étude ministérielle en janvier, avait vivement réagi auprès du ministre des Transports.

Cette attitude du CCAF, basée sur le lobbying et le chantage à l'emploi sera combattue par les démarches de l'UM CFDT, voire par la mise en place d'un conflit national, en lien avec les autres organisations syndicales".

**Dernières nouvelles (26/5) :** Les Syndicats à l'unanimité ont suspendu les discussions sur la Convention collective.

### Tiré de la lettre du CEDRE n° 45

### Interventions du mois

Le mois aura été marqué par une mortalité importante d'oiseaux mazoutés échoués sur les côtes du Nord Pas-de-Calais (2 000 à 3 000) et de la Manche (plusieurs dizaines). L'impact réel sur les oiseaux de rejets illicites d'hydrocarbures en mer peut se révé-

ler à terme beaucoup plus important que ces chiffres pourtant déjà élevés. En effet, les associations spécialisées estiment que seulement 10% des oiseaux mazoutés arrivent sur les côtes, les autres restant au large. Sur le littoral picard, des fous de bassan et des guillemots ont été retrouvés englués par une matière collante non identifiée, différente des produits pétroliers provenant de déballastages en mer. Durant la même période, le littoral a été souillé par des arrivages de galettes d'hydrocarbures, notamment sur les côtes de la Manche et du Finistère Nord.

Le 22 février, l'avarie du ferry Picasso (transporteur de poids lourds), en sortie du port de Boulogne, a provoqué un moment d'inquiétude, en raison des mauvaises conditions de mer. En outre, une partie des camions embarqués à bord transportaient des conteneurs de produits chimiques, certains inflammables, réagissant violemment au contact de l'eau. Le Picasso a finalement pu se sortir des enrochements par ses propres moyens.

## Royaume Uni : MCA contre pollueurs

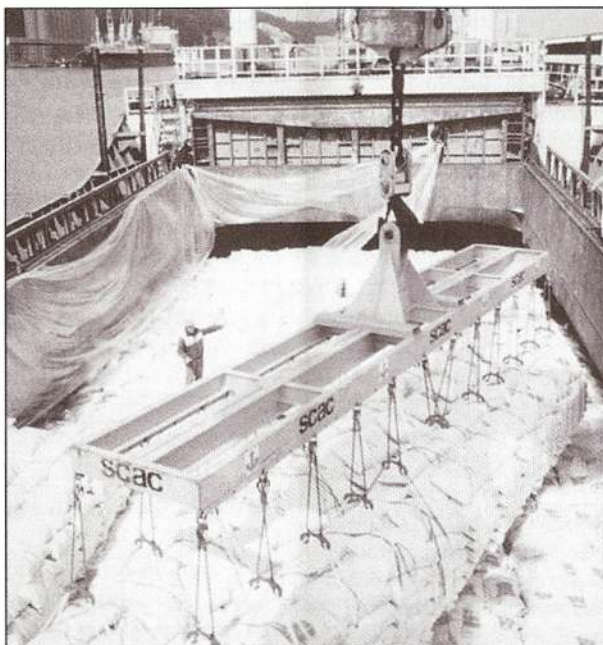
Mettant en œuvre la politique annoncée par la ministre des transports, la Maritime Coastguard Agency (Lettre du Cedre n°40) continue à renforcer son action de poursuite des navires déballasteurs, poussant la Lloyd's list à recommander aux armateurs une pleine coopération avec les enquêteurs afin de limiter le montant des amendes. Une septième condamnation depuis la création de la MCA est intervenue en janvier, pour un montant de 80 000 F, à l'encontre du vracquier Lucky man, repéré avec 25 km d'irisations dans son sillage par un avion de détection hollandais en patrouille dans les eaux écossaises.

## Bosphore : un VTS haut de gamme

Le Bosphore, passage maritime à haut risque, voit une moyenne de 17 abordages annuels, avec des pertes humaines et au moins une pollution sensible chaque année. Face à cette situation difficilement acceptable, le gouvernement turc a lancé un appel d'offres pour un système haut de gamme de contrôle du trafic, complétant une série de radars par des systèmes de radars maritimes, de communication et de mesure automatique de courants.

## Brûlage d'épave en Oregon

Suite à l'échouement d'un cargo, le New Carissa, sur une plage de l'Oregon le 4 février, 1 400 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures lourds et 150 m<sup>3</sup> de fuel menaçaient les côtes avoisinantes. Devant le risque de rupture de la coque et la météo n'autorisant pas le pompage des hydrocarbures, les Coastguards ont décidé de brûler ceux-ci après avoir libéré le contenu des soutes dans les cales. Manœuvre délicate pour les artificiers qui ont rencontré bien des difficultés pour percer les parois des soutes à l'aide de 200 kg d'explosifs et de napalm. Au cours de l'incendie, le navire s'est cassé en deux parties. D'après les experts, environ 50% du fuel a été brûlé en 24 heures. L'avant du navire en renferme encore 500 m<sup>3</sup>. Les tentatives pour brûler les résidus de brûlage sont restées infructueuses et il a été décidé de remorquer et couler la partie avant de l'épave par 1 800 m de fond, à 200 milles des côtes.



## Caraïbes : le REMPEITC élargit son action

Après le projet de lutte contre les déchets des navires, en œuvre depuis 3 ans, l'Organisation Maritime Internationale a signé une nouvelle convention de 3 ans de gestion du Centre Régional d'Information d'Urgence et de Formation sur la Pollution Marine (REMPEITC/Carib), basé à Curaçao, avec un projet de 12 millions de francs intégrant cette fois une large composante sur les pollutions par hydrocarbures.

## U.S.A. : acide sulfurique dans les fonds

Le second capitaine du chimiquier *Panam Perla* a dû avoir des sueurs froides en découvrant le 10 novembre dernier que les 100 tonnes d'acide sulfurique concentré qui manquaient dans une des cuves, se trouvaient dans les compartiments de la double-coque du navire. L'action corrosive de l'acide en présence d'eau dans les doubles-fonds produit de l'hydrogène et aurait pu conduire à une explosion et au déversement de 10 000 tonnes d'acide en mer. A un jour de route d'un terminal chimiquier, le navire a été autorisé à aller décharger sa cargaison et vider ses doubles-fonds. Après inertage des ballasts, le pompage de l'acide fut autorisé, l'équipe d'intervention utilisant une pompe immergée. Ne pouvant pas revêtir des équipements lourds de protection, du fait du diamètre des trous d'homme, les intervenants ont donc dû avoir recours à des combinaisons légères résistantes à l'acide et à une alimentation en air par narguilé, tout en positionnant des petites bouteilles d'air relais le long du parcours en cas de fuite précipitée. Rassurez-vous, tout s'est bien passé ! Pour plus de détails consultez le bulletin OSIR du 4 mars.

## Tiré de la lettre du CEDRE n° 46

## USA : 10 ans de l'Exxon Valdez

Cela s'était passé le 24 mars 1989 et n'avait constitué en tonnage déversé que la 26<sup>ème</sup> marée noire accidentelle de l'histoire provoquée par navire. Aujourd'hui, 10 ans après, c'est un record mondial à plusieurs titres : la plus grande opération de nettoyage et de sauvetage de la faune sauvage jamais montée, la pollution la plus médiatique de l'histoire, la somme la plus importante jamais déboursée en frais de lutte et indemnisations par un pollueur (3,1 milliards de dollars), le plus gros montant jamais bloqué sur un compte spécial (5 milliards de dollars) pendant que des armées d'avocats se battent pour que l'argent aille aux populations affectées ou retourne entre les mains d'Exxon. Il y a de fortes chances que le procès batte en durée (14 ans) celui de l'*Amoco Cadiz*. Mais la Bretagne gardera un record mondial celui du tonnage déversé dans un échouement de navire.

## Plaisance : l'ENMM de Saint-Malo se place pour un nouveau brevet

Dans le grand remue-ménage qui a accompagné l'alignement des brevets français de la marine marchande sur la convention STCW95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), il restait encore à décider du sort des "petits brevets" et parmi ceux-ci de la création d'un brevet de yacht à

moteur. A l'initiative de la direction des Gens de mer et des Affaires maritimes, un groupe de travail "plaisance professionnelle" s'est mis en place en décembre 1998, composé d'enseignants, de professionnels de la plaisance et de leurs institutions (1) et de marins.

Le but de ce groupe, qui vient de rendre son rapport : voir si un pays qui est parmi les premiers constructeurs de navires de plaisance au monde ne peut pas, en plus, gagner des points sur le marché de l'emploi dans cette spécialité, qui est pour l'instant l'apanage des Anglo-saxons. Le groupe a sollicité les avis du centre de formation continue de Concarneau et de l'institut de formation privé aux métiers de la voile de Cherbourg.

La réponse est optimiste. Le groupe de travail a en effet estimé que la création de ce brevet de capitaine de yacht à moteur (appellation non définitive), jusqu'à 500 UMS et 750 kW, correspondait à un besoin du marché de l'emploi, particulièrement en Méditerranée. Il aura comme base le brevet de patron plaisance voile (PPV), auquel s'ajouteront des modules spécialisés : relations humaines, tourisme, informatique gestion et surtout un niveau d'anglais élevé. Ses promoteurs insistent sur sa valeur internationale. La limite des 200 milles qui existe aujourd'hui pour le brevet de navigation côtière sera supprimée, assure Christian Serradji, patron de la direction des Gens de mer et des Affaires maritimes, lors de la première correction du décret sur la délivrance des titres de formation professionnelle maritime. Ce brevet de Patron de navigation côtière cèdera alors la place à un brevet de Capitaine 500, illimité dans ses prérogatives de distances.

### Une ENMM spécialisée plaisance

Jean-Marie Gilory conseiller auprès du directeur des Affaires maritimes qui a présidé le groupe (et futur directeur des Affaires maritimes de Bretagne), chiffre à 1500 le nombre de grands yachts (de plus de 30 mètres, contre 955 en 1991) à travers le monde et à 300 leur nombre en France. Si l'immatriculation en Grande-Bretagne (ou dans les îles Anglo-Normandes) est fréquente pour des raisons fiscales, le nouveau diplôme serait presque une première sur le marché de l'emploi européen. Il ne sera pas imposé, mais ses promoteurs espèrent bien que les propriétaires de yachts, français ou étrangers, seront assez avisés pour employer des professionnels formés et brevetés, "dans la clarté et sans dérogation", tient à préciser Christian Serradji. Il restera tout de même une difficulté : les grands yachts ne pourront voir leurs commandants cumuler la fonction de chef mécanicien.

Chacune des ENMM devant désormais se spécialiser, c'est à l'école de Saint-Malo que cette nouvelle formation est dévolue(2). Combien de candidats seront-ils retenus ? Quand le cours sera-t-il ouvert ? Christian Serradji se montre prudent, mais pense que le projet et son référentiel, que l'Inspection générale de l'enseignement maritime (Igem) doit finaliser, ainsi que le règlement d'examen, seront calés

avant la fin de cette année. Pour un démarrage à la rentrée 2000 ?

Enfin, le groupe de travail a cherché à améliorer le statut de la "petite plaisance professionnelle" (ski nautique, parachute ascensionnel, promenade en mer...) et ses relations difficiles avec la sécurité sociale. Les représentants de l'administration ont assuré qu'un certain nombre de ces problèmes devraient être résolus.

L'auditeur attentif du discours de Christian Serradji aura également deviné à certains de ses propos que l'avenir de l'Agema reste un souci pour lui : "C'est inquiétant, a-t-il dit, de voir qu'aujourd'hui, certains ne comprennent pas que l'unité d'un système de formation est la meilleure garantie contre la parcellisation des titres qui restreint le champ des emplois, et ne peut se traduire que par des problèmes de chômage."

Louis BAUMARD - "Le Marin"

(1) Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

(2) Nantes se tourne vers la formation de formateurs et de fonctionnaires des Affaires maritimes, Marseille vers les étudiants étrangers et le Havre se voit ajouter des modules axés sur les métiers d'ingénieurs.

### Extrait de la Tribune Maritime n°119

#### SNCM

Grève de l'ensemble des personnels en décembre 1998 pour obtenir de la part de l'Etat, l'étude des dossiers en groupes de travail paritaires (Ministères concernés, Direction Générale et Syndicats).

Il s'agissait principalement du renouvellement de la FLOTTE vieillissante, notamment sur le réseau libre, de la pérennité des emplois et de l'assurance de voir la Compagnie remporter l'appel d'offre de la desserte de la Corse, en écartant toute concurrence déloyale.

La date limite du dépôt au Gouvernement des conclusions des groupes de travail étant fixée au 31 mars, la surprise a été de voir sur la desserte NICE-CORSE, arriver un ferry d'une compagnie privée. Cette arrivée pour le moins intempestive étant protégée par les pouvoirs publics, donc par l'Etat, les dés semblent être jetés.

On constate ce que nous savions déjà depuis décembre dernier, que l'Etat n'avait aucun moyen d'empêcher cette arrivée sauf à se mettre hors la loi. Il apparaît donc inutile d'essayer de le contraindre à autre chose que d'appliquer sa propre loi.

La compétitivité et la fiabilité réclamées pour obtenir (le "marché" de) la desserte de la Corse est maintenant l'affaire de l'entreprise elle-même, Direction et Personnels. Cela ne peut se décider qu'autour de la table entre gens conscients et responsables de l'avenir de la compagnie. Il devra en sortir un modus vivendi, ça passera ou ça cassera. L'échéance est pour aujourd'hui.

R. LUIGI

Notre collègue M. Bougeard nous transmet un poème écrit par un de ses parents à l'occasion de la disparition en mer de son oncle en 1884. Le style peut faire sourire, mais c'est celui de l'époque. Les lecteurs d'Anatole LEBRAZ ne nous contrediront pas et il est bon de se rappeler les conditions de travail de nos grands-parents

## La mort d'un oncle

23 Janvier 1884

A la voile, capitaine, c'est l'heure du départ  
Car la nuit tombe vite, et il est déjà tard  
Dit le chef ingénieur au patron de l'"YVONNE"  
Hélas, le vent est fort, l'apparence pas bonne  
Tous les bateaux de pêche font relâche à DOELAN  
La prudence commande de rester aux GLENANS  
A la voile quand même, nous ne pouvons attendre  
Et cette terrible mer ne saura pas nous prendre  
Répondit l'ingénieur, étant pris de boisson  
Son audace augmentait en perdant la raison.  
Le noroît ne joue pas, dit le rude capitaine  
Et gagner CONCARNEAU, c'est une mort certaine  
Appareillons, vous dis-je, et quittons aussitôt  
Nous ne sommes pas faits pour mourir dans cette eau.

Sans murmurer, mon oncle obéit à cet ordre  
Ah ! s'ils croient que j'ai peur, ils auront à se mordre  
Et puisqu'il faut partir, eh bien nous partirons  
Mais CONCARNEAU encore, jamais nous ne verrons.  
Et un soupir s'exhale de sa large poitrine  
Pendant que son œil brille d'une audace virile  
Il a pris la barre, tous les ris amarrés  
Et la barque bondissant sur les flots déchaînés  
Roule, secouée, battue et couverte d'écume  
Semble un pauvre jouet, une légère plume  
Dans les mains moqueuses et terribles du vent.  
Mais la tempête augmente, et voici par moments  
Qu'une sourde rumeur du côté nord s'élève  
Est-ce sous l'affreux vent, l'océan qui se crève ?  
Est-ce l'appel lugubre de la mort aux aguets ?  
Est-ce l'orage qui gronde, l'ennemi qui manquait  
Pour vaincre du marin l'audace courageuse ?  
Comme si les flots, le vent, la nuit ténébreuse  
N'étaient pas assez forts. Mais voici que le vent  
Dans un effort suprême brise le mât d'avant  
Et la mer comme jalouse de cette victoire  
Monte, surgit, sinistre dans la nuit plus noire  
Engouffrant dans son sein, bateau et ingénieurs  
Effroyable vengeance des éléments sans cœur.

L'oncle saisit le mât, il va lutter encore  
Et disputer sa vie à la faux de la mort  
Comme le lion blessé dans sa lente agonie  
Effraie le chasseur par sa terrible furie.  
Il est là dans la vague, glacé, nu et hagard  
Nageant avec vigueur, il ne sait, au hasard,  
Vie humaine jetée dans un enfer farouche  
Avide de bataille, tombeau pour qui se couche.

La mort, l'impitoyable mort, se joue de lui  
Le berce, le roule, le laisse disparaître et dit  
"Tu ne fuiras point, je te tiens, je te serre  
Je désire pour toi beaucoup plus de misère  
Tu m'as toujours défiée. Rien ne te faisait peur  
Ni les flots, ni les cieux, ni même le malheur.  
Tiens, vois ton châtement, c'est ma digne revanche.  
Un grand bateau passait, couvert d'écume blanche  
Son frère, hardi pilote, venait à son secours

Le vent couvre sa voix, la mer emplit sa bouche  
Le bateau passe vite et la mort rit farouche.

Epuisé, il est seul et sent la mort venir  
Avant d'entrer dans son éternel avenir  
Il se met à penser (ô minute suprême  
Ou l'on dit un adieu à tout ce que l'on aime).  
Dans le ciel cependant une étoile apparaît  
Astre de ma vie, de ma mort est-ce l'arrêt ?  
Vais-je quitter ce monde ? Ma famille adorée,  
N'avoir pour blanc linceul que cette grande mer,  
Pour témoin que le vent, effroyable et amer.  
Adieu ! Enfants, épouse, j'avais fait mon devoir  
Je pars rejoindre Dieu et vous dis au revoir.  
Adieu ! Belle nature aujourd'hui excitée  
Ton courroux n'ôte rien à ta riche beauté,  
Pour l'avoir trop aimée, ô je meurs de ta main  
Quelle mort, ô mon Dieu, que la mort du marin.

Louis LOZIVIT  
Parent de Michel BOUGEARD

# Les nouvelles réserves militaires

*Vous avez l'esprit citoyen, vous cherchez un embarquement court.*

## Les réserves au sein des forces armées

Prenant acte de l'évolution géostratégique, la défense française est aujourd'hui engagée dans une profonde rénovation. Ainsi nos armées seront entièrement professionnalisées en 2002. La réserve, composante indispensable de notre armée professionnelle, est au même titre que l'active concernée par cette mutation de grande ampleur.

Les forces d'active professionnelles de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air, présenteront un format réduit. Profondément réorganisées, dotées de matériels modernes, elles seront disponibles sous faible préavis et aptes à maîtriser sans délai les situations les plus complexes. La gendarmerie nationale verra son potentiel accru, tant qualitativement que quantitativement, afin d'assurer ses missions de sécurité publique qui constituent une priorité du gouvernement.

Partie intégrante de la vaste réforme de notre appareil de défense, les réserves suivent une évolution qui concourt à la disponibilité et à l'efficacité des armées : à l'ancien concept d'une réserve de masse, juxtaposée pour l'essentiel aux forces d'active, se substitue une réserve au format certes réduit, mais intégrée aux forces, entraînée et plus disponible, fondée sur le volontariat et donc plus motivée. Les réservistes deviennent ainsi pendant leurs périodes d'activité des militaires à part entière, susceptibles de remplir les mêmes missions que leurs camarades d'active.

Ainsi, les réserves :

- fourniront aux forces d'active les renforts individuels ou collectifs nécessaires pour, en cas de nécessité, accroître ou maintenir leurs capacités sur le territoire national ou sur un théâtre extérieur ;
- rempliront certaines missions sur le territoire national en substitution de personnels ou d'unités d'active pour améliorer la disponibilité des forces ;
- contribueront au renouvellement du lien entre la Nation et son armée.

*Les réserves militaires seront articulées en deux grands ensembles :*

- 1.- **Un ensemble opérationnel**, d'un format contingenté et dimensionné pour chacune des composantes des forces armées (Terre : 28 000 ; Air : 8 000 -, Mer : 6 500 ; Gendarmerie : 50 000 ; SSA / SEA : 7 500) fera appel :
  - à des volontaires avec ou sans expérience

ce militaire, sélectionnés pour leur disponibilité et ayant souscrit un engagement pour servir dans la réserve (ESR) ;

- à d'anciens militaires professionnels et à d'anciens volontaires du service national dans les armées astreints pendant quelques années à une obligation de disponibilité mais qui ne seraient convoqués qu'en application de l'ordonnance du 7 janvier 1959. Hors mise en œuvre de cette ordonnance, ces personnels pourront être convoqués dans la limite de 5 jours sur 5 ans pour vérifier leur aptitude. En cas de trouble grave ou de menace de troubles graves de l'ordre public, un décret pourra, hors cas d'application de l'ordonnance du 7 janvier 1959, autoriser le ministre chargé des armées à faire appel à des réservistes disponibles de la gendarmerie. Cet ensemble opérationnel, seul rémunéré, composera **la première réserve**.

Il s'y rattache des activités de formation et d'entraînement, programmées et d'une durée annuelle inférieure ou égale à 30 jours ainsi que des activités d'emploi pour lesquelles il est fait recours aux réservistes, en tant que de besoin sur le territoire national comme en opérations extérieures.

*Tout titulaire d'une ESR peut s'absenter de son poste de travail dans la limite de 5 jours ouvrés par année civile, au titre de ses activités militaires, sous réserve de prévenir l'employeur de son absence un mois au moins avant son départ (art. 9).*

Si l'activité objet du rappel dépasse 5 jours ouvrés par année civile, le réserviste de la première réserve doit obtenir l'accord de son employeur (demande formulée avec un préavis de 2 mois et si refus, décision motivée et notifiée à l'intéressé dans les quinze jours qui suivent la réception de la demande).

*La durée des activités à accomplir au titre de l'ESR est arrêtée conjointement par l'autorité militaire d'emploi et le réserviste sans pouvoir excéder 30 jours par année civile sauf application des dispositions relatives à la disponibilité (ordonnance du 7 janvier 1959).*

*Toutefois, en cas de nécessité liée à l'emploi opérationnel des forces, l'ESR peut être prolongé par décision de l'autorité administrative pour une durée qui ne peut excéder 90 jours par année civile après accord du réserviste et de son employeur.*

*Pour l'encadrement des préparations militaires, l'ESR peut être prolongé pour une période maximale de 30 jours dans les*

*mêmes conditions que précédemment (art. 11).*

- 2.- **Le second ensemble** comprendra des réservistes sans affectation déterminée à l'avance ainsi que les réservistes honoraires. Le projet de loi reconnaît l'honorariat et renvoie à un décret la détermination de ses modalités d'accès. Ces personnels pourront participer bénévolement, soit à titre individuel soit dans un cadre associatif, à des activités autorisées par l'autorité militaire contribuant au renforcement du lien entre les armées et la Nation. Ces réservistes sont considérées comme des collaborateurs occasionnels et bénévoles du service public. Ils constituent **la deuxième réserve**.

La première réserve présentera un volume global de 100 000 hommes et femmes, dont 50 000 gendarmes, pour une armée professionnelle comptant, à l'horizon 2002, 438 000 militaires et civils.

Enfin, l'intégration des réservistes au sein des forces armées contribuera à une meilleure ouverture de notre outil de défense sur la société civile et l'enrichira d'un précieux capital d'expérience, de diversité et de savoir-faire.

## Réservistes et employeurs : des garanties conjointes

Il était nécessaire de donner aux réservistes des garanties qui leur permettent de participer effectivement aux activités militaires sans préjudice pour leur vie sociale et professionnelle. De même devaient être prises en compte les préoccupations de leurs employeurs permanents, publics ou privés. La loi répond à cette double exigence, qui seule réunit les conditions d'un intérêt mutuel des parties prenantes - armées, réservistes, employeurs -, gage du succès de cette réforme.

### Des garanties pour les réservistes

Le projet de loi garantit aux réservistes une rémunération, une protection sociale et le maintien dans leur emploi civil à l'issue de leurs activités militaires.

Militaire à part entière pendant ses périodes d'activité, tout réserviste qui effectue une période dans les armées, dans le cadre d'un engagement pour servir dans la réserve ou au titre de la disponibilité, perçoit une solde et des indemnités identiques à celles des militaires d'active placés dans la même situation que lui quant au grade, à l'affectation ou à l'emploi.

**Le contrat de travail est suspendu pendant les périodes** et le licenciement pour absences légales liées aux activités de réserve est interdit. Celles-ci sont considérées comme travail effectif chez l'employeur habituel pour l'estimation de certains droits sociaux : avancement, primes et avantages liés à l'ancienneté, congés payés et droit aux prestations sociales. **Pendant les périodes d'activité dans la réserve**, le réserviste est maintenu dans son système de protection sociale habituel pour la couverture des prestations des assurances maladie, maternité, invalidité et décès.

#### Des garanties pour les employeurs

Il était nécessaire, dans le cadre d'un partenariat renouvelé entre l'état, l'employeur public ou privé et le réserviste lui-même, de prendre

en compte la préservation des intérêts légitimes de l'employeur, qui ne peut accepter de se priver sans concertation préalable d'une partie de son personnel.

La loi allège donc la contrainte pesant sur l'employeur et la limite, hors appel nécessité par les circonstances, à deux cas :

- les réservistes titulaires d'un engagement pour servir dans la réserve pourront bénéficier d'une autorisation d'absence de 5 jours ouvrés par an. Toutefois, ils devront prévenir l'employeur de leur absence au moins un mois à l'avance ;
- les réservistes soumis à la disponibilité (anciens militaires d'active et volontaires du service national) peuvent être convoqués pour des périodes n'excédant pas un total de cinq jours sur cinq ans, à des fins de vérification d'aptitude.

Au-delà de ces dispositions, un réserviste

devra **obtenir l'accord de son employeur pour toute période d'activité militaire**. En outre, cette autorisation devra être sollicitée avec deux mois de préavis.

Par ailleurs, un partenariat prolongeant les dispositions de la loi sera systématiquement recherché avec chaque employeur, notamment sous la forme de conventions qui prendront en compte chaque situation particulière.

De même, *les forces armées peuvent avoir recours à des spécialistes pour exercer des fonctions déterminées correspondant à leur qualification professionnelle civile, sans formation militaire spécifique. Le grade attaché à l'exercice de cette fonction de spécialiste dans la première réserve est conféré par arrêté du ministre chargé des armées. Il ne donne pas droit à l'exercice du commandement hors le cadre de la fonction exercée (art. 8).*

## Le point de giration

Traduction libre de SEAWAYS Mars 99  
par JP DALBY

Lorsqu'ils discutent de manœuvre les marins font souvent référence au "point de giration". Le Capitaine Rowe dans son excellent livre "The ship handler's guide" (publié par le Nautical Institute) emploie le terme à maintes reprises ; sans, toutefois, en donner une définition précise. En tant qu'architecte naval j'aimerais voir ce point clarifié. En fait les navires ont d'autres points - centre de flottaison, métacentre, etc.. - tous définis avec précision, ce qui n'est pas le cas du point de giration.

Ayant considéré les descriptions du comportement d'un navire par le capitaine Rowe et d'autres, puis-je proposer un essai d'explication sur le fait qu'un navire semble "pivoter" autour d'un point, et de là en donner une définition.

Considérons d'abord un navire sans contraintes et au repos en eau calme. Par des moyens appropriés, tels que fil d'acier d'un remorqueur, nous lui appliquons une force transversale disons sur tribord en un point quelconque sur la longueur du navire.

Si la force s'applique près de l'étrave, le navire se déplace en masse sur tribord et embarde sur tribord (embardeur signifie qu'il tourne autour d'un axe vertical). Si on applique la force près de l'arrière il se déplace en masse sur tribord et embarde sur babord. Par tâtonnements on peut trouver un point où appliquer la force qui fasse que le navire commence à se déplacer en entier sur tribord sans embardeur d'un bord ni de l'autre. Il résulte des lois de la mécanique que ce point sera au centre de gravité du navire (CG)

Notez bien que j'ai dit commence à se déplacer. Car au fur et à mesure que la vitesse transversale augmente, l'eau s'écoulant perpendiculairement à la coque donnera naissance à des forces qui ne seront pas nécessairement au centre de gravité (CG). Lorsque la vitesse transversale augmente nous aurons peut-être à déplacer notre fil d'acier un peu vers l'avant ou vers l'arrière pour éviter toute emardée ; mais cette position ne s'éloignera pas beaucoup du CG.

Considérons maintenant le cas un peu plus complexe où le navire a un peu d'erre en avant. L'application de la force produit une vitesse latérale ; celle-ci combinée avec la vitesse longitudinale signifie que l'eau ne frappe plus perpendiculairement mais obliquement la coque. Le navire se comporte en fait comme un foil se déplaçant et ayant une incidence positive par rapport au flot. Comme un tel foil le navire va être soumis à des forces de portance et de traînée. La traînée agira en le freinant et la portance se traduira par une poussée dirigée sur babord.

Maintenant il est important de noter que la poussée agissant sur un foil est située bien sur l'avant du milieu de la corde (qui soutient le foil). Notre

force sur la coque vers babord agira quelque part sur l'avant, obligeant la coque à tourner sur babord. On peut annuler l'emardée sur babord en appliquant un moment de giration sur tribord, pratiquement en déplaçant notre remorqueur vers l'avant. En tâtonnant on peut trouver un point de la coque bien sur l'avant du milieu du navire où la traction latérale ne provoque pas d'emardée. Le navire se comporte comme si mécaniquement il tournait autour de ce point. Je propose donc comme définition du point de giration : " C'est le point d'un navire où, dans des conditions données, une force latérale provoquera un déplacement latéral sans que le navire embarde d'un bord ou de l'autre ."

Les conditions données ont de l'importance, la position actuelle du point de giration ainsi définie dépend de caractéristiques

telles que formes immergées, assiette, clair sous quille, proximité de quai etc... L'architecte naval pourrait si on le lui demandait, probablement essayer de prédire la position du point de giration par calcul ou par des essais sur des modèles réduits ; mais j'imagine que le manœuvrier expérimenté peut se faire une idée de sa position en étudiant la réponse du navire à la barre et aux forces produites par les remorqueurs.



Les nouveaux locaux de l'AFCAN à Brest où on dort encore, les volets sont fermés (Photo Gourmelon)

# Notes de lecture

par Ch. LOUDES



■ *Ni morts ni vivants : marins.* De MAURICE DUVAL. Presses universitaires de France. Collection *Ethnologies Controversées*.

"Universitaire et ethnologue, Maurice Duval, qui est actuellement détaché au CNRS, a consacré près de six ans de sa vie à étudier les marins, en particulier lorsqu'ils sont en mer. Le résultat est un livre qui s'attache à démontrer les mécanismes du huis clos dans lequel, par obligation, sont emprisonnés la plupart des navigants au long cours. Se protéger contre la mer, dangereuse par définition, mais aussi des hommes côtoyés au jour le jour, tel est le sort réservé à ceux qui embrassent la profession de marin. D'où le titre un peu accrocheur, faisant bien évidemment référence implicitement à la célèbre phrase de Platon. Mais ce statut particulier, et Maurice Duval le rappelle très bien, les marins l'on acquis très tôt, notamment par les cérémonies initiatiques que sont les baptêmes de l'Hydro ou même les passages de la ligne. Approche scientifique du monde maritime, débarrassée - une fois n'est pas coutume - des approximations et autres fantasmes de romanciers, l'ouvrage de Maurice Duval se lit néanmoins comme un récit en prise directe sur le terrain. Et pour cause : l'auteur a passé plusieurs semaines à bord de méthaniens ou cargos, à des périodes différentes de l'année." (*Extrait de Marin*)

N'ayez pas peur, cet essai se lit très facilement et nous apprend beaucoup de choses sur une drôle de tribu : les marins au long cours. L'auteur, ethnologue, démontre brillamment le paradoxe qui veut que bien que voyageurs les marins, enfermés dans le huis clos du navire, restent des hommes d'intérieur. Il est amusant de voir comparer le Baptême des pilotes ou le Passage de la ligne aux cérémonies initiatiques des populations en voies de disparition et l'on sent une profonde amitié et même du respect pour les sujets de la thèse.

■ *Maître à bord. Capitaine de vaisseau.* De PATRICK O'BRIAN. Presses de la Cité.

Les deux premiers tomes d'une saga (le 21ème est en formation) racontent les aventures d'un capitaine anglais pendant les guerres napoléoniennes. Bien sûr, notre chauvi-

nisme en prend un coup, mais les combats et la manœuvre des navires de l'époque sont magnifiquement décrits. La marine marchande n'est représentée que comme fournisseuse de proies et d'embarquement de pis aller en temps de paix (la signature de la paix d'Amiens fait dire au héros en parlant de ses collègues "C'est la marine marchande qui les attend ou bien un emploi de cireur de chaussures...!!") mais la vie à bord des voiliers criante de vérité fait de ces romans des sortes d'HORNBLLOWER pour adultes.

■ *La France et la mer.* De DANIELE SCHIRMANN et FREDERIC DUCLOS. Presses universitaires de France, Collection major.

Un état sans complaisance de la situation des activités maritimes traditionnelles : Ports, Navigation, pêche (pour l'auteur la navigation rassemble la marine marchande et la construction Navale) face à une demande de plus en plus forte en matière de tourisme et d'urbanisme, du littoral. Le constat est clair : le chiffre d'affaire du tourisme fait 12 fois celui de la pêche et 15 fois celui des ports donc il est inutile de continuer à dépenser de l'argent pour soutenir des activités en déclin et organisons une nouvelle marinité en aménageant le littoral en concertation avec le Conservatoire du Littoral.

Voici quelques extraits de cet ouvrage :

**p60**

Les activités de la navigation sont devenues marginales en France..

**p168**

Le déclin de la marine marchande paraît inexorable...

**p189**

Les aides multiples à la flotte de commerce sont restées réelles sans effet revitalisant, ce qui pose la question de l'intérêt de conserver une flotte française....

**p335**

La France peut très bien se passer des activités maritimes...

En bref il n'y qu'à jeter le bébé avec l'eau du bain.

Les auteurs ayant participé à la mission d'évaluation des politiques publiques maritimes conduite par le Commissariat général au Plan en 1997, je vous conseille vivement la lecture de cet ouvrage qui change d'avec la langue de bois et les propos lénifiants de nos dirigeants.

## La création du monde

(Raconté par un conducteur de camion devenu catéchiste improvisé)

Pour commencer c'est trop fort y a rien même ... c'est Bon Dieu seulement y posé là et Y commencé fatigué, dormi.

Alors Bon Dieu y commencé travail pour faire l'affaire qu'on pelé le Monde : pendant six jours, Bon Dieu y travaillé et y commencé faire toute les manières... bien même !

Y metté sur la terre trop le boeuf, trop la viande encore, la banane, encore le manioc, trop le mango, trop le zarachide, tout même complète, wallaie... ! Dans le eau y metté poisson jusqu'a fatigué et dans le ciel y en a gog, trop, trop...

Après tout ça, Bon Dieu y content dormi et pendant y dormi, y en a gagné gros palabre dans concession qu'on pelé Paradis, Paradis c'est pays qu'on parti posé pendant qu'on a mort, si on n'a pas fait mauvais manière sur la terre.

Tous les nanges y resté paradis et là y en a pas travail, on posé bien. jusqu'à fatigué... On gagne bon bouffement et bon bangui. Là y en a joué toujours balafon.

Chef pour les nanges on pelé lui Gabriel. Quand palabre y commencé Paradis, y en a trop bagarre avec autre nhome qui fait mauvais gueule, bien même, et y fouté lui dehors. Près y en a plus le palabre.

Alors Bon Dieu y fouté Lucifer l'Enfer, on y metté lui Chef Manoeuvre, y donné lui trompette cadeau. Lors Gabriel y gagné permission faire tam-tam pour jouer trompette et faire mizique pour Paradis.

Bon, après tout ça, Bon Dieu y parti voir son affaire on pelé le Monde et y comprend y en a personne pour posé là. Lors y frappé petit morceau la terre, soufflé seulement et voilà le nhome ... !

Alors Bon Dieu y pelé lui Adam et y dit "Adam y parlé", "Oui Missié Bon Dieu" y dit "Adam, tu vois concession là bas, on pelé lui Paradis. Tout ça y en a dedans c'est pour toi, mais le gros mango là, au milieu, ça c'est pas pour bouffement pour blanc ; toi, y en a pas moyen bouffer ça ou tu gagné mal ton ventre, t'as compris ?". Adam y dit "J'ai compris".

Bon Dieu y parti encore pour le ciel, pour couter Gabriel jouer son trompette... Adam y commencé faire promenade dans le jardin et tout ça là-dedans c'est bon, trop même...

Un jour Bon Dieu y vient sur la terre pour trouver Adam. Alors commencé parler lui : "Alors Adam tu es content, ça va ?". Adam y dit : "Ça va Missié, c'est bon trop même...! Bon Dieu y dit "ah ! ah !"

Lors y commencé voir dormi Adam un peu. Y prend un petit morceau à son côtelette, y soufflé dessus seulement... ! Voilà la femme. Et Bon Dieu y pelé lui Eve. Lors Bon Dieu y réveillé Adam, y parlé lui. Adam y dit : "oui Missié, moi j'ai content, y jolie, trop même, y en aw bon mousse..."

Alors Bon Dieu y parti du ciel et Adam et Eve y commencé promener Jardin et s'amuser trop.

Un Jour Adam y parti pour trapper poisson. Alors Eve y faire promenad tout seule y trouver Monsieur Charpent. Charpent y dit "Eve, bonjour. Pourquoi tu bouffé pas mango là -, c'est trop bon". Alors Eve y dit : "Ouye Ouye, ça c'est bouffement pour blanc, ça pas pour moi, Adam y parlé moi".

Lors Charpent y dit : "Adam, c'est couillon trop, ce bouffement là, c'est trop bon, c'est bon pour noir, si tu prends lui, tu content trop".

Lors y trapper mango, y commencé bouffer lui et y bien content. Alors y faire foutou, y metté mango dedans pour Adam.

Là y commencé palabre pour Paradis, d'un seul coup... Lors Adam et Eve y commencé voir y sont tout nus ; n'a pas gagné le pagne, n'a pas gagné le chapeau.

Et puis il y a un nhome que c'est le Chef Manoeuvre-blanc pour Elder Dempster qui commencé prendre Eve pour faire promenade. Et ça c'est core le merdement pour Adam.

Alors ce moment Bon Dieu y veni Paradis et y commencé pelé Adam. Adam y en a pas posé là ; y peur Bon Dieu trop et y parti la brousse tout de suite même...

Alors Bon Dieu y pelé encore Adam et Adam y répond avec tout tout petit voix "Oui Missié".

Bon Dieu y dit : "Adam viens ici". Adam y commencé veni. Bon Dieu y parlé : "Adam tu gagné palabre. Pourquoi tu parti la brousse ?". Alors Adam y dit : "Missié, moi j'ai pas gagné le pagne, j'ai pas gagné le chapeau, j'ai pas content, tu vois, moi tout nu".

Alors Bon Dieu y a pas content du tout et y dit Adam : "C'est qui parlé toi tout nu ?". Adam y fait makou. Alors Bon Dieu y dit : "Tu bouffé le mango pour l'arbre là-bas ?".

Alors Adam y dit : "Oui j'ai bouffé mais c'est la femme que tu faire pour moi qui metté dans mon foutou."

Alors Bon Dieu y commencé crier jusqu'à à à à... faire gros palabre et pour fini y fouté Adam et Eve la porte du paradis, ... Wallaie..... !

# En passant par la cambuse.

# Le COUSCOUS

Il y aurait beaucoup à dire sur ses origines très anciennes au Soudan, ou plus récentes chez les berbères. Tout simplement il s'agit d'une semoule de blé dur, traditionnellement roulée sous la paume des mains, pour former les grains de couscous, base d'un plat typique d'Afrique du Nord (Algérie, Maroc, Tunisie), mais aussi, à cause de l'histoire : en France, à cause des migrations juives : en Israël et au Proche-orient, et à cause de l'expansion de l'islam : en Afrique Noire, où le couscous va se faire à base de mil au Sénégal ou en Côte d'Ivoire, pour finir à base de maïs au Cameroun.

Les grains de couscous se trouvent maintenant tout prêts dans le commerce, ce qui facilite bien leur utilisation, nous partirons donc de ce produit.

Les recettes sont nombreuses selon les pays, les régions, les ethnies, les familles et se font dans le couscoussier qui se compose du **makfoul** dans lequel cuiront viande et légumes, et au dessus le **keskes** où cuira le couscous. Cette dernière cuisson est commune à toutes les recettes, elle est primordiale pour avoir des grains bien cuits et bien séparés.

Compter environ 1/2 livre par personne.

Commencer par rincer rapidement les grains de couscous et les mettre dans un large plat, puis les étaler à la main pour bien les séparer. La cuisson étant en cours dans le makfoul, mettre les grains dans le keskes et le poser par dessus, et lorsque la vapeur traverse abondamment les grains, les remettre dans le plat, les étaler et les arroser d'un demi verre d'huile d'olive et d'un verre d'eau, laisser sécher en travaillant légèrement à la main pour bien séparer les grains, remettre dans le keskes, et quand à nouveau la vapeur traversera les grains, reverser dans le plat, ajouter une petite cuillère à café de sel fin et 70 gr de beurre (normalement du smen).

Remettre dans le keskes quelques minutes avant de servir pour réchauffer.

## Couscous classique de base

La veille, mettre 100 ou 200gr de pois chiches à tremper, ou on utilisera directement des pois chiches en conserve.

Dans le bas du couscoussier, mettre 1,5 kg de viande en morceaux (mouton, poulet, bœuf, la règle étant une seule viande), 250 gr. de carottes, 100 g. de navets, 2 tomates, 1 oignon, les pois chiches s'ils n'étaient pas cuits, thym, laurier, girofle, et couvrir largement d'eau ; 30 minutes après ébullition, ajouter une livre de courgettes. (On peut ajouter quelques brins de safran).

Servir le couscous dans un plat, la viande et les légumes dans un autre dans lequel on aura aussi le bouillon.

On peut préparer une sauce douce avec du **ras el-anout**, purée de tomate et bouillon, et une sauce forte, en moindre quantité en ajoutant une dose supportable d'harissa, indispensable en Tunisie.

On peut apporter de nombreuses variantes comme mélanger quelques grains de raisins secs ou des pignons avec le couscous.

Hérésie souvent pratiquée chez nous, c'est ajouter sur le dôme de couscous, quelques merguez grillées ou brochettes de mouton, le couscous devient alors royal et l'addition modifiée en conséquence.

Il sera beaucoup plus authentique de servir à part un confit d'oignons : dans une bonne cuillère à soupe d'huile d'arachide, faire fondre 4 oignons, dès qu'ils sont transparents, ajouter une grande cuillère à soupe de miel, ajouter une pincée de gingembre et une de cannelle, saler légèrement, couvrir et laisser cuire doucement pendant une petite heure.

Selon les pays, on utilise le boeuf, le lapin, la caille, le pigeon, mais aussi le poisson. En Algérie, on fera une débauche de légumes; artichauts, pommes de terre, choux, fèves etc.

En Tunisie on affectionnera le *couscous de poisson* dont voici une recette :

Dans le makfoul, mettre 2 pommes de terre pelées, 4 tomates, 2 oignons, 1 poivron, saler poivrer, un peu de

cumin et de paprika, ajouter du poisson à chair ferme comme la dorade (ou daurade) ou du bar (ou loup), couvrir d'eau et cuire 20 minutes à feu moyen.

Pour la sauce, faire revenir à l'huile d'olive une petite boîte de concentré de tomate, une gousse d'ail écrasée, un verre de fumet de poisson, saler, poivrer et l'on peut ajouter un plus ou moins gros soupçon d'harissa.

Au Maroc, un autre *couscous de poisson* : on ajoute au couscous cuit selon la recette classique :

100 g. de poulet cuit en morceaux

1 livre de crevettes ou langoustines décortiquées

1 livre de moules cuites

1/2 livre de filet de poisson blanchi et effrité

Bien poivrer et ajouter une cuillère à soupe de persil haché (ou de coriandre), certains décoreront avec des lamelles d'omelette.

C'est aussi au Maroc que l'on trouvera cette recette originale de *couscous aux courgettes et au lait*.

Dans le bas du couscoussier, mettre 800 g de viande en morceaux, 1 verre d'huile, 2 oignons émincés, quelques brins de safran, saler poivrer, ajouter 1 litre d'eau, cuire 3/4 d'heure, puis ajouter :

1 kg de petites courgettes entières, 1 livre de petits navets nouveaux et continuer la cuisson encore 20 minutes.

Prélever le bouillon et au moment de servir ajouter 1/2 litre de lait.

Tout proche du couscous, il y a la "*semoule enfouie*" : pour servir, dans un plat creux, faire un cratère avec les 3/4 de la semoule, y mettre viande et légumes, et recouvrir du reste de la semoule pour faire un joli cône que l'on décorera d'amandes mondées, de pignons de pin ou encore de pistaches.

Sachez que le couscous peut être une base de farce :

• 1 livre de couscous cuit

• 100 g de sucre semoule

• quelques amandes mondées, raisins secs, un peu de cannelle et de gingembre et une dose de safran diluée dans un peu d'eau, farcir la volaille.

Le couscous se conjugue aussi comme *dessert*, la sauce sera tout simplement du lait, et la garniture un assortiment de fruits, qu'ils soient frais, secs, cuits ou confits.

Le couscous est aussi la base du tabouleh.

Et nous arrivons à l'angoissante question : *que boire* avec le couscous ? Les musulmans prendront bien sûr de l'eau et réserveront le thé à la menthe pour après le repas, par forte chaleur c'est l'idéal. Les non-musulmans, surtout français, lorgneront du côté du vin, et prendront avec modération un vin rosé, et ce sera l'occasion de goûter au vin Gris de Tunisie ou au vin Gris de Boulaouane au Maroc. Et puisque l'on va à la découverte, c'est aussi l'occasion de goûter à la **boukha**, une eau de vie de figue, ou à la **thibarine** un alcool de datte.

En Afrique du Nord, les couscous sont généreux, cependant vous en verrez qui vous paraîtront étriés, mais si en France on en fait le plat unique du repas, chez nos voisins, ils marchent avec tajine et méchoui, sans parler des pâtisseries et je ne parle pas des kemia grignotées avant le repas.

Après un couscous, si vous voulez éviter les pâtisseries arabes, il faut bien le dire, un peu lourdes, goûtez ce dessert arabe ; quelques rondelles d'oranges fraîches, à peine sucrées et parfumées d'une pincée de cannelle.

Cdt Y. CHARLOT.

Je remercie Mina, charmante Berbère, qui de l'Atlas à l'Atlantique a rencontré un certain nombre de couscous et a bien voulu m'aider à rédiger ces lignes.

# P . E . R . P . L . E . X . E . !!!

*Il y a 35 ans, jeune officier à la TRANSAT, j'étais sur un paquebot fréquentant les Antilles, et sur lequel la tenue blanche était de rigueur.*

*Depuis cette époque, environ 2 fois par an apparaît sur le marché, une nouvelle lessive qui lave plus blanc, qui anti-redépose, qui donne un blanc plus lumineux, qui donne un blanc plus blanc que blanc .... etc ... alors contemplant ma chemise blanche actuelle, lavée au dernier produit sorti, je me demande de quelle couleur était ma tenue, 70 tons en dessous du blanc actuel.*

*Il serait peut être temps que je refasse un tri entre photos et négatifs.*

**Y. CHARLOT.**

## *Devinette maritime complaisante*

proposée  
par  
J-D Troyat

Quel est le pavillon qui :

- représente 7 % de la flotte mondiale,
- a 85 rapports sur des accidents graves qui n'ont jamais été transmis à l'OMI, dont 27 pour la seule année 91-92,
- rapporte 130 millions de francs par an au travers de 6.188 navires de tonnage brut supérieur à 100,
- avec 449 détentions de navire en 1997, au titre du MOU, a le plus mauvais score de tous les pavillons en réunissant le nombre le plus élevé de non-conformités,
- dont le pays a donné le nom à un chapeau célèbre,
- dont le nom commence par un P et se termine par un A ?

**La personne transmettant la première bonne réponse, le cachet de la poste faisant foi, aura le droit d'offrir un kir à son Président lors de la prochaine AG de l'AFCAN.**