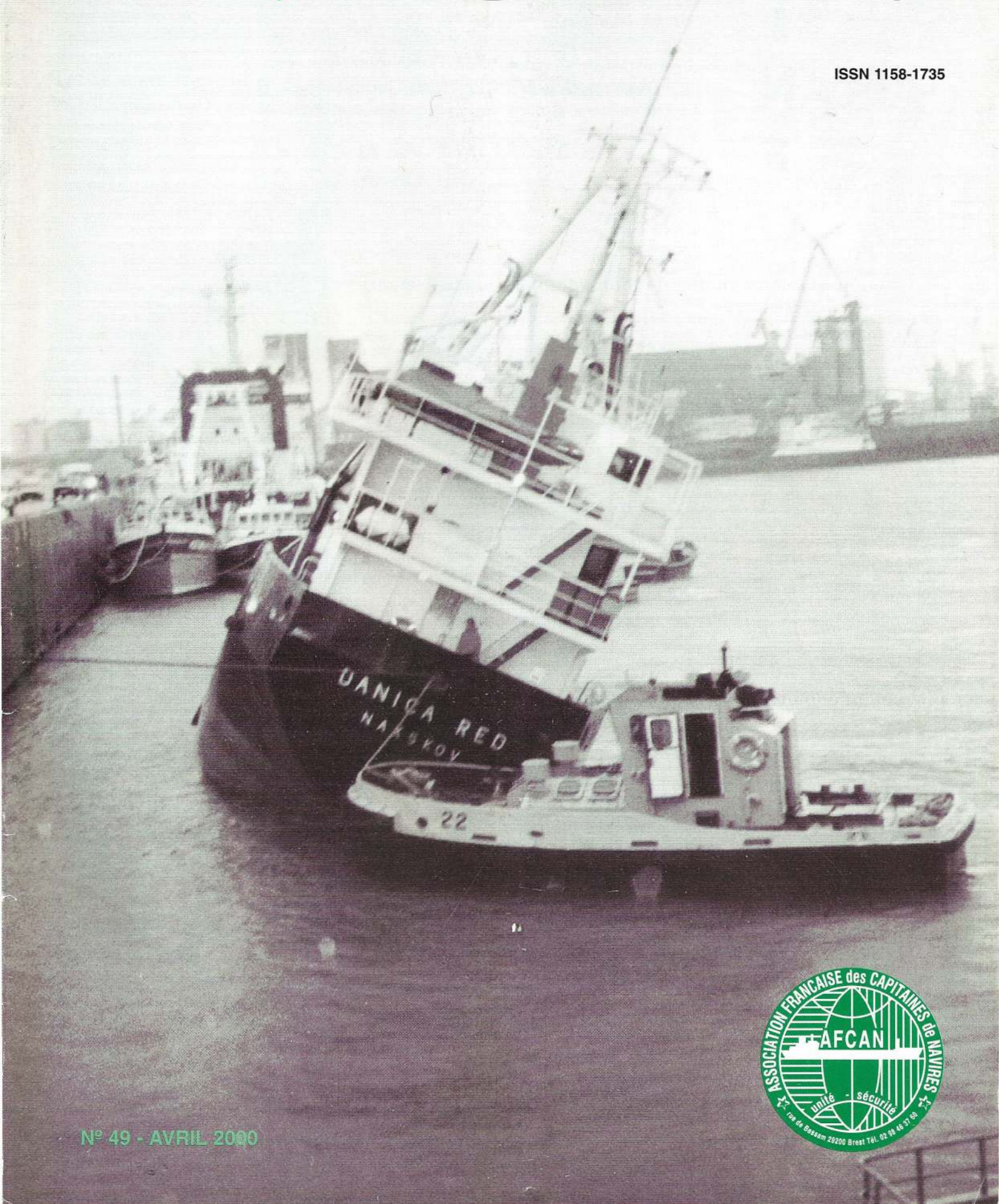


AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 49 - AVRIL 2000



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

Edito	3
ERIKA	4
Dégazage.....	10
ISM 11.....	11
Clandestin	16
M.A.R.S	23
Diverses en vrac.....	26
Cartes électroniques.....	29
En passant par la cambuse	35

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2000

- Capitaines en activité.....	1 400 F
- Capitaines en mission à terre	1 050 F
- Capitaines retraités	260 F
- Membres associés	260 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

Merci Erika !!!

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

E

RIKA aura été une catastrophe plus ou moins éprouvante pour les ostréiculteurs, pêcheurs, hôteliers, bénévoles qui vont désormais stresser en pensant au cancer, FIPOL et autres assureurs et bien sûr aux milliers d'oiseaux ,autres "innocentes" victimes.

Dans tout événement il y a en retour quelque chose de positif: des entreprises de transport et de travaux publics qui vont se refaire une santé financière, des travailleurs embauchés, des "jeunes-de-banlieu" réhabilités, des médias qui ont trouvé un sujet en or et des politiques qui ont aussi trouvé un sujet sur lequel s'exprimer.....

Jamais on a autant parlé sécurité maritime, jamais nos politiques n'ont autant pris conscience de la navigation maritime. Tout le maritime et para-maritime était sur le pont. La pression va tomber et restera-il quelque chose de plus?

AMOCO CADIZ a beaucoup apporté, TANIO aussi ... mais j'ose espérer qu'il n'y a pas que les accidents sur les côtes Françaises qui font évoluer les conventions maritimes internationales. Les bonnes intentions de nos gouvernants sont sans intérêt si elles ne sont pas reprises en Europe et à l'OMI. Notre premier ministre s'est tout à coup décidé à ratifier une rafale de conventions et pour faire américain à prôner la double coque! Nos ministres des transports allemands et français s'entendraient pour faire des démarches conjointes à l'OMI et au sein de l'Union Européenne.

Tout le monde autour de nous s'est ému à juste titre du naufrage de l'ERIKA et cela a permis de parler "structure des navires" , sociétés de classification et partage des responsabilités, garde-côte européenne, inspections, Ouessant, ISM, réception à terre des déchets etc.. On a trop parlé pétroliers et pas assez du transport maritime dans sa globalité, et il est frappant de constater que si la pollution n'est pas visible et bien sale il n'y a pas moyen de susciter l'émotion. Se souvient-on du grand porte-conteneurs "MSC CARLA" qui s'est cassé en deux, la partie avant emportant dans le fond près des Açores (Europe) des conteneurs de cobalt et autres produits "polluants"? Bien sûr on n'est pas ou peu informé de la disparition de 90 victimes d'événements de mer divers depuis le naufrage de l' "ERIKA".

Les sociétés de classification(S.C), ont bien sûr un instant fait le dos rond, mais elles sont incontournables, et cela arrange plutôt leurs affaires car toutes les décisions à venir iront vers un surcroît de contrôles. Des échanges d'informations, des statistiques, des passations de suite lors du changement de S.C. vont désormais circuler entre elles. Tout ceci est positif.

J'ai bon espoir que dans les mois qui viennent, le moyen de faire appliquer les conventions aura évolué et pour ce qui nous touche de plus près, le prochain comité interministériel de la mer apportera un renouveau pour notre profession.

J.LOISEAU - 12 mars 2000

Cdt Karun Mathur - Photo Sangnier



Notre revue étant en principe technique aura pour principal sujet l'Erika.

Nous ne nous étendrons pas sur les détails techniques qui ont entraîné le naufrage. Nous rappellerons simplement les grandes lignes du rapport du BEA, à savoir :

Transfert de cargaison dans un ballast par suite de la rupture d'une cloison (dans des conditions de mer très dure - tempête de SW force 10 -) ayant provoqué gîte, affaiblissement général de la structure et enfin arrachement des tôles de bordé et naufrage par rupture du pont.

L'Erika

et ses conséquences pour notre association

Le naufrage de l'ERIKA et l'incarcération de son capitaine ont provoqué une période d'activité intense du bureau qui se prolonge encore :

- Mise en place d'une pétition nationale et internationale en faveur du Cdt MATHUR

- Courrier au Président de la République, au Ministre des Transports, à Madame la garde des sceaux et au juge d'instruction

- Contacts avec les avocats, visites et aide morale au Cdt MATHUR.

En France nous avons reçu l'aide directe ou indirecte de l'ACOMM, des pilotes (qui se sont chargés de porter notre pétition à bord de tous les navires entrant dans les ports européens) de l'ACLCC1, de la Confédération et même du CCAF. A l'étranger l'IFSMA (courrier à l'OMI, à la Commission européenne et au juge d'instruction) et le CESMA (courrier aux parlementaires européens) ont été alertés.

Nous ne savons pas si nous y sommes pour quelque chose mais le Cdt MATHUR a été libéré. Cependant, bien que le contrôle judiciaire ait été levé et qu'il ait pu regagner son pays, il reste pour le moment le seul inculpé (pardon, mis en examen, il doit apprécier les subtilités du droit français) dans cette affaire. Ajoutons que le capitaine n'étant plus embarqué à partir du 11 déc., le manning operator n'avait plus de raison de le payer... nous avons suffisamment tempêté auprès des avocats, P & I pour qu'il reparte avec son chèque.

C'est d'ailleurs avec satisfaction que nous avons pu lire le rapport du BEA qui dans l'état actuel de l'enquête ne relève pas de faute contre le commandant. La diffusion rapide de ce rapport a permis de discuter sur des faits et non sur des impressions de journalistes. On peut cependant regretter qu'aucun commandant de pétrolier n'ait fait partie des signataires de ce rapport.

L'AFCAN paraissant ainsi être le représentant des professionnels navigants, nous avons répondu à bon nombre de demandes d'interview et participé à plusieurs colloques et émissions de télévision.

Enfin notre président a été invité à la table ronde du ministère des transports qui a abouti à la signature de la Charte de la Sécurité Maritime des Transports Pétroliers, et a répondu, en compagnie de notre collègue APPERRY (spécialiste du code ISM) aux questions des parlementaires de la commission d'enquête.

Lors de ces diverses circonstances nous avons exposé les buts de notre association, et nos vœux pour une meilleure sécurité de la navigation (Garde côtes européenne, qualité des contrôles renforcés- pour le nombre il y en a bien assez !, problème du rail d'Ouessant - foi dans EQUASIS en ajoutant quelques données, fatigue des navigants, meilleure application du code ISM, réception à terre des déchets, etc..)

Cette affaire nous a amené un nombre nombreux courrier de nos adhérents, et c'est

tant mieux. Toutes vos remarques et suggestions ont été prises en compte et nous avons essayé d'être vos porte paroles. Nous n'avons pu répondre personnellement à tous, les journées n'ayant que 24h et la patience de nos épouses pas extensible à l'infini. Merci à ceux qui nous ont envoyé de la documentation sur le TANIO (beaucoup de points communs) et particulièrement à Mme MORVAN à qui cela a rappelé de douloureux souvenirs.

Vos lettres étaient parfois sévères tant pour le CEDRE que pour la PREMAR. Cela entraîne de ma part quelques remarques, n'oublions pas les conditions météorologiques qui ont précédé et surtout suivi le naufrage. Plus de 1000T de mazout ont quand même été récupérées en pleine mer (ce qui est une première mondiale et a réduit d'environ 10000 tonnes les déchets à traiter sur les côtes) et l'on a vu l'ébauche d'une collaboration européenne. LA CRITIQUE EST AISEE MAIS L'ART EST DIFFICILE.....

Concernant plus particulièrement les Gardes Côtes Européennes, notre collègue Michel BOUGEARD est évidemment en pointe. L'AFCAN est conseiller technique du "Mouvement Européen" sur ce sujet?

Si plusieurs voix se font entendre pour la création de ce corps les autorités supérieures semblent beaucoup plus réticentes. Pourtant quand on parle de la création d'une force armée européenne, on ne voit pas pourquoi cela serait irréalisable. Ah, bien sûr, les sous.c'est toujours pareil, la sécurité coûte chermais tous les Etats Européens y contribueront.

Profitant de la sensibilisation de l'opinion publique, la préfecture Maritime et les douanes demandent un renforcement de la surveillance aérienne de notre ZEE. Un avion doit être commandé et un autre modernisé. (voir AFCAN n°47). Une opération "coup de -poing" a détecté 39 "dégazages" en une semaine. Après tout, vu le nombre de navires fréquentant le coin cela fait plus de 99% de navires propres (pas mal non) Ce chiffre est à rapprocher du 104 sur les côtes Méditerranéennes pour toute l'année 1997 (AFCAN 47) et du 1 par semaine de l'article de VAR MATIN.

Les sudistes seraient-ils plus respectueux de l'environnement que les bretons ? Mais trêve de plaisanterie, nous sommes tout à fait d'accord pour renforcer les contrôles, encore faut-il que cela ne donne pas des idées démagogiques à certains.

Ainsi, surenchérissant sur la proposition de loi des verts qui avait au moins le mérite d'impliquer le propriétaire du navire, certains élus veulent porter les peines pour le capitaine à 3000000 FF d'amende et 4 ans d'emprisonnement. Combien de fois faudra-t-il expliquer qu'il faut taper là ou est l'argent, et il ne se trouve pas dans la poche du capitaine.

C.LOUDES

BON VOYAGE !

Avec Brittany Ferries, vous embarquez avec votre voiture de Bretagne ou de Normandie, vers les plus belles régions de Grande-Bretagne ou d'Irlande. A une époque où l'on ne parle que de course contre la montre, nos navires, leurs commandants et leurs équipages vous feront découvrir le plaisir d'un voyage sans hâte et le savoir-faire d'une grande Compagnie française.

3615 FERRYPLUS (2,23 F/mn) - Internet : <http://www.brittany-ferries.fr>

LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE AVEC VOTRE VOITURE.

N° Indigo 0 803 828 828
ou votre agence de voyages

COMMUNIQUE:

Qui est le début de nos interventions pour la libération de notre collègue K.Mathur

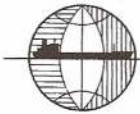
A propos du pétrolier " ERIKA "

Les adhérents de l'Association Française des Capitaines de Navire sont scandalisés par les conditions d'accueil de leur collègue indien, commandant le pétrolier "ERIKA". Le procureur de la République de Paris a ordonné une garde à vue dans les locaux de la gendarmerie maritime de Brest dans des conditions déstabilisantes et de confort minimal pour un homme stressé ayant vécu des heures terribles. Il a été transféré manu-militari tel un criminel à Paris car mis en examen pour " mise en danger de la vie d'autrui ". Il semble pourtant d'après les informations qu'il a fait son devoir pour sauver son équipage .

Le capitaine est toujours le seul bouc - émissaire pour le procureur, c'est trop facile. Il y a d'autres intervenants importants dans l'expédition maritime : la personne compétente selon le code ISM et l'armateur, l'Etat du pavillon et la société de classification qui ont délivré les certificats. L'exploitant du navire et le chargeur (Total Fina) ...les autres commandants qui l'ont précédé et qui ont peut être fait subir des contraintes pendant les opérations de cargaison . Le commandant, salarié d'un marchand d'hommes ne connaît sûrement pas l'armateur. Il ne connaît non plus l'état de la structure interne de son navire. Ce n'est pas un spécialiste de la structure des métaux composant la coque et n'a pas les moyens de la connaître. Le navire a-t-il été sérieusement contrôlé pour sa reclassification des 20 ans, des tôles ont-elles été changées etc. ?... Toujours est-il que ces vieux bateaux de plus de 20 ans sont une menace, il suffit de voir "TANIO" ou plus récemment le "JUNIOR-M".

J.LOISEAU Président

UNITE - SECURITE



AFKAN



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

Monsieur le Président de la République
Palais de l'Elysée
Rue du Faubourg Saint Honoré
75008 PARIS

Brest le 20 décembre 1999

Objet: Naufrage de l' "ERIKA".
Mise en détention du capitaine.

Monsieur le Président de la République Française,

Tout d'abord, nous voulons ici saluer l'efficacité des équipes de sauvetage de la Marine Nationale qui a permis de sauver 26 vies humaines dans des conditions très difficiles.

Mais c'est avec émotion que les capitaines de navires de commerce tant français qu' étrangers ont appris la décision (contre l'avis du parquet) de Madame la juge d'instruction de placer notre collègue indien le capitaine Krun Mathur en détention provisoire. Ils s'en indignent à juste titre.

En effet, voilà un homme qui a été soumis à un stress à la fois long et d'une grande intensité et qui se retrouve entre les quatre murs d'une cellule alors que l'enquête sur les causes du naufrage de son navire ne fait que commencer.

Il y a là un à priori inadmissible. On peut toujours nous objecter que la détention provisoire ne préjuge en rien de la culpabilité, il n'empêche que cela n'est pas neutre et fait du capitaine un bouc émissaire tout désigné.

Alors que l'on propose des aides psychologiques aux victimes d'accident, le sort réservé au capitaine indien nous semble hors de proportion avec les soupçons qui peuvent peser sur lui.

Nous ne voulons en aucune façon gêner l'enquête en cours et souhaitons tous une meilleure sécurité des transports maritime, c'est d'ailleurs le but de notre association, mais dans le cas présent un simple contrôle judiciaire nous semblait suffisant.

Nous qui fréquentons, ou avons fréquenté, les ports du monde entier, nous pensons aussi à l'image désastreuse que cette affaire donne de la France, pays des droits de l'homme .

Nous ne vous demandons pas d'intervenir auprès des autorités judiciaires car nous n'ignorons pas que cela vous est impossible, mais nous avons jugé utile de vous faire part de notre désarroi devant cette décision injuste que partagent aussi nos collègues étrangers.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre parfaite considération.

Jacques LOISEAU

Confédération des associations de la Marine Marchande

Motion adressée à Monsieur le Premier Ministre

Assemblée Générale du 19 Janvier 2000

A l'issue de son Assemblée Générale qui s'est tenue le 19 Janvier 2000, la Confédération des Associations de la Marine Marchande :

- Constate qu'aucune réelle volonté d'une "Politique de la Mer" ne s'est encore affirmée depuis la mise en place du gouvernement actuel.

- Par ailleurs, le naufrage de l' "ERIKA" et ses conséquences désastreuses mettent en évidence les carences dans l'application des Conventions et Règlements internationaux en matière de SECURITÉ du transport maritime.

- Prend acte qu'un Comité Interministériel de la Mer lié à cet évènement doit se tenir prochainement.

- Demande, en conséquence, compte tenu de la position géographique particulièrement

exposée de la France, que soit exigée de la Communauté Européenne la stricte application des Règles de Sécurité et que des moyens de contrôle suffisants soient mis en place.

- Prend acte du "Livre Blanc" des Armateurs (CCAF) appelant, avec la plus grande urgence, la mise en place d'une politique globale du transport maritime sous pavillon français s'inspirant des politiques réussies de certains partenaires maritimes européens.

- Prend acte qu'une Mission d'études et de concertation sur la question du pavillon a été demandée par Mr. le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement.

Demande en conséquence :

- Que cette étude tienne compte des politiques suivies par d'autres pays de la Communauté pour définir les mesures à prendre d'extrême urgence et mettre en place une "Politique de la Mer", afin de permettre à

la France de retrouver son rang parmi les grandes nations maritimes.

- Que soit retenue la volonté des armateurs d'embarquer prioritairement des marins français avec pour principe fondamental le maintien du régime de protection sociale actuel (ENIM).

- Que soit adopté un régime fiscal approprié pour permettre aux marins français d'être compétitifs sur le marché européen.

- Que s'inscrive dans les objectifs prioritaires de cette politique, la promotion des emplois et d'un haut niveau de compétences, avec le plus grand souci de la Sécurité.

A titre consultatif et à titre constructif, la Confédération des Associations de la Marine Marchande est prête à répondre à toute sollicitation qui lui serait faite pour aider à promouvoir cette Politique.

Poursuivez les survivants : c'est une marque de civilisation

Traduction libre

de la lettre Lloydlist

du Lundi 20 Décembre 1999

par JP DALBY.

Il y a deux cents ans, si vous aviez la malchance de faire naufrage sur les côtes rocheuses de l'Europe, et d'être rejeté sur la grève à demi noyé, vous aviez de fortes chances d'être aussitôt pris en charge par les indigènes.

Si vous étiez le capitaine et probablement mieux vêtu que les autres membres de l'équipage, avec une montre de gousset, et la possibilité d'avoir de l'or sur vous, vos chances de survie et d'accueil généreux se trouvaient réduites en conséquence.

Lorsque nous entendons parler du sort de l'infortuné capitaine du pétrolier Erika, transporté rapidement à Paris et jeté en prison, nous devons constater que le respect pour les survivants de la mer s'est amélioré, mais marginalement seulement. Les autorités Françaises auraient pu, pourquoi pas, demander au capitaine du navire s'il n'accepterait pas de rester dans le pays pour leur rendre service, jusqu'à la fin de l'enquête sur la perte du navire. Elles auraient pu, de même, lui demander, poliment, de leur remettre ses papiers d'identité, afin de leur fournir les garanties nécessaires.

Mais non, elles sont allées jusqu'au bout, et comme un criminel, ce survivant d'un naufrage a été arrêté et attend sort en prison.

Nous espérons que les autorités Indiennes feront du bruit autour de cette détention, mais c'est peu probable, car il semble maintenant que détenir un capitaine soit devenu une pratique acceptée et acceptable. Car lorsqu'il y a du pétrole sur l'eau le public, bien sûr, n'attend rien d'autre. Ses crimes sont nombreux.

Pour commencer il commandait ce navire, qui s'est cassé dans le mauvais temps et a provoqué une pollution importante avec une huile épaisse qui finira sur les côtes.

C'est lui qui paye les pots cassés, et en l'absence de l'armateur, qui est probablement hors du pays, est mis en détention.

Il sera intéressant de savoir si celui qui a affrété ce navire sera dans une cellule voisine, ou si des procédures d'extradition sont en cours contre la personne responsable de l'administration Maltaise, ou le responsable de la société de classification Italienne qui a signé le certificat de la visite Spéciale approfondie de ce navire âgé. Ce sera sûrement sans importance du fait que le Capitaine Mathur est en tôle.

Dans certains pays il, serait considéré comme un otage. Dans d'autres sociétés encore plus primitives il serait un candidat acceptable pour un sacrifice.

Tandis que les français s'intéressent aux survivants de cette manière peu amène, il existe un seul pays parmi tous les autres (l'Angleterre en fait partie) qui a un penchant à utiliser avec célérité les charges criminelles contre un capitaine.

Le capitaine est aussi pris en ligne de mire parce qu'il essayait de

conduire son navire blessé vers un port de refuge quand il a cassé, plutôt que de faire route au large comme lui auraient indiqué les autorités maritimes.

Là aussi, la chronologie exacte des événements doit être rendue publique, mais personne ne peut douter que sa responsabilité première était la vie des 27 membres de l'équipage, et des influences extérieures n'ont pu avoir que peu d'effet sur sa prise de décision à cet égard.

Dans l'accident il les a tous sauvés en utilisant l'équipement du navire, ce qui est à porter à son crédit compte tenu des conditions météo. Le poursuivre pour mise en danger de la vie d'autrui, paraît, dans les circonstances actuelles, une très mauvaise plaisanterie.

La Fédération Internationale des Associations de Capitaines de navires (IFSMA) a protesté, très rapidement, bien qu'avec mesure et diplomatie.

" L'action que le capitaine de l'Erika a prise semble indiquer qu'il a agi dans des délais corrects et de façon responsable, avec un sens aigu de la détérioration de la situation en ce qui concerne la structure de la coque, et il faut porter à son crédit le sauvetage de tout son équipage, sans blessure, dans des conditions de temps et de mer difficiles.

L'IFSMA déplore en outre cette tentative supplémentaire de criminaliser un commandant en service pour avoir exercé son jugement professionnel dans des circonstances qu'il ne pouvait éviter. Il y a semblé qu'il y ait peu de justification à l'incarcération en prison à Paris de ce commandant, et le placer sous contrôle judiciaire aurait suffi."

L'IFSMA veut protester plus particulièrement sur ce point, car la conduite des autorités judiciaires dans le monde à l'égard des capitaines est souvent répréhensible et injustifiée. Il y aura bien sûr des commandants qui feront des choses si stupides qu'ils mériteront peut être de se retrouver en prison, mais très souvent le capitaine se retrouve automatiquement incarcéré, en réaction immédiate, à la suite d'un événement à bord et sur lequel il n'aura pu avoir aucun contrôle.

Une erreur est commise, une vanne est manœuvrée, un marin stupide jette à l'eau des déchets de plastique, ou il y a une erreur de jugement sur la passerelle par l'officier de quart. La loi doit-elle être invoquée dans de tels cas contre le capitaine ?

C'est une époque de reproche, et des accidents qui touchent l'environnement sont considérés comme des actes criminels. Mais finalement, ne devons nous pas nous demander si nous voulons oui ou non des professionnels sensés pour servir comme capitaines.

Le dernier des imbéciles, l'insensible, ou ceux à tendance masochiste peuvent être considérés comme les plus acceptables pour ce travail ingrat de commandement. Nous sommes à court d'officiers dans le monde et cela n'est pas vraiment surprenant.

ERIKA

*Persona non
grata ?
da...da !*

*Casus belli ?
Que nenni !*

Dans le flux médiatique déclenché par le triste naufrage de l'ERIKA, suivi de communications gouvernementales aussi diverses que peu convaincantes, avant l'élaboration hâtive d'un cocktail à bas prix de mesures technico-politiques extraites de dossiers poussiéreux n'avez vous pas remarqué une impressionnante omission ?

Un navire battant pavillon d'un pays tiers, donc sous une tutelle d'un état qui en reçoit tribut cause des préjudices à un autre état souverain.

N'est-il pas légitime que ces deux états ayant ratifiés les mêmes traités et conventions internationales puissent ester en justice soit pour demander réparation, soit pour se défendre ?

En d'autres temps, plus expéditifs et peut-être plus efficaces quelque canonnière ou escadre aurait appuyé la demande ou effacé l'outrage.

Aujourd'hui, histoire de marquer le coup au moment où cette nation complaisante frappe à la porte de l'Europe, on aurait pu rappeler notre représentant diplomatique en consultation ou lancer l'idée qu'il est toujours possible d'aller ailleurs, tant pour les séjours linguistiques, d'affaires ou de vacances....

Récemment même, on a pu remarquer, en rubrique sportive, la tenue en ce pays d'une importante réunion internationale de hautes autorités sportives..... personne n'a protesté. (Je suppose que si cela s'était produit à Vienne on en aurait fait de gros titres).

Cette mansuétude vis à vis de Malte, paradis fiscal, et candidat Européen interpelle donc le citoyen moyen qui pense encore (bêtement) que son pays reste fondamentalement un état de droit.

Paul MASSEIN

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

202 LAMBETH ROAD, LONDON SE1 7JY Telephone-
0171 261 0450 Facsimile.- 0171 928 9030
E-mail : HQ@ifsma.org
PRESIDENT: Captain Christer Lindvall, Sweden

22 December 1999

RC.923.CPT

Madame de TALLENCAY
La Juge d'instruction
Tribunal de Grande Instance
Palais de Justice
4 Rue du Palais.
75001 PARIS

Dear Judge Tallencay

*Arrested Indian Captain KARUN SUNDER MATHUR
Master of Maltese Registered M. T "ERIKA " 37238 Dwt.
Broke in Two & Sank - Bay of Biscay Sunday 12 December 1999*

1. IFSMA is a Federation established to uphold International Standards of Professional Competence for Seafarers commensurate with the need to ensure Safe Operational Practices, Preservation from Human Injury, Protection of the Marine Environment and Safety of Life and Property at Sea.
2. Formed in 1974 IFSMA was granted Consultative Status at IMO in the following year where it represents the views and protects the interests of the Serving Shipmaster irrespective of race, colour, creed, nationality or political persuasion. Over 8700 Shipmasters from 44 Countries are affiliated to IFSMA through 33 National Associations and 106 Individual Members.
3. The President, Executive Council and Member Associations of IFSMA are deeply concerned at learning that the Master of the "ERIKA" having survived the Shipwreck has been charged with endangering human life and causing pollution "Mise en danger de la vie Humaine et Pollution" and detained behind bars in a prison cell at the Prison de la Santé in Paris since 15 December 99.
4. IFSMA firmly believes that the Master acted in a timely and responsible manner with an acute awareness of the deteriorating situation in respect of Hull Structure and it is very much to his credit that the entire Crew were rescued without injury in difficult weather and sea conditions. He must be very severely traumatised after such a dreadful experience and we would fear for his sanity if he is now treated in such an inhuman way which lacks any compassionate understanding and defies all reason.
5. IFSMA very much deplores this further attempt to criminalise a Serving Shipmaster for having exercised his professional judgement in circumstances which he was powerless to prevent. There can be no justification for the incarceration of this Shipmaster in a Paris Jail and most assuredly placing him under judicial supervision would have sufficed. IFSMA protests strongly at this shameful treatment of CAPTAIN KARUN MATHUR and urges the French Authorities to authorise his immediate release from jail.
6. With the utmost respect IFSMA takes the liberty of enclosing herewith An Article published in Lloyds List on 20 December which adequately illustrates the Shipmasters concerns and seeks your most careful reconsideration of Captain Mathur's present situation.

I thank you Sir. Yours respectfully Captain Roger Clipsham. General Secretary

Ci joint copie de la lettre et de l'article, suite au TANIO, publié dans Le Monde, de notre collègue J.C.LALLITE Secrétaire Général de l'AFCAN à l'époque du TANIO.

Cher Collègue,

Ci-joint photocopie d'un article très ancien, mais qui n'a peut-être pas perdu toute son actualité.

Je l'avais signé mais je n'en étais pas l'unique auteur J'avais recueilli le point de vue de plusieurs de nos collègues, j'en avais simplement fait la synthèse puis la mise en forme.

Notre scepticisme concernant les possibilités d'un remorquage efficace était injustifié, la suite l'a prouvé. Mais nos réserves quant à la mise sous pavillons laxistes de navires hors d'âge et aux incertitudes concernant l'identité du véritable propriétaire du navire, inatteignable à travers des sociétés-écrans, étaient de mise et le sont encore On relève beaucoup de similitudes entre Tanio et Erika...

Peut-être ce petit texte pourrait-il vous servir à démontrer que l'AFCAN n'a pas attendu le drame récent pour tirer la sonnette d'alarme. Qui a refusé de l'entendre ? Les pouvoirs publics peuvent difficilement dire "on ne savait pas..." Tout le monde savait, personne ne voulait savoir...

Très amicalement

J.C LALLITE.

PS : On n'a pas beaucoup parlé de Vanuatu et de Kerguelen, pourtant il y avait à dire...

Il faut toujours compter sur la mer...

Article paru sous la plume de

J.C. Lalitte dans «Le Monde»

du 12 mars 1980, après le naufrage

du TANIO

Un accident comme celui dont vient d'être victime le *Tanio*, n'est pas sans précédent, mais il a généralement pour théâtre des océans aux houles très longues, où la distance entre deux crêtes de lames est de l'ordre de grandeur de la longueur du navire, ce qui n'est pas le cas dans la Manche, où des lames parfois violentes, mais sur une mer courte et hachée, risquent de causer des avaries importantes aux superstructures sans endommager la coque. Pour un pétrolier non chargé, qui doit, pour être en condition de naviguer, remplir d'eau de mer une partie de ses citernes, une répartition peu judicieuse de cette eau de lest peut expliquer le bris du navire par suite d'efforts tranchants excessifs : ce n'était pas non plus le cas du *Tanio*, qui était chargé. Aucune de ces explications ne saurait être retenue pour l'accident du pétrolier malgache. Que s'est-il donc passé ?

Il serait imprudent et impudent de préjuger les résultats de l'enquête qui devra être longue et minutieuse, sans pour autant faire apparaître une unanimité des experts. Cet accident de mer ne peut, pour l'instant, que susciter quelques interrogations relatives à l'âge du navire, aux raisons qui ont motivé sa vente par son ancien armateur français à une société étrangère, et à son appartenance réelle au moment de son naufrage.

Un bateau de vingt-deux ans

Construit en 1958, ce pétrolier est l'ancien *Lorraine*, de la Société française des transports pétroliers (groupe Worms). Alors que l'âge de la flotte, au milieu de 1978, était de neuf ans et cinq mois (moyenne mondiale), cet ancêtre de vingt-deux ans présentait-il toutes les garanties désirables ? Les certificats de sécurité délivrés par le Bureau Véritas sont-ils vraiment plus qu'une simple présomption favorable ?

Les raisons de la vente mériteraient, elles aussi, d'être élucidées. Récemment, les armateurs français ont sollicité une aide des pouvoirs publics pour procéder à la démolition de navires anciens. L'une des motivations de cette demande était la crainte, en cas de vente à l'étranger, que les acquéreurs n'entreprennent pas les travaux dont l'importance avait justifié la vente. Ce souci de sécurité n'avait pas encore été exprimé par les armateurs français à l'époque où l'ancien *Lorraine* avait été cédé à Madagascar.

L'appartenance réelle du *Tanio*, est-elle exempte d'ambiguïté ? Le pavillon malgache n'a pas été dénoncé comme "de complaisance" lorsque l'opinion publique a été sensibilisée à ce problème. Pour réhabiliter leur image de marque, le Libéria et le Panama se sont vus forcés de "moraliser" les navires arborant leurs pavillons, en y faisant assurer un contrôle de l'état d'entretien et du respect des mesures de sécurité par un corps d'inspecteurs compétents présents dans de nombreux

ports du monde. Il en est résulté que les sociétés propriétaire de navires, dont la rentabilité reposait sur le laxisme régnant naguère sous ces pavillons, ont dû immatriculer leurs flottes dans de nouveaux pays-refuges, généralement du tiers monde. Les navires "inférieurs aux normes" (ou "substandard"), qui constituent l'une des pires menaces pour la sécurité des mers, peuvent ainsi, impunément, poursuivre leur carrière.

Le fait que le *Tanio* appartienne - ou ait appartenu - à la Cia de Navigation Cruz del Sol S.A. Panama à moins que ce ne soit à la Société malgache des transports pétroliers ou encore à la Société Locafrance, dont les bureaux sont situés en Suisse et à Panama, le fait qu'il ait été donné en gestion à la Société Pétromad, qu'il soit armé par la Société française des transports maritimes et affrété depuis deux ans par ELF mérite de retenir l'attention. Il peut fort bien s'agir de sociétés parfaitement honorables, mais l'hypothèse contraire n'est pas à rejeter a priori et pourrait étayer les critiques formulées par la France devant l'I M C O (International Maritime Consultative Organisation) concernant la difficulté, voire l'impossibilité qu'il peut y avoir à identifier le véritable propriétaire d'un navire arborant un pavillon particulièrement complaisant.

La pluralité de sociétés Intéressées dans l'exploitation du *Tanio* peut dire l'expression d'une réalité financière parfaitement limpide et avouable. Mais ne constituerait-elle pas, au contraire, un jeu d'écrans particulièrement bien disposés pour brouiller des pistes ?

Bien entendu, si l'enquête démontre que ces pistes ne sont pas les bonnes, il sera nécessaire, pour nos esprits imbus de rationalisme, d'admettre que la navigation maritime comporte toujours des aléas, que les luttes menées pour la sécurité continueront à réduire le taux de pertes de navires, sans jamais l'annuler totalement, que, rançon de notre bien-être assoiffé d'énergie, le épaves poussées vers les côtes par les lames et le vent n'auront pas toujours l'aspect bon enfant que la tradition leur prête, mais seront par fois porteuses d'une pestilence inquiétante, que des hommes disparaîtront encore en mer dans l'exercice de leur métier.

Quels remorqueurs

Les Pouvoirs publics avaient présenté comme une panacée contre la pollution des mers un ensemble de mesures répressives concrétisées en particulier par la loi du 2 janvier 1979 punissant d'amendes de 1 à 5 millions de francs et de peines d'emprisonnement d'un à cinq ans les capitaines de navires coupables de pollutions, même involontaires, après comparution devant les tribunaux de droit commun, et par l'élaboration d'un dispositif de circulation en Manche très dis-

cutable, substituant au risque d'une pollution par échouement celui d'une pollution par collision...

Peu après, la panoplie antipollution était complétée par la mise en place et l'entretien à grands frais de remorqueurs de sauvetage à Brest et à Cherbourg, réputés capables de tirer d'affaire le plus gros navire existant par le plus mauvais temps qui se puisse envisager... mais dont le contribuable français attend vainement quels fassent la preuve de leur efficacité par un exercice réel, en vraie grandeur, par mauvais temps. La prise en remorque de la partie arrière du *Tanio*, représentant approximativement le vingtième du poids d'un supertanker, après plus de vingt-quatre heures d'efforts, constitue, certes, une performance intéressante, mais ne saurait tenir lieu du test attendu et justifier les cris de victoire qui l'ont saluée.

Toutes ces dispositions élaborées à la sauvette dans le creuset secret de la technocratie centralisée sont à la merci des désaveux infligés par la mer : le naufrage du *Tanio* n'en serait-il pas un ?

L'Association française des capitaines de navires, qui groupe des praticiens de la navigation, dénonce depuis de longs mois la politique irréfléchie des pouvoirs publics consistant à légiférer - en solo -, dans la démesure, et à dédaigner la concertation avec ceux qui assument les plus lourdes responsabilités et ont pour tâche de prendre les décisions dont dépend, en dernier ressort, les vies humaines et la protection de l'environnement.

L'auteur tient à faire remarquer que les passages suivants ont été supprimés par la rédaction du "Monde"

- 1- Au début : Une fois encore la communauté maritime est en deuil, une fois encore le littoral breton risque de payer son tribut au développement de l'Occident. Le 7 mars, le petit pétrolier "Tanio" battant pavillon malgache, s'est brisé en deux dans la tempête, à 25 milles au Nord de l'Île de Batz, faisant huit victimes, dont le Capitaine D'un port en lourd de 28752 tonnes, il transportait une pleine cargaison d'hydrocarbures de Wilhemshaven à Civitavecchia.
- 2- Dans le corps du texte : On notera aussi au passage l'affrètement par ELF, qui illustre la contradiction entre le discours officiel du Gouvernement condamnant sans appel le recours aux pavillons de complaisance et sa pratique qui consiste à les utiliser sans vergogne par l'intermédiaire de ses sociétés nationales.
- 3- En fin de texte pour conclusion : La perte du "Tanio" met en évidence, s'il en était besoin, l'inanité des dispositions adoptées unilatéralement en faisant abstraction des réalités. Combien de morts, combien de rivages dévastés faudra-t-il encore avant que l'on en convienne ?

Bruxelles entend à l'avenir faire payer les pollueurs

L'union européenne envisage de rendre les propriétaires de cargaisons responsables des pollutions.

Les Politiques vont-ils tirer les leçons du naufrage de l'*Erika*? Après Lionel Jospin, l'Union Européenne a annoncé son intention de modifier la réglementation du transport maritime. Question au cœur du dossier: qui devra payer à l'avenir les pollutions accidentelles ?

Dans un entretien au *Télégramme de Brest*, le Directeur général aux Transports et à l'Energie de la Commission Européenne, François Lamoureux, déclare que Bruxelles envisage d'étendre la responsabilité juridique, en cas de transport de matières polluantes, au propriétaire de la cargaison. Cette application du principe "pollueur-payeur" rapprocherait la législation européenne de celle des Etats-Unis (Oil Pollution Act de 1990) "Nous espérons mettre ce système en place, soit par une directive communautaire, soit en cherchant un accord volontaire des compagnies pétrolières" a-t-il affirmé.

La responsabilité repose aujourd'hui principalement sur l'armateur du navire, jusqu'à un

plafond de 19 millions d'euros (125 millions de francs). Au delà, le Fonds International d'Indemnisation des Pollutions (FIPOL) prend le relais. Ce fonds, abondé par les compagnies pétrolières en proportion des tonnages transportés, est le seul biais par lequel celles-ci participent aux indemnités.

Recours plus facile. Dans le cas de l'*Erika*, la pression médiatique a conduit TOTAL-FINA à s'engager au-delà de ces limites. Pour beaucoup, cet engagement exceptionnel devrait devenir la règle. "Sans modifier en profondeur les procédures actuelles, cette approche rendra les recours plus faciles pour les victimes, qui pourront se retourner à la fois contre l'armateur et contre le propriétaire de la cargaison", estime Jean-Jacques Ollu, avocat associé au cabinet Hollman, Fenwick & Willan. Mais il faudra aussi définir l'étendue de la responsabilité des compagnies pétrolières. "Dans un tel cadre, le propriétaire de la cargaison n'est pas exonéré de sa responsabilité, même s'il prouve qu'il n'a pas commis de faute", affirme Jean-Jacques Ollu, rappelant que cette responsabilité est illimitée aux Etats-Unis.

Charte de la Sécurité Maritime des transports pétroliers

Les parties signataires de la Charte de la sécurité maritime

- Constatant que les progrès réalisés depuis des années dans l'application et le renforcement de la réglementation technique et sociale et le durcissement des contrôles pour le transport des produits polluants et dangereux sont encore insuffisants,
- Conscientes de la nécessité pour la protection des hommes et de l'environnement d'une évolution rapide des règles et des pratiques en matière de sécurité maritime,
- Considérant que le développement et la croissance à long terme du transport maritime exigent un engagement de tous en faveur du renforcement des mesures garantissant la sécurité de cette activité,
- Convaincues qu'au delà du renforceraient des moyens de contrôle, il est nécessaire de prendre des mesures au niveau européen et international en matière de renforcement de la réglementation applicable aux navires et aux équipages, de durcissement et d'harmonisation des contrôles, d'amélioration de la transparence du secteur des transports maritimes, d'accroissement des responsabilités des opérateurs de transport maritime,
- Souhaitant soutenir activement par ses actions l'action des Etats en faveur de la sécurité,
- Animées du désir de mettre en place, au delà du respect impératif de l'ensemble des réglementations internationales et européennes en vigueur et sans attendre les décisions des Etats ou des institutions internationales. toutes les mesures nécessaires. et en toute transparence. pour éviter de nouvelles catastrophes telles que celle de l'Erika,

sont convenus, en présence de Jean-Claude Gayssot, représentant le gouvernement français, de ce qui suit :

Article 1

Relatif à la structure et à l'âge des navires

1. Les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque au plus tard à partir de 2008.
2. Dès à présent, les navires de 15 ans et plus, quel que soit leur tonnage, ne seront acceptés que s'ils justifient d'un arrêt technique en cale sèche dans les 30 mois précédant la date d'affrètement. Ils devront, par ailleurs, avoir fait l'objet d'un rapport d'inspection daté de moins de six mois et enregistré dans la base de données des affréteurs sur la qualité des navires, la base SIRE.

Article 2

Relatif à la transparence dans la gestion et la propriété des navires

1. Les affréteurs s'engagent à n'accepter des navires de plus de 14 ans que s'ils sont classés dans la même société de classification depuis au moins deux ans. En cas de changement de classe pendant cette période de deux ans, l'armateur mettra à la disposition de l'affréteur toute la documentation relative au dernier arrêt technique et les certificats concernant le programme renforcé d'inspection.
2. Les affréteurs au voyage exigeront que le navire, à la date de l'affrètement, soit opéré depuis au moins six mois par le même opérateur. En cas de changement d'opérateur, l'affréteur vérifiera le sérieux et la qualité du nouvel opérateur.
3. Les affréteurs privilégieront le recours à des navires n'ayant pas changé de nombreuses fois de propriétaires et/ou de sociétés de classification et prévoiront des procédures renforcées dans le cas où ils seraient amenés à affréter de tels navires.
4. L'ensemble des parties signataires s'engage à fournir toutes les données nécessaires ou significatives pour la constitution et le fonctionnement de la base de données EQUASIS. Les affréteurs participeront notamment à l'avancement de ce projet en

apportant leur expérience du système SIRE et les données qu'il contient.

Article 3

Relatif aux exigences sociales

1. Les propriétaires ou armateurs-gérants des navires veilleront à ne recourir, le cas échéant, qu'à des sociétés de main d'oeuvre respectant l'intégralité des Conventions de l'organisation internationale du travail, et notamment les normes en matière de formation, de conditions et de temps de travail.
2. Les propriétaires ou armateurs-gérants pourront provoquer l'intervention de l'inspection du travail maritime française.

Article 4

Relatif aux pavillons

1. Les chargeurs et affréteurs ne recourent qu'à des navires battant pavillon français, pavillon d'un pays appartenant à l'Union Européenne ou à l'espace économique Européen ou battant Pavillon d'un Etat ayant ratifié et appliquant effectivement les conventions de l'OMI et de l'OIT, notamment en matière de normes de sécurité, d'inspection et de formation et qualification des équipages.

Article 5

Relatif aux contrôles de sécurité

1. Les armateurs feront obligatoirement une inspection approfondie de la coque de leurs pétroliers et vraquiers en cale sèche tous les 2,5 ans dès 15 ans (au lieu de tous les 5 ans aujourd'hui).
2. Les armateurs mettront en place les inspections renforcées dès l'âge de 15 ans, au lieu de 20 ans aujourd'hui. Dans ce contexte, des visites périodiques des ballasts de ces navires seront rendues obligatoires.
3. Les affréteurs ne prendront pas de navires ne respectant pas les obligations des points 1 et 2 ci-dessus.

Article 6

Relatif aux sociétés de classification

1. Les sociétés de classification s'engagent à transmettre l'historique du navire en cas de transfert à une nouvelle société de classification.
2. En cas d'accident d'un navire, la société de classification s'engage, en coopération avec l'Etat côtier, à faire ses meilleurs efforts pour pouvoir communiquer au plus vite le dossier technique du navire.
3. Les sociétés de classification participeront activement, à la mise en place d'un système d'audit par des experts de la Communauté européenne de leurs visites et favoriseront les visites communes avec les inspecteurs de l'Etat du port ou de l'Etat du pavillon.
4. Les acteurs du transport soutiendront les démarches entreprises dans le sens d'une plus grande efficacité et transparence des activités des sociétés de classification.

Article 7

Relatif aux assurances et à la responsabilité des opérateurs

1. Les opérateurs -affréteurs et armateurs- s'engagent, chacun pour ce qui le concerne, à assurer tous les navires et leur cargaison auprès de compagnies présentant toutes les garanties de sérieux et de solvabilité.
2. Dans le but de mettre en place un dispositif plus incitatif et responsabilisant pour tous, les acteurs du transport soutiendront les démarches visant à augmenter les plafonds de responsabilité et d'indemnisation qui pourraient être engagées dans le cadre des conventions CLC et FIPOL.

Les signataires, pour la partie qui les concerne,

Fait à Paris, le dix février de l'an deux mille

Extrait du Télégramme de Brest du 15/02/2000- Article de Mr Ferdi Motta

PAS VU, PAS PRIS

Le vice-amiral Naquet-Radiguet, préfet maritime dresse un constat amer. " Des navires, au moins un ou deux, nous ont demandé la position des épaves de l' "Erika" et sont venus dégazer à la verticale ", déclare l'amiral.

Choquant et criminel. Mais, "pas vu, pas pris". Or, les moyens aériens de détection que mettent en oeuvre la Douane et l'aéronavale sont limités, surtout de nuit.

"On prend en flagrant délit un navire sur dix, à peine" complète le commissaire général Merle qui a en charge l'action de l'Etat en mer. Ce n'est pas faute pour les pilotes de craindre d'aller manger l'écume au ras des flots. Mais la surveillance aérienne coûte cher. L'heure d'Atlantique revient à 100.000 F. Le kérosène va diminuant, le budget des douanes aux avions aussi.

A ces difficultés matérielles s'en ajoutent d'autres: pas facile d'apporter la preuve du délit, fut-il flagrant. Michel Girin, directeur du CEDRE, cite la relaxe, le 20 octobre, par la 31ème chambre correctionnelle de Paris du commandant et de l'armateur du "Birling", un vraquier immatriculé à l'île de Man. Un avion de Lann-Bihoué l'a photographié dans le rail d'Ouessant. Son sillage ne laissait aucun doute sur la nature du déballastage. Le commandant a soutenu qu'il avait traversé une nappe laissée par quelqu'un d'autre. L'avocat a plaidé : "ce bateau était honnête". Le tribunal l'a suivi : relaxe.

Sur 40 dossiers traités par le tribunal de Paris, la moitié seulement donne lieu à condamnation dont s'acquittent fort peu les contrevenants. Les pilotes préfèrent l'ignorer.

Début de l'article de Ferdi MOTTA paru dans le TELEGRAMME du 15/02/2000 "Le Crime Ordinaire des Dégazages"

Le vice-amiral Naquet-Radiguet, préfet maritime dresse, un constat amer. "Des navires, au moins un ou deux, nous ont demandé la position des épaves de l' "Erika " et sont venus dégazer à la verticale" déclare l'amiral.

Choquant et criminel. Mais "pas vu, pas pris".....

Cet article a provoqué la réaction de notre part par une lettre du 21/02/2000 au TELEGRAMME de Brest avec copie à l'Amiral.

Objet : LE CRIME ORDINAIRE DES DEGAZAGES * **article de Mr Ferdi MOTTA du 15/02/2000**

Monsieur,

L' AFCAN ne peut que réagir aux propos attribués par votre journaliste à l'Amiral NAQUET RADIGUET.

Qu'il y ait des rejets non autorisés (et autorisés) en mer, soit, mais abonder dans le sens de certains écologistes de salon en crédibilisant de son autorité le fantasme de capitaines faisant un détour pour venir "dégazer à la verticale de l'épave de l'ERIKA", voilà qui n'est pas responsable de la part d'un marin. Le moindre bon sens (coût du déroutement, surveillance aux abords de l'épave etc.) montre le peu de sérieux de cette affirmation. Nous voulons espérer que les propos de l'Amiral ont été déformés.

Quant aux rejets non autorisés ils ont pour nous des causes multiples : appareils défectueux, manque de personnel de surveillance, refus des ports de prendre en charge des eaux sales ou grasses etc. Ils sont pour la plupart involontaires.

Nous aurons beaucoup avancé le jour où :

- 1 - l'on disposera de séparateurs respectant les normes de quinze ppm (parts par million) dans les conditions maritimes d'exploitation et pas seulement en laboratoire.
- 2 - quand la mise à terre des résidus deviendra pratique et d'un coût raisonnable.

Pour terminer que celui qui après avoir fait de la peinture chez lui n'a pas rejeté de white spirit ou autre diluant au tout à l'égoût jette la première pierre, ce qui n'est pas une excuse.

* DEGAZAGE est un mot impropre, il faut parler de rejets non autorisés (déballastage de citernes ou vidange de capacités d'eaux mazouteuses)

Veillez agréer, Monsieur le Rédacteur en Chef, l'expression de nos sentiments respectueux.

J.LOISEAU

Copie : Préfecture Maritime -Amiral NAQUET RADIGUET

Nos collègues de l'ACLCC1 partagent notre point de vue et ont fait paraître dans une chronique sous la plume du Cdt ESTUR ce que nous extrayons :

"Moins on est compétent, plus on parle, plus on sait, et plus on est catégorique. Nous l'avons tous remarqué. Et les médias sont sensibles à ces "témoignages" à ces avis frappants, et d'autant plus que les arguments sont assésés avec fougue. Un exemple entre cent que vous avez sans doute entendu : des pétroliers et pourquoi pas les pétroliers - ont profité de cet accident pour venir dégazer dans le secteur... Nous, nous savons que les règlements imposent des installations anti-polluants sur les navires, que les contrôles, en Europe, sont effectifs, que la pollution en mer par hydrocarbures causée par les pétroliers est faible (notre spécialiste du pétrole, Lucien Bekourian a fourni des chiffres à ce propos). Que "les gens" ignorent ces faits, on peut le comprendre. Mais comment imaginer, sinon avec beaucoup, beaucoup d'imagination, que des navires se déroutent, allongent leur trajet, par mauvais temps de surcroît, et au risque accru de se faire repérer, pour venir rejeter leurs produits polluants dans la zone du sinistre. "Chic, une vraie pollution. Fonçons pour en profiter !"... Et surtout, comment des journalistes peuvent sélectionner, en les accréditant donc, de tels propos. Edifiant non ? Il vaut mieux sourire que de s'exciter pour de telles âneries. Que l'on est obligé de subir, hélas".....

39 dégazages sauvages observés en une semaine

39 pollutions par dégazages sauvages de pétroliers ou de cargos nettoyant leurs cuves en pleine mer, ont été observées entre Ouessant et la Gironde entre le 18 et le 23 février, selon la Préfecture maritime.

Ces observations ont été réalisées lors d'une opération coup de poing de surveillance sur l'axe de circulation maritime situé à la Pointe de Bretagne par des avions des Douanes et de la Marine nationale.

Cette opération visait notamment à surveiller la zone des épaves de l'"Erika" qui reposent par 120 m de fond à quelque 70 km au sud de la pointe de Penmarc'h. Un rapport détaillé a été transmis au ministère des transports.

Certains navires ont, semble-t-il, profité de la catastrophe pétrolière pour déguiser leur délit comme l'ont, à plusieurs reprises, dénoncé pêcheurs et élus côtiers.

Identification difficile

Cette opération n'a permis de verbaliser que trois d'entre eux, dont un pétrolier libérien et deux cargos, espagnol et portugais.

L'identification des contrevenants est difficile par photographie aérienne. Il faut apporter la preuve que le navire est l'auteur dégageage, réaliser des analyses complémentaires.

Le contrevenant nie souvent en indiquant qu'il se trouve dans le sillage d'un autre navire passé au préalable, même lorsqu'il se trouve à côté de la zone de pollution.

Cinq de ces 39 pollutions sauvages commises par de nombreux pétroliers, ont été observées en dehors de l'axe maritime survolé, dont deux à hauteur de la baie d'Audierne, au nord de Penmarc'h. Les trois autres ont été repérées dans le Golfe de Gascogne à hauteur d'Arcachon, des Sables d'Olonne et de Hossegor.

Les avions des Douanes, souvent alertés par des bateaux en mer, effectuent des surveillances aériennes régulières, mais une veille permanente est impossible faute de moyens.

Les procédures judiciaires contre les pollueurs sont du ressort du tribunal de grande instance de Paris pour les pollutions commises dans la ZEE (zone économique exclusive), située au-delà des eaux territoriales (une zone allant jusqu'à 12 nautiques au large des côtes, soit une trentaine de kilomètres).

Elles n'aboutissent souvent qu'au bout de plusieurs années d'instruction. Deux cas de procédures récentes ont abouti : un pétrolier Egyptien, dont le capitaine a été condamné le 9 décembre 1998 à 500.000 F d'amende pour un dégageage au large du Morbihan, et un cargo chypriote condamné le 17 novembre 1998 à 150.000 F d'amende pour une pollution au large de l'île de Sein.

Un dégageage sauvage par semaine

La méditerranée n'étant pas à l'abri d'un naufrage de pétrolier, la marine nationale dispose à Toulon de moyens performants pour lutter contre la pollution par hydrocarbure.

Plus que les grandes pollutions qui ont affecté tout particulièrement la Bretagne, la Méditerranée est surtout victime des dégageages et déballastages sauvages de la part des pétroliers. Selon le commissaire Parlange, la fréquence de ce type d'opération, strictement interdite en Méditerranée - déclarée zone spéciale par la Convention de Londres du 2 Novembre 1973 dite "Marpol 73" - et en effet d'un dégageage par semaine en moyenne !

Pour lutter contre ces pollutions par hydrocarbure, la marine nationale a depuis longtemps développé de gros moyens qui pour l'ensemble des côtes françaises en Méditerranée, sont concentrés à Toulon. Cela va de l'avion POLMAR équipé d'une multitude d'appareils de détection des hydrocarbures aux engins de pompage les plus performants.

Ainsi en fonction de l'importance de la pollution et de la nature des produits pétroliers rejetés à la mer, la marine nationale a le choix entre l'épandage de dispersant à partir d'un bateau (Chevreuil ou Merou) ou d'un hélicoptère de tyoer Super Frelon, ou le confinement à l'aide d'un barrage de haute mer suivi du pompage.

"En Méditerranée, précise le commissaire Parlange, il est également possible d'affréter de petits caboteurs pétroliers appartenant à la compagnie marseillaise Maritime qui permettent un transfert de procéder à l'allègement du tanker en avarie".

Mais on l'a vu avec l'Erika, en matière de récupération du pétrole en pleine mer, c'est très souvent la météo qui commande. Ainsi, toujours selon le commissaire Parlange, un barrage n'est efficace que jusqu'à force 2-3 (vents de 12 à 19 km/h)

Aussi, l'intervention d'un remorqueur de haute mer est-elle encore la meilleure des garanties. Le Merou, remorqueur civil d'une puissance de 90 tonnes de traction au croc, affrété par la marine nationale, est ainsi prépositionné aux abords de Porquerolles ou des Bouches de Bonifacio dès que les conditions météorologiques se détériorent.

P.-L.P.

La page du Code ISM n° 11

L'Erika et les dix commandements

Passablement énervé de voir le monde maritime français rester peu intéressé par ce code qui établi rien moins qu'une nouvelle culture de sécurité, j'ai entrepris depuis déjà 5 ans de publier une vulgarisation du code ISM qui ... je crois commence à porter ses fruits.

Je vous propose ici un résumé qui a fait ses preuves auprès de mes lecteurs qu'ils soient amateurs ou marins :

"Le code ISM est un outil international de **prévention des accidents de mer**, constitué essentiellement d'une gestion des **ressources humaines** liées à la sécurité et la prévention de la pollution.

Dans ce but, il structure un programme de **réduction des risques** engendrés par les **activités humaines** dans la compagnie maritime tant à terre qu'à bord de chacun de ses navires "

A cet effet, pour y parvenir, il **exige de la compagnie** :

- 1-Des **objectifs** de prévention clairs, définis dans une **politique** volontaire
- 2-Une définition des **responsabilités** et en particulier celle du **capitaine**
- 3-La **désignation d'une ou de plusieurs personnes à terre** chargées de surveiller les aspects sécurité / prévention de la pollution de l'exploitation de chaque navire. Ces personnes

assurent en outre la liaison entre la compagnie et les navires

- 4-Une **gestion contrôlée du personnel** c-à-d : recrutement, familiarisation au navire et formation continue
- 5-Une **définition des tâches** pour tout le personnel du bord
- 6- Une **organisation de la préparation de l'équipage** et de la compagnie à répondre à une situation d'urgence (Plan de secours-entraînement des équipes à bord et de la cellule de crise à terre)
- 7-L'exploitation du **retour d'expérience** en matière de sécurité et de prévention de la pollution

- 8- Une **maintenance** élaborée du navire et de son armement suivant les normes en vigueur
- 9- Une gestion pertinente de l'exploitation en **mode dégradé**
- 10- Une organisation efficace de la **communication interne** à terre et à bord
- 11- Une gestion méthodique de la **documentation**
- 12- Une organisation de l'**autocontrôle** (audits internes- revues périodiques)

Je viens de vous dire ce qu'est le code ISM mais, suite aux interprétations récentes des médias, il me faut également vous dire ce qu'il n'est pas.

Le code ISM ce n'est surtout pas :

- Un simple N° de téléphone rappelant le plan ORSEC d'une certaine époque !
- Une personne désignée à terre chargée de prendre les décisions, à terre **à la place**, d'un capitaine en situation difficile en mer !
- Une espèce de panacée qui d'un coup de baguette magique va éradiquer les mauvais armateurs ou les mauvais navires !
- Un instrument d'exploitation suffisamment élaboré qui pourrait se contenter d'équipages sous-formés !

COMMENT CELA SE PASSE-T-IL SUR LE TERRAIN ?

Si de nombreux armateurs de pavillons initiateurs du code ISM se sont mis immédiatement au travail, il n'en était pas de même sous d'autres horizons.

Après de nombreux "warnings" de la part de l'OMI et des signataires des différents MOU (Mémorandum Of Understanding), les armateurs, certains contraints et forcés d'autres un peu plus motivés, se sont mis en conformité en temps voulu.

Le processus est aujourd'hui bien lancé, consultants et Sociétés de Classification ont fait des progrès dans la qualité, la simplicité et l'efficacité des systèmes qu'ils proposent aux armateurs.

La date limite approche à grand pas pour le dernier groupe soit : les cargos, les porte-conteneurs, les rouliers fret et également les plates-formes de forage mobiles au large (MODU)

Tout semble se dérouler comme il le faut, cependant :

IL Y A DES ANOMALIES !

D'une part,

en effet, si l'objectif du code était en partie l'élimination des navires sous normes ... c'est pour l'instant un peu raté ! en effet **tous les navires à risque ont semble-t-il passé l'examen !!!**

Cette anomalie gêne beaucoup l'OMI, je suppose, mais certainement les bons armateurs : nous voilà revenus à la case départ en somme !

En effet, il ne faut pas se voiler la face, mathématiquement certains certificats ont été acquis de **manière illégale**, ou alors certains systèmes de management de la sécurité sont **complètement bidons** !

Pour en être arrivé là, je pose la question :
- soit le pavillon, soit la société de certification sont incompétents ?

- les certificats ISM sont-ils devenus aussi douteux que d'autres etc.... ?

D'autre part,

les sociétés de classification ont été créées en grande partie pour suppléer les carences des états dans le contrôle technique des installations. Les inspecteurs de ces sociétés sont des spécialistes de la construction navale, des moteurs de propulsion, des équipements divers des navires : le code ISM, gère le **facteur humain**, ce n'est plus du hardware c'est le software ! mais que sont-elles donc venues faire dans cette galère ?

Un armateur français m'a un jour déclaré, qu'à son avis le code ISM avait été inventé pour renflouer les caisses des sociétés de Classification : boutade peut-être mais qui traduit une certaine perplexité de la part des principaux acteurs de la sécurité maritime !

En effet, déjà choisie pour assurer la classe, la même Société de Classification souvent met en place le SMS puis... le certifie dans la compagnie et sur les navires : **en même temps juge et partie** ?

Enfin une autre anomalie importante,

même en France, l'application du code n'est obligatoire que pour les navires de plus de 500 tx effectuant une navigation internationale : c-a-d que le transport français de produits pétroliers qui part de Dunkerque pour Folkestone est assujéti mais pas celui qui quitte le port de Dunkerque avec le même fuel N°2 pour BAYONNE, par exemple, alors qu'il passera lui aussi en décembre au large de OUESSANT et de PEN-MARC'H !

Tout ceci est incompréhensible bien sûr mais nous avons bon espoir que cette anomalie sera comblée rapidement grâce peut-être à la triste histoire de l'ERIKA.

CAUSES PROBABLES du MAUVAIS FONCTIONNEMENT du code ISM en général

1- Relations ambiguës entre le certificateur et le certifié

- Administration du pavillon / Armateur national : quoiqu'on en dise, l'armateur d'origine nationale et ayant son siège dans le pays aura des faveurs peut-être, des circonstances atténuantes certainement, **c'est humain** !

- Société de Classification / Armateur client : malgré la plus grande honnêteté, la société de classification a devant elle un client parfois très important. Il pourra aussi bénéficier de circonstances atténuantes au minimum et parfois plus ! là aussi **c'est humain** !

2- Audits et évaluations dans le cadre du SMS

- Les audits ISM sont intrinsèquement dirigés sur l'évaluation des **ressources humaines** dans le cadre du SMS.

Ce genre de performance n'est pas à la portée de tout le monde et tous les acteurs l'ont compris, elle est l'affaire de spécialistes : force nous est de constater que la formation des auditeurs ISM est encore de nos jours insuffisante ou apparemment toujours aussi mal faite.

N.B. Les auditeurs ont été formés par les pré-curseurs – il faut bien qu'il y ait un commen-

cement- cependant leur formation de type ISO leur fait oublier trop souvent, la partie facteur humain. **Les audits ISM se transforment donc en inspections**, ce qui est à l'inverse du but recherché et dérouté beaucoup les acteurs de ces audits : Managers et Marins (ref CL audits ISM du RINA).

3- Absence de certaines exigences du code ISM : étude de risques et retour d'expérience

Ces deux items sont de nos jours parties intégrantes de notre vie à tous.

Le code ISM, sans être très précis là-dessus il faut le dire, lance quand même les bases d'une telle réflexion.

Analyse des risques : le flou du code là-dessus, peut-être voulu d'ailleurs, laisse les acteurs du transport maritime sur leur faim. Pour un marin étudier systématiquement les risques de son métier, - comme le disait si justement le Cdt de l'ERIKA : il s'agit quand même de leur propre peau ! - est presque une seconde nature.

Le code en étant plus précis aurait pu exiger que **CHAQUE PROCEDURE SOIT PRECEDEE D'UNE ANALYSE DE RISQUES** !

Le retour d'expérience également est une des bases de la sécurité d'aujourd'hui : analyser nos erreurs pour éviter qu'elles ne se reproduisent !

Ceci est élémentaire, mon cher Watson, et les marins applaudissent là également lorsque le SMS met en place un tel système.

CAS de l'ERIKA : du POINT de VUE ISM, COMMENT les CHOSES AURAIENT-ELLES DU SE PASSER ?

(N.B. L'ERIKA était certifié ISM depuis au moins le 1er juillet 98 soit 18 mois minimum)

Le code ISM est un outil de prévention des accidents de mer : a-t-il été utilisé dans ce cas ?

Non je ne le pense pas, car :

- **A aucun moment**, semble-t-il, **le retour d'expérience n'a été utilisé** ni par la compagnie, ni par le capitaine, ni par la société de classification : Le navire avait fait l'objet de **demandes de réparations justifiées** – ces réparations n'ont pas été faites comme il avait été demandé – la société de classification, fautive de ne pas avoir suivi les réparations comme elle l'aurait dû, avait trop facilement reporté la finition des réparations - le **capitaine était au courant** de cette faiblesse résiduelle d'une cloison de son navire et n'en a pas suffisamment tenu compte pour un voyage dans des conditions critiques : **tempête en Manche et proche Atlantique** !
- Nous avons encore appris récemment que les sociétés de classification s'étaient rendu compte d'une **faiblesse de structure** sur ce type de navires sortant du même chantier : mais ce n'est plus un vice caché, que n'avaient-elles donc, toutes ensemble au sein de l'AICS, profité d'un tel **retour d'expérience** et sommé les propriétaires soit de mettre leurs navires à la casse soit tout simplement refusé de les classer !!
- **Il apparaît que l'aide extérieure due au capitaine** dans le cadre du code ISM a été tardive

ou insuffisante laissant ainsi un jeune capitaine peu expérimenté **se débrouiller pratiquement tout seul** avec son navire et sa cargaison en perdition dans un mer déchaînée.

La cellule de crise de la compagnie est là, non pas pour décider à la place du capitaine mais pour l'**aider** dans l'analyse de la situation et dans la prise de décision optimum pour le navire, la vie de ses hommes et la prévention de la pollution : conseils personnels à un capitaine en situation maximale de stress, conseils de spécialistes dans tous les cas (autres capitaines ou chefs mécaniciens de la compagnie connaissant bien le navire, Sociétés assurant la classification ou un service d'aide à la décision, chantier de réparations etc...), contact permanent avec les autorités côtières responsables du plan POLMAR / SECOURS, recherche d'une zone de refuge adéquate, recherche et contact avec les remorqueurs disponibles etc...

AIDE au CAPITAINÉ

En cas d'événement modifiant gravement la stabilité initiale du navire : échouement, défaillance d'une structure (cloison, pont, coque), brèche ou cassure suite à une collision ou à une explosion, au jour d'aujourd'hui, **seule une information extérieure pourra aider le capitaine dans ses décisions !** Il faut le savoir.

En effet, si les calculs classiques de stabilité pour le chargement et le déchargement sont effectués sur le calculateur du bord, celui-ci dans l'état actuel de la technique embarquée, ne peut assurer les calculs importants des différents cas après avarie.

Les avaries peuvent être tellement différentes que la compétence ou l'expérience seules du capitaine ne pourront parfois évaluer à coup sûr la meilleure décision à prendre.

Suite à l'analyse de l'accident de l'EXXON VALDEZ, les USA ont unilatéralement imposé l'OPA (Oil Pollution Act) de 90. Celui-ci exige que les calculs de stabilité et de résistance après avarie soient effectués à terre par un expert.

Les sociétés de classification ont ainsi élaboré des SERS (Ship Emergency Response Service) contractuels avec des armateurs fréquentant les Etats-Unis.

Ces services sont constitués d'experts en stabilité dans des centres de calculs armés 24h/24.

Une liaison directe est indispensable avec le navire (téléphone, fax, e mail), en fonction de l'avarie et de son évolution, l'expert donne au capitaine les résultats des calculs sur sa stabilité actuelle, celle envisageable en cas de mouvements de ballast, sur la tolérabilité des probables efforts sur la structure etc...aidant ainsi le capitaine à prendre ses décisions pour le salut du navire et de sa cargaison.

Pour réaliser cette aide personnalisée, les plans de structure du navire ainsi que les éléments hydrostatiques fournis par le chantier de construction, doivent être " avalés " par les ordinateurs. Si cela paraît facile pour des navires récents, cela est beaucoup moins aisé pour des navires anciens ayant changés plusieurs fois de propriétaires (plans égarés ou non à jour et...).

Apparemment, l'ERIKA navire construit en 75 ne bénéficiait pas d'une telle aide ... qui aurait pu peut-être informer le capitaine que la gîte prise

à partir de midi le 11 décembre était annonciatrice d'une cassure suffisante pour lancer, bien sûr, un appel de détresse **et ...aussi de le maintenir !**

Du point de vue purement ISM, QUELLES SONT DONC LES SOLUTIONS POSSIBLES pour REDUIRE AU MAXIMUM LES RISQUES D'UN TEL ACCIDENT ?

En reprenant les **causes probables**, je propose : une formation adéquate des auditeurs, une nouvelle organisation des audits de certification faisant appel à la **contradiction**, un retour d'expérience international de la part des administrations du pavillon ou des sociétés de classification chargées du contrôle continu des navires à risques (et des autres ensuite), une **cellule d'aide nationale** au capitaine en situation d'urgence (en situation de stress la langue maternelle est parfois la seule qui passe), faire appel à de vrais spécialistes pour les enquêtes après accident, envisager dès maintenant des amendements afin d'améliorer le code ISM sans attendre l'échéance de 2002.

1- Formation ISM : cette formation n'existe pas encore au niveau de STCW, il y a lieu de proposer dès **aujourd'hui** à l'OMI, sans attendre que la convention STCW soit totalement appliquée (2002), d'élaborer cet enseignement et de l'exiger pour tous les acteurs de la sécurité du transport maritime en commençant par les navires à risques.

Les acteurs concernés sont : les marins, les personnes désignées, les auditeurs internes et externes.

2- Certification ISM :

Audits de certification par spécialistes agréés d'une manière internationale (l'OMI par exemple) le plus tôt possible.

Audits effectués d'une manière contradictoire c-a-d par deux spécialistes d'origine différente : un fonctionnaire du pavillon et un spécialiste indépendant ou un auditeur de la classe choisie et un indépendant.

NB : Les **spécialistes indépendants agréés** de la même manière que les autres, seront théoriquement toujours plus libres de toute pression, car libérés de tout devoir de réserve. Ils sont à ce jour assez rares peut-être, mais un appel d'offre international devrait résoudre le problème.

3- Retour d'Expérience International obligatoire sur les navires à risques d'abord et les autres ensuite.

A partir d'un retour d'expérience compagnie sur la gestion de la sécurité, il serait possible de mettre en place une gestion nationale et ensuite une gestion internationale sous l'égide de l'OMI par exemple via les administrations et les sociétés certificatrices.

Des verrous de confidentialité indispensables devraient être aisés à mettre en place.

N.B : L'aviation civile s'y emploie actuellement de son côté.

4- Obligation de la certification ISM étendue à la navigation nationale

Cette anomalie devra être rapidement éliminée, le peuple français ne comprendrait certainement pas dans le cas d'un accident de

navire à passagers demain entre MARSEILLE et LE FRIOUL ou d'un petit pétrolier ravitailleur chargé au maximum de fioul lourd éventré sur la digue de CHERBOURG après demain !

5- Faire appel à de vrais spécialistes lors des enquêtes administratives ou lors des enquêtes judiciaires : **la profession a déjà trop souffert des spécialistes en tout !**

Donc : consulter un commandant ayant commandé le type de navire concerné et récemment retraité donc libéré de son devoir de réserve par exemple !

Des formations ciblées d'experts maritimes avec délivrance de diplômes commentent à se faire jour dans cette profession où pouvait s'intituler expert un peu n'importe qui !

N.B : La compétence professionnelle devrait y être évidemment reconnue

6- Etudier des amendements au code ISM sans attendre 2002

Si on ne peut plus revenir sur l'obligation de la certification ISM, il serait peut-être plus judicieux de créer **3 niveaux de certification**, des mentions passables, bien et très bien si vous voulez (ISM 3, ISM 2 et ISM 1).

Des contraintes de durée de validité seraient imposées aux certificats jugés passables 6 mois par exemple (contraintes toujours pénalisantes financièrement et commercialement pour l'exploitant) et une extension ou exonération de contrôles pour les meilleurs (qui effectivement n'en ont pas besoin).

Le service SERS - national ou international alimenté comme tel- devrait être rendu obligatoire immédiatement pour les navires à risques (pétroliers, vraquiers, chimiquiers, gaziers, navires à passagers) et à échéance moyenne pour les autres.

7- Renforcer notre présence à l'OMI soit par un étoffement de notre représentation soit par la création d'une délégation EUROPEENNE qui regrouperait nos actuelles différentes délégations.

N.B. Toute décision concernant l'application du code ISM ne pourrait être qu'euro-péenne

CONCLUSION

Le code ISM, structure d'une nouvelle culture sécurité, est un puissant instrument de prévention des accidents maritimes : encore faut-il qu'il soit bien compris et bien appliqué sinon d'autres ERIKA se rappelleront à notre souvenir et peut-être très bientôt !

Commandant Bertrand APPERRY 29.2.2000

Ref:
REGISTRO ITALIANO NAVALE Safety Management System- ships- audit check-list
Dr DS ALDWINCKLE Senior Principal surveyor LR: ISM Code emergency preparedness
Articles du journal le MARIN
Arrêté du 19.12.95 du Ministère des transports -annexe : division 250 article 1.01
Résolution A 788 de l'OMI (NOV 95) : directives pour l'application du code ISM

Suite de «Afcan Infos» n° 48

Nos députés ont répondu :



ASSEMBLÉE
NATIONALE

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

Jacqueline LAZARD
Députée du Finistère
BP 54
7, rue Noire - Hent Du
29120 PONT L'ABBE
Tel : 02 98 87 01 22
Fax : 02 98 87 04 16

Monsieur Jacques LOISEAU
Président de l'AFCAN
Rue de Bassam
29 000 BREST

Objet : situation juridique des
capitaines de navires
N°Ref: YZ.99/III.AFCAN

Pont L'Abbé, le 14 décembre 1999

Monsieur le Président,

Par votre courrier en date du 2 décembre 1999 vous appelez mon attention sur la situation des capitaines de navire au regard de la législation sur les conditions de leur licenciement. Je tiens à vous faire connaître mon analyse de cette question.

Selon les nouvelles dispositions de la Loi d'Orientation des Pêches et Cultures Marines, cette situation évolue clairement vers le droit commun tel que défini dans le Code du Travail et sépare clairement l'application des dispositions du mandat confié au capitaine de la procédure de licenciement. La modification de l'article 109 refait du Capitaine un marin comme les autres. En le plaçant dans le régime commun, on lui permet de bénéficier de garanties et de droits qu'il n'avait pas avant en matière de licenciement. Ainsi le Capitaine licencié aura droit aux indemnités de préavis et aux délais congés.

En conséquence, sauf adaptation spécifique, le texte se suffit en lui-même et il n'apparaît pas utile de prendre des décrets d'application.

Je reste à votre disposition et à votre écoute.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Jacqueline Lazard

Bon à vous

Jacqueline LAZARD Députée du Finistère - Assemblée Nationale
126, Rue de l'Université - 75355 PARIS 07 SP - Tél : 01 40 63 69 00



ASSEMBLÉE
NATIONALE

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

Arthur PAECHT
VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE LA
DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES
DÉPUTÉ DU VAR
VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL

Toulon, le 17 décembre 1999

Monsieur Paul MASSEIN
16, Roche Blanche
Chemin de Mouriers

83140 SIX-FOURS

Mémoires à rappeler dans votre correspondance
AP/11B/PE/99-843

Cher Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre concernant la proposition de loi relative à «l'aggravation des sanctions pour les auteurs de rejets polluants» présentée par mon collègue Bernard DEFLESSELLES, Député des Bouches du Rhône.

Je souscris à l'essentiel de vos remarques et propositions et n'ai pas manqué de les communiquer à l'auteur de ce texte afin qu'il puisse les prendre en compte dans la réflexion qu'il mène sur cet important sujet.

Je transmets également votre courrier à mon groupe parlementaire à l'Assemblée Nationale.

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

Arthur Paecht
Vice-Président de la Commission de la
Défense Nationale et des Forces Armées

Assemblée Nationale - 126 rue de l'Université - 75007 Paris Tél : 01.40.63.69.09 Fax : 01.40.63.69.50
Conseil Général du Var - BP 1303 - 390 Avenue des Lices - 83076 Toulon Cedex
Tél : 04.94.18.64.13 Fax : 04.94.18.64.09

L'idée d'aggraver les sanctions pour les auteurs de rejets polluants a été reprise par le député maire PS de Concarneau Monsieur LE BRIS a qui nous avons adressé une lettre dans le même esprit que celle de P. MASSEIN (A/I n°48)

Propulsion mécanique marine et arbres tournants (3 & fin)

*Cet exposé a été rédigé à l'intention
d'Ingénieurs en mécanique générale afin de
leur présenter certaines des particularités
de la mécanique marine, en particulier en matière
de propulsion. Il y est fait référence
aux développements les plus récents en la matière.*

Par le Commandant Jean-Daniel Troyat, expert agréé

RECTIFICATIF :

Dans l'article "Propulsion mécanique ..." d'AFCAN Infos n° 48 page 27 paragraphe 2.1 "Arbres parallèles" 3° paragraphe lire $\omega = \pi N/30$ au lieu de $\omega = P N/30$

3 - Symptômes de dysfonctionnement et causes possibles

Rappelons que les ruptures d'éléments mécaniques sont dues :

- à un manque de maintenance dans 30 à 40% des cas,
- à un désalignement dans 50% des cas,
- à d'autres raisons dans 10 à 20% des cas restants.

Les désalignements représentant la moitié des causes de dysfonctionnement dans les ensembles mécaniques on saisi toute l'importance de lignages correctement réalisés au montage et se maintenant durant toute la vie de la machine concernée.

Si les conséquences des désalignements (ou mésalignements) d'arbres parallèles ou en ligne sont coûteuses dans l'industrie, elles peuvent être catastrophiques à bord d'un navire. En effet, un navire à propulsion mécanique ne dispose dans la plupart des cas que d'un seul ensemble propulsif. Il est donc clair que la défaillance d'un élément de cet ensemble, s'il ne peut être réparé ou remplacé en mer, va laisser le navire désarmé face à la force des vagues, du vent et des courants.

Les symptômes que l'on rencontre généralement dans un inverseur-réducteur dont les arbres présentent un défaut de parallélisme sont :

- l'apparition de vibrations dont l'intensité va nuire à la longévité des dentures,
- le grognement d'un roulement de palier,
- une destruction de denture qui frappera plus volontiers les engrenages à faible vitesse périphérique, c'est-à-dire ceux où la vitesse relative de l'huile se trouvant entre les dentures en contact ne produit plus une pression hydrodynamique suffisamment importante pour soulager les zones de dentures en contact.

Dans le cas d'une ligne d'arbres incorrectement lignée, les principaux symptômes que l'on rencontre sont :

- une destruction des paliers antifricionnés, en particulier au niveau du tube d'étambot, dès lors que l'épaisseur (1 à 200 µm) du film d'huile des coussinets de paliers ne permet plus, en s'écrasant plus ou moins, de compenser le défaut,
- une usure rapide de l'accouplement élastique (plots, lames),
- des vibrations pouvant, par résonance, provoquer un battement des soies sur les coussinets paliers,
- des dommages par répercussion du défaut sur des éléments en amont (réducteur, arbre manivelle). C'est ainsi que, dans le cas d'arbres courts et rigides, une usure des paliers supports d'arbres peut provoquer un délignage de la roue petite vitesse entraînant des avaries à l'inverseur-réducteur.

4 - Systèmes de maintenance

L'ingénieur et le technicien ont toujours rêvé de pouvoir examiner l'intérieur d'une machine, sans avoir à la démonter, pour savoir :

- pourquoi elle ne fonctionne plus, ou
- si elle va encore fonctionner longtemps, ou bien même
- pourquoi elle fonctionne toujours.

Cette curiosité était, entre autres, dictée par le souci d'aller non seulement au delà de la simple maintenance corrective (on intervient lorsque cela casse), mais également de la maintenance systématique (on intervient après un temps de fonctionnement donné). L'idéal en mécanique, comme dans d'autres domaines, c'est d'in-

tervenir au bon moment pour prévenir le dysfonctionnement qui couve tout en limitant la durée d'immobilisation du matériel. C'est le fondement de la maintenance prédictive.

La maintenance prédictive d'une machine est basée sur la connaissance qu'à tout moment l'on peut avoir de son état par des moyens non intrusifs. Lorsque cet état atteint un échelon prédéterminé, caractéristique d'une certaine probabilité de panne, l'opération de maintenance est entreprise. La difficulté c'est que les premiers symptômes sont souvent imperceptibles, alors même que le processus de ruine d'un des composants d'un ensemble mécanique est déjà en cours. Si cela est exact avec les moyens classiques de surveillance non intrusives que sont par exemple la température et la pression, il n'en est plus de même avec les moyens actuels de mesures des phénomènes vibratoires et/ou transitoires (chocs) et de traitement des résultats. On peut donc désormais diagnostiquer l'état d'un composant mécanique, voire la qualité de sa lubrification, par la simple évaluation des vibrations et des chocs mesurés sur la machine en fonctionnement.

Dans le cas de mesures vibratoires, les critères permettant de définir l'apparition d'un défaut sont :

- la valeur moyenne des amplitudes vibratoires détectées en déplacement, vitesse et accélération,
- la variance du niveau vibratoire, c'est-à-dire la moyenne des carrés des écarts,
- le niveau de la valeur efficace (RMS), c'est-à-dire la racine carrée de la moyenne des amplitudes élevées au carré des signaux détectés,
- l'apparition de phénomènes transitoires d'oscillations amorties générés par les chocs.

Les résultats obtenus peuvent être interprétés soit en les comparant à une base de mesures régulières soit, plus généralement, à partir de normes permettant une évaluation absolue.

Il existe plusieurs normes de mesures absolues, la plus utilisée étant la norme ISO 2372.

Comme il serait bien sûr hasardeux de vouloir établir un diagnostic en fonction d'une norme en se basant sur une mesure unique de niveau vibratoire, on a recours à l'analyse tendancielle.

Cette méthode s'appuie sur l'évolution normale de l'état vibratoire des machines au fil du temps. On va donc effectuer des mesures régulières du niveau vibratoire des machines. Les résultats de ces mesures sont reportés sous formes de graphiques en fonction du temps. Des tendances vont s'en dégager permettant ainsi la planification des interventions de maintenance.

Selon des statistiques récentes de l'industrie américaine on arriverait, avec de bonnes procédures de maintenance prédictive, à diviser par 3 les coûts de maintenance par kW et par an sur un moteur diesel. Ceci ne tient pas compte des économies sur le coût de l'immobilisation imprévue du moteur. Enfin, la répercussion en terme de sécurité - entre autres dans le cas d'un navire - est inappréciable.

5 - Conclusion

À bord d'un navire à propulsion mécanique, les interactions entre la charpente de la coque, les installations propulsives et les effets de la mer sont permanentes et sont la cause de l'interdépendance des phénomènes vibratoires et statiques rencontrés.

Il faut gérer l'antinomie entre la raideur des lignes d'arbres - destinées à transmettre des puissances de plus en plus importantes - et la flexibilité de la charpente des navires résultant des réductions d'échantillonnage - autorisées par l'amélioration des qualités mécaniques de certains aciers et une meilleure connaissance du comportement de la poutre navire.

Au niveau des charpentes de fondation d'une installation propulsive il est nécessaire de travailler au minimum en flexion pour privilégier le travail à la traction et la résistance au cisaillement. Il est fréquent de remarquer, en particulier sur les navires de taille modeste, une disproportion entre la masse élevée d'un appareil propulsif puissant et la masse relativement légère de la charpente du compartiment machines.

Il convient donc d'être attentif à la nécessité d'une charpente rationnellement conçue et robuste, prolongée par des liaisons correctes avec la structure de bordé et de pont. Ce n'est que de cette manière que le fonctionnement satisfaisant de l'installation propulsive d'un navire s'accommodera de lignes droites qui ne sont pas absolument rectilignes et d'axes parallèles qui n'attendent pas l'infini pour se rejoindre.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **Diesels Marins** par Jean BRIAND - Edition INFOMER, Octobre 1998
- **Règlement pour la Classification des Navires**, BUREAU VERITAS, Parties I, II et III - Edition de Mars 1996, mise à jour Septembre 1998.
- **Memoirs of a marine troubleshooter** par Guy VOLCY - Edition IMARE, Avril 1998
- **Rules for classification of High Speed and Light Craft**, DET NORSKE VERITAS - Edition de Janvier 1998.
- **Sternube bearings : support for life** - MER (Marine Engineering Review), February 1997.
- **Diagnostic prédictif de l'état des machines** par Philippe ARQUES - Edition MASSON, Novembre 1996
- **Advantages of composite couplings for marine drives** - L. MACKELLAR - Lightweight materials in naval architecture congress, 28-29 February 1996.
- **Flexible propulsion mit Azipod** - HANSA, November 1995.
- **Diagnostic - Maintenance - Disponibilité des Machines tournantes** par R. BIGRET, J-L FERON et C. PACHAUD - Edition MASSON, Décembre 1994
- **Shaft alignment monitoring using 3D-coordinates measurement on the heavy ice-breaker CCGS Louis S. St-Laurent** - M. WELKE - Marine Technology , n°31, July 1994.
- **Finite element shaft alignment on elastic foundation** - G. DELIPORANIDES - International Shipbuilding Progress, December 1992.

- **Computer-aided alignment of ship propulsion shafts by strain gage methods** - M. N. KESHAVA RAO, M. V. DHARANEPPATHY, S. GOMATHINAYAGAM, K. RAMAJARU, P.K. CHAKRAVORTY - Marine Technology March 1991.
- **Shaft Alignment in ship repair. Three case studies** P.C. JACKSON - Marine Technology, January 1990.
- **Static and underway alignment of main propulsion shaft systems** - L. VASSILOPOULOS - Naval Engineers Journal, n°100, May 1988.
- **Vibrations et lignage** - Bulletin technique du Bureau Veritas - Novembre/Décembre 1986.
- **Mechanical transmission of power : a review of ship's shafting systems** - R. DEAN - MER (Marine Engineering Review), February 1985.
- **Correlation between theory and reality in alignment of line shafting** - J.P. PRESSICAUD (Bureau Veritas), Communication ICMES 1984.
- **Applications des méthodes modernes de calculs de structures à l'échantillonnage des navires marchands** - J.C. PALLARD (Bureau Veritas), Mémoire Ingénieur DPE Mécanique, 1984.
- **Choix de l'appareil moteur - Transmission de la puissance** - Cours de Machines Marines de l'ENSTA Edition 1973, Réimpression 1982.
- **Installation de l'appareil moteur**. Cours de Machines Marines de l'ENSTA - Edition 1973, Réimpression 1982.
- **Shaft alignment using strain gages** - A.W. FORREST, R.F. LABASKY - Marine Technology, July 1981
- **Lignage des lignes d'arbres. Nouveaux moyens pratiques de contrôle et de réalisation** - J-P PRESSICAUD - Bulletin technique du Bureau Veritas, Mai 1981.
- **Recommandations en vue de limiter les effets des vibrations à bord des navires** - Note d'information du Bureau Veritas, réf: NI 138 A - RD3, Edition Juin 1979.
- **Static and dynamic alignment** - C. ARCHER, D.K. MARTIN - Conference on Operational Aspects of Propulsion Shafting Systems, Institute of Marine Engineers, 21-22 May 1979.
- **Marine Gearing** - J.F. SHANNON - Publié en 1977 par l'Institute of Marine Engineers.
- **Marine Engineering Practice** - Publié par l'Institute of Marine Engineers en 18 livrets, formant deux recueils, entre 1973 et 1981.



La chronique du clandestin

La politique du gouvernement en matière de clandestins semble toujours aussi vacillante. Il faut une détermination sans faille pour s'en débarrasser (Voir AFCAN Infos précédent)

Extrait de VAR MATIN du 15 Janvier 2000

Quatre clandestins découverts sur le cargo

Un navire de marchandise, battant pavillon Croatie, a fait escale hier matin dans le port de Brégaillon à La Seyne. A son bord, quatre voyageurs clandestins ont été découverts. Les fonctionnaires de la police de l'air et des frontières de Toulon sont intervenus sur les lieux mais n'ont pas appréhendé les passagers qui, consignés à bord par le commandant du navire, n'ont pas posé le pied sur le sol français. En provenance de l'Estonie, le cargo "Zamet" a chargé du matériel durant une bonne partie de l'après-midi (pièces détachées de voiturés, caisses ...). Il devait reprendre sa route hier soir en direction de Madagascar.

Chargé de convoier des marchandises diverses, le "Zamet" a fait un long périple avant d'arriver dans le port Varois.

D'après les premiers éléments recueillis sur place, il semble que les quatre voyageurs clandestins avaient embarqué incognito dans le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire avant que le navire, un cargo céréalier, ne poursuive sa route vers la Belgique puis la France.

Avant-hier, le "Zamet" a été repéré à Port La Nouvelle où les fonctionnaires de la police de l'air et des frontières avaient alerté leurs collègues Varois sur la présence de ces quatre hommes à bord. Attendu hier matin à La Seyne, le navire est arrivé à l'aube dans le port de Brégaillon. Présents sur le quai, les fonctionnaires Varois, qui ont compétence sur l'ensemble du département, ont demandé à rencontrer le commandant du cargo qui leur a expliqué que les clandestins étaient consignés à bord et avaient été pris en charge par l'équipage.

Selon lui, les passagers qui disent être de nationalité ghanéenne ont été logés dans deux cabines distinctes et ont bénéficié depuis plusieurs jours de repas chauds. "Vu qu'ils n'étaient pas titulaires de papiers d'identité français, ils ne pouvaient descendre à terre. En tout cas, on ne peut pas les considérer comme des individus en situation de séjour irrégulier sur notre territoire vu qu'ils n'ont pas quitté le navire", notait hier un fonctionnaire.

Les quatre Ghanéens devaient quitter le port de La Seyne hier soir vers 18 heures. Espérons qu'avant de mettre le cap sur Madagascar le "Zamet" effectuera une escale à Abidjan pour leur permettre de rejoindre leur famille en toute sécurité.

F. DUMAS

SAMI, 16 ans, Clandestin au Long Cours (C.L.C)

On dit la misère plus facile à supporter au soleil. Ce n'est pas du tout l'avis de Sami ON et Tesfaye MIKEALY, deux éthiopiens bon teint qui, à la faveur de la nuit tropicale, s'"embarquent" sur le câblé FRESNEL à quai dans le port de Djibouti en ce 28 février 1998. Escale pour soutage avant d'entreprendre la pose du câble à fibres optiques Djibouti-Djedda, un maillon de 1.400 KM du segment S6 du câble le plus long du monde SEA-ME-WE 3 reliant le Japon à l'Allemagne, arrosant au passage 33 pays ! 39.000 KM d'un fil d'Ariane de 17 mm de diamètre, d'une capacité jamais égalée en 98 mais déjà dépassée. Un million de voies sous la Mer ! ..

Mais nos deux candidats au voyage n'ont aucune idée de la nature de la cargaison du FRESNEL. Ils n'en ont cure. La fibre optique, les giga-bits/S et l'Internet, ils n'en ont jamais entendu parler ! L'essentiel pour eux, est que le navire qu'ils convoitent, batte pavillon français, gage d'un bon traitement quand ils seront découverts. De plus il est neuf, bien entretenu et les membres de l'équipage ont l'air sympa. Tout pour attirer le clandestin... et malgré un service de garde renforcé, la forteresse ne semble pas impenable ! ..

Entre deux rondes, à l'heure où les gardiens s'assoupissent, ils donnent l'assaut, évitant la coupée (quand même !) et la plage avant trop éclairée, balayée par le projecteur de la passerelle. Ils jettent leur dévolu, l'un sur l'amarre traversière de l'arrière, l'autre sur le sabord de décharge qui est au ras du quai à cet instant de la marée. Des barreaux espacés de 22 cm le protègent, mais ce n'est pas un problème pour TESFAYE qui s'y faufile !

Sami a une prédilection pour l'escalade, aussi préfère-t-il jouer l'acrobate à califourchon sur le traversier !

Une fois à bord c'est un jeu d'enfant pour trouver une cachette et échapper à la fouille générale qui précède l'appareillage le 1er mars. Le FRESNEL est plein de coins et recoins, enchevêtrements de poutrelles, de renforts, de ponts, d'entreponts, conteneurs et caisses de toutes tailles etc. Autant chercher une aiguille dans une meule de foin ! Toutes ces caches sont un régal pour un clandestin moyen...

Manque de chance, j'ai affaire à forte partie, pas des novices, des vrais C.L.C !... Malgré son jeune âge, SAMI en est à son sixième navire !

La clandestinité embarquée est pour lui plus qu'un art de vivre, une nécessité pour fuir la misère et tout simplement Survivre. Ce routard d'un genre nouveau connaît

toute la planète : Le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, la Corée, l'Italie, l'Afrique du Sud, le Kenya, l'Allemagne et rêve de découvrir la France grâce au plus beau fleuron de la flotte de câblés de France Télécoms !

A 20 ans, TESFAYE n'en est qu'à sa deuxième tentative... Mais novice ou C.L.C confirmé, nos deux compères doivent être quelque peu inquiets au lendemain de l'appareillage, de sentir le FRESNEL immobile 24 heures durant, à quelques encablures de la plage de la Siesta. Et tous ces hommes qui s'agitent sur le pont et dans des embarcations pour envoyer le câble à terre ! Que font-ils donc ? Et ce bateau qui n'avance pas, bien moins vite qu'un boutre ! A 3 nœuds, le FRESNEL pose normalement son câble, suivant le tracé, vers l'entrée de la Mer Rouge.

Affamé, SAMI est découvert le premier, le 4 mars à 23H, en quête de nourriture près des poubelles. Amaigri, sale, vêtu de guenilles, il fait pitié à voir. Toute la misère de l'Afrique se lit dans ses yeux. Ce regard trahit le choc de deux mondes : celui qui bouge, qui avance, le nôtre, le Monde dit civilisé, qui par cette pose de câbles permet à des milliards d'individus de correspondre et de surfer sur le Net, face au Tiers-Monde, le sien, qui régresse et s'enfonce dans la misère un peu plus chaque jour.

Mais ce n'est pas le moment de trop s'attendrir. Les ennuis commencent...

Que faire ? Pas question de couper le câble et faire demi-tour pour le rapatrier. Djibouti n'est pourtant qu'à une demi-journée de route. Notre agent dans ce port n'a pas d'autre solution à nous proposer. Au mieux il facilitera le rapatriement avec les autorités djiboutiennes.

Le médecin du bord le prend en charge, le nettoie et lui fait passer une visite médicale sérieuse.

Puis je l'interroge pour savoir s'il est seul ou accompagné d'autres congénères éthiopiens, sa nationalité ne faisant aucun doute. Le Français n'est pas son fort et l'Anglais pas du tout sa tasse de thé ! Quant à mon équipage, aucun ne parle la langue du Négus. Nous avons plus de facilités à nous faire comprendre des Ethiopiennes qui travaillent dans les bars de Djibouti ...

J'arrive à comprendre qu'il est orphelin. Ne parvenant pas à avoir les renseignements demandés, une nouvelle fouille générale du navire est diligentée, au résultat négatif fort heureusement...

Apparemment sain de corps et d'esprit, aux dires de notre toubib qui l'a examiné, notre sans papiers est enfermé pour la nuit

dans le " Chalet Suisse ", appellation pleine d'humour de l'abri des matelots sur la plage arrière, au confort plus que spartiate.

Le lendemain, le FRESNEL embouque le détroit de Bab el-mandeb, nous sommes en Mer Rouge. La présence d'un aviso français en patrouille dans les îles Hanish me remplit d'espoir... Ce bout de France, terre d'accueil, pays des Droits de l'Homme me fait imaginer un transfert en Mer ! Je prends contact avec le commandant de l' " Enseigne de Vaisseau JACOBET " qui vient à notre rencontre et nous escorte dans cette zone à risques où Yéménites et Erythréens se disputent quelques tas de cailloux qui n'ont rien de stratégique. L'escorte c'est bien mais me débarrasser de mon encombrant passager serait mieux ! Pour cela il faut bien évidemment l'accord de l'Etat Major en Océan Indien, la partie s'annonce difficile. D'autant plus qu'au matin du 7 mars, un deuxième éthiopien est découvert à la recherche de son petit-déjeuner ! Comment expliquer à ALINDIEN (Amiral commandant la flotte française en Océan Indien) cette multiplication des clandestins à bord du FRESNEL ! Cela ne fait pas très sérieux...

Me viennent alors à l'esprit les mésaventures d'un collègue qui découvrit 25 clandestins ghanéens en arrivant à Nantes !

Enième fouille générale du FRESNEL, une fois de plus négative. Le Bosco est catégorique : il n'y a plus d'autres C.L.C à bord, m'assure-t-il ! Je n'ose y croire.

Et comme un malheur ne vient jamais seul, suivant la loi de "l'emm... maximum", bien connue des marins, le mauvais temps s'installe dans le Sud de la Mer Rouge.

La pose est ralentie. L' "E.V. JACOBET " en profite pour nous quitter et gagner l'abri de la Grande HANISH. Avec son départ mes derniers espoirs s'envolent !

Surtout que les discussions avec l'Amirauté traînent en longueur. L'amiral veut des garanties pour effectuer le transfert, il exige notamment une décharge signée des passagers clandestins acceptant d'être transférés sur l'avis et de retourner à Djibouti !

Il réclame aussi une autorisation délivrée par le gouvernement djiboutien acceptant leur retour via l'avis de la Marine Nationale Française.

Ces conditions impératives ne présentent pas de difficultés insurmontables, avec un bon agent dans la place.

Hélas, mon optimisme est de courte durée, l'amiral botte en touche à la réception des fax satisfaisant les demandes sus-nommées. Pas très fair-play comme attitude

de. Où est la grande fraternité des gens de Mer ?

Le dossier est expédié à Paris, en attente de l'accord du Ministère des Affaires Étrangères !... J'attends toujours sa réponse ! L'Association des Capitaines (AFCAN) n'est pas plus heureuse dans sa démarche au près de la Préfecture Maritime de Brest.

Seule leur d'espoir, donnée par mon armement s'engageant à me faciliter la tâche au retour du FRESNEL en France par le biais de notre P&I Club, assureur mutualiste de protection et d'indemnisation, rodé à ce genre d'opération de rapatriement de clandestins.

En attendant la vie continue sur le FRESNEL, la pose se déroule dans les meilleures conditions. SAMI et TESHAYE reprennent du poil de la bête. Le premier désireux de travailler, ne quitte plus le Bosco. Ses services sont appréciés car il arrive à se faufiler partout et peindre des endroits où jamais un matelot breton même pas enveloppé n'avait réussi à accéder !

TESHAYE est totalement différent, pas très sympathique, il passe son temps de liberté, de 14 à 18H, dans la salle de sport, évacuant son excès d'agressivité sur le punching-ball !

La pose du câble est terminée le mercredi 11 mars, à hauteur de Djedda. L'avis "E.V. JACOBET" ayant quitté ce port la veille, nous contre borde par tribord à 10 milles nautiques et se croit obligé de nous saluer en nous souhaitant "Bon Retour..." Je n'apprécie pas trop cette provocation et ne réponds pas à son salut. Il continue sa route vers DJIBOUTI son prochain port d'escale !...

Je continue à gérer la crise au quotidien. Mes deux Stowaways sont déclarés aux autorités du Canal de Suez et sont enfermés à double tour dans une cabine durant le transit le 14 mars, deux officiers des services de l'Immigration Égyptienne venant vérifier leur présence à l'entrée et à la sortie du Canal.

Au passage du détroit de Messine, ils sont de nouveau enfermés. On n'est jamais trop prudent ! La Sicile ou la Calabre aurait pu les tenter en bons nageurs qu'ils sont...

Puis c'est l'arrivée à Marseille et l'entrée directe en forme de radoub. La Police Aux Frontières monte à bord dès l'arrivée, mais il faut attendre que le FRESNEL repose sur sa ligne de tins avant de remettre la coupée. Manœuvre terminée, je descends avec les 3 policiers impatients jusqu'à la cabine des deux clandestins fermée à clé. J'ouvre et ô stupeur, personne à l'intérieur ! Les oiseaux se sont envolés... Profitant de la manœuvre de centrage du navire dans la cale sèche réquisitionnant leurs gardiens, SAMI et TESHAYE ont ouvert la porte avec une clef qu'ils avaient trouvée dans un tiroir...

La malchance continue. La police quitte le bord pas contente du tout. Et re-fouille générale du navire à laquelle je participe cette fois.

Ma connaissance du navire depuis sa construction me permet de les découvrir sous un renfort ceinturant la cuve à câble n°1. Ouf ! Il n'y avait qu'un Ethiopien qui pouvait se glisser dans cette planque !

Je me retrouve seul, face à mes deux clandestins en cavale et de surcroît menaçants. De plus ils semblent bien décidés à jouer leur va-tout. Il fait sombre, l'inquiétude soudain me gagne surtout qu'ils ont repris du poids mes "protégés" !..

Fort heureusement un matelot qui participait à la fouille, entend mon appel et vient me prêter main forte. Soulagement général. Et c'est sous bonne escorte, menottes aux poignets, que SAMI et TESHAYE quittent le bord vers le Centre de Rétenion Administrative d'Arenç en cette soirée du jeudi 19 mars 1998.

Le représentant marseillais du GARD (P&I Club) fait du bon travail, réussissant à obtenir de l'ambassade d'Ethiopie à Paris une reconnaissance de nationalité pour les deux clandestins du FRESNEL. Le service de sécurité de France Télécom, intervient aussi pour activer la procédure de rapatriement. Jusqu'au dernier moment je crains que la P.A.F me les ramène à bord !

Et puis c'est le grave incident à l'aéroport de Marignane qui me conforte dans mes craintes : au moment de prendre l'avion pour Addis-Abeba, TESHAYE simulant une crise de folie, saute sur un policier qui l'accompagne et le mord à l'oreille ! Ce Myke Tyson de poche, restera une semaine de plus à Marseille pour se calmer...

Sans demander son reste le FRESNEL appareille discrètement pour La Seyne/Mer puis les U.S.A où les clandestins ne sont pas persona grata...

Mais cette odyssée n'est pas pour autant terminée. Six mois plus tard, sur la route de l'Australie pour charger un autre maillon de la liaison South East Asia - Middle East-Western Europe N°3, le FRESNEL fait escale de nouveau à Djibouti...Quelle ne fut ma surprise, en terminant la manœuvre d'accostage au poste de soutage, de voir mes deux candidats au voyage, parmi la foule sur le quai !

Nos deux jeunes éthiopiens espéraient visiblement remonter à bord...

Branle-bas de combat sur le câblage. Quatre gardiens de terre, surveillance discrète de ces gardiens dont certains s'avèrent être des "passeurs" de clandestins... quart à la mer maintenu pour la durée de l'escale, garde-rats sur les aussières, rondes fréquentes des matelots dans tout le bord, affichage à la coupée d'une destination fantaisiste (Golfe Persique !) peu attractive

pour un clandestin avec, en plus, un faux jour d'appareillage, obstrué les sabords de décharge, cadennassé toutes les portes et accès, vigilance renforcée, éclairage maximum plage arrière et côté mer, patrouille sur le quai des gendarmes maritimes, farine du boulanger répandue dans les endroits sensibles où ils pourraient passer...A cet arsenal de mesures préventives, il ne manque plus que du fil barbelé et des mines anti-personnel !

Eh bien, ce n'était pas suffisant ! Puisqu'en pleine nuit, l'officier de garde me réveille pour me signaler la présence de deux passagers clandestins à califourchon sur les aussières de l'arrière !

Les gardiens qui faisaient semblant de dormir, ont eu toutes les peines du monde à leur faire lâcher prise en leur lançant des cailloux... Nul doute qu'il s'agissait de SAMI et son ami TESHAYE !

Comme quoi ils avaient gardé un excellent souvenir de l'accueil à bord du FRESNEL et de sa table !

Imaginez mon angoisse durant les huit jours qui suivirent l'appareillage de Djibouti avec fouille générale quotidienne. Chaque nuit je rêvais que le FRESNEL faisait son entrée en rade de Sydney avec une palanquée stowaways ! J'en voyais partout, une vraie psychose à moins que ce soit une phobie, ou les deux à la fois !..

J'ai même organisé un exercice d'abandon, avec mise à l'eau effective d'une embarcation de sauvetage, avant le passage du Cap Gardafui, profitant des calmes du Golfe d'Aden. Me disant que les coups de sirène, l'arrêt du navire et la mise à l'eau de la baleinière inquiéteraient les éventuels candidats au voyage et que la peur les ferait sortir de leurs cachettes ! La ficelle était peut-être un peu grosse mais il fallait tout tenter pour les débusquer.

Et après Gardafui ce fut avec plaisir que je vis arriver le mauvais temps, allié bien surprenant dans cette "chasse" aux passagers clandestins. Après deux jours de roulis et tangage sans découverte de C.L.C, j'étais rassuré et satisfait de voir que le déploiement de force mis en œuvre à Djibouti, avait porté ses fruits.

Le mois de transit vers Botany Bay se déroula sans incident, et je pus m'octroyer un repos bien mérité, thérapie ad hoc pour me remettre de mes émotions passées...

Michel BOUGEARD
C.L.C Capitaine au Long Cours...

P.S : Le rapatriement des deux Clandestins vers leur pays d'origine et les frais annexes ont coûté 80.000 F à notre P&I Club !

Carlsen

n'est pas mort

Il était de bon ton, il y a peu encore de faire passer les capitaines pour des pollueurs inconscients, il est bon de rappeler que 99% d'entre eux font correctement leur métier et que certains lui font honneur.

Le caboteur danois "DANICA RED" avait chargé 4 chaînes de 180 tonnes pour des plates-formes à Bilbao à destination d'Aberdeen. Il quittait Bilbao le 23 décembre en soirée et rapidement s'est trouvé en pleine tempête dans le golfe de Gascogne. Il mit à la cape pendant 43 heures puis décida de prendre la mer de l'arrière cap sur la bouée racon de la chaussée de Sein. A l'accroche des fonds du plateau continental le 26 décembre vers 20h00, il subissait des vagues de 10 à 12 mètres et les rafales de vent atteignaient 100 nœuds (d'après le sémaphore). Tout à coup il y eut un grand bruit et le navire pris une gîte de 30 à 40° sur tribord ! Le commandant et les 4 membres de l'équipage réussirent à enfiler leurs combinaisons de survie. En observant son mat avant le Cdt. constata qu'il devait bien rester un petit couple de redressement car il donnait de faibles signes de redressement vers bâbord.

Il descendit à la machine (en marchant sur les rambardes et en ouvrant les portes presque à l'horizontale) pour stopper les alarmes, constater que tout fonctionnait encore (pompes à huiles du MP et du GE !) puis remplit les ballasts bâbord un par un.

Remontant sur la passerelle il rassura son équipage et envoya un "mayday".

Une heure et demie plus tard un avion le survolait et en contact V.H.F avec le pilote demanda l'hélicoptère de 3 de ses hommes. L'hélicoptère eu lieu une heure plus tard et non sans difficultés car le gyro avait précessionné, le GPS ne donnait plus rien de cohérent.

L'"ABEILLE FLANDRE" avait le cap sur lui et s'en approchait le 27 vers 01h00 pour lui montrer la route en faisant un large tour autour de la Chaussée de Sein! Pilote à bord à 12h35 accostage à 15h00 à Brest.

Le Cdt. CARLSEN avait fait la une des journaux dans les années 50 en restant à bord de son navire, malgré une gîte très importante.

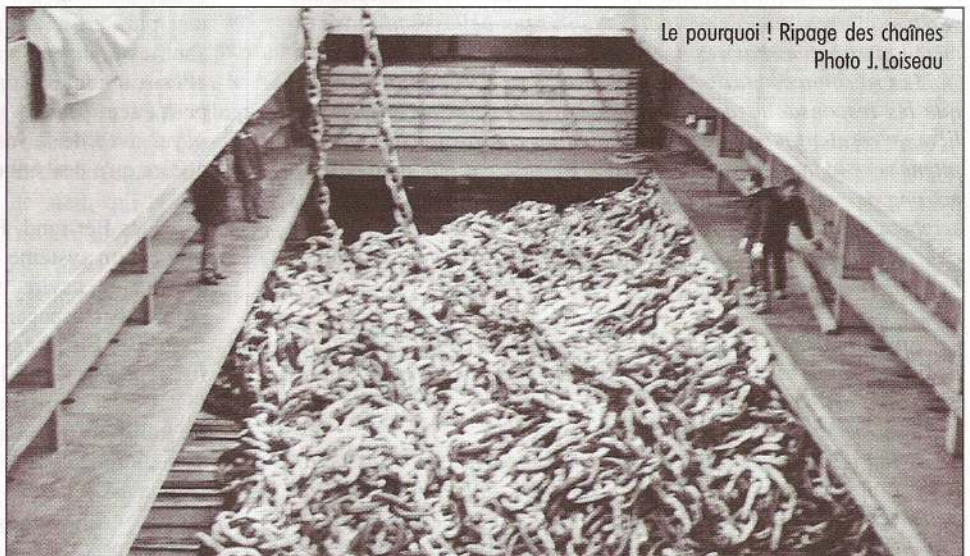
Le navire avait été finalement perdu et le capitaine sauvé in extremis.

Chapeau à notre collègue Helge Andersen (adhérent DNU-IFSMA) et bien sûr aux équipages de l'hélicoptère et de l'"ABEILLE FLANDRE".

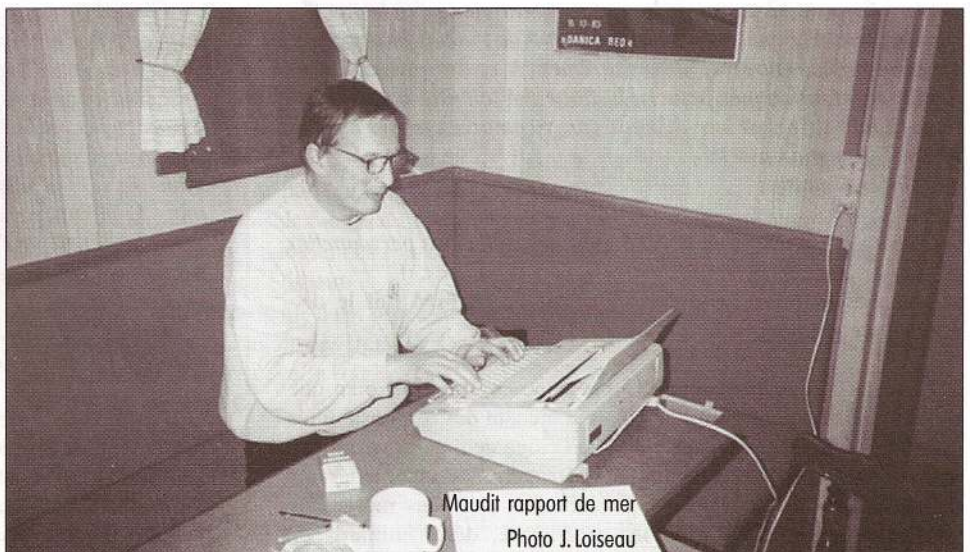
J.LOISEAU



Danica Red - Photo J. Loiseau



Le pourquoi ! Ripage des chaînes
Photo J. Loiseau



Maudit rapport de mer
Photo J. Loiseau

Notre collègue Guy Valette nous rend compte d'un colloque sur le transport pétrolier par mer qui s'est tenu le 9 décembre (3 jours avant le naufrage de l'Erika) et nous fait part de ses remarques.

Que se serait-il dit à ce colloque s'il s'était déroulé quelques jours plus tard ???

Chers collègues,

Après avoir attendu en vain les textes des intervenants du colloque " le transport des produits pétroliers par mer", je me décide à vous en envoyer ce résumé d'après mes notes. Je pense que le compte rendu par l'IMTM vous est parvenu directement.

Chacun des dix huit intervenants n'a eu en moyenne qu'un quart d'heure pour s'exprimer.

Le plus souvent les exposés ont été courts et ont traité de points commerciaux, techniques ou juridiques très précis ne supportant aucune contestation. Seules les interventions du Président Francis Vallat, toujours intéressantes, sont restées sur un plan plus général. L'exposé sur le "vetting" par Monsieur Yves Bertrand a été très écouté. Certaines affirmations de Messieurs Pierre Karsenti et Bertrand Thouillin, représentant Elf et Total-Fina, sont sujettes à caution et m'ont amené aux conclusions suivantes :

La phrase citée plusieurs fois par le Président Francis Vallat : "A force de payer avec de la monnaie de singe, les sociétés pétrolières n'auront affaire qu'à des singes", illustre bien les conditions actuelles du transport pétrolier par mer. Ce marché est devenu une véritable foire d'empoigne, où les navires poubelles sont payés au même prix que les navires neufs ou bien entretenus.

Les raisonnements de Messieurs Karsenti et Thouillin prouvent que les responsables des branches maritimes des sociétés pétrolières n'essaient pas d'y remédier, bien au contraire : ils se précipitent vers le marché au spot car ils considèrent que ce transport est une activité secondaire et sans importance. Leur seul soucis semble être de le payer au prix le plus bas possible. Cette politique d'affrètement est la cause du vieillissement et de la dégradation de la flotte pétrolière.

En tout cas, après les avoir écoutés, je suis persuadé qu'il n'y a aucun espoir d'amélioration, tant que tes sociétés pétrolières garderont cette politique.

Avant les années 70, le transport maritime des produits pétroliers était une activité importante et bien considérée. Tous les acteurs au transport pétrolier s'accordaient pour estimer que 12 ans était une durée de vie suffisante pour ce genre de navires. Les taux de fret permettaient de remplacer les navires lorsqu'ils atteignaient l'âge de 12 ans et de les armer et entretenir "richement".

Une telle époque est évidemment révolue mais il faut trouver un juste milieu entre ces deux extrêmes. Avec les progrès techniques et informatiques actuels, la flotte devrait être d'une excellente fiabilité. Et c'est loin d'être le cas, y compris avec les navires neufs !! Attention à cela.

Sincères amitiés

Nota : Les phrases en italique sont des réflexions personnelles

Jacques-Maurice Lengrand Président de l'IMTM fait le discours d'accueil.

Francis Vallat, Président d'Honneur de ce colloque, bien que n'étant plus armateur pétrolier, (il a maintenant des responsabilités dans des sociétés de croisières), a fait l'éloge de tous ceux qui travaillent dans le transport de produits pétroliers. C'est un métier très difficile parce qu'en constante évolution et avec des marges de manœuvre minuscules. Une masse énorme, deux milliards de

tonnes, est transportée annuellement par 7000 navires pétroliers, soit 40% de tout ce qui transite par mer. A la pompe, deux centimes par litre reviennent à ce transport. Au sujet de la pollution, 5% seulement, des 2.000.000 de tonnes annuelles de produits polluants sont dus aux Tankers, (accidents et rejets volontaires).

Après avoir ébauché les problèmes qui se posent aux armateurs pétroliers, Francis Vallat a ouvert une parenthèse au sujet de la flotte française en général, pour dire qu'elle est en grand danger, que 200 navires est le nombre au-dessous duquel les services terrestres qui gravitent autour de la flotte (écoles, administration, etc. ..) n'ont plus de raison d'être. Dans cette année 1999 on s'est rapproché de ce chiffre : neuf navires sont sortis de flotte et deux seulement y sont entrés. Il précise que les armateurs français ne sont pas des apatrides mais que rester armateurs de France leur devient impossible car ils ne sont pas des magiciens. Pour essayer de sauver la Marine Marchande française, le CCAF a fait des propositions dans un LIVRE BLANC qu'il est facile de se procurer.

Il dira aussi un mot pour les jeunes qui veulent faire le métier de marins : oui, il y aura toujours du travail, mais peut être pas en France.

Fernand Bozzoni, PDG de la Socatra, étant absent, c'est le Président Vallat qui a exprimé son point de vue : ce métier est d'autant plus difficile que les interlocuteurs des armateurs pétroliers sont les grandes Sociétés Pétrolières, et elles dictent leurs lois car elles sont toutes puissantes. Les taux de fret qu'elles appliquent ne permettent pas aux armateurs d'avoir de bons navires. "A force de payer avec de la monnaie de singe, ces sociétés n'auront bientôt affaire qu'à des singes !".

Yves Bertrand, PDG de Green Tankers a expliqué que le vetting est un système qui permet de connaître le niveau de sécurité de chaque navire pétrolier après qu'il ait été inspecté par les "Majors" (Inspecteurs des grandes sociétés pétrolières : Shell, Esso, BP, Elf, Total-Fina... etc.). Les résultats de ces inspections figurent sur le S.I.R.E. (Ship's Inspection REport) tenu par l'OCIMF. Le SIRE est accessible à tous ceux qui gravitent autour du transport pétrolier : la qualité de la flotte pétrolière est sensée s'améliorer.

Un assistant a exprimé sa crainte de voir les sociétés pétrolières profiter de ce vetting pour faire "chanter" les armateurs et affréter à petits prix de "mauvais" navires, on lui a répondu que ça ne se faisait pas.

C'est difficile à contrôler. En admettant que le principe soit respecté, il n'en reste pas moins vrai que les grandes sociétés pétrolières sont "juges et parties" dans ce système. En tous cas, c'est pour elles le moyen de garder la maîtrise du marché. En effet, son existence même empêche la création d'un système de contrôle qui serait vraiment axé sur la sécurité et la protection de l'environnement, et non géré par les lois du marché comme l'est le vetting. En effet, ce système n'imposera jamais les critères de qualité très sévères qui s'imposent actuellement car cela causerait une pénurie de navires et donc une augmentation très importante des taux de fret.

Le cas "ERIKA", navire acceptable d'après le SIRE, mais inacceptable en réalité (opinion de certains Majors), confirme cela.

Au sujet d'EQUASIS (European QUALITY Shipping Inpection Système) base de données sur la Marine Marchande mondiale, que l'Administration Maritime Française se propose de monter, Monsieur Thouillin a révélé un fait surprenant : l'accès au SIRE, en vue de constituer Equasis, restera interdit à cette administration,

sous prétexte que l'efficacité du système SIRE est due à sa spécificité et que la création du système Equasis est utopique.

Ce refus confirme que la sécurité n'est pas le premier objectif du vetting.

Pierre Karsenti a défendu avec beaucoup d'humour sinon d'arrogance le point de vue des opérateurs pétroliers. Pour ce représentant de la Société Maritime Elf (SOMARELF) le transport par mer des produits pétroliers n'est qu'une obligation, ce n'est pas le cœur du métier, ça ne l'intéresse pas. Armer un navire : il ne sait pas faire, il ne veut pas faire. De trop gros investissements restent bloqués, avec trop peu de retours. Les armateurs "indépendants" devraient être très heureux d'être propriétaires de la quasi-totalité de la flotte, et d'avoir la liberté, grâce aux affrètements au spot, de l'exploiter comme ils veulent. Ce n'est pas de la faute des sociétés pétrolières si elles trouvent sur le marché des navires nombreux et à bon marché, et si les taux de fret ne couvrent pas les frais d'exploitation des navires bien entretenus et encore moins les frais financiers des navires neufs.

Evident ! mais la phrase sur la monnaie de singe s'impose.

Bertrand Thouillin, Directeur des Affaires juridiques et de la branche Maritime de Total-Fina, s'en prend à la loi de 92 sur les approvisionnements stratégiques de la France : elle est en contradiction avec les règlements européens, et elle coûte beaucoup trop aux sociétés pétrolières françaises. D'après lui, les navires sous pavillon français n'existent que pour garder des marins français et remplir les exigences de cette loi de 92. Pour diminuer ce coût celles-ci affrètent des VLCC, navires inutiles commercialement et stratégiquement car on peut rapidement les passer sous un autre pavillon.

Au sujet du droit maritime, il nous explique qu'on est passé d'une époque à une autre : le milieu clos d'autrefois, propice à l'affrètement à long terme, a laissé la place à un milieu très ouvert où la loi du marché est reine, où la règle est l'affrètement spot et où le shipping est indissociable du trading, bref où seul l'argent compte. Et d'après lui le droit français n'a aucun avenir dans ce monde.

Il lui a été répondu : d'autres pays, dont les Etats Unis, ont des lois et des flottes nationales pour protéger leur approvisionnement stratégique. Une réquisition est toujours plus rapide qu'un changement de pavillon qui nécessite une escale. Le marché pétrolier doit aussi tenir compte de la qualité des navires. Le droit français a fait ses preuves.

Philippe Vallois, ex Directeur de BP, résume bien le problème du transport de produits pétroliers, trois grandes évolutions ont transformé le paysage maritime pétrolier :

- Les grandes sociétés pétrolières se sont désengagées et la flotte a changé de propriétaires.
- Le marché spot a supplanté le marché en time charter.
- La concurrence entre d'innombrables armateurs a entraîné la baisse des taux d'affrètement,

La réduction du coût d'exploitation des navires est devenue inévitable. A l'heure actuelle, des sociétés de management proposent de gérer les équipages et l'entretien à des prix défiant toute concurrence. Par exemple : le Chaumont sous pavillon français coûtait annuellement 16 millions de francs (Equipage, entretien, assurances, siège à terre) ; passé sous un autre pavillon et exploité différemment, il ne coûte plus que 3.9 millions !!!

Je serais curieux de connaître le niveau de formation de l'équipage et la qualité de l'entretien technique, pour ce prix.

Tout cela amène le vieillissement et la dégradation de la flotte.

Les interventions suivantes traitent de faits précis qui ne supportent aucun commentaire ni contestation.

Monsieur Christian Scapel, Directeur du CDMT, (Centre de Droit Maritime et des Transports), explique que cet organisme est un laboratoire, rattaché à la faculté d'Aix en Provence, dont le but est de rapprocher les droits des différents transports, en particulier

pour le transport pétrolier et les transports généralistes car il existe entre eux de nombreuses inconnues et différences. Le CDMT met aussi en relation les entreprises et l'Université. Pour tout cela il a des moyens concrets : bibliothèques, rencontres, publications, recherches, etc. Le colloque d'aujourd'hui en est un exemple, où de nombreux étudiants en droit sont présents.

Le délégué de l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières) Yves Carpentier nous apprend que 60% de l'énergie mondiale est produite à partir du pétrole et que ce taux ne baissera pas de si tôt. Les stocks connus actuellement sont de 150 milliards de mètres cubes couvrant 50 ans de consommation. Des projections de cartes et schémas illustrent clairement les volumes et les principaux courants du transport de produits pétroliers, confirmant que les grosses réserves se trouvent au Moyen Orient. On y voit aussi un déséquilibre entre les capacités de raffinage et la consommation : les pays industrialisés raffinent plus que leurs besoins contrairement à d'autres comme la Chine et la Russie, par exemple, ainsi que les pays en voie de développement.

Les problèmes de qualité des bruts sont devenus importants et provoquent de grosses difficultés chez les raffineurs qui sont contraints de faire de lourds investissements pour satisfaire à des normes de plus en plus sévères. Le plus gros défaut des crudes est la forte teneur en soufre qui s'étale de moins de 0.1% à plus de 5% : Libye, Algérie, Europe Mer du Nord, Nigeria, Indonésie : moins de 0.1%.. Arabie Saoudite 1.8%.. Irak, Koweït plus de 2.5%. Venezuela 5% etc. Au cours d'un débat, Yves Carpentier n'a pas caché aux représentants du port de Marseille que des raffineries aux environs de Fos et certaines desservies par la SPSE (Société du Pipeline Sud Européen) donc par Fos, sont en danger de fermeture à cause de ce problème, ce qui causera une forte baisse de trafic du port.

Le PDG de Fouquet-Sacop, Christian Garin, a parlé du soutage, de la constitution des soutes par mélanges de produits, de l'importance de ce poste dans le coût d'un navire, ainsi que des problèmes d'environnement créés, entre autres, par les gaz d'échappement. Ceux-ci, maintenant, sont quelque fois récupérés par la terre lors des escales. Plus de mille soutages ont lieu chaque jour dans le monde, avec toutes les difficultés de manipulations que cela comporte : soutage à quai, en mer, au mouillage ou en route, par pipes, chalands ou navires.

M. Daoui, représentant du Bureau Véritas, fait l'historique des sociétés de classification, nées d'un besoin d'informations. Il rappelle les très nombreux règlements, conventions, annexes et accords internationaux, pour protéger l'environnement. Il fait un exposé sur la construction des pétroliers modernes à doubles coques. Il confirme que les navires anciens doivent subir une très sévère visite à l'âge de ... 25 ans !!

Personnellement je ne pensais pas que les tôles et ferrailles d'un tanker puissent atteindre cet âge.

M. Michel Peyronnet, Secrétaire Général Direction des Opérations & Terminaux de Fos PAM, nous fait remarquer que les terminaux sont les interfaces entre deux mondes qui ont des réglementations et des habitudes différentes : le milieu maritime et le milieu du pétrole à terre. Les terminaux doivent se conformer à des exigences et procédures très variées, pour la manipulation continue (24 heures sur 24) d'un produit très particulier : liquide, dangereux et toxique. Ils doivent s'adapter à des réglementations en constante évolution.

La taille des infrastructures du PAM est adaptée à la taille des pétroliers. Les installations de Lavera et celles de Fos sont complémentaires : Lavera = distribution et raffinage (13.000.000T), Fos = transport et transit (50.000.000T). Devant la baisse du trafic pétrolier le PAM et les industries environnantes doivent se diversifier dans la chimie, le gaz etc. pour gagner l'enjeu de demain.

Monsieur Cousinie, Directeur technique SPSE, a projeté des

cartes décrivant les pipelines qui desservent les raffineries voisines de Fos, la zone de stockage souterraine de Manosque, la vallée du Rhône et, par là, la Suisse, l'Alsace etc. Les problèmes de corrosion sur les pipelines sont rares : leur entretien par des "racleurs" est efficace. La forte concurrence de la part du pipeline de Trieste et des voies navigables au départ de Rotterdam, donne lieu à une guerre des prix. L'OTAN possède aussi un pipeline dans la région.

Les techniques de prise d'échantillons, de jaugeage, de calcul, et de contrôle de l'eau "libre" dans la cargaison, aussi bien à terre que sur les navires, ont été expliquées par Pascal Delater, Directeur Général REDWOOD.

Monsieur Karsenti a fait un tableau suivant décrivant le nombre de navires appartenant aux sociétés pétrolières :

NOM	Propriétaire de (navires)	Affréteur en time-charter de (navires)
AGIP	6	1
CHEVRON	18	11
MOBIL	17	15
BP + AMERICA	8	35
EXXON	8	23
SHELL + SHOWA	12	35
TOTAL	2	14
CEPSA	0	5
ELF	0	2

Il ressort de ce tableau que toutes les sociétés pétrolières, qui d'antan possédaient des centaines de navires, se désengagent du transport pétrolier et que ELF est le champion de ce mouvement.

Olivier Carage, de Barry Rogliano Salles a fait un exposé brillant et dense, étayé par de très nombreuses et intéressantes projections qu'il est difficile de résumer. Retenons que c'est grâce au courtier que les acteurs de ce marché se rencontrent et sont renseignés, et que tout passe par lui.

Michel Botalla Gambetta, Directeur départemental des Affaires Maritimes, a exposé le contenu de la loi de 1992 issue du rapport Chassagne et qui réforme la loi de 1928 sur les approvisionnements stratégiques de la France. Cette loi impose aux sociétés françaises d'avoir une capacité de transport minimum, en propriété ou en affrètement à temps, égale à un pourcentage (5.5 % en ce moment) de la quantité de brut entrant dans leurs raffineries. Cette loi veut être un compromis entre la sécurité d'approvisionnement et une économie moderne, elle comporte de nombreux aménagements concernant les cas particuliers. Elle a été assouplie par le registre TAAF légalisé en 1995 par le parlement, après que le Conseil d'Etat en ait annulé le décret d'application.. 16 navires pétroliers sont sous ce registre totalisant 4.330.000tpl.

Monsieur Thouillin a parlé des contrats de transport. Sur les connaissements ne figurent que peu de renseignements, tout étant renvoyé à la Charte Partie. Ils sont souvent signés par l'agent après le départ du navire et envoyés par courrier. A l'arrivée du navire, le réceptionnaire ne pouvant être reconnu, le déchargement peut se faire grâce à une "Lettre de garantie" signée par l'affréteur. INTERTANKO essaie d'informatiser les chartes et connaissements. Dans les chartes-parties existent tous genres de clauses. Certaines, dont celles concernant le vetting, amènent des ruptures de Charte, parfois même alors que la qualité du navire n'est pas en cause : par exemple en cas de procédure de saisie. La clause d'avarie commune figure toujours. Une clause interdit la consommation d'alcool par l'équipage. La clause exigeant la garantie financière Tovalop a disparu. Mais il faut savoir que les clubs, P & I et autres mutuelles, ont doublé leurs garanties financières en cas de sinistre.

Il a expliqué que le worldscale était "l'unité" avec laquelle se traitaient les affrètements : la référence, le "worldscale 100", étant l'affrètement accordé à un navire bien déterminé effectuant un voyage bien connu, dans des conditions précises.

Mademoiselle Nathalie Soisson, juriste de SOMARELF fait un exposé sur les problèmes de quantité. Les causes sont les suivantes : mauvaises mesures dans les bacs à terre ou dans les citernes du navire, erreurs de manipulations, freinte (perte normale par évaporation), défaut de mesure des ROB (Remaining On Board) pompables ou impompables. Très souvent tout cela se règle par les assurances mais, dans ce cas, la freinte n'est pas prise en compte.

Les problèmes de qualité sont aussi très divers : marchandise hors spécification, teneur en soufre trop forte, température non convenable, produits contaminés par d'autres, par de l'eau de mer ou par de l'eau douce, contaminations provenant des lignes mal rincées ou mal vidées, des parois des citernes sales, ou d'erreurs de manipulations. Il peut y avoir aussi des dégâts au navire par la cargaison : produits corrosifs, non conformes aux caractéristiques annoncées et qui abîment les revêtements, vannes et circuits.

Quel que soit le litige, il est le plus souvent réglé par une renégociation ou une transaction. C'est un milieu où on lave son linge sale en famille en toute confidentialité. Rares sont les cas arrivant devant les tribunaux.

Ensuite Pierre Bonassies, Professeur émérite de droit maritime à la Fac de droit et de sciences politiques d'Aix Marseille, a parlé des litiges concernant les retards subis par les navires. Les surestaries désignent aussi bien le temps de dépassement que l'indemnité qui s'y rattache. En réalité cette somme, relativement élevée, accordée au navire, est considérée comme un supplément de fret plutôt qu'une indemnité : la preuve en est que les mutuelles et clubs P & I ne prennent jamais en compte les surestaries. Les "jours de planche" sont la durée accordée au navire pour le chargement et le déchargement. Toutes ces conditions sont décrites dans la Charte Partie.

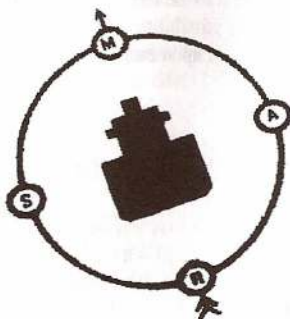
Dans le décompte des ces surestaries ou des jours de planche (Staries) il faut noter une grande différence entre le transport pétrolier et les autres transports : par exemple, au pétrole, les jours de planche commencent 6 heures après la présentation de la NOR (Notice of readiness) qui met le navire à la disposition de l'affréteur, quelle que soit l'heure ou la date, jour férié ou pas, ce qui est contraignant pour l'affréteur lorsqu'il ne peut pas faire décharger le navire dès l'arrivée. D'un autre côté cet affréteur pétrolier est favorisé car les surestaries sont interrompues par les intempéries, les jours fériés ou les cas de force majeure, contrairement au transport généraliste où, une fois commencées, les surestaries ne sont jamais interrompues.

Tout à la fin de ce colloque on a enfin parlé du Capitaine, grâce au débat suivant : La question a été posée par M. PIZON F. Xavier de l'AFCAN : que penser du rôle de "fusible" du Capitaine, à l'exemple du Capitaine de l'Exxon Valdez qu'on a accusé à tort d'être ivre au moment de l'échouement ? Réponse : ivre ou pas, le Capitaine de l'Exxon Valdez, n'étant pas sur la passerelle, était en faute. Pour le reste M. Bertrand Thouillin, répond par un exemple qu'il connaissait bien, ayant fait partie des cadres de la CGM à l'époque de l'échouement d'un navire CGM : il trouve très regrettable que le capitaine de ce navire ne se soit pas laissé accuser d'incompétence pour décharger l'armateur de toute responsabilité. On lui a fait remarquer l'exagération de ce raisonnement.

Cette réponse confirme que Monsieur Thouillin ne recule devant rien, et que la réalité ne l'intéresse pas beaucoup.

Nota : très bien pour les rafraîchissements, le cocktail, le repas et pour l'organisation.

Merci à l'IMTM.



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

M.A.R.S.

MARS 99030

Should this Vessel be at Sea?

Although this ship is only fifteen years old it is not in very good condition and the crew are not of a high calibre. The port radar is non-functional and probably cannot be repaired due to its extreme age and lack of available parts. The starboard radar is also of extreme age and barely functional. The ARPA is nonfunctional and the electronic bearing marker is about 20 degrees out. The heading marker in the North-up position requires constant adjustment to give a correct reading. The PPI is almost completely worn out, making it difficult to see under any lighting conditions. The functional range is only about 12 miles and according to the officers, it has been repaired many times. To summarise, in order for this ship to continue operating in these waters, both radars should be replaced immediately.

The ship did not have all the required charts, even though the officers knew that they would be making a coastal passage. It appeared that only the bare minimum number had been purchased. The multinational crew did not function very well together. There were difficulties with the chain of command in the engine room. I was advised by the Captain that the engine was fully manoeuvrable. While at "Half Ahead", The order was given for "Slow Ahead". This order took approximately 6 minutes before being acted upon. Apparently, the Second Engineer, who was on watch, had to telephone the Chief Engineer who then proceeded to the engine room to act upon the order.

When the OOW was asked to call the Captain it took him more than 10 minutes to appear on the bridge. It was lucky that it was not a critical situation. It was observed that the forward crane blocks had not been secured for sea and were sliding around on the hatch covers. It was realised that the hatch covers could be damaged and this was pointed out to the OOW. He said that he would have them secured straight away but they never were.

While waiting to disembark, we observed the Mate kicking the top of the gangway which had been lowerd. He seemed to be trying to make some adjustment before letting us off. However, the top of the gangway broke adrift and it fell into the water, luckily missing some people on the catwalk. The gangway was left hanging vertically by its lifting wires. One can only speculate what would have happened if we had been descending the gangway at that moment.

MARS 99049

Flag of Inconvenience

About 5 years ago I was appointed as Captain to a ship during the first voyage after it had been in dock for repairs. I subsequently learnt from some of the crew that the ship had previously been abandoned and sold at an auction. Any repairs that were supposed to have been carried out were very superficial and not done properly. I soon discovered that there were many deficiencies in the equipment and that the living conditions on board were extremely poor. Some of the deficiencies were:

- > Four main pumps were broken.
- > The Ballast pump needed to be run almost continuously and was nearly at a standstill.
- > The oily water separator had not worked for a long time.
- > The right iron ball on the Standard Compass was missing, the casing had collapsed and was held together with a rope.
- > The galley drain pipe was blocked. The Cook had to clean the deck by sweeping water into a basin and emptying that overside through a side scuttle.
- > The toilet drain pipes were blocked so all the crew had to use a urinal pipe attached through the bottom of the toilet bulkhead causing very bad smells.
- > The air conditioning and heating had not worked for a long time and the crew were only supplied with one very thin bed cloth and one small kettle for boiling water for everyone.
- > The temperature was at times - 7°C, the damp bed clothes were iced up and many of the crew became ill.

I asked the owner to supply the necessary safety material so that the crew could make some repairs themselves but shortly after that I was dismissed.

MARS 200011

Unsafe Ship

I read with interest and alarm your publication of MARS 99049 in the December 1999 of SEAWAYS and wish to endorse its content with my own similar experience. I joined a handy sized bulk carrier in which I found the following defects:

- > All the hold bilge piping was solidly blocked with residual cement and was not operational.
- > All the topside wing ballast tanks unusable for fear of a serious ingress of water into the holds due to the severe corrosion of the tanks.
- > One ballast pump had been used for the main engine salt water cooling system because one of the original cooling water pumps was missing and the other one unusable due to severe corrosion rotting holes in it.
- > The bulkheads between holds 1 and 2 and holds 4 and 5 were badly corroded and had holes in.
- > The hopper side plating was so thin that it could be holed with a hammer blow.
- > The fore peak tanktop was so thin that it flexed when walked on.

Such was the design of the ship that, had the hull been breached by a collision or other misfortune and so become flooded, it would not have been possible to have controlled the flooding. The owners had supplied submersible pumps which were only capable of shifting about 10 tons of water per hour. Under test, when, because of a leak from a topside tank into a hold, we were obliged to pump out about 400 tons of water with these pumps it took us about 52 hours. We were forced to stop frequently because the low sea temperature caused the pumps to seize up with ice. If the ship had been loaded with a deadweight cargo and become flooded in a way that prevented us from controlling the ingress, the consequences would have been catastrophic as the top and bottom ballast tanks were common. In France, a Class Surveyor told me that if he had his way, he would stop the ship from sailing because of the fore peak tanktop. When I suggested that he do so, he retorted that it was not his job but mine.

Later, the vessel acquired two holes in the bottom as a result of steel wastage in the ballast water suction in two separate tanks. The sea staff were able to plug these with timber and a cement box whilst the vessel was at sea. Ships today are carrying about 37 different safety certificates yet can still trade with holes in the bottom, holes in ballast tanks and bulkheads so heavily corroded as to be in imminent danger of collapse, yet those certificates are in date and valid!!

I quote from "THE LIFEBOAT" dated November 1st 1870. " we have repeatedly, through the medium of this journal strongly called attention to the terribly rotten state of many ships above twenty years old. In too many instances before such vessels could get safe into harbour, their crews perish before there is any possibility of assistance". Are we really allowing our industry, or parts of it, to decline to such a condition as existed 130 year's ago? If so, then it is an appalling indictment upon each and everyone of us involved in the industry from owner to seaman, from insurer to charterer and upon governments.

MARS 99052

Why Overtake on the Port Side?

Having just cleared Pulu Rondo, I was on a course of 269°T and was being overtaken slowly by a car carrier. As the difference in speed between us was less than 1 knot, the situation had been developing for some time. The car carrier shaped up to overtake me on my port side and, observing that she was passing closer than I felt was comfortable (0.5 miles confirmed by ARPA), I called him on the VHF and asked his intentions. I told him that I thought 0.5 miles was unnecessarily close to overtake when there were hundreds of miles of room on both sides and in a situation where he was liable to encounter eastbound traffic ahead requiring him to go to starboard. I pointed out that as an overtaking vessel he was obliged to keep clear of me until he was past and clear. In his reply the OOW said that he would alter course to port which he duly did. While this improved the situation as far as I was concerned, it did leave him in a poor situation with regard to eastbound ships. This became obvious soon afterwards when he encountered a tanker right ahead of him on a reciprocal course. He was then forced to alter further to port and pass to starboard of the approaching ship. I would suggest that, in the period of one hour, the car carrier put herself and two other ships at risk through not having sufficient understanding of the 'Rules'. I would further suggest that, in the general strategy of avoiding collision, the tactical approach to overtaking is to overtake on the starboard side of the vessel being overtaken. This leaves the overtaking vessel with clear water to starboard to use for her own manoeuvring or to keep clear of the overtaken vessel if she has to go to starboard.

MARS 200001

Mistakes Lead to Collision

Two vessels were proceeding on nearly parallel, easterly courses. Vessel 'A' was slightly north of vessel 'B'. 'A' was the faster of the two vessels and was in the process of overtaking 'B'. When 'A' was 0.6nm astern of 'B' and two points abaft her beam, 'B' made a previously planned alteration of course to the North. Approximately three minutes later they collided.

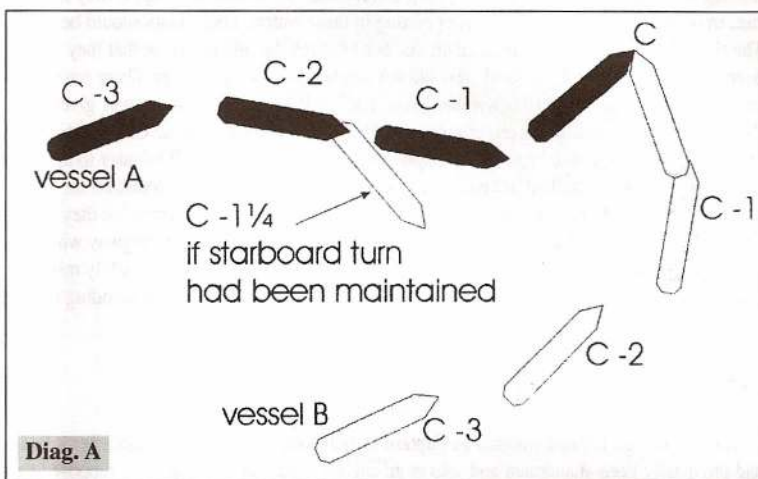
A short while before the alteration of course by 'B', the radar sets on 'A' had been turned off to enable some work to be carried out on the radio antennae. At this time vessel 'B' was fine on the starboard bow and the OOW had predicted a CPA of 0.8nm. The OOW was talking to another vessel on the VHF when the lookout pointed out to him that vessel 'B' had altered course to port.

The OOW immediately changed to hand steering and put the helm hard to starboard, at the same time ordering the AB on watch to start the second steering motor. As vessel 'A' started tuming to starboard the Master came on the bridge, saw vessel 'B', ordered hard to port and slowed the engines. The vessels collided just over a minute later. (diag.A)

I do not normally comment on the reports in MARS but I feel that this particular report has got several very important lessons to be learnt and therefore some comment is appropriate.

In the first place it would appear that the OOW on vessel 'B' altered course without first checking on the position of other vessels in the vicinity, particularly vessel 'A', which he should have been aware was overtaking him. It is imperative to check the situation before altering course.

The apparent action of the Master on vessel 'A' of countermanning the helm order made by the OOW without first making a full appraisal of the situation was quite astounding. It is extremely dangerous for anyone to come on to the bridge, even if he is the Captain, and give collision avoidance orders without first checking what is going on.



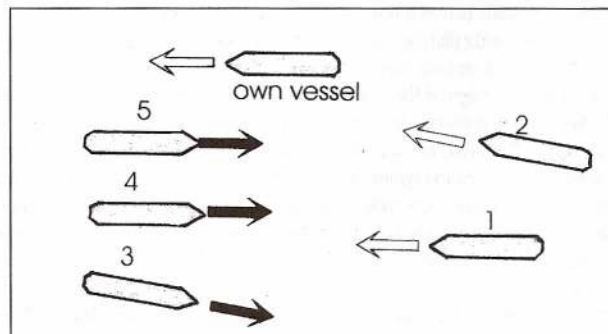
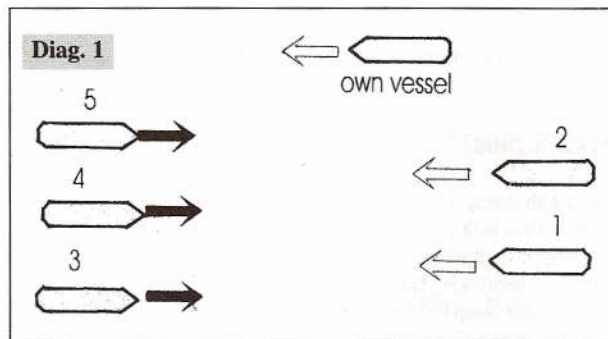
MARS 200004

Room to Manoeuvre

We were on a westerly course at the western end of the Malacca Strait when the following events took place. I had overtaken two vessels steaming on parallel courses both doing 14 knots compared to my speed of 19 knots. When the vessels were approximately two miles astern of me on my port quarter, three other vessels were observed steaming eastward towards the two which I had just overtaken. The situation looked roughly as follows. (diag.1)

The radar indicated that a close quarters situation was developing between the five vessels. Vessel "2" altered to starboard. Vessel "1" and the three eastbound vessels all maintained their courses. A few minutes later, vessel "3" altered to starboard by about 5°, presumably to give vessel "1" a wider berth. When the distance decreased further, it was fairly evident that vessel "1" was attempting to pass between vessels "3" and "4" even though he now had plenty of sea room to starboard. The situation now looked as follows : (diag.2)

When the range between vessel "1" and vessel "4" was down to roughly 3 miles, the OOW on vessel "1" realised that he was now in a rather tight situation. This was when things started to get interesting. An extremely panicked voice was heard on the VHF saying, " I am not under command keep out of my way ". Moments after that, two "all round" lights and deck lights appeared on vessel "1" (incorrect signal). This caused a great deal of confusion and many choice words were heard over the VHF directed towards the vessel that was "not under command". To make matters worse, at a distance of about 1.5 miles from vessel "4", vessel "1" (NUC) altered hard to port and narrowly missed colliding with vessel "3". When asked by another vessel a few minutes later why he was "not under command", there was no response. After further questioning on the VHF why the vessel was "NUC", a voice simply said, "engines", although the vessel was still steaming at full ahead ! A few minutes later another voice was heard on the VHF, presumably the Master of vessel "1" saying, "my vessel is now under command ignore all earlier transmissions". With that, the NUC lights and deck lights were switched off and the vessel continued happily on her way. I found the situation very interesting, if not a little frightening and pass it on as a lesson in how not to do things.



MARS 200007

Trapped down a tank

As a junior officer I witnessed a near miss incident which really jolted the often misleading complacent behaviour out of me. I was on a chemical carrier which was manned by several different nationalities. She was fitted with six centre tanks, all stainless steel, and six coated wing tanks on each side.

We were in ballast at that time. The deck crew had just finished cleaning the tanks and were in the final stages of mopping and drying ready for the next loading. The Chief Officer, who had been on deck throughout, was closely supervising the operation. I do not remember seeing the "Enclosed Space Entry Permits" issued for that day for all the tanks. The tanks had already been gas freed the previous day and needless to say the deck crew, including the Chief Officer, have been in and out of the tanks. On that day there was a division of labour amongst the deck crew. In order to speed up the pace of work, two crew members were assigned to each tank for the final drying. It eventually became a practice that they could go in and out of the tanks with very minimal supervision and attendance from the top. The tanks were, after all, very clean with no trace or smell remaining from the previous cargo.

The afternoon coffee break came and the deck was suddenly deserted. I saw dark clouds approaching and it soon started to rain heavily. I sent my watchman to close the engine room skylight and inform the crew of the rain. I then busied myself adjusting the radar and during that time no-one was looking out on deck. The pumpman sent two men to close the hatches. After all, they had worked hard drying them. I saw the two men haphazardly closing the hatches. They just swung the lids, connected the dogs, tightened a few turns and then ran to the next one. They were able to close all the tanks before the very heavy rain started.

When the rain passed over, the pumpman wanted to check that all the tanks were properly secured so he went on deck and checked them one by one before he "turned in" for the day. He was half way through tightening #5 centre tank when he heard a faint knocking coming from the inside of the tank hatch. He immediately opened the tank and saw the Chief Officer clinging on to the ladder, catching his breath. He had one safety shoe in his hand and was weakly banging the tank hatch.

A meeting was called by the Master right there and then. Arguments ensued from all sides:

> As tank entries had already been established with minimal supervision from the top, the Chief Officer was complacent enough to enter a tank without anyone in attendance and without informing anybody.

> One crew member or the other could have been in any of the tanks anyway.

> Our radios were cumbersome and it was a small ship.

> Somebody should always see somebody going into a tank.

> It was previously agreed and ordered that, before closing any tank, the person on top should shout into the tank to see if anybody was still in there.

> The two crew members who were closing the hatches were trying to beat the rain - the rest were on coffee break.

> The Chief Officer had not given an order to close the tanks as he had not seen the rain.

> The Duty Officer on the bridge should have kept tracks of the times and operations on deck.

> No-one noticed the Chief Officer entering #5 tank.

It was soon realised that the following standard safety precautions could have easily stopped the development of such a risk if they had not been overlooked:

1. If the Chief Officer had only informed any of the deck crew or made sure that the bridge personnel saw him entering the tank.

2. If the lookout had been kept on the bridge and somebody else sent to close the skylight and tell the crew about the rain, he would have seen all the events on deck.

3. If the two crew members who were closing the hatches made sure that there was nobody inside the tanks before closing the hatches.

Luckily the Chief Officer only suffered shock and general rage both of which receded due to exhaustion from banging on the hatch. If the pumpman had not gone to check the hatches, the Chief Officer would not have been found for many hours. He was not keeping any watches at the time and would not have been missed as the day ended. He would not have lasted long inside the tank either. Since that day, I have always wanted to hear voices from the top or from a radio calling me every five minutes each time I enter a ship's tank.

MARS 200008

Overloaded for Panama Canal

A vessel loaded a cargo of wheat in America and was bound to China via the Panama Canal. On arrival at Gatun Lake the vessel's amidships draft was in excess of the permitted maximum and she was required to discharge part of her cargo which was then reloaded after the passage through the canal had been completed.

The vessel had arrived at the loading port when required and a surveyor from the National Cargo Bureau passed the holds as being suitable for loading grain. After a slight disagreement about the stowage factor the surveyor confirmed that the vessel was within the stability criteria required by SOLAS. However, a surveyor from the Federal Grain Inspection Service rejected some of the holds due to the presence of rust scale and loose paint. The holds were cleaned and finally, after more remedial work, all passed inspection. After some differences of opinion between the master and the charterers, it was agreed that the vessel would load 42,000 metric tons of wheat. The vessel proceeded to the loading berth a few days later and the wheat was loaded in just over five hours. The practice at the terminal was to measure the grain loaded by volume using measuring equipment at the inshore end of the gantry.

The master gave the stevedores written instructions on the way in which the cargo should be loaded. On the first distribution run 14,050 metric tons were to be loaded with number's 3 and 5 holds filled to capacity and numbers 1 and 7 holds partly filled. On the second distribution run a further 26,370 metric tons were to be loaded with numbers 2, 4 and 6 holds filled to capacity. The extra 1,580 metric tonnes would be loaded into numbers 1 and 7 holds for trimming purposes.

Loading was suspended on completion of the second run and, at this point, the master was advised that there were only 820 metric tons still to be loaded. The vessel's drafts were taken by the chief officer and this amount was then distributed in order to get the best trim possible. The draft after the second run is not known but it came to light later in the voyage that the 42,000 metric tons must have already been loaded at this point. Therefore the vessel sailed with about 800 tons more wheat than intended. The final sailing draft was 11.76M forward and 11.8M aft. However, these drafts were only taken on the inshore side and the amidships drafts were not taken at all. The draft calculations made by the master were on the basis that the vessel was floating in sea water, however, the specific gravity at the time was in fact 1.015. It is fairly obvious that a vessel such as this loaded with the centre holds full and the end holds only partially filled would sag.

When the vessel arrived in the Gatun Locks she was stopped from proceeding further as it was alleged that she was over draft amidships. She was taken to Gatun Lake where a draft survey was carried out. It was ascertained that the vessel was sagged by some 15cm and also that there was 842 metric tons more cargo on board than was stated on the Bill of Lading. Approximately 600 metric tons of wheat had to be discharged into a barge to bring the draft within the limits. The excess cargo was then taken by the barge through the canal and had to be reloaded at Balboa. The whole process caused a considerable delay to the vessel.

Numbers 2 and 6 holds had to be completely filled on loading to meet the stability requirements and it is possible that the stowage factor had been better than anticipated. It would have been very difficult for the master to have appreciated that too much cargo had been shipped before the loading had been completed. However, had he taken all six draft figures at the end of the second run and then confirmed the final balance and distribution of the cargo, the overloading may have come to light. The only other way this could have been achieved would be by carrying out a full draft survey at the end of the second run. This would probably not been acceptable to the managers of the terminal and it is usual for the elevator figures to be accepted.

MARS 99020

Concern about Distraction to OOW by False Alarms

It may well be that the GMDSS system will improve Search and Rescue operations but, by the very nature of the single console equipment installation on the bridge, the safe performance of the navigational watch is impaired. Growing concern is being voiced by seafarers and shore organisations at the effect on the integrity of the bridge watch by the increasing number of false alarms from the system. Many of these are attributed to incorrect operation of the equipment by unskilled persons. The frequency of alarms can cause two things to happen:

1 - The OOW will switch off the device because he is unable to perform his primary function properly.

2 - The false alarms will distract him from his primary duties.

Many watchkeepers are concerned that the GMDSS system was introduced with little consultation involving practising seafaring staff and the manner of its installation. Many ships are now sailing with unsafe one man bridge watchkeeping routine - a six hour watch being accepted as the norm - because shipowners claim that they cannot afford an extra officer or have ratings on lookout, even at night. Not only must the OOW perform his primary function of safe navigation, he must listen to the GMDSS alerts and attend to radio and telex correspondence either on watch or do this work in his rest period which means he is getting insufficient rest.

MARS 99021

Too Many GMDSS False Alerts

The problem of false GMDSS alerts has been with us for some time now and I feel that it has become a nuisance that we have learned to live with. However, two of our vessels recently quantified the number of alerts actually received over a period at sea. On a voyage from the U.S. to North Africa and up to Rotterdam a total of 552 alerts were received over a period of 26 days and at the worst point 38 were received during one watch alone. This equates to an average of 21 erroneous messages per day.

A second ship maintained a similar record and noted 15/20 calls per day. I was surprised to find that false alerts on the Inmarsat system 'A' or 'C' are not too frequent and that it is the HF/MF that is the source of the annoying problem. It would appear that two types of messages are being received:

- (1). Simple errors where enthusiastic fingers have initiated a transmission, or
- (2). Messages that have been relayed several times from a point of origin on the other side of the world.

However, it is human error that is the cause of each initial false transmission. Are these messages/false alerts not received by Coast Radio Stations who may be able to identify the ship's operators via the MMSI?

The obvious danger to all seafarers is that the equipment will simply be switched off to relieve the OOW from having to answer a constant stream of alarms, which will obviously mean that genuine distress alerts will go unheeded. If the GMDSS is to work properly for the safety of life at sea, it is essential that this type of problem is ironed out either via the relevant authorities ashore or by the equipment manufacturers, who may be able to modify the transceivers to make them clearer/simpler to use and thus less likely to be the source of such a high number of false alerts.

The Coast Guard are concerned about false alerts and deciding on what action to take can cause them enormous problems. The following article which was published in the journal "Ocean Voice".

The Coast Guard faces a very difficult dilemma when the alarm goes off in the Rescue Co-ordination Centre because of the amount of false alarms. Should the lifeboats be launched, helicopters scrambled, vessels in the vicinity alerted or is it a false alarm? The costs incurred, not to mention the possibility of putting other peoples lives at risk, can be enormous. On the other hand, if nothing is done until the validity of the alert is categorically confirmed, the chances of saving the lives of those in distress may be dangerously reduced.

Although global figures for false distress alerts are not easily obtainable, the latest figures from the UK Coast Guard at Falmouth are indicative of the general situation. They show that during the months up to November 1998 there was a total of 1,240 alerts raised but only 20 of these proved to be genuine. 98.4% were false!! The false alarm rate is pretty much the same for all three types of alarm - Inmarsat, MF + VHF, EPIRB. Overall EPIRBs were responsible for just under half of all the alerts, whether false or genuine and produced 70% of the genuine distress calls.

Distress Calls received by Coast Guard at Falmouth

System	Nature	Jan/Mar	Apr/Jun	Jui/Sep	Oct/Nov	Total	% false
Inmarsat A	Distress	0	1	0	0	1	
(inc 37 SAT E alerts)	False	11	20	14	9	54	98.2
Inmarsat c	Distress	1	0	1	1	3	
	False	87	112	103	63	365	99.2
TOTALSAT		99	133	118	73	423	99.1
MF DSC	Distress	1	1	0	0	2	
	False	7	21	35	16	129	98.5
VHF DSC	Distress	0	0	0	0	0	
	False	18	25	28	20	91	100
TOTAL DSC		76	47	63	38	222	99.1
121.5 MHz	Distress	0	2	0	0	2	
	False	19	27	64	39	49	98.7
243 MHz	Distress	0	0	0	0	0	
	False	4	5	13	11	33	100
406 MHz	Distress	1	4	5	2	12	
	False	110	98	105	86	399	97.1
TOTAL EPIRB		134	136	187	138	595	97.6
Grand Total		309	318	388	247	1240	98.4

Many new units require various operating procedures, such as a two stage switch arrangement or the need to confirm a signal is to be sent before it is activated. The downside to this approach is that the more complex the operating procedure, the more risk that there will not be enough time to activate the device in a real emergency. The authorities accept the false alarm rate as the price to be paid for ensuring a system that will get genuine alarms through - the balancing act has to be between keeping the false alerts to a minimum, while always receiving the real thing. It is vital that an owner/location database is maintained accurately and any change of ownership or location is reported immediately.

There are many stories of alerts occurring in strange circumstances. In one case a full helicopter rescue operation was mounted as a result of an EPIRB alert, only for the rescuers to discover that the EPIRB in question was lying in the back of a van parked at a roadside café, miles from the sea. The EPIRB was being transported by road to another location and had accidentally activated whilst the driver stopped for a meal. The rescue authorities knew that the EPIRB had been taken off one ship but did not know if it had been placed on another without them being informed. In fact it was being taken to a shore depot for overhaul prior to redeployment.

Diverses en vrac

Chers collègues,

Suite à mes courriers précédents concernant l'abordage du M/V "EVER DECENT" par le M/V "NORVEGIAN DREAM" voici la photocopie d'un "incident report" émanant d'un pilote hauturier anglais, Capt Mike ANNETT.

Ce rapport est intéressant car il se situe à peu près au même endroit que l'abordage précité, et en tout cas dans des circonstances identiques. Il met encore une fois en évidence l'intérêt d'avoir sur la passerelle un officier de quart (ou un pilote) compétent connaissant la zone et les règlements.

Afin de pallier en partie à l'ambiguïté due aux "croisements" de routes au niveau de "F3" je pense qu'il serait bon de faire figurer sur les cartes une zone de séparation de trafic pour les navires venant (ou allant vers) du "Sunk" où de "NE Spit", comme cela existe pour "Wandelar".

Vous trouverez ci-joint une suggestion de "TSS" à créer.



Vracquier. Il a dû constater un ralentissement pour une cause inconnue.
Photo Apperry

INCIDENT REPORT

From : Deep Sea Pilot
To : President Pilotage Hauturier /North Sea Pilots Association
CC: Chairman Europilos/Secretary NSPA
Secretary Europilots

Date/Time of Incident: 0315hrs.UTC Monday 21st.February 2000
Area of Incident : NE approaches to Dover Strait
Estimated position of Incident:- 5 miles NNE of F3 Light vessel.

Monitored conversation on VHF Ch. 16 between:
-Vessel 1. proceeding from Thames to Wandelaar crossing the SW traffic lane on a SE'ly course with French Deep Sea Pilot on board and:

-Vessel 2. (later identified as Maersk Toba) proceeding on a SWly course in the SW traffic lane - (these vessels were approaching a close quarters situation).

Vessel 1. Called vessel 2 (Maersk Toba) asking him to give way. Vessel2 (Maersk Toba) refused to alter course to starboard to give way to Vessel 1. stating that the Collision Regulations gave him right of way because he was proceeding along a traffic lane and that it was the duty of Vessel 1 to alter course. The Deep Sea Pilot on Vessel 1 reminded vessel 2 (Maersk Toba) of Rule 10A and Rule 15. Vessel2 (Maersk Toba) replied that the Deep Sea Pilot did not know the Collision Regulations.

This conversation was also monitored by Dover Coastguard who later questioned the vessel 2 (Maersk Toba) and informed him that they would be making an Official Report about the incident and about the fact that vessel 2 (Maersk Toba) had not reported to Dover Coastguard as required and ended by wishing him a safer watch. Whilst helping to identify vessel 2 (Maersk Toba) I was asked by Dover Coastguard if I thought that Vessel 1 was an Evergreen vessel. I said that I did not know.
Best regards

En ce qui concerne mes derniers courriers dans lesquels je vous faisais part de mes craintes concernant l'efficacité des officiers "modernes", j'ai lu dans le préambule des dernières "NSPA-EMPA" Draft Prpopsal version7 for a new deep-sea Directive " :

"In between, we had the collision of the Ever Decent, carrying a Deep-sea pilot, by the Norwegian Dream, where the officer on watch was a freshly promoted Philippino. The two vessels came in VHF contact, identified themselves. The mate on the give way vessel (Norwegian Dream) agreed to alter course to starboard and pass round the stern of the Ever Decent. In spite of a "last minute action" the Ever Decent was collided by the Norwegian Dream. This casualty, might have been a major disaster, if we consider the number of people involved and the pollution that might have followed. This happened within the radar range of Dover Coast Guards.

This case shows that we do not need transponders to identify the vessels, we do not need a large radar range to cover the areas "at risk", we do not need people to give steering orders from shore, we just need qualified people on the bridge."

Je crois effectivement que c'est là un point essentiel pour éviter la majorité des catastrophes maritimes et à propos de l'Erika, je me souviens des heures passées en mer à inspecter l'état des ballasts, à chercher les cassures des membrures après un chargement "agité" ou un accostage douloureux, ou une navigation dans les glaces, de mes craintes lorsqu'après un chargement le "contre-arc" dépassait un peu mes prévisions. Ces officiers "modernes" aux langages "babeliens", n'ont souvent que leur bonne volonté pour faire en sorte que les choses se passent bien.

Recevez l'expression de toute mon amitié.

Yann GÉLARD
Pilote hauturier,
Commandant "Louis Dreyfus" retraité

La détresse navigue à contre-sens

Nantes est assez loin de la mer pour ne pas en percevoir les dangers. Le souvenir de l'explosion du "Princess Irène" à Donges du 26 août 1972, semble désormais oublié. Et pourtant, ce fut une terrible catastrophe. Les ministres qui ont participé au Comité Interministériel qui vient de se réunir dans la ville de Jules Verne l'ont sans doute oublié. Le choc médiatique provoqué par des oiseaux mazoutés l'emporte sur une tragédie humaine ! Il ne s'agit pas de rester indifférent au sort des volatiles victimes des marées noires, mais il faut savoir faire la part des choses.

La décision du Comité Interministériel d'imposer l'accueil dans les ports des navires en difficulté ne comporte aucune nuance, alors que l'appréciation des risques est très subjective, et que les intérêts en cause sont souvent opposés. Face à un navire en détresse plusieurs questions se posent. L'autorité portuaire doit-elle accueillir tous les navires en difficulté, y compris ceux que les ports des Etats voisins ont refusé. Ce n'est pas une hypothèse d'école, il existe des exemples. Déjà sur ce point, n'y a-t-il pas lieu d'envisager une coordination au niveau de l'Union européenne ?

Parmi les sinistres maritimes, il n'y a pas que les pétroliers qui peuvent être sur le point de sombrer, il peut s'agir d'un navire en flamme, ou sur le point d'exploser, ou d'un cargo transportant des matières radioactives ou d'autres matières dangereuses. La population urbaine doit-elle au nom de la sauvegarde des oiseaux et de la propreté des plages accepter le risque d'explosion, de radiation ou d'émanations toxiques ? Si la décision prise à Nantes par les ministres se concrétisait, les commandants de port perdrait leurs pouvoirs d'appréciation alors qu'ils possèdent la meilleure connaissance du site.

Il ne s'agit pas d'opposer les compétences techniques des différentes autorités de l'Etat, mais dans l'alternative entre "pollution" et "population" faut-il s'en remettre à la seule appréciation du Préfet maritime ? Les maires chargés de la police de la sécurité publique sur l'ensemble du territoire municipal paraissent oubliés dans la prise de décision. Alors que les tribunaux condamnent pour "mise en danger de la vie d'autrui" pour des faits moins graves, doit-on autoriser l'Etat à faire courir des risques à la population civile ? Face au drame humain qui peut survenir, il est presque déplacé d'évoquer les conséquences économiques et sociales résultant d'un naufrage ou de l'explosion d'un navire dans un port. Et pourtant ! Les communautés portuaires et maritimes peuvent être gravement affectées par le blocage d'un port durant plusieurs semaines, outre les répercussions qui toucheraient également le commerce et l'industrie.

Tandis que les institutions communautaires étendent leur emprise dans tous les domaines, il conviendrait d'éviter que par une décision sans nuance, les populations et ports français supportent les caprices de Neptune

Robert REZENTHEL

Secrétaire Général de l'association internationale des juristes portuaires (LEGIPORT)

GEORGES de JOLY

Ou la difficulté des inspections des sociétés de classification !

Il y a bien en vue dans le port de Brest un superbe baliseur: le "Georges de Joly", superbe parce que digne et respectable par son âge. Ce baliseur a été construit en 1929, a fait la guerre en Angleterre, a été refondu en 1953 et 1978.

L'habitude aidant, il aurait pu continuer à naviguer ainsi longtemps et participer au renouvellement des bouées de la pointe de Bretagne et Dieu sait si il y en a !

Bien sûr l'attention de son armateur, l'équipement, avait été attirée sur la nécessité de prévoir des travaux sérieux sur la coque, mais les budgets sont étriqués. En 99 lors de la visite annuelle alors que le navire rentrait en arrêt technique suite à des réserves sur les certificats pour le remplacement de tôles de bordé, l'inspecteur du B.V. constate qu'aucune réparation sérieuse n'est envisagée et découvre quelques nouveaux défauts de structure, demande une extension de travaux et devant le manque de budget retire la classe.

Drame ! Coups de fils multiples ... et la décision est confirmée, le centre de sécurité ne peut que refuser le permis de navigation... Colère des marins, manifestations C.G.T., médias, problèmes pour assurer la mission de balisage, rien n'y fait. Le George de JOLY est depuis un an à quai avec son équipage désœuvré. Les bouées sont renouvelées lentement par des baliseurs presque aussi vieux venant d'autres régions.

Cet armateur n'est autre que notre ministre qui tempête tant à juste titre contre les vieux navires. Ah si il avait connu plus tôt Ukrainian Register !

J.LOISEAU



Accorage de palettes en faux pont

Photo J. Loiseau

Surveillance des peintures antifouling de coque :

Les TBT étant interdits comme antifouling, les Affaires Maritimes sont maintenant équipées d'un système qui permet de déterminer leur présence. C'est un papier de type mesure de PH qui est collé sur l'antifouling de la coque et qui change de couleur en cas de présence de TBT.

Extrait du JMM du 07/01/2000

Un commandant à l'amende

Le commandant d'un navire frigorifique a dû payer une amende de £ 3000 plus les frais pour mauvaise conduite de son navire.

Le bananier libérien *Dole-America* de 10 282 tpl et construit en 1994 se dirigeait vers Anvers après avoir déchargé à Portsmouth, lorsqu'il a heurté le phare de Nab Tower au petit matin. Il a eu une déchirure de 26 m de long sous la ligne de flottaison mais qui n'a provoqué que

peu de pollution. Son équipage comptait 22 hommes de cinq nationalités. Après un sauvetage qui a nécessité un échouage, le *Dole-America* a été remorqué jusqu'à Southampton pour réparations.

Le commandant, un Norvégien très expérimenté, a reconnu avoir mal manœuvré pour éviter d'autres navires à proximité du phare.

LONDRES 10 au 14 Janvier 2000

La session a été décevante, les pesanteurs administratives semblent engluer certains sous-comités comme des plaques de HFO / 380 cst. !!

Les protocoles de travail permettent à certaines délégations soit d'essayer de remettre en cause certains principes de la Convention, ou de retarder certaines décisions pour des raisons extérieures à la compétence du Sous-Comité (par exemple, le projet de Résolution sur la formation des pilotes, prête depuis l'an dernier, a été renvoyé à l'an prochain, le blocage venant d'un problème n'intéressant en rien la formation!).

Points importants abordés

1 - Brevets frauduleux

Ce problème devient de plus en plus sérieux (et certains disent que ce n'est que la partie émergée de l'iceberg!).

Base de données de Brevets et Certificats.

Il y a un consensus général autour de la gestion d'une Base de Données des Brevets et Certificats, mais il se partage en deux camps:

Pour des raisons liées en particulier à la confidentialité de l'information, les pays "évolués" préfèrent des bases de données nationales, qui seraient tenues à jour par les administrations nationales et son accès, très rapide par Internet, ne pourrait qu'infirmier ou confirmer les informations données par le demandeur (réponse par OUI ou NON) selon un format standard (similaire à celui proposé par les Espagnols)

Mais ceci pose un problème technique et surtout financier pour les pays EVD qui n'en ont pas les moyens et préféreraient une Base de données internationales tenue par l'OMI ! Outre que cette usine à gaz obligerait l'OMI à des embauches nombreuses avec quel argent ? comment gérer la confidentialité et le recours contre les erreurs ?

Il faudrait donc développer une coopération technique et financière, ciblée sur ce sujet. (Le système du CAAM St-Servan semble être au point et pourrait être une réponse). Certains pays menacent de rendre publics les noms des coupables sur Internet mais ce sont les mêmes qui se refusent à faire la vérification de leurs officiers et marins.

Prise en compte des périodes de service à la mer

Là aussi gît une source de fraudes; certains avancent des solutions irréalistes, mais personne n'a trouvé la solution (L'Australie demande une lettre à en-tête de la Compagnie mais que ne fait-on pas avec un scanner !)



2 - Reconnaissance des Brevets

Plus le temps avance, plus on s'aperçoit que la procédure est compliquée ! Tout le monde croyait que la Liste Blanche serait une panacée

Or cette "Liste Blanche" est dynamique, c'est à dire que
- les audits quinquennaux peuvent amener à évincer un pays de la Liste

- tout nouveau texte réglementaire d'un pays doit être soumis à l'OMI (et au panel de Personnes Compétentes : à ce sujet, il semble que les P.C. le soient à perpétuité !!) (par exemple, un pays peut être mis sur la liste blanche mais ne pas former par exemple de Capitaines; s'il décide plus tard d'entreprendre une telle formation, elle devra être auditée par le panel de l'IMO... mais le pays à qui sera présenté ce brevet devra se tenir au courant des changements de règlements sinon il risque de le reconnaître sans faire attention !)

Les pays de reconnaissance devront suivre l'évolution des textes des pays dont ils auraient reconnu les brevets. On voit donc se dessiner des accords de reconnaissances bilatéraux (Mais que se passera-t-il lorsque un des deux pays aura été évincé de la liste??)

D'autre part, si la convention interdit la reconnaissance d'un Pays non signataire de la Convention, il ne dit rien pour un pays signataire mais non sur "Liste Blanche" !

Pour le Japon, rien n'empêche d'accepter des Brevets de certains pays hors "Liste Blanche", (éventuellement après examen de qualification). C'est peut-être la solution qui prévaut pour éviter un arrêt du trafic mondial si certains gros pourvoyeurs de main d'oeuvre maritime ne se retrouvent pas sur cette Liste !!

LISTE BLANCHE

Sur 130 parties (environ) à la Convention, 82 pays avaient remis les informations demandées au 1.08.1998; Depuis les Panels de Personnes Compétentes ont
- rendu leur verdict (bon ou mauvais) sur 32 pays
- envoyé des demandes de clarification à 45 pays (dont 20 ont répondu !)

Il resterait une chance pour une soumission au MSC au 1.03.2000, l'espoir fait vivre !

NOTA : Les bruits de couloir confirment la future présence de notre pays sur cette liste, ce qui ne serait que justice, vu les problèmes rencontrés par certains pays et non des moindres

3 - Autres Points abordés

Standard Marine Communications Phrases

Nouveau "Manuel" d'Anglais destiné à être rendu obligatoire..

Ce travail laissé dans les mains d'experts en linguistique, semble avoir dérapé quelque peu et être devenu une "chose" incompréhensible et inutilisable par des professeurs d'anglais (et encore moins par leurs élèves !!) Il a été décidé de le "remettre sur l'établi" et d'y faire participer des experts en Formation, cette fois ci.

Standards médicaux

Les Etats-Unis semblent avoir réussi (pour des raisons de politique interne) à faire ajouter une Table des Aptitudes Physiques. Cette table quelque peu remaniée semble tout de même préférable à certaines propositions telles que "utilisation de simulateur de mouvements (pour éliminer les gens sensibles au mal de mer !) et de tapis roulants sur lesquels faire marcher les candidats (à la visite annuelle)..... pendant 4 heures !! De plus une procédure d'appel en cas d'inaptitude a été envisagée.

Note. Il nous a semé quelque peu indécent, que le Secrétaire Général de l'O.M.I ait ouvert la session (la 1ère du nouveau Millénaire) sans avoir eu un seul mot sur l'Erika ni sur l'autre cas de pollution en Turquie !

Jean-Marc Billot - 18.1.2000

Nouvelles de l' OMI

Entre le 15 et le 26 nov.99 l'OMI s'est réunie en assemblée (21^e session) et a approuvé son budget 2000-2001 soit 36.612.200€.

Un nouveau conseil a été élu, 32 états dont 8 en catégorie a, 8 en catégorie b, dont la France et 16 en catégorie c. Le président G.A. DUBBELD (Pays Bas) a été réélu et S.ONATE (Mexico) élu vice-président.

Rappelons que l'organe directeur de l'OMI est l'assemblée et que le conseil joue le rôle d'organe directeur entre les sessions de l'assemblée. Trois conférences sont programmées pour 2000-2001 dont le but sera d'adopter un protocole sur la lutte antipollution par les marchandises dangereuses et

nocives, d'adopter aussi un instrument juridique sur l'interdiction des systèmes antisalissure nuisibles; enfin adopter une nouvelle convention sur les installations de réception portuaire relatives aux déchets.

Dans les 28 résolutions adoptées (de A 874.21 à A 901.21) notons :

- A 880.21 qui presse les Etats membres afin que le code ISM soit respecté par les navires et compagnies concernées au 01.07.02
- A 881.21 sur auto évaluation de la performance de l'Etat du pavillon; résolution qui stipule entre autres que c'est aux Etats du pavillon qu'il incombe de mettre en place un système

permettant un contrôle de navires habilités à battre leur pavillon et de veiller à ce qu'ils satisfassent aux règles et réglementations internationales pertinentes.

- A 882.21 amendements aux procédures de contrôle des navires par l'Etat du port. De nouveaux paragraphes font une remise à jour de la résolution A 789.19 sur les directives et recommandations relatives aux contrôles dans le cadre du code ISM
- A 883.21 Application mondiale et uniforme du système harmonisé de visite et de délivrance des certificats (HSSC). La conférence HSSC de 1988 ayant adopté le protocole de 1988 relatif à SOLAS et aux lignes de charge(LL), que ces

protocoles SOLAS et LL de 1988 entreront en vigueur le 03.02.2000, ce qui aura pour résultat de donner effet au système harmonisé HSSC.

Le HSSC couvre les inspections et les certifications demandées par bon nombre de conventions telles que SOLAS, LL, MARPOL, code IBC, BCH, IGC.

La liste jointe des titres des autres résolutions adoptées permet de se rendre compte du travail effectué par l'OMI ces dernières années. Malheureusement l'accident de l'"ERIKA" montre que les travaux de l'OMI sont bien d'actualité et qu'il semble souhaitable d'appliquer et de faire appliquer ce qui existe à ce jour plutôt que de tenter une réglementation Européenne qui mettra plus de dix années à se mettre en place. Dans les cas où il s'agit de faire appliquer ce qui existe, le projet (soutenu par l'AFCAN) de garde-côte Européenne semble ce qu'il y a de plus urgent.

Resolutions adopted by the 21 st Assembly

- A.874(21) Relations with non-governmental organisations
- A.875(21) Arrears of contributions
- A.876(21) Presentation of accounts and audit reports
- A.877(21) Work programme and budget for the twenty-first financial period 2000-2001
- A.878(21) Appointment of the external auditor
- A.879(21) Long-term work plan of the Organization (up to 2006)
- A.880(21) Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by 1 July 2002
- A.881(21) Self-assessment of flag State performance
- A.882(21) Amendments to the procédures for port State control (résolution A.787(19))
- A.883(21) Global and uniform implementation of the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)



Jean Le Bon avait dit : «Père, gardez-vous à droite, gardez-vous à gauche». Nous ajoutons : «Gardez-vous derrière».
Photo Gourmelon

- A.884(21) Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents (résolution A.849(20))
- A.885(21) Procedures for the identification of particularly sensitive sea areas and the adoption of associated

protective measures and amendments to the guidelines contained in résolution A.720(17)

- A.886(21) Procedure for the adoption of, and amendments to, performance standards and technical specifications
- A.887(21) Establishment, updating and retrieval of the information contained in the registration data bases for the global maritime distress and safety system (GMDSS)
- A.888(21) Criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the global maritime distress and safety system (GMDSS)
- A.889(21) Pilot transfer arrangements
- A.890(21) Principles of safe manning
- A.891(21) Recommendations on training of personnel on mobile offshore units (MOUS)
- A.892(21) Unlawful practices associated with certificates of competency and endorsements
- A.893(21) Guidelines for voyage planning
- A.894(21) International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual
- A.895(21) Anti-fouling systems used on ships
- A.896(21) Provision and use of port waste reception facilities
- A.897(21) Amendments to the revised specifications for the design, opération and control of crude oil washing systems (résolution A.446(XI) as amended by résolution A.497(XII))
- A.898(21) Guidelines on shipowners' responsibilities in respect of maritime claims
- A.899(21) Acceptance of CLC insurance certificates
- A.900(21) Objectives of the Organization in the 2000s
- A.901(21) IMO and technical cooperation in the 2000s

Document réalisé par D.MARREC
Extrait de IMO NEWS N°4-1999

Une carte électronique ?

Demandez PRIMAR !

JUSQU'ICI, QUE, SEST-IL PASSE ?

Le SHOM a participé, comme membre de l'Organisation Hydrographique Internationale, à l'élaboration des normes régissant l'ECDIS (Electronic Chart Display and Information System). Par ailleurs, comme service hydrographique, responsable en France de l'information nautique officielle, il produit les cartes électroniques elles-mêmes (ENC : Electronic Navigational Chart). Ces données, une fois vérifiées et validées, sont transmises au centre régional de coordination pour les cartes électroniques de navigation pour l'Europe du Nord (RENC/NE), structure de droit privé ayant pris le nom de PRIMAR.

OU EN EST-ON MAINTENANT ?

Aujourd'hui, la production des cartes électroniques au SHOM a atteint un bon régime. PRIMAR est opérationnel depuis le 1er

octobre 1999. Il entreprend maintenant la diffusion des données par le moyen d'un réseau de distributeurs en cours de constitution. Au moment où cette Lettre du SHOM est mise sous presse, on ne dispose pas encore d'information sûre quant aux premiers distributeurs sur le marché français.

COMMENT L'ESPACE COUVERT EST-IL DECOUPE ?

Le SHOM a adopté un découpage en cellules géographiques rectangulaires de taille constante pour deux des trois catégories éditées ; tous les pays, notamment le Royaume-Uni, n'ont pas fait le même choix.

Ces cartes sont dites :

- de navigation côtière (coastal) ; échelle 1: 150 000
- d'approche (approach) ; échelle 1:50 000
- de port (harbors, berthing) ; échelles variant de 1:7 500 à 1:25 000

Extrait de la lettre du SHOM
aux navigateurs. Décembre 1999

A QUEL PRIX SONT VENDUES LES ENC ?

On distingue actuellement trois niveaux de prix en fonction de la quantité d'information contenue, appréciée par la surface couverte (pour la seule zone de responsabilité française quand la zone rectangulaire couverte est partagée entre deux pays) ; les valeurs sont celles en vigueur au 1er octobre 1999 (prix recommandé pour l'utilisateur final) :

Catégorie	Prix	Abonnement annuel
	(US dollars)	aux mises à jour (US dollars)
large	58	40
medium	34,8	24
small	17,4	12

En ce qui concerne les modalités de diffusion, on notera que les ENC sont disponibles à la fois sur support physique (cédérom) et en ligne (internet), y compris par des moyens de télécommunication tels que INMARSAT, GSM ou ISDN.

COMMENT SUIVRE L'ACTUALITE ?

Les choses vont évoluer rapidement dans ce domaine (couverture, distribution, disponibilité des systèmes, etc.). La source d'informations la plus complète notamment pour connaître l'évolution du réseau de distribution, est le site internet de PRIMAR (www.primar.org). Le site internet du SHOM comporte déjà une rubrique consacrée à la carte électronique. Il relatera bien sûr les informations de PRIMAR intéressant en priorité les navigateurs français

Jean-Paul Bideau.

Lu dans la revue Navigation n°48: Les conclusions d'une étude des cartes électroniques dans les moyens de transport par J.P TROADEC I.G Directeur du Plan stratégique DGAC

On semble être ainsi aujourd'hui dans une situation paradoxale. Les services hydrographiques, seuls en mesure techniquement d'éditer et de mettre à jour les cartes électroniques dans des conditions conformes aux normes ECDIS n'ont pas les ressources humaines leur permettant de couvrir l'ensemble des zones et ports les plus fréquentés avant 2 ou 3 ans et ne sont pas en mesure de déterminer une date de couverture de l'ensemble des besoins : le statut d'administration militaire des services hydrographiques, qui présente l'avantage de pouvoir fournir des services de qualité à des prix (sinon des coûts) défiant toute concurrence, a en même temps l'inconvénient d'une rigidité structurelle qui l'empêche de développer aussi vite que souhaitable des produits nouveaux. De leur côté, les éditeurs privés couvrent d'ores et déjà l'ensemble des côtes, mais pas selon les critères ECDIS, ce qui interdit l'application du concept...

Un jour prochain, les données d'environnement utiles à la sécurité seront fournies au conducteur de voiture, au pilote d'avion, ou à l'équipage du navire directement sur le pare-brise, le cockpit ou le "sabord de passerelle" en superposition de la vision du paysage réel qu'elles enrichiront : une telle perspective n'est plus de la science fiction.

Avant cela, il faudra franchir l'étape de la "carte électronique", c'est à dire le remplacement de la carte papier par la présentation sur écran des informations qu'elle fournit, associées avec le report automatique de position et

Extrait de la lettre du SHOM aux navigateurs Décembre 99

Vous connaissez bien sûr les Groupes d'Avis aux Navigateurs (GAN), dont la raison d'être principale est la tenue à jour de la documentation nautique. Vous les avez certainement feuilletés dans tous les sens afin d'y trouver les informations nécessaires pour corriger vos cartes et ouvrages.

Si vous avez également consulté le site internet du SHOM (www.shom.fr) en 1999, vous aurez certainement constaté que le GAN y est disponible gratuitement depuis le mois de janvier.

Pour vous qui surfez sur le web, l'information nautique fait fi des délais d'impression et d'acheminement du courrier.

La constitution du GAN commence au SHOM le vendredi à midi. Alors que la version numérique est déjà disponible chez vous, via l'internet, dès le mercredi suivant, la fabrication de la version papier, totalement issue de la précédente quant à son contenu et à sa forme, ne débute qu'à ce moment-là. Encore faut-il, pour que vous puissiez consulter ce GAN papier, ajouter les délais de livraison aux deux à trois jours nécessaires à sa fabrication.

Outre ces avantages, l'informatique offre à l'utilisateur des possibilités conviviales de navigation évoluée dans un GAN ou dans les archives, ce qui simplifie les recherches et assure l'exhaustivité de leur résultat.

Il est ainsi plus facile d'accéder directement à un chapitre ou à une section d'un groupe donné et la consultation des corrections peut se limiter aux seuls documents désirés.

Un avis de correction aux cartes marines peut faire référence à des corrections d'instructions nautiques ou de livres des feux ; la version numérique permet maintenant, par un simple clic, de visualiser le texte de ces corrections et de revenir au texte de la correction carte. De même, l'accès à une correction carte antérieure mentionnée dans l'avis est immédiat.

Bien entendu, les annexes graphiques sont disponibles sur le site ; il suffit de les imprimer pour les utiliser de façon classique.

Pour aller plus loin dans le service rendu au navigateur, et en profitant pleinement des possibilités graphiques offertes par l'internet, le SHOM met à la disposition des usagers des calques de correction des cartes marines françaises (gratuitement à titre d'essai).

Ces calques sont les transcriptions graphiques des avis cartes. Ils permettent de pointer sur la carte, de façon rapide et sûre, la position des corrections. Ils font appel à une symbolique particulière ; aussi un manuel d'emploi et un exemple fictif d'avis, associé à son calque et à la carte corrigée, sont-ils proposés à l'utilisateur pour se familiariser avec l'emploi de ces calques.

Avec les archives, toujours par simple requête, il est facile d'obtenir les mêmes informations, non plus sur un seul GAN, mais sur tous les groupes parus entre deux dates choisies. Les archives se limitent bien entendu pour le moment à la collection 1999.

Pour l'utilisateur qui n'est pas connecté à un réseau (internet ou intranet) et qui ne peut de ce fait bénéficier de tous ces avantages, le SHOM diffuse encore le GAN sous sa forme papier. Celle-ci, bien qu'issue de la forme numérique, implique des coûts de fabrication et de distribution non négligeables qui expliquent le maintien de sa délivrance à titre onéreux.

A terme, dès qu'elle n'aura plus de réelle justification, la diffusion de la version papier du GAN cessera d'être assurée par le SHOM.

Jacques Fichant.

l'addition de données d'environnement de façon à permettre des fonctions évoluées comme les alarmes et les optimisations de route.

Ceci suppose des améliorations touchant les équipements des véhicules (généralisation de l'emport d'AIS sur les navires, nouveaux systèmes d'évitement de terrain sur les avions,

réception d'informations dynamiques de natures diverses), l'infrastructure, l'organisation de la production et de la diffusion des données statiques, la production et la diffusion de données dynamiques. Compte tenu de l'effet de parc et des investissements nécessaires, ce n'est sans doute pas avant une dizaine d'années, voire plus, que cette étape sera franchie.

Nos amis du CEDRE ont été mis en cause par certains médias. Nous reproduisons ci-dessous de larges extraits des "Lettres du Cedre" 55 et 56 qui rendent compte de leurs activités.

Golfe de Gascogne : pollution de l'Erika

Le risque avait été évoqué au colloque "20 ans après l'Amoco Cadiz : un navire de passage traverserait un jour le filet français de prévention des marées noires. Le 12 décembre, le pétrolier maltais Erika, chargé de 30 000 tonnes de fuel n° 2, appartenant à TotalFina, s'est cassé en deux à 9h du matin dans les eaux internationales, au large de Penmarch (pointe Sud du Finistère), pendant l'hélicoptère de son équipage, qui a été entièrement sauvé. Cette lettre résume les principaux éléments des synthèses quotidiennes du Cedre à l'usage des responsables de la lutte, entre le 12 et le 31 décembre, montrant l'état de l'information jour par jour.

Dimanche 12 décembre

Alerté par la Préfecture Maritime, le Cedre arme son PC, demande à TotalFina la fiche du produit, constate qu'il est lourd, d'une densité très proche de celle de l'eau, très visqueux (20 000 centistokes à 10°C) et donc non dispersible chimiquement. **La lutte par épandage de dispersant est exclue.** Les premières modélisations de la dérive sont lancées et 100 litres de produit sont demandés pour des tests d'évolution dans le polludrome du Cedre. Les premières observations aériennes (Marine Nationale et Douanes) indiquent une nappe de 15 km de long, estimée à environ 3 000 tonnes. L'Abeille Flandre parvient à saisir la partie arrière du navire. Les premières prévisions donnent une dérive vers l'est-sud-est, sans arrivée à terre dans les 5 jours. A 18h, le Préfet Maritime de l'Atlantique déclenche le plan Polmar-mer. Le Cedre met un ingénieur à la disposition de leur PC.

Lundi 13 décembre

La partie avant du navire a coulé dans la nuit. La partie arrière coule à 14h50, en cours de remorquage. Plusieurs nappes de fuel sont repérées par les avions des Douanes et de la Marine, se déplaçant vers l'est à une vitesse de l'ordre de 1,2 noeud. Les prévisions de dérive sur les observations de la veille sont sensiblement en avant des observations pour le modèle américain Oilmap (qui donne un front des nappes près de l'île d'Yeu le 17 décembre) et le modèle britannique Osis (destination similaire, 1 à 2 jours plus tard). La prévision du modèle Mothy de Météo-France est très proche des observations. Dans le polludrome, le fuel reste flottant et se fragmente peu, formant une émulsion à 30% d'eau, très visqueuse (70 000 centistokes). **Le confinement-récupération en mer est jugé difficile mais possible par le Cedre et la Ceppol.** La Marine Nationale prépare deux bâtiments de soutien de haute mer équipés pour la lutte antipollution, en vue d'une intervention, dès que le temps le permettra, et engage des discussions pour la mobilisation de moyens des pays membres de l'accord de Bonn.

Mardi 14 décembre

Les premières analyses du fuel par le laboratoire d'analyses de la Marine Nationale donnent des caractéristiques très proches de celles du fuel du pétrolier *Tanio* (accident en 1980). Dans le polludrome, l'émulsion est passée à 50% d'eau. Les observations aériennes mettent en évidence deux chapelets de nappes correspondant à ce qui est sorti du navire à sa cassure et deux nappes au niveau des deux morceaux de l'épave, celle de l'avant, diffuse et peu épaisse. Une

simulation de dérive de Météo-France, à partir des observations de la veille, situe le front de pollution à 60 milles à l'ouest de l'île d'Yeu sous 5 jours. Les préfectures de Vendée, de Charente-Maritime et de Gironde demandent des informations sur la prévision de dérive des nappes et sur la lutte à terre. Le Cedre entame un recueil des données disponibles sur les sites sensibles du littoral.

Mercredi 15 décembre

Les observations aériennes et en mer font état de 3 zones de pollution à l'est de l'épave, sous forme de plaques épaisses (5 à 8 cm), moins nombreuses que la veille, et d'une pollution moindre au niveau de la partie arrière. Une interrogation est ouverte sur la possibilité que des nappes dérivent en sub-surface et échappent aux observations. Un survol aérien organisé par l'ITOPF entre le front des nappes connues et le littoral ne laisse rien apparaître. Par une mer très formée, le bâtiment de la Marine Nationale *Ailette* tente une mise en oeuvre du récupérateur Transrec, sans succès. Quatre autres navires, *Alcyon (France)*, *British Shield (Royaume-Uni)*, *Neuwerk (Allemagne)* et *Arca (Pays-Bas)* se mobilisent. Le CETMEF et le Cedre font le point des matériels à préparer pour une sortie des stocks Polmar. TotalFina fait connaître sa disponibilité pour mobiliser le matériel de la coopérative pétrolière Fost.

Jeudi 16 décembre

Les observations aériennes confirment une dérive des nappes parallèle à la côte et les prévisions de Météo-France, élargies aux deux extrêmes des observations de la veille, annoncent une poursuite similaire pour les 4 jours à venir. Un prélèvement d'échantillon en mer montre une émulsion un peu moins avancée et un peu plus collante que dans le polludrome. Un deuxième essai de pompage en mer conduit à renoncer au récupérateur Transrec au profit d'un récupérateur Foilex, récemment acquis par la Marine. Les choix de matériels pour la lutte devant le littoral et sur le littoral se précisent. Des tests de produit filmogène (positifs) et de produit désémulsifiant (négatifs) sont réalisés.

Vendredi 17 décembre

Les conditions de mer difficiles forcent à reporter les tentatives de lutte. Les observations aériennes montrent une fragmentation accrue des nappes, qui continuent à dériver en conformité avec les prévisions. La Préfecture de Charente-Maritime est retenue comme coordonnatrice des opérations terrestres. Le Secrétariat Général de la Mer assure une information sur l'indemnisation. Du matériel commence à être acheminé des stocks Polmar de Dunkerque et du Havre. Des informations sur le produit, les chantiers de récupération et la gestion des déchets sont envoyées par le Cedre aux DRIRE et DDE concernées.

Samedi 18 décembre

Les observations aériennes situent le front des nappes à 90 km au sud-ouest de l'île d'Yeu. Les prévisions donnent une renverse de la dérive le 20, puis une montée vers le nord. Un premier essai de lutte en mer avec le récupérateur Foilex est interrompu par des dommages matériels, appareil aspiré par l'hélice du navire. Des essais de pose de barrage sont programmés à La Rochelle.

Dimanche 19 décembre

Les observations aériennes situent le front des nappes à 80 km de l'île d'Yeu, en accord avec les prévisions de dérive. Les conditions de mer empêchent les navires français, néerlandais et espagnols arrivés sur zone de mener à bien des opérations de pompage. **Le Biscaye plan (coopération franco-espagnole) est activé à 16h.** Une première centaine d'oiseaux englués est ramassée sur le littoral.

Lundi 20 décembre

Les observations confirment la dérive prévue des nappes vers l'ouest, avec un front maintenant à 70 km de l'île d'Yeu et une prévision de remontée vers le nord-est pour les jours à venir. Les conditions de mer permettent enfin un début de récupération (60 m³) qui confirme la faisabilité de l'opération. TotalFina met un bitumier à la disposition de la Marine pour le recueil du produit récupéré. Une première unité de la protection civile arrive sur le littoral. Les PC Polmar-terre, en cours de mobilisation, sélectionnent les premiers sites de stockage de déchets. Des conseillers techniques du Cedre partent vers les PC Polmar-terre de Charente-Maritime et Vendée.

Mardi 21 décembre

Les observations confirment la poursuite du morcellement des nappes (7 ensembles séparés), qui sont remontées vers le nord, toujours à 70 km de l'île d'Yeu. Les prévisions à 5 jours donnent un impact sur l'île dans la nuit du 24 au 25 décembre, puis sur le continent au nord de l'île. La récupération en mer atteint 500 m³ en fin de journée. La préparation de la lutte à terre se renforce avec du matériel au départ de tous les stocks Polmar.

Mercredi 22 décembre

Malgré des conditions météorologiques fortement dégradées, la récupération en mer atteint un total proche de 1 000 m³. Les observations sont en léger décalage vers l'ouest par rapport aux prévisions sur les données de la veille. Les nouvelles prévisions font remonter l'impact légèrement vers le nord. Le Préfet Maritime rencontre les Préfets de Vendée et Charente-Maritime pour préparer la poursuite de la lutte devant le littoral et sur le littoral. **Les plans Polmar-terre de Charente-Maritime et de Vendée sont déclenchés.** Du matériel de lutte à terre continue à être acheminé et pré-positionné. L'équipe de conseillers techniques du Cedre auprès des PC Polmar est portée à 5 personnes.

Jeudi 23 décembre

Les nappes sont remontées vers le nord un peu plus haut que prévu, avec un front maintenant plus proche de Belle-Ile (38 km) que de l'île d'Yeu (56 km). Les prévisions donnent une poursuite de la remontée vers Belle-Ile et l'estuaire de la Loire sous l'effet d'un coup de vent très violent, avant une arrivée à terre autour de Noirmoutier, le 26. **Le plan Polmar-terre de Loire-Atlantique est déclenché.** Le volume total récupéré en mer est porté à 1100 tonnes avant l'arrêt des opérations par les navires pour se mettre à l'abri. **Des arrivages d'hydrocarbures sont observés en Finistère,** sur la plage de la Torche et au Guilvinec. Le total des oiseaux trouvés mazoutés, morts ou vivants, dépasse le millier. Le détachement de personnel du Cedre auprès des PC est porté à 6 personnes.

Vendredi 24 décembre

Les observations montrent les nappes sensiblement plus au nord que les prévisions, avec un front à moins de 20 km de Belle-Ile et 35 km du Croisic. **Les dérivés révisés donnent un impact sur Belle-Ile dans la nuit, sur Le Croisic le 25 et l'estuaire de la Loire le 26.** Des plaques et galettes d'hydrocarbure continuent d'arriver sur le Sud-Finistère où le ramassage se développe. Quelques impacts sont observés sur l'île d'Yeu (sans relation évidente avec l'Erika). **Les plans Polmar-terre du Finistère et du Morbihan sont déclenchés.** Le détachement de personnel du Cedre auprès des PC est porté à 7 personnes.

Samedi 25 décembre

De nombreux arrivages disséminés de fuel sont observés en Sud-Finistère et Morbihan (en particulier Belle-Ile et Groix) et, à un moindre degré, en Vendée, au nord de Noirmoutier. Le produit se présente sous forme de flaques, galettes et boulettes épaisses, ne percolant pas à travers le sable. De multiples taches sont observées en mer autour de Belle Ile, Houat et Hoëdic. Le ramassage se poursuit dans le Finistère et se développe dans le Morbihan. Des protections sont mises en place sur les parcs conchylicoles de l'Aven et du Belon, sur les marais salants de Loire-Atlantique et sur les ports de la baie de Bourgneuf. Des documents techniques sur la lutte à terre sont diffusés par le Cedre.

Dimanche 26 décembre

Malgré des conditions météorologiques difficiles, les survols aériens mettent en évidence de nombreuses plaques au large du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée. Le Finistère reste peu touché. Dans le Morbihan, l'île de Groix est très affectée. **La Loire-Atlantique reçoit le gros de la pollution, entre Piriac-sur-Mer, La Turballe, la Baule, Saint-Nazaire et le Sud Loire jusqu'à Saint Brévin.** Des nappes dérivantes menacent la baie de Bourgneuf. La lutte sur le littoral continue dans le Finistère, se renforce dans le Morbihan, avec l'arrivée de nombreux bénévoles et se développe en Loire-Atlantique où le travail du personnel municipal, de la sécurité civile et des volontaires sature vite les bennes de stockage. TotalFina ouvre un centre de réception capable de recevoir 20 000 m³ de déchets pollués à la raffinerie de Donges. Une nappe qui semble importante est signalée en fin de journée au niveau de la partie arrière de l'épave, faisant craindre une rupture de cuve. Le détachement de personnel du Cedre auprès des PC est porté à 8 personnes.

Lundi 27 décembre

La nappe signalée la veille près de l'épave se révèle de faible épaisseur, vraisemblablement du gas-oil. Des galettes sont observées en mer aux environs de Groix et de Belle-Ile. Une nappe est vue en baie de Bourgneuf. Il n'y a pas de nouveaux arrivages dans le Finistère. Quelques pollutions nouvelles touchent le Morbihan et la Vendée. **En Loire-Atlantique, une couche visqueuse, de 5 à 30 cm d'épaisseur, recouvre le littoral de Pen Bron au Pouliguen et de la Baule à Batz-sur-Mer, sur plusieurs mètres de large.** Ce fuel épais adhère peu aux rochers et des plaques repartent en mer pour aller se déposer ailleurs. De nouveaux PC avancés sont mis en place. Des bénévoles, des sapeurs-pompiers, des militaires et du personnel de la protection civile sont engagés. Les chantiers se multiplient, dans des conditions difficiles (vent de plus de 100 km/h). Des centaines de tonnes de déchets sont entassées sur les bords des routes et des parkings en attendant des moyens de transport. Le détachement de personnel du Cedre auprès des PC est porté à 13 personnes.

Mardi 28 décembre

Les observations en mer ne montrent des plaques qu'au voisinage des îles Glénan, à l'embouchure de la Laita, entre Hoëdic et la terre, entre Le Croisic et Noirmoutier et devant les Sables d'Olonne. Un faible suintement d'hydrocarbures de l'épave est confirmé, avec le repérage de traces de pollution non pâteuse, de faible épaisseur, partant de l'épave arrière, sur une bande de 16 km par 400 m, accompagnée de quelques galettes éparses. Le navire *Abeille Supporter* quitte Lorient pour une campagne d'inspection de l'épave par le robot sous-marin *Abyssub*. A terre, la Presqu'île de Quiberon est touchée sur sa façade ouest. De nouveaux apports ont touché le littoral de Loire-Atlantique, qu'un survol estime touché maintenant à 70%, des apports importants ont eu lieu dans la baie de Bourgneuf et sur la côte ouest de Noirmoutier. Les conditions météorologiques trop sévères (vent de plus de 100 km/h) empêchent de réaliser les opérations de lutte programmées en estuaire de la Loire devant le littoral. Le ramassage sur l'estran continue à se développer avec un renfort important de bénévoles. La chaîne d'enlèvement des déchets commence à se régulariser avec l'ouverture de nouveaux stockages temporaires à Caudan et Fontenay-le-Comte.

Mercredi 29 décembre

En mer, les observations montrent une douzaine de plaques et des irisations au voisinage de l'épave arrière, plusieurs dizaines de plaques et des traînées de boulettes à proximité de Hoëdic, de Saint-Jean de Monts et des Sables d'Olonne. Les conditions de mer favorables permettent la mise en place de barrages sur la majorité des sites sensibles qui n'étaient pas encore équipés. De nouveaux arrivages importants sont observés en baie de Bourgneuf. La lutte à terre continue à se développer et le flux d'évacuation des déchets vers Donges commence à bien fonctionner. Mais le ramassage de grandes quantités de sable faiblement pollué sur quelques sites sature le système et donne naissance à des stockages sauvages en arrière de plusieurs chantiers. Le bilan des oiseaux mazoutés dépasse 17 000 individus.

Jeudi 30 décembre

Des conditions météorologiques enfin favorables permettent pour la première fois un inventaire exhaustif de la situation en mer par 4 avions. Il met en évidence une nappe d'une vingtaine de mètres, plusieurs dizaines de plaques (1 à 5 m) et plusieurs centaines de galettes (moins de 1 m) dispersées devant tout le littoral, depuis les approches de la pointe de Penmarch jusqu'à celles de l'île de Ré. Au niveau de l'épave arrière, une traînée d'irisations filamenteuses s'étale sur 25-30 km dans le lit du vent. Devant la Vendée, des opérations de pompage par l'*Elan* et de chalutage par des bateaux de pêche permettent de récupérer 8 m³ de fuel. Des barrages endommagés par le mauvais temps sont réparés et remplacés, en particulier sur l'Aven et le Belon. **Le total des déchets souillés récupérés à ce stade est estimé à environ 20 000 m³, en majorité en Loire-Atlantique.** 4 000 m³ sont arrivés à Donges. Des fiches techniques sur le nettoyage des rochers et sur des produits de lavage, les dégraissants et les anti-adhérents sont diffusés.

Vendredi 31 décembre

L'ensemble des galettes observées en mer, poussées vers les côtes par des vents d'ouest à nord-ouest, est estimé entre 500 et 1 000 m³ d'émulsion. L'état de la mer (creux de 3 m) force à interrompre la lutte devant le littoral. Dans le Finistère, les deux-tiers des plages sont nettoyés et des inventaires de sites commencent pour le lancement du nettoyage fin. Dans le

Morbihan, les opérations de nettoyage font que les principales masses de pollution restantes, susceptibles d'être emportées par les marées, commencent à se réduire aux zones rocheuses. En Loire-Atlantique, où de nouveaux barrages sont posés, le nettoyage bat son plein et sature la capacité d'emport vers Donges. Quarante-quatre chantiers de dépollution tournent en Vendée. En Charente-Maritime, les premiers arrivages de polluant, en faible quantité, sont observés sur l'île de Ré. Ils sont ramassés.

Erika : premiers commentaires

Ces 20 premiers jours de la lutte contre la marée noire de l'Erika s'achèvent dans la colère, la chasse aux coupables et l'amertume. Colère des populations du littoral et du public, qui ne comprennent pas que l'on doive encore sortir les cirés, les pelles et les seaux, 20 ans après l'*Amoco Cadiz*. Chasse aux coupables de la part des médias qui, attendant la pollution à l'île d'Yeu, cherchent des cibles et accusent le gouvernement de mauvaise gestion, l'organisation Polmar d'insuffisances, TotalFina d'inconscience, le Cedre de sous-estimation de la pollution. Amertume de ceux qui sont à la peine depuis le premier jour (pour le Cedre, 70% de l'effectif au travail en moyenne journalière, du 12 au 31 décembre, dimanches, jours fériés et soirs compris). Tous les progrès et les efforts de la lutte en mer, de la surveillance et de la prévision de dérive des nappes, de la mise en place des plans Polmar-terre et des moyens correspondants sont occultés par une vision lapidaire des médias et des internautes selon lesquels "rien n'a changé depuis l'*Amoco Cadiz*".

Turquie : naufrage de pétrolier

Un pétrolier russe, le *Volgoneft 248*, ayant chargé 4 300 tonnes de mazout en Bulgarie, s'est brisé en deux en mer de Marmara, dans une violente tempête, le 29 décembre, reproduisant en plus petit un scénario comparable à celui de l'Erika. L'équipage a été sauvé, la partie avant a coulé et la partie arrière s'est échouée sur la rive européenne d'Istanbul, provoquant une marée noire localisée et l'inquiétude des populations riveraines, qui ont gardé en mémoire l'incendie dramatique du *Nassia*, survenu le 14 mars 1994.

Pollution de l'Erika

L'information

Avec plus de 5 000 professionnels et volontaires en action sur le littoral, dans des conditions de travail souvent très difficiles, 1 PC Polmar-mer, 5 PC Polmar-terre, 1 PC coordinateur-terre, 17 PC opérationnels et avancés, l'Erika a créé une situation qui ne s'était jamais rencontrée. Les informations de cette lettre, tirées des rapports de situation des différents PC et de nos synthèses quotidiennes, sont données sous toutes réserves : il faudra des mois pour que l'histoire de ce qui s'est passé sur chaque site et dans chaque compartiment de la lutte puisse être écrite de manière précise, tous chiffres vérifiés.

Les épaves

La surveillance aérienne des épaves, quotidienne pendant l'ensemble du mois, a mis en évidence des irisations presque chaque jour en surface (venant d'une partie, de l'autre ou des deux) ainsi que quelques centaines de plaques et galettes les 10-11 janvier. L'exploration par robot, commencée dès le 31 décembre, a localisé les 10-11 janvier trois sources de suintements sur la partie arrière, qui ont pu être obtenues les 18-19, et une autre sur la partie avant. Un levé

bathymétrie détaillé a été réalisé du 24 au 31 janvier, en préparation d'une exploration plus complète pour l'établissement des choix techniques de traitement des épaves.

La lutte devant le littoral

Une surveillance permanente de la zone maritime devant le littoral a mis en évidence de multiples plaques, galettes et boulettes de fuel en surface dans différentes zones, en particulier les 6-7 janvier. Leur dispersion n'a pas permis d'engager un véritable deuxième rideau de la lutte en mer et les actions sont restées localisées et occasionnelles. Elles permirent en particulier la récupération de 8 tonnes de fuel par chalutage dans le pertuis breton (1-4 janvier), des tentatives de chalutage devant Belle-île (le 17), la récupération de plusieurs centaines de litres de boulettes et plaques par barge oléophile à l'entrée du traict du Croisic (les 22-25), la récupération par grappins de fuel détaché des rochers dans le secteur du Pouliguen (autour du 23), la récupération d'une tonne de fuel avec des râtaux, fourches et sacs depuis des canots pneumatiques (le 25). Au total, moins de 20 tonnes, malgré une mobilisation forte.

Finistère

Touché le premier, et relativement peu, le département était parvenu dès le 1er janvier au terme du nettoyage grossier de ses plages. Mais plusieurs chantiers ont dû être réactivés temporairement au cours du mois, suite à de nouveaux arrivages de plaques et boulettes, en particulier les 7, 13 et 14 janvier. Une réflexion sur le nettoyage des falaises (Moëlan sur mer) a été lancée dès le 4. En fin de mois, le total des déchets souillés ramassés sur le littoral du département approchait les 1 400 tonnes et l'ensemble du nettoyage grossier était achevé, sous réserve de nouvelles arrivées. Un comité environnemental de conseil sur le nettoyage fin, mis en place le 10, a réalisé du 19 au 28 des visites détaillées de tous les sites pour préparer un programme adapté.

Morbihan

Le nettoyage grossier des plages, achevé dans les premiers jours du mois, a dû être relancé à plusieurs reprises suite à des arrivées occasionnelles de plaques, galettes et boulettes, en particulier les 3-4, 6-7, 13-14 et 19-22. Les nettoyages de rochers à l'eau

sous pression et de plages à la cribleuse ont démarré dès le 11 et un comité d'experts environnementaux pour le nettoyage fin a été mis en place le 12. Mais il n'a pas été possible d'enlever tout le fuel accumulé au pied des falaises, en particulier sur la côte sauvage de Quiberon et sur Belle-île, avant les grandes marées des 19-20, et un traitement efficace des galets à la toupie à béton (Fort Bloqué) n'a pu être mis en place qu'à partir du 27. De nouveaux arrivages sont intervenus les 26-27, en particulier sur les côtes nord et est de Belle-île, sur Houat et sur Hoëdic, obligeant à ouvrir de nouveaux chantiers. Le total des déchets souillés ramassés en fin de mois est estimé autour de 4 500 m³.

Loire-Atlantique

Le littoral du département est resté tout le mois sous la menace de plaques, galettes et boulettes dérivantes, venant du large ou remobilisées de la côte. Des échouements importants sont intervenus en particulier le 4 janvier (nappe en millefeuille dans le traict du Croisic), le 6, le 10 et du 21 au 23 (sur la côte sauvage de Batz s/mer). Dès le 3 janvier, la quantité des déchets ramassés (25 000 m³) a contraint à ouvrir 7 sites de stockage intermédiaire, malgré un flux considérable de camions vers les stockages de Donges et de Paimboeuf (340 du département et de Vendée dans la seule journée du 10). Malgré un effort renforcé à partir du 18, avec 45 chantiers ouverts, il n'a pas été possible d'empêcher des remobilisations de plaques de plusieurs dizaines de m³ aux grandes marées des 22-23. Le 28, les premiers essais de nettoyage de rochers à la lance impact et avec des nettoyeurs haute pression ont pu commencer, tandis que la cellule départementale d'évaluation environnementale était mise en place. Mais il restait encore en fin de mois un important travail lourd à réaliser, en particulier sur les falaises de la côte sauvage, au niveau des galets englués de Mannérick, dans le traict du Croisic, tandis que la présence de boudins de polluant submergé était confirmée par des plongeurs à 3-4 m de profondeur devant le Croisic.

Vendée

Les échouages massifs ont continué dans le nord du département jusqu'au 1er janvier, devenant diffus ensuite, tandis que le sud était atteint à son tour, surtout les 4 et 7 janvier. Dès le 4 janvier, le cap des 10 000 t de déchets était dépassé. Le dernier chan-

tier de nettoyage grossier, celui de l'îlot du Pilier, ne pouvait être engagé que le 18, tandis que de nouveaux arrivages intervenaient aux grandes marées des 22-23. Le 22, le repérage de fuel enfoui sur plusieurs plages, en particulier sur la côte ouest de Noirmoutier, confirmé le 28 à plusieurs centaines de tonnes de fuel et d'algues, annonçait de futures ouvertures de nouveaux chantiers lourds. Le comité environnemental sur le nettoyage fin tenait cependant sa première réunion le 26.

Charente Maritime

Les échouages de galettes du 31 décembre sur l'île de Ré se sont poursuivis le 1er janvier, puis le 3 sur Ré et Oléron. L'essentiel du ramassage était terminé le 6 et les derniers déchets évacués le 10 (150 tonnes au total).

Conséquences

Le 4 janvier une première réunion de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (AFSSA) recommandait l'interdiction de la pêche à pied dans les zones affectées et la fermeture de la mise en marché de coquillages d'élevage prélevés après l'arrivée de la contamination. Le 13, l'AFSSA identifiait les molécules à risque à rechercher et l'IFREMER proposait des critères de fermeture de l'activité conchylicole, qui touchaient les 4/5èmes des concessions de Loire-Atlantique et le 1/5ème de celles de Vendée. Le 12, l'assureur du navire et le FIPOL ouvraient un bureau conjoint d'indemnisation à Lorient. Le 16, le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement créait un observatoire environnemental de la pollution de l'Erika. Le principal impact environnemental quantifié fin janvier touchait l'avifaune, avec le décompte d'un peu plus de 60 000 oiseaux souillés ramassés morts ou vivants.

Pendant ce temps là, ailleurs

L'Oil Spill Intelligence Report du 13 février titrait en bilan de l'année 1999: "moins de déversements d'hydrocarbures, mais au mauvais endroit, au mauvais moment". Une rupture de pipe-line provoquait une pollution massive de la baie de Rio de Janeiro le 19 janvier. Un pétrolier âgé de 40 ans coulait devant Abu Dhabi en déversant 200 tonnes de sa cargaison de 1 000 tonnes de fuel lourd.

Notes de lecture

Navigation Maritime Côtière de Thierry du Puy de Goyné & Hervé Labatut aux éditions CEPADUES, 111 rue Nicolas Vauquelin - Toulouse.

Cet ouvrage sera très utile au plaisancier prudent ne voulant pas se fier exclusivement au GPS pour déterminer sa position, estime, tenue de cap, caractéristiques des feux, calculs de marées, etc., permettant de pratiquer une navigation côtière en sécurité.

En outre un chapitre rappelle les grandes lignes de MARPOL 73/78 en... de lutte contre la pollution. Dommage que le paragraphe 6 du même chapitre fasse porter le poids de la pollution volontaire aux fameux «dégazages» des pétroliers, terme impropre s'il en fut et fantasme des écologistes de salon.

«**Marin**» de Jacques DUPUET aux éditions de l'«Ancre de Marine», 4 rue Porcon-de-la-Barbinais, 35400 Saint Malo.

«**En route pour la mer !** Machine à 105 tours !». Au-delà des années, la phrase habituelle résonne encore chargée d'émotion à l'oreille de l'auteur de cet ouvrage, capitaine au long cours. Même si pour lui, d'un navire à l'autre selon la puissance ou le pas de l'hélice le nombre de tours a varié bien souvent, des 60 tours paisibles des vieux Liberty Ship aux 130 tours haletants de certains bananiers.

Il importait que soit contée par un des leurs, dans son authenticité, avec ses ombres et ses lumières ses grandeurs et ses servitudes, la vie des marins du commerce. Ceux qui d'un continent à l'autre parcourent les océans et relâchent dans tous les ports du monde, de Hambourg à Vigo, de Sydney à Hong Kong.

La navigation c'est à la fois l'horizon infini, le ciel immense, les hurlements de la tempête, les vagues énormes mais aussi les couchers de soleil grandioses et les nuits étoilées, les mornes escales ou les folles virées. La passerelle et le carré des officiers, les quarts de nuit, les émigrants et les clandestins.

Ce livre passionnant fourmille d'anecdotes, de souvenirs et de révélations. L'humour, la tendresse, l'émotion y tiennent toute leur place, mais c'est avant tout un témoignage exceptionnel sur l'univers peu ou mal connu de la Marine marchande. Il fera rêver tous les amoureux de la mer et des bateaux, tous ceux pour qui la sirène d'un navire marchand en partance pour une destination lointaine exalte l'irrésistible appel du large.

Pour les nouveaux pensionnés, leur carrière défile au cours des pages.



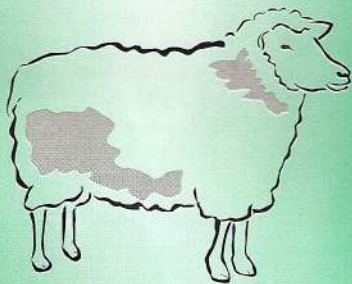
Il faut se le farcir !



Il est une coutume culinaire qui consiste à farcir des volailles, gibiers, viandes, poissons, légumes, pâtes etc. avec des viandes, du poisson, des légumes, des fruits, des herbes, du pain, du fromage, des œufs etc. pour garder du moelleux, améliorer une saveur, marier des saveurs et autres raisons gourmandes.

J'ai pensé qu'il serait bon d'oublier la dinde farcie aux marrons ou la carpe farcie aux herbes pour découvrir d'autres mets et d'autres pays, avec un animal commun : LE MOUTON.

En passant par la cambuse.



Voici ce que l'on fera au Maroc :

Prendre un agneau d'une dizaine de Kg
Préparer environ 2 kg de couscous (voir AFCAN INFO n° 46) dans lequel on aura ajouté une pincée de safran avec un peu d'eau, ajouter 200 g. de sucre en poudre, 1 livre d'amandes hachées et frites, 1/2 livre de raisins secs, une bonne pincée de sel et une petite cuillère à café de gingembre, on pourra ajouter quelques figues ou quelques dattes.

Farcir le mouton, bien recoudre avec une ficelle de cuisine, badigeonner généreusement de beurre et enfourner à 250° jusqu'à ce que la peau soit bien croustillante.

Il s'agit donc d'une pièce de viande conséquente, adaptée aux coutumes du Maghreb, en Europe on préférera une pièce plus petite et plus adaptée à nos tablées.

Il est un pays grand éleveur de moutons, c'est l'Ecosse, berceau de ce plat célèbre depuis qu'un de nos humoristes s'en soit gaussé vous l'avez deviné, il s'agit du HAGGIS, dont la traduction française est : "PANSE DE BREBIS FARCIE", plat traditionnel écossais, que l'on sert les jours de fête, en particulier le jour anniversaire de la naissance du poète Robert Burns (25 janvier 1759) et qui dans ses poésies n'a pas oublié de louer le haggis.

Procurez-vous une panse de mouton, ou à défaut un boyau de bœuf.

*Mettre un cœur de mouton, un morceau de mou, et 1 ou 2 tranches de foie dans une casserole, couvrir d'eau et porter à ébullition, puis laisser frémir pendant 1 heure, égoutter.

Lorsque les viandes sont refroidies, les hacher finement avec 2 ou 3 oignons, saler, poivrer, parfumer avec une grosse pincée de muscade. Ajouter 5 cuillères à soupe de saindoux, 3 cuillères à soupe de farine d'avoine et un bol de bouillon.

Farcir la panse en laissant un bon espace libre, car l'appareil va gonfler ; ligaturer les 2 extrémités avec une ficelle de cuisine. Certains la mettront au four, à mon avis il est préférable de la mettre en cocotte, couverte de bouillon avec des petits légumes qui serviront de garniture, laisser frémir pendant 2 à 3 heures, sans bouillir, ce qui risquerait de faire éclater la panse,

Servir chaud avec les petits légumes où avec une purée de navets, ou une purée panachée navets/pommes de terre.

Que boire avec modération pour accompagner ce plat ? Nous sommes en Ecosse, alors pourquoi pas une de ces merveilleuses bières bien fortes à l'accent du terroir, rude et chaleureux, ou alors prenez un whisky, mais un "pur malt" de qualité et vous trinquez à la santé de Robert Burns ou à celle d'un précédent Bonnie Prince Charles of Scotland si cher au cœur des Ecossais.

Et en France, que va-t-on mijoter, tout simplement une falette ! Il y a fort à parier qu'aujourd'hui vous aurez appris un mot de langue française.

On ne s'étonnera pas que ce soit en Auvergne, région d'élevage de moutons que l'on trouve ce plat, typique de

l'Aveyron et spécialité d'Espalion, et qui n'est autre que de la "poitrine de mouton farcie".

Je n'ai rien à vous dire sur l'histoire de ce plat, sinon que les grands-mères le préparaient traditionnellement, et pour la recette, la voici telle qu'elle m'a été très gentiment donnée par monsieur Cayla, qui l'avait déjà présentée à la télévision sur FR 3 en 1998, et qui la sert dans son restaurant "Le PLO D'OLT", Place du Plo à Espalion (tél. : 05.65.48.16.09) où vous pourrez vous régaler.

Pour 6 personnes, faire désosser une poitrine de mouton ou d'agneau, c'est une tâche normale pour un boucher, afin de pouvoir la farcir.

Pour la farce :

- 100 g de poitrine de porc
- 150 g de chair à saucisses
- 1 tranche de jambon d'auvergne
- 100 g de mie de pain
- 1 dl de lait
- 1 oignon, 2 gousses d'ail
- persil, blettes, 2 œufs, sel, poivre,
- 2 cuillères de graisse de canard.

Hacher viandes, légumes et les aromates, mettre ce hachis dans une terrine, ajouter la mie de pain trempée dans le lait et bien essorée, lier avec les œufs, saler et poivrer.

Garnir la galette jusqu'aux trois quarts, la cuire solidement. Graisser une cocotte et y mettre la falette, ajouter 4 côtes de blettes, 6 carottes, 2 branches de céleri épluchées, lavées et coupées en morceaux. Laisser cuire à feu doux environ 1 h.15.

Présenter la falette entourée de ses légumes.

Je n'ai pas d'informations sur les vins conseillés, mais avec modération, je pense à un Bordeaux corsé, un Côte du Rhône tout proche, et par goût personnel, un Cahors ou un Madiran.

ALERTE !!!

Nos navigations nous ont permis de fréquenter de nombreux marchés, avec leurs parfums, leurs couleurs, leur manque de propreté, leurs cris, leurs rires, des foules de produits exotiques, étranges, inconnus, et nous pouvions comparer avec nos marchés de France, eux aussi avec leurs folklores. Et voilà que l'application de certaines normes vont ternir ce qui faisait le charme des marchés, certains vont tout simplement disparaître. Une foule de petits producteurs qui venaient vendre leurs rares et savoureuses productions se voient empêchés de s'installer sur les marchés qui vont ressembler de plus en plus aux grandes surfaces pour les produits alimentaires où tradition, terroir, qualité vont disparaître.

Nos foires et marchés, parfois millénaires, ont survécus à la peste, la lèpre et autres épidémies, aux guerres, aux famines, aux pillards, mais survivront-ils aux Administrations et à leurs Technocrates traumatisés par les microbes si utiles dans l'élaboration de produits crus du terroir, comme les vaccins.

Pour se détendre scientifiquement

“ J'ai reçu un coup de fil d'un collègue à propos d'un étudiant, Il estimait qu'il devait lui donner un zéro à une question de physique, alors que l'étudiant réclamait un 20. Le professeur et l'étudiant se mirent d'accord pour choisir un arbitre impartial et je fus choisi.

Je lus la question de l'examen - "Montrez comment il est possible de déterminer la hauteur d'un building à l'aide d'un baromètre."

L'étudiant avait répondu : "On prend le baromètre en haut du building, on lui attache une corde, on le fait glisser jusqu'au sol, ensuite on le remonte et on calcule la longueur de la corde. La longueur de la corde donne la hauteur du building."

L'étudiant avait raison vu qu'il avait répondu juste et complètement à la question, D'un autre côté, je ne pouvais pas lui mettre ses points dans ce cas, il aurait reçu son grade de physique alors qu'il ne m'avait pas montré de connaissances en physique. J'ai proposé de donner une autre chance à l'étudiant en lui donnant six minutes pour répondre à la question avec l'avertissement que pour la réponse il devait utiliser ses connaissances en physique. Après cinq minutes, il n'avait encore rien écrit. Je lui ai demandé s'il voulait abandonner mais il répondit qu'il avait beaucoup de réponses pour ce problème et qu'il cherchait la meilleure d'entre elles.

Je me suis excusé de l'avoir interrompu et lui ai demandé de continuer. Dans la minute qui suivit, il se hâta pour me répondre : "On place le baromètre à la hauteur du toit. On le laisse tomber en calculent son temps de chute avec un chronomètre. Ensuite en utilisant la formule $x = gt^2/2$, on trouve la hauteur du building."

A ce moment, j'ai demandé à mon collègue s'il voulait abandonner, il me répondit par l'affirmative et donna presque 20 à l'étudiant.

En quittant son bureau, j'ai rappelé l'étudiant car il avait dit qu'il avait plusieurs solutions à ce problème. "Hé bien, dit-il il y a plusieurs façons de calculer la hauteur d'un building avec un baromètre. Par exemple, on le place dehors lorsqu'il y a du soleil. On calcule la hauteur du baromètre, la longueur de son ombre et la longueur de l'ombre du building. Ensuite, avec un simple calcul de proportion, on trouve la hauteur du building,"

Bien, lui répondis-je, et les autres ?

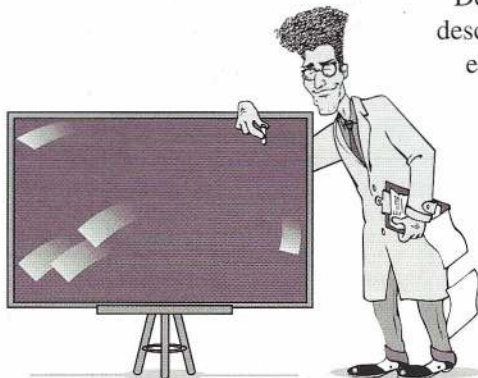
"Il y a une méthode assez basique que vous allez apprécier. On monte les étages avec un baromètre et en même temps on marque la longueur du baromètre sur le mur. En comptant le nombre de traits, on a la hauteur du building en longueur de baromètre. C'est une méthode très directe. Bien sûr, si vous voulez une méthode plus sophistiquée, vous pouvez pendre le baromètre à une corde, le faire balancer comme un pendule et déterminer la valeur de g au niveau de la rue et au niveau du toit. A partir de la différence de g , la hauteur de building peut être calculée.

De la même façon, on l'attache à une grande corde et en étant sur le toit, on le laisse descendre jusqu'à peu près le niveau de la rue. On le fait balancer comme un pendule et on calcule la hauteur du building à partir de la période de précession."

Finalement, il conclut : "Il y a encore d'autres façons de résoudre ce problème, Probablement la meilleure c'est d'aller au sous-sol, frapper à la porte du concierge et lui dire - "J'ai pour vous un superbe baromètre si vous me dites quelle est la hauteur du building."

J'ai ensuite demandé à l'étudiant s'il connaissait la réponse que j'attendais. Il a admis que oui mais qu'il en avait rnarre du collège et des professeurs qui essayaient de lui apprendre comment il devait penser."

L'étudiant était NIELS BOHR & l'arbitre RUTHERFORD.



RUTHERFORD - Prix NOBEL de Chimie vers 1910
BOHR - Prix Nobel de Physique en 1922