

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 50 - JUILLET 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 |
| «Lois scélérates» | 4 |
| ISM 12 | 11 |
| 3è millénaire et technologie (1) | 19 |
| M.A.R.S | 25 |
| Le Vetting..... | 27 |
| Diverses en vrac..... | 33 |
| 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 Daniel MARREC

Nous attendions le prochain Comité Interministériel de la Mer, mais celui-ci est un peu décalé ; le gouvernement ne souhaite pas se précipiter, ou bien, tout simplement, ne veut-il pas dévoiler qu'il n'aura pas plus de politique maritime demain qu'il n'en avait hier !

En avril, Monsieur SERRADJI, déclarait au nom de Monsieur GAYSSOT, que la France mettra tout en œuvre pour développer le maritime ; depuis notre orateur a mis un bémol à cette belle envolée. Le dernier remaniement ministériel, en plein après "ERIKA", n'a pas démontré une volonté d'action du gouvernement vers les choses de la mer, quelle déception pour beaucoup d'entre nous !

Bientôt, aux dires des spécialistes, 80% de la population mondiale vivra dans une bande de 50km des côtes. Comment ignorer la mer et la sécurité maritime dans ces conditions ? La Commissaire Européenne, Madame LOYOLA de PALACIO, consciente de l'urgence en appelle à la spontanéité des compagnies pétrolières pour conclure un accord de volontariat afin de promouvoir la sécurité du transport maritime sans attendre l'adoption d'une législation.

Le Code ISM n'a pas fait de recalés ; la parution de la "liste blanche" est retardée, car des pays (Philippines, 20% des marins mondiaux) ne sont pas prêts, ainsi on donne du temps, précieux, aux textes. En attendant les navigants français s'inquiètent de la revalidation de leurs Brevets et les plus jeunes de leur obtention.

Dans nos ports, des navires hors normes, saisis. Le Capitaine, seul, abandonné par son armateur, face à la vindicte de son équipage, doit assumer ses responsabilités et sans nul doute aura apprécié le soutien de l'AFCAN, qui n'a pu rester insensible devant ce drame humain.

Les Abeilles FLANDRE et LANGUEDOC attendent, non sans inquiétude, le résultat d'un appel d'offre, qui sans aucun doute est étudié sereinement par les pouvoirs publics qui privilégieront la compétence, l'expérience du métier, devant le simple moindre coût.

Lors du tout récent Comité de la Sécurité Maritime (MSC72) à Londres, la France a fait savoir qu'elle reconnaissait (avec la CEE) en l'OMI le cadre naturel de discussion et de décision en matière de sécurité dans le transport maritime et qu'elle avait l'intention de faire des propositions, au prochain MEPC, visant à modifier MARPOL.

Alors, pas maritime la France ?

Daniel MARREC

Conseil d'Administration

| Elus → 2001 | Elus → 2002 | Elus → 2003 |
|--------------|-------------|---------------|
| M. Bougeard | H. Quéré | D. Marrec |
| J.F. Le Gall | B. Apperry | J. Loiseau |
| P. Recher | M. Gidon | J.P. Dalby |
| Ph. Sussac | R. Le Doaré | M. Le Doaré |
| L.A. Yvonou | Ch. Loudes | J. Ernault |
| R. Le Bousse | Th. Caudal | A. Piette |
| F. Jean | J.D. Troyat | Th. Rossignol |
| | J. Ruz | |

Bureau

| | |
|--------------------|---|
| Président | D. Marrec |
| Vice-président | M. Quéré Th. Rossignol J. Loiseau |
| Secrétaire général | J.P. Dalby |
| Trésorier | R. Le Bousse |

Conseil Assurance
LOUDES Ch.

Chefs de Régions
R. Préa
J.P. Declercq
L.A. Yvonou
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

Portrait de notre nouveau Président, Daniel Marrec

Né à Concarneau, en ville close (maternité oblige). Passe sa tendre enfance à Nevez, plus particulièrement sur la côte de Raguénès dont sa famille est originaire.

Embarqué pour la première fois en 1964 sur le "La Pallice", liberty-ship Delmas âgé de 22 ans , alors qu'il n'a pas 17 ans ,c'est la navigation entre le Nord , la COA et les rades foraines.

Un embarquement en 1967, passage in-extremis de Suez en direction de la Chine Populaire, alors en pleine révolution culturelle, lui fait découvrir la Méditerranée, l'Océan Indien et la Mer de Chine ; puis le retour par le cap de Bonne Espérance.

Avec la Marine Nationale l'embarquement sur un pétrolier ravitailleur le mène en Polynésie en passant par le canal de Panama.

Puis le retour au civil en navigant principalement en Méditerranée et COA avant l'engagement scolaire DT-C2NM-C1NM avec en parallèle des embarquements pont / machine sur des chimiquiers entre Amérique du Nord et Nord Europe, dont les coups de tabac dans l'Atlantique lui laissent des souvenirs trempés. C'est aussi la période des navires automatisés et des premiers porte-conteneurs flambant neufs.

Quelques passages à terre au service financier de l'Armement Personnel navigant /Technique. La responsabilité d'un chantier de construction et réparation navale en Afrique équatoriale lui permettent d'entretenir de bonnes relations avec les services de la Marine Marchande.

Retour à la navigation avec les porte-boîtes et le suivi de la construction d'un P.C au sein d'une équipe dans un pays de l'Est. C'est la navigation vers les USA du sud, le Mexique, les Caraïbes et la côte ouest de l'Amérique du Sud, l'Australie.

Ses dernières années d'embarquement Cdt / Chef lui font découvrir les équipages à composition étrangère.



Photo A. Le Duff

LOIS SCÉLERATES :

« Les Capitaines de navires sont coupables jusqu'à ce qu'ils soient déclarés innocents »

L'actuelle fébrilité de nos élus du littoral Atlantique autour de la question "pollution maritime" est à la fois compréhensible et inquiétante. D'une seule voix l'Assemblée Nationale a voté le 13 juin 2000 le texte alourdissant les amendes et peines de prison.

L'AFCAN est intervenue maintes fois sur cette question et prône l'équipement des ports en installations de réception et de traitement des résidus d'hydrocarbures plutôt qu'une aggravation des sanctions envers le capitaine.

À la lecture de certains articles de presse, nos ports, finalement, ne sont pas si mal équipés ; soit, mais s'il est aisé de peindre un camion citerne aux couleurs de MARPOL, qu'en est-il du service rendu ? Il doit l'être 24h/24 et 7j/7 durant 365 jours par an et à un prix abordable. Qu'en est-il du traitement des résidus et de la conséquence sur l'environnement terrestre (atmosphérique), du coût pour la collectivité ?

Les navigants connaissent trop bien les difficultés de la tâche pour l'essayer, sans succès, depuis des décennies et imaginent les problèmes que doivent résoudre les entreprises spécialisées à ce jour pour tenter de satisfaire cette demande.

Lorsque nous aurons toutes les réponses et qu'il n'y aura plus aucune excuse pour rejeter en mer, dans des conditions contraires à MARPOL, alors avec l'aide d'un service de contrôle performant et inattaquable tel que les Coast Guards Européens, il sera possible de verbaliser sans ambiguïté le délit de pollution. Etant bien entendu que cela n'a d'intérêt que si la législation est Européenne.

En ce moment ces conditions ne sont pas réunies et il est regrettable qu'une telle énergie soit dépensée pour légiférer trop tôt sur le sujet ; si nos élus avaient pu dépenser la même énergie pour défendre une politique d'emploi maritime !

La disparition de 18 vies humaines lors du naufrage de "Leader L" il y a trois mois en plein Atlantique n'a fait l'objet d'aucun commentaire et a été totalement occultée ; pas de pollution, pas d'oiseaux morts, pas de plages en danger, seulement quelques marins péris en mer !

Daniel MARREC

UNITE - SECURITE



AFCAN



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 Gilbert LE BRIS
Député du Finistère
Assemblée Nationale
126 Rue de l'Université
75007 PARIS

Le 8 Mars 2000

Objet: Aggravation des sanctions
pour les auteurs de rejets polluants.

Monsieur le député,

J'ai appris par la presse que vous venez de déposer une proposition de loi prévoyant le triplement des amendes infligées aux capitaines en cas de pollution volontaire ou involontaire.

Je comprends tout à fait que les élus côtiers veuillent agir pour améliorer les choses puisqu'apparemment des "dériveries" persistent, l'opération coup de poing à l'origine du constat de 39 "dégazages sauvages" les a mises en évidence.

Sans entrer dans le débat technique et juridique complet alors que vous assumez des responsabilités de très haut niveau, permettez moi d'avancer seulement quelques idées simples qui reflètent évidemment le point de vue de mes collègues encore actifs et responsables promis à l'alourdissement du bras de la justice.

Tout d'abord, l'accroissement démesuré du montant des amendes devient inutile pour l'éventuel condamné puisque celui-ci simple salarié au salaire mondialisé sera de toutes façons devenu insolvable du fait même de cette condamnation (du moins c'est la pratique logique dans notre profession) sans avoir eu généralement la possibilité d'acquiescer auparavant une fortune personnelle.

La loi très partielle de juillet 1983 (qui ne concerne pas ce qui est aujourd'hui le plus gros de la pollution maritime, à savoir les rejets d'origine terrestre, moins visibles mais bien plus pernicieux sur le long terme) focalise son action sur le capitaine du navire. Ce dernier peut avoir sa responsabilité, qu'il ne renie pas, mais hélas ! aujourd'hui il n'est qu'un maillon dans une chaîne opérationnelle.

On peut observer ici un certain parallélisme avec la responsabilité pénale des maires qui devient de plus en plus pesante avec l'évolution de la jurisprudence à leur égard. La presse en fait d'ailleurs souvent son propos en soulignant le peu d'empressement des maires des petites communes pour renouveler leur mandat : avec cet exemple vous devez mieux approcher notre état d'esprit.

Alors, au lieu de parler toujours du capitaine, pourquoi ne mettrait-on pas en cause le navire? (non pas l'objet évidemment, mais tous ceux qui concourent à sa mise sur orbite, on peut d'ailleurs remarquer que la proposition de loi des Députés Verts tient compte de cela). Ceci ouvrirait à la justice un champ d'investigation beaucoup plus large dans la recherche de la culpabilité. (La mise en place du code international dit I.S.M. devant clarifier les devoirs de chacun, à terre comme à bord, montre que la plupart des armements mondiaux suivent ces choses avec toute l'attention qu'elles méritent). On peut remarquer que les Etats-Unis punissent beaucoup plus fortement l'armateur que le capitaine dans le cas de pollution volontaire.

À la lumière des réalités depuis plus de vingt cinq ans maintenant, il faut donc revoir cette loi du 5 juillet 1983 (appelée couramment loi scélérates par les capitaines).

Sans créer d'organismes surnuméraires, il semblerait qu'une commission d'études, au niveau ministériel, associant élus, fonctionnaires, professionnels et juristes, pourrait, en le voulant vraiment, aboutir à un nouveau projet de loi plus complet intégrant aussi l'esprit des règlements Européens et internationaux adoptés depuis.

Nous saluons la prise de conscience du problème de la réception portuaire des déchets et résidus de cargaison soulevée au dernier Comité Interministériel de la Mer.

Naturellement je reste à votre disposition pour compléter cette simple approche et présenter un argumentaire plus détaillé.

Avec mes remerciements, Veuillez agréer, Monsieur le député, l'expression de mes respectueuses salutations

Jacques LOISEAU
Président

Copies : Madame Jacqueline LAZARD
Monsieur François CUILANDRE

Gilbert Le Bris
Député du Finistère
Maire de Concarneau

Concarneau, le 28 MARS 2000

Monsieur Jacques LOISEAU
Président de l'Association Française
des Capitaines de Navires
Rue de Bassam
29200 - BREST

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 6 mars par lequel vous me faites part de votre sentiment sur la proposition de loi que j'ai déposée et qui vise à accroître les sanctions financières encourues par les capitaines de navires en cas de pollutions volontaires.

En ma qualité d'élu local et national, j'estime être de mon devoir d'agir pour le respect de toutes les réglementations qu'elles quelles soient. Concernant plus particulièrement le problème des rejets illégaux d'hydrocarbures en mer, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de diverses instances qui m'ont fait part des lacunes existant en ce domaine, au demeurant bien avant l'opération "coup de point" qui a abouti au constat de 39 "dégazages sauvages" en l'espace de quelques jours.

Ainsi, si le problème des moyens de contrôles a été évoqué, celui-ci relevait du ressort du gouvernement qui a d'ailleurs déjà pris des mesures à ce sujet. D'autres relevaient de la compétence de l'Union Européenne. C'est le cas de la mise en place du Code I.S.M. dont l'intérêt d'ailleurs est d'être un code européen et non pas seulement français.

En revanche, en ce qui concerne les sanctions financières encourues par les capitaines de navires en cas de pollutions volontaires, cette question relève du domaine de la loi. C'est la raison pour laquelle, en ma qualité de député, je me suis intéressé à ce sujet précis. Or, après étude de ce problème, il est clairement apparu que les amendes encourues dans cette hypothèse n'étaient pas suffisamment dissuasives pour contraindre les capitaines de navires à effectuer les déballastages légalement dans un port. En effet, puisque le montant de l'amende encourue en cas de "dégazage" en mer est largement inférieur au coût d'une opération de déballastage dans un port, certains capitaines n'hésitent dès lors pas à nettoyer les cuves de leur navire en mer.

C'est pourquoi j'ai souhaité déposer une proposition de loi visant à tripler les amendes infligées aux capitaines de navires qui ne respectent pas la réglementation relative aux rejets des navires en mer et qui apparaissent donc comme étant les auteurs de ces faits délictueux.

Pour autant, le point que vous soulevez sur l'insolvabilité de certains capitaines de navires me paraît effectivement non dénué d'intérêt. Aussi, il me semble que celui-ci pourrait être pris en considération par la voie d'un amendement dans le cadre de la discussion parlementaire de ce texte qui n'en est, à l'heure actuelle, qu'au stade de l'examen juridique par le Groupe Socialiste auquel j'appartiens.

Je demeure donc à votre disposition pour, si vous le souhaitez, évoquer plus amplement cette question avec vous.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments distingués.

Le Député-Maire


Gilbert LE BRIS



AFCAN



Monsieur Gilbert LE BRIS
Député du Finistère
Assemblée Nationale
126 Rue de l'Université
75007 PARIS

Brest le 13 Avril 2000

Objet: Aggravation des sanctions
pour les auteurs de rejets polluants

Monsieur le Député,

Nous vous remercions sincèrement pour votre réponse à notre lettre du 6 Mars 2000. Nous voudrions cependant apporter quelques précisions à notre argumentation.

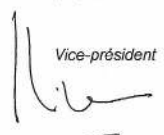
Les "dégazages" (terme impropre s'il en fut) aux abords de nos côtes, ne proviennent pas du "lavage des cuves" comme vous semblez le croire, mais, dans la grande majorité des cas, d'eaux de cale machine ou de résidus de filtrage de combustible, pompés à la mer directement ou à travers un séparateur à eaux mazouteuses (quand il existe) défectueux. Les pêcheurs et même les plaisanciers se débarrassent aussi de leurs eaux de cale huileuses.

Les résidus d'un lavage usuel des cuves d'un pétrolier (200 à 300 T pour un 300.000 tonnes) seraient d'une toute autre ampleur.

Votre projet de loi s'appliquant à tous les capitaines, nous vous suggérons donc de vous renseigner auprès des capitaines de pêche de votre circonscription sur les difficultés qu'ils ont à évacuer leurs eaux mazouteuses et comment ils réagiraient en se voyant infliger de telles sanctions.

Avec mes remerciements, Veuillez agréer, Monsieur le député, l'expression de mes respectueuses salutations.

J. LOISEAU


Vice-président

Madame Jacqueline LAZARD

Gilbert Le Bris
Député du Finistère
Maire de Concarneau

Concarneau, le

18 MAI 2000

Monsieur Jacques LOISEAU
Président de l'Association Française
des Capitaines de Navires
Rue de Bassam
29200 - BREST

Monsieur le Président,


J'ai bien reçu le 25 avril dernier votre courrier par lequel vous appelez à nouveau mon attention sur ma proposition de loi relative à l'augmentation des sanctions financières encourues par les capitaines de navires en cas de pollutions volontaires et, plus particulièrement, sur la réaction que pourraient avoir les capitaines de pêche de ma circonscription s'ils se voyaient infliger de telles sanctions.

Du plaisancier au capitaine d'un pétrolier, en passant par le capitaine d'un navire de pêche, il me semble qu'il est de leur intérêt à tous de respecter l'environnement marin qui, pour certains, représente un espace de loisirs et, pour d'autres, un espace de travail d'où ils tirent leurs ressources.

Aussi, et dans la mesure où les pollutions régulièrement causées par les "dégazages" affectent l'ensemble des professionnels de la mer, cette proposition de loi a pour vocation, en effet, de s'adresser à tous les capitaines de navires au prorata, toutefois, du tonnage et de la puissance de ceux-ci.

Vous remerciant de cette communication et, demeurant à votre disposition,
Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments distingués.

Le Député-Maire


Gilbert LE BRIS

Dégazages sauvages :

la guerre est déclarée

Après la chasse aux navires poubelle, la guerre aux dégazages sauvages est déclarée. L' "Erika" aura au moins servi à ça... " Il faut frapper fort " estime le député socialiste Jean-Yves Le Drian qui a défendu mardi soir, à l'Assemblée, un amendement voté à l'unanimité.

Tous les bateaux sont tenus, avant de quitter un port, de déposer leurs déchets et résidus de cargaison, restés dans les citernes dans les installations portuaires existantes. C'est à terre qu'il faut mettre le paquet. Explications.

Les dégazages, ou déballastages sauvages, sont des "mini-Erika" non-stop, des pollutions qui font de gros dégâts puisque, selon le député breton les dégazages d'une année entraînent une pollution supérieure à celle de l'"Erika"...

Impunité...

Des textes, et autres amendes (de 100.000 à 1 MF), existent bel et bien. Le problème : ils ne sont pas appliqués... D'où l'idée, après la catastrophe de l' "Erika", " de prendre le taureau par les cornes " souligne Jacqueline Lazard, députée socialiste du pays bigouden.

En effet, constate Jean-Yves Le Drian, " c'est le sentiment global d'impunité " qui prévaut. Au large des côtes françaises, " on fait ce qu'on veut, à condition de ne pas être pris ! ". Un " sport " affectionné par nombre de navires - les pétroliers n'hésitant pas à laver leurs cuves au large - un "sport" qui se pratique plutôt de nuit et quand la mer est mauvaise. Pas vu, pas Pris...

En 1999, selon le Lorientais, 308, pollutions liées à des dégazages ont été signalées aux Cross. On en comptait 178 en 1990. Deux solutions : ou on surveille mieux ou on dégage plus... Sur

ces 308 cas, seuls 30 ont fait l'objet d'identification et 27 de poursuites judiciaires. Quand il y en a, elles ne sont pas très lourdes -150.000 F d'amende pour un dégage au tribunal de grande instance de Paris en 1989, un autre plus récent 300 000F d'amende...

La répression en mer, c'est un coup d'épée dans l'eau. A terre, cela risque donc de changer. Le texte voté mardi soir et soutenu par le gouvernement stipule que "les capitaines de navire faisant escale dans un port sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes".

La pêche et la plaisance aussi

L'officier du port aura un rôle clef à jouer puisqu'il pourra interdire à la sortie d'un navire qui n'aurait pas respecté la règle.

Commerce, pêche, plaisance : tous les navires sauf les navires de guerre sont concernés. Autre point essentiel : la responsabilité du dégage incombe au seul capitaine et à son armateur.

Très beau, allez-vous dire. Mais y a-t-il suffisamment d'installations dans les ports ? Selon Jean-Yves Le Drian, il y en a dans de nombreux ports et plus que l'on pensait. Le problème sera maintenant, pour le ministre des Transports, d'élaborer un vrai plan de rénovation ou de valorisation de ces installations. Un port bien équipé, ce sera aussi un bon atout pour "se vendre". Le coût d'un déballastage en bonne et due forme ne va-t-il pas effrayer les armateurs ? Le problème selon Jean-Yves Le Drian, ce n'est pas tant le coût (de 2.000 à 18.000 F selon la taille du navire) que la durée d'immobilisation du navire (plusieurs heures tout de même). La concurrence va désormais pouvoir jouer.

Ci joint un article paru

dans le Télégramme de Brest

le 01 juin 2000 à la suite du vote par

l'Assemblée d'une loi modifiant les

sanctions pour " dégage "

Des amendes multipliées par trois

Le texte va prochainement passer au Sénat. Le député breton ne voit pas pourquoi il ne suivrait pas le sillage de l'Assemblée. Il pourrait ainsi entrer en application à partir de janvier 2001. Mais bien sûr, tout cela n'a de sens que si le dispositif est européen. La présidence française devrait servir de levier ; La France fourbit aussi d'autres armes. De quoi calmer encore les ardeurs des contrevenants : le député socialiste de Concarneau, Gilbert Le Bris, a déposé à l'Assemblée, un texte -qui sera débattu le 13 juin prochain - proposent le triplement de l'amende pour dégage sauvage.

En Méditerranée déballastez où vous voulez...

Poursuites judiciaires sur les dégages... Le système est compliqué. Quand l'infraction (souvent difficile à prouver) a lieu dans les eaux territoriales françaises, le navire, qu'il soit français ou étranger, est poursuivi par le tribunal le plus proche du lieu de l'infraction. Lorsque l'infraction se produit dans la ZEE (Zone Economique Exclusive) : si le navire est français, la juridiction compétente est celle du lieu du siège de l'immatriculation du navire. Si le navire est étranger, c'est le tribunal de grande instance de Paris qui est l'autorité compétente. Si l'infraction est commise au-delà de la ZEE, le dossier est transmis à l'Etat du Pavillon...

Ainsi, en Méditerranée, où il n'y a pas de ZEE, "vous pouvez déballaster quand vous voulez..."

Catherine MAGUEUR

Sécurité maritime

Depuis "ERIKA" toutes les instances politiques ont fait des propositions, les professionnels ont été appelés ou contraints à leur tour à réfléchir et faire des propositions. Les sujets sont forcément communs:

La "communication de la commission au parlement Européen et au conseil sur la sécurité maritime du transport pétrolier"

- "Les causes et conséquences du naufrage du pétrolier ERIKA" du conseil économique et social
- "La charte de la sécurité maritime des transports pétroliers" lors de la table ronde du ministre des transports le 10 février.
- "Le comité interministériel de la mer" du 28 mars
- "La commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants à l'Assemblée Nationale" qui évidemment n'a pas encore publiée ses conclusions.
- Les rapports du B.E.A. 1998 et 1999
- Un grand nombre de colloques, réunions publiques, publications etc.. à propos de la sécurité maritime et bien plus modestement, les idées que notre association avaient émises dès le mois de janvier qui sont rappelées ci-dessous.

Nous pensons que maintenant que les grandes idées pour améliorer la sécurité en mer sont à peu près élaborées, il est intéressant d'en faire le point, la critique, d'attirer l'attention sur ce qui nous paraît impossible, judicieux, sur les effets pervers de certaines décisions:

Nous sommes convaincus que toute "agitation" franco-française est vaine – parce que notre marine marchande est moribonde en dehors des quelques navires provisoirement encore "captifs". Donc toute proposition est vouée à l'échec si elle n'est admise et mise en œuvre au minimum en Europe puis finalement entérinée à l'OMI. De plus les règlements français ne sont que difficilement communiqués aux navires étrangers.

Nous sommes convaincus que la réglementation est à peu près suffisante, terriblement confuse, mais surtout jusqu'à présent pas appliquée faute de volonté et donc de moyens.

■ Renforcement des contrôles - Amélioration de leur efficacité.

Nous préconisons depuis longtemps la création d'un corps de Gardes Côtes Civils Européens qui engloberait les acteurs des contrôles actuels en Europe : (nous disons "civil" car dépendant d'une autorité politique dans le but de chapeauter les différents acteurs des contrôles) :

- réunirait et uniformiserait les experts des centres de sécurité (MOU) et gestion d'EQUASIS
- labelliserait les Sociétés de classifications, pourrait recruter des experts indépendants selon besoins.
- mettrait en commun et uniformiserait les moyens (avions et navires) pour le contrôle des côtes, la sécurité, le sauvetage et la lutte contre la pollution
- pourrait entamer des visites de navires douteux hors des ports afin d'accepter ou refuser l'entrée.
- effectuerait le contrôle du suivi des décisions (actions) pour déficiences ou infractions
- en un mot aurait un pouvoir de police.
- Forte de l'acquis de toutes les crises maritimes survenues en Europe, pourrait faire appel à un grand nombre d'experts de toutes spécialités et origines. Une connaissance du milieu, des moyens mis en œuvre.. des ports de refuge .
- La peur du gendarme est le début de la sagesse

Gardes côtes Européens : financièrement l'Europe peut faire face aux coûts d'un tel système. Si les décisions sont unilatérales elles entraîneront le détournement du trafic vers les ports des pays voisins qui n'appliqueraient pas les mêmes critères

En attendant que ce corps existe nous suggérons :

Certains élus demandent régulièrement que les navires obéissent à des "**aiguilleurs de la mer**", en se référant aux moyens existant dans la navigation aérienne. Nous pensons que ce serait une grave erreur. Tous les navires ne sont pas détectés par les radars, pas plus qu'ils ne le seront en totalité par les futurs transpondeurs. Il faut laisser la res-

ponsabilité de la manœuvre aux commandants, la terre ne leur servant que de conseillère car elle ne possède pas tous les éléments.

Les contrôles du MOU sont essentiellement tournés vers la sécurité directement visible ou contrôlable :

certificats, état général du navire, matériel de lutte incendie et abandon, état des locaux d'habitation, du matériel de navigation, propreté de la machine, locaux de barre... mais ne concerne pas la structure du navire qui est dévolue aux sociétés de classification .

En France nos **inspecteurs** sont trop peu nombreux, ont des moyens limités, se plaignent des salaires peu incitatifs et des conditions de travail, s'inquiètent du risque de mise en examen pour "mise en danger de la vie d'autrui" en cas d'accident après inspection.

Il est prévu de créer 150 postes d'inspecteurs qui ne seront pas disponibles avant au moins 3 ans pour les premiers. Il serait nécessaire de prendre des commandants et chefs mécaniciens de la marine marchande et des techniciens de la construction navale comme contractuels. Pour certains navires très spécialisés, **les inspecteurs du PSC** doivent pouvoir être aidés par des experts indépendants agréés. Les experts doivent être de vrais professionnels, tout le monde s'accorde pour dire qu'une inspection bien menée doit être effectuée par des inspecteurs jouissant d'une grande expérience, de même niveau que le "staff" du navire. Il y a malheureusement peu d'espoir de voir d'anciens navigateurs venir gonfler les rangs de ces inspecteurs car les syndicats de ces inspecteurs s'y opposent, la possibilité de recruter des vacataires n'est plus autorisée, les salaires sont trop peu attractifs en regard des salaires proposés au pilotage, dans le shipping ou dans l'industrie. On sacrifie la sécurité au dépend des droits acquis de ces fonctionnaires.

Ces experts issus de la marine marchande pourraient être désignés pour épauler nos représentants à l'OMI.

Efficacité : disponibilité 7jours/24heures/24 pour ne pas pénaliser les opérations commerciales lorsque les visites doivent être prévues (l'inspecteur ayant en main le dossier du navire avant son arrivée, et disposant d'une brigade spécialisée assez étoffée pour inspecter le maximum dans un minimum de temps - si possible hors opérations commerciales)

■ Les Sociétés de classification - Renforcer et garantir leur efficacité.

Les experts des S.C. font en général très bien leur travail. Ils devraient posséder un diplôme et une expérience répondant à certains critères (technique, conventions, ISM, responsabilité civile..) qui pourraient être définis dans une annexe à STCW.

A l'heure actuelle les S.C. sont à la fois juge et partie car au service des armateurs, et parfois du pavillon, et devant faire appliquer une réglementation.

Une réflexion s'impose sur le fait que les armateurs soient aux conseils d'administration des S.C.

Il faudrait donc que leurs certificats (surveys des 4 ou 5 ans) soient confirmés par des experts indépendants agréés par l'Etat du Pavillon. (valable aussi pour les plans et calculs de stabilité émis par leurs bureaux d'études).

Ce double contrôle devrait être exigible pour certaines visites de classifications avant délivrance des certificats de classe (visites de reclassification - éventuellement en fonction de l'âge du navire). L'expert de la Société de Classification ferait sa visite conjointement avec un expert du pavillon ou indépendant agréé (agrément selon critères définis par l'OMI)

Ces S.C. sont chargées de tout : classe - SOPEP- ISM- CSM. **Il faudrait que les certificats ISM soient délivrés par une autre SC ou organisme agréé que celle de la classe.**

En cas de changement de S.C., (qui ne pourrait se faire qu'à la faveur d'une visite de reclassification) la S.C. précédente devrait être partiellement tenue pour responsable de l'état du navire pendant au moins 6 mois (l'Etat du pavillon étant responsable si la nouvelle société n'est pas membre de l'IACS). Les déficiences reconnues par la S.C. devraient être diffusées sur "EQUASIS"

Les Assureurs, qui sont intéressés à la bonne qualité d'un navire, ont leurs propres experts qui pourraient être ceux agréés par l'OMI ou les E.C.G. qui accompliraient certaines visites conjointement avec les experts des S.C.

■ Responsabilisation des opérateurs du transport maritime

Le code ISM prévoit que "la compagnie doit faire face aux situations d'urgence de ses navires". **Les petites compagnies ne peuvent s'offrir une cellule de crise efficace** sauf à la confier à une S.C. ou pourquoi pas en Europe aux E.C.G. Cette cellule de crise permanente ou rapidement contactable aurait les moyens en hommes et en équipement : calculs de stabilité, remorquage, négociations pour désigner un port refuge, sauvetage etc. (*il existerait déjà un organisme d'assistance aux situations d'urgence le SERS*)

Nous espérons beaucoup en **EQUASIS** (base de données des navires) et que outre :

- la fiche signalétique du navire
 - son armateur, son opérateur technique et commercial (ship management) *que les différents opérateurs soient clairement définis dans leurs fonctions et par leurs adresses*
 - la société de classification et les restrictions temporaires de classe
 - ses assureurs et P&I club et les notes correspondant aux vettings
- figurent aussi :
- le nom du manning operator (nous pensons que si l'opérateur du navire confie son navire à des équipages qui n'ont pas de lien avec lui, un coefficient défavorable doit lui être infligé.)
 - un coefficient défavorable au navire appartenant à une "single-ship company"

Dans cette base de données manquera encore les informations "SIRE" et "CDI" qui ne concernent que pétroliers, chimiques et gaziers. Il n'y a pas d'équivalent pour les porte conteneurs et autres navires. Il y aura peu d'information sur le navire qui n'aura jamais été inspecté!

La "black-list" des navires n'est pas très convaincante car elle indique aussi des navires qui sont venus se réfugier pacifiquement au port pour reprendre des désarrimages de cargaison ou effectuer des réparations consécutives au mauvais temps.

On ne doit pas oublier que d'une façon officielle : **"il n'y a pas de navire poubelle en mer à l'heure actuelle - tant qu'ils n'ont pas été reconnus comme tel par une inspection"** et donc interdit de navigation. Donc cette volonté affichée de vouloir suivre les navires dans leur navigation dans toute l'Europe ne sera pas d'une grande utilité.

Les donneurs d'ordres (opérateur et affréteur) de l'expédition maritime exercent des pressions importantes sur le capitaine. La pénalisation hors de proportion actuelle

du capitaine nous paraît inutile et injuste du point de vue de la prévention du fait, généralement, de **l'absence de lien durable entre le capitaine et le navire.**

Un état du pavillon n'ayant pas de réelle structure maritime propre (absence d'autorité de contrôle des navires autre que SC) ne devrait plus avoir le droit de "prêter son pavillon". **Pourquoi l'Etat du pavillon n'est-il pas tenu pour responsable** bien qu'il délivre les certificats de sécurité, alors que le problème s'est posé et a été résolu pour les navires à propulsion nucléaire?

Il faudrait revoir les règles de représentativité des Etats à l'OMI (qui sont fonction du tonnage), en tenant compte par exemple du tonnage reçu dans les ports (qui en fait courent les risques)

Un armateur ou le ship-operator devrait posséder une structure suffisante: technique - entretien réparation, armement, personne responsable sécurité ISM - Transparence des entités.

■ Exigences technique et sociales

Depuis 1993 la **résolution A 443 de l'OMI** n'est pas appliquée, elle devrait protéger le capitaine (des réactions de son armateur) dans ses décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution, il serait bon d'y revenir en l'incluant dans SOLAS et la rendre obligatoire.

Les inspections peuvent devenir le bras armé de chantage - **politique ou financier** : par exemple : le "GLOBAL MARINER" navire de l'ITF qui a fait le tour du monde a été inspecté 18 fois alors que 2 inspections auraient été le nombre normal - certaines inspections sont devenues des affaires commerciales, l'inspecteur découvrant certaines déficiences peut en informer les entreprises locales.... - il arrive qu'un navire arrêté fasse l'objet de discussions au plus haut niveau dans les ministères des affaires étrangères et que le navire soit libéré pour se faire arrêter définitivement lors de l'escale suivante dans un autre pays.

Il faudrait limiter le gigantisme en particulier des porte-conteneurs pour que les moyens d'assistance puissent être encore efficaces.

Il faudrait remplacer les remorqueurs, vieillissant, d'assistance en station par du matériel adapté aux navires actuels et futurs.

A la construction : les navires ont une marge de 10% supérieure aux besoins calculés de résistance. Un navire de plus de 15 ans normalement entretenu ne devrait plus pouvoir subir les mêmes contraintes qu'au neuvage. **Le détarage du calculateur de**

chargement en fonction de l'âge du navire ou lorsque le navire présente un certificat de classe temporaire pour déficience de sa structure permettrait de limiter les fatigues.

Nous préconisons la généralisation des **jauges de contraintes** des structures sur les navires avec enregistrement pour aider à la prise de décisions pour les sociétés de classification.

La fréquence des visites sur les navires vieillissant pourrait être rapprochée de 4 à 3 ans pour un navire de plus de 15 ans.

Pour les **pétroliers à double coque** tels qu'imposés par les Etats-Unis les risques viendront des doubles-fonds et des ballasts. (risques d'explosion par accumulation de gaz par suite de fissures) Etudier et extrapoler les résultats pour réduire les durées entre visites de reclassification.

L'utilisation des aciers à haute résistance n'offre pas une meilleure tenue à la fatigue que les aciers ordinaires et nous ne sommes pas sûrs que la **qualité de construction** actuelle permettra un vieillissement équivalent à celui que nous avons connu.

Les **porte-conteneurs** subissent lors des opérations commerciales des torsions qui ne sont pas prises en compte, ces fatigues de la structure seront à l'origine de cassures. Le calcul des moyens d'assujettissement (saisissage) est toujours fait en fonction d'un plan idéal que l'on ne trouve pas toujours dans la pratique et rarement lorsque des bouleversements ont lieu pour des raisons commerciales ou de durée d'escale.

Les conteneurs : les transitaires et surtout les chargeurs doivent pouvoir être sanctionnés en cas de défaillance du saisissage des marchandises, fausses déclarations ou mélange interdit de produits dangereux. Un certificat d'emportage pour tous conteneurs (marchandises dangereuses ou non) devrait être exigible.

Imposer l'obligation de déposer auprès du capitaine de port de départ :

- le plan de chargement et manifeste (grain, chimique, pétrole, conteneurs etc..) shipplanner

- le plan d'arrimage des matières dangereuses, avec un réel contrôle. shipplanner

- conditions de stabilité, efforts tranchant et moments fléchissant au départ et à l'arrivée.

Les opérateurs de terminaux (vrac ou conteneurs) doivent s'engager par écrit (avec le bord) à ne pas modifier la séquence des opérations en cours, sinon un nouveau document doit être signé par les 2 parties.

Nous considérons que la fatigue des équipages est et sera une des plus grandes causes d'accidents (généralement classés sous la rubrique erreur humaine). Les réduc-

tions d'effectifs drastiques et notamment des officiers de quart et de l'officier radio ont créé des situations stressantes. On a cru compenser cette réduction de personnel par la mise en place d'électronique qui génère un nombre important d'alarmes très souvent fausses ou inutiles. Le nombre d'inspections identiques et répétitives est aussi une cause de la fatigue et du stress de l'état major du navire.

Les effectifs réduits ne permettent plus d'avoir des **temps de travail / repos à bord** suffisants.

Les inspecteurs doivent pouvoir appliquer dans leur rôle d'inspecteur du travail les conventions de l'OIT en particulier la convention 147 et les conditions de repos et de veille prévues dans STCW95 (*ceci sera extrêmement difficile à obtenir car les administrations accordent aux armateurs nordiques des décisions d'effectifs qui mathématiquement prouvent 90 heures de travail par semaine et en imposant le quart seul de nuit*). Pourquoi ne pas intégrer la présence effective des hommes de quart dans la future **boîte noire** à l'étude et ainsi lutter contre la pratique généralisée du quart seul à la passerelle 24h/24? Pourquoi ne pas donner les moyens réglementaires de verbaliser aux inspecteurs des **PSC** lorsqu'ils contrôlent la bonne application des textes et le respect des durées de travail? Par la même occasion ces inspecteurs pourraient dans leur rôle d'inspecteur du travail contrôler lorsqu'il y a plainte d'un ou plusieurs membres d'équipage si les salaires ont été payés.

Dispositif d'Ouessant : la séparation actuelle en 3 voies crée des zones dangereuses de croisement sous angle faible en Manche (Casquets) et dans le Golfe de Gascogne. Partout dans le monde les dispositifs de séparation se font à 2 voies. Presque tous les navires transportent des produits dangereux ou polluants et de toute façon ont des soutes à bord. On privilégie actuellement le contrôle à la sécurité. L'éloignement du DST est nécessaire pour donner du temps au remorqueur pour intervenir si nécessaire, mais il faudrait que ce DST soit dans la logique de celui de Finistère et des Casquets - Pas de Calais.

Nous préconisons l'utilisation des services des **pilotes hauturiers** pour les navires qui ne sont pas familiers avec les eaux européennes, et suggérons qu'une recommandation soit faite par l'OMI.

Réception des effluents huileux et détritiques en Europe : beaucoup de nos ports Français ou Européens ne sont pas encore dotés de stations ou d'un service efficace. Les prix pratiqués par certains entreprises sont dissuasifs, les bennes à ordures doivent être exigées par les capitaines et leur mise à

disposition n'est pas toujours possible de nuit ou en week-end.

Un contrôle des prix pratiqués et une mise à disposition systématique devrait être obligatoire dans toute l'Europe, ainsi on ne pourrait laisser un navire repartir en mer avec des ordures ou des déchets des soutes.

La **boîte noire** à l'étude par notre ministre des transports ne sera pas opérationnelle sur tous les navires avant longtemps. Nous pensons qu'il faut doter les inspecteurs d'un outil réglementaire permettant de verbaliser lorsque la quantité des résidus déchargés ne correspond pas avec le calcul de volume de boues provenant du combustible consommé.

Lorsqu'un navire est arrêté par les autorités du port, cela a souvent **des conséquences pour les équipages** (cessation de paiement des salaires et d'approvisionnement des navires) ; un règlement européen devrait être étudié pour permettre rapidement le paiement et rapatriement de ces équipages lorsqu'ils sont abandonnés par un armateur défaillant, l'Etat se subrogeant provisoirement à l'armateur ou à l'Etat du pavillon. Les petits ports sont le lieu où accostent les petits caboteurs, lorsqu'un de ces navires est arrêté pour déficiences, le port est extrêmement handicapé.

J.LOISEAU

Légende des abréviations utilisées :

- ◆ **MOU** : Memorandum de Paris pour le contrôle des navires
- ◆ **STCW** : Convention OMI sur la formation des équipages
- ◆ **CSM** : Code of Safety Management
- ◆ **OMI** : Organisation Maritime Internationale
- ◆ **ISM** : Code de gestion de la sécurité dans les entreprises maritimes
- ◆ **SOPEP** : Code de procédures de sécurité en cas d'avaries ou problèmes de sécurité
- ◆ **IACS** : Association Internationale des Sociétés de Classification
- ◆ **ECG** : Coast guards Européens
- ◆ **P&I club** : Société de protection et d'Indemnisation
- ◆ **SERS** : Système d'aide à la Sécurité en cas d'urgence
- ◆ **Vetting** : Inspection effectuée par des représentants des affréteurs (documents et état technique/commercial du navire)
- ◆ **SOLAS** : Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

L'Afcan

au forum méditerranéen sur les risques pétroliers

Notre profession a un déficit d'image préoccupant dans le grand public et en particulier chez les ornithologistes amateurs (du moins ceux, et ils sont nombreux, peu au fait de la réalité du monde maritime).

Nous pouvons, soit rester dans notre splendide isolement en bougonnant contre ces terriens qui ne "comprennent rien à rien", soit saisir toutes les occasions pour faire connaître notre point de vue et tenter de démontrer que nous sommes au premier rang de la lutte contre la pollution marine et qu'il vaudrait mieux nous aider plutôt que de nous accabler tel l'âne de la fable.

C'est dans cet esprit que deux de nos collègues ont participé au Forum Méditerranéen des Risques Pétroliers organisé par la LPO à Hyères le 04.04.2000 (LPO présidée par le médiatique Alain Bougrain Dubourg)

Le but de ce forum était de démontrer, s'il en était besoin, que la Méditerranée est menacée par une pollution majeure et de définir, si possible, les moyens à mettre en œuvre pour l'éviter ou lutter contre elle si malgré tout elle survient.

Parmi d'autres intervenants (Christian Bocher chercheur au CNRS, Moysan commandant du port autonome de Marseille, Douanes, Marine Nationale etc.) nos collègues F.X. PIZON et notre tout nouveau vice-Président Th. ROSSIGNOL ont fait entendre la voix de l'AFCAN.

PIZON a dressé un tableau de la situation actuelle (danger, réglementation) en rappelant qu'en Méditerranée la pollution ayant pour origine les navires était bien moins importante que celle provenant des activités terrestres. (25 fois moins selon les chiffres en sa possession) ce qui n'empêchait pas l'obligation de lutter pour que les déversements en provenance des navires continuent à diminuer.

Un exemple concret est venu éclairer la difficulté de rester en accord avec MARPOL quand les ports refusent le déchargement des boues. " En 1995, je faisais route de la Papouasie vers Jakarta, Singapour, Colombo et l'Europe par le canal de Suez. Mon navire était dépourvu d'incinérateur, et les consignes de la ligne prévoyaient le débarquement à Jakarta, milieu du voyage, de la totalité du contenu de la caisse à résidus huileux soit 35 à 40 m³. Cela permettait de ne jamais dépasser 60% de la capacité de cette caisse. Conformément aux réglementations en vigueur, j'avais adressé un premier mes-

sage à notre agence de Jakarta 7 jours avant l'arrivée prévue, pour donner tous les détails administratifs et techniques de mon navire aux autorités Indonésiennes, et fournir la liste des besoins du navire. J'ai donc demandé le débarquement rituel des boues. 24 heures avant l'arrivée, l'agence me communique les différents éléments et l'autorisation d'accès à quai, mais me signale qu'il n'était pas possible de débarquer les boues, en raison d'une panne de l'unique barge spécialisée dans ce travail. J'ai alors immédiatement téléphoné à notre agent de Singapour, escale suivante, pour lui demander de prévoir le débarquement des boues. Réponse immédiate : Les autorités portuaires de Singapour refusent tout débarquement de boues, ne sachant qu'en faire.

Dans la foulée, j'appelle notre agent de Colombo, escale suivante, pour lui présenter la même requête, avec en conséquence un préavis de huit jours. Réponse de l'agent : pas question de débarquer les boues à Colombo. La seule barge disponible est une barge militaire, nécessitant un préavis de deux mois minimum ! Que pensez-vous qu'il advint? Au milieu de l'Océan Indien, en raison du roulis, le contenu de cette caisse a sauté à la figure du Chef mécanicien lors du sondage bi-quotidien de la capacité. Pour des raisons évidentes de sécurité, il était hors de question de détasser cette caisse dans la cale machine par des bricolages interdits sur le circuit de vidange. Il a fallu se résigner après une bonne décantation, à vidanger suffisamment à la mer pour assurer l'arrivée à Marseille sans renouveler cette opération rigoureusement interdite.

Rossignol, après avoir présenté notre association a déroulé la longue chaîne d'intervenants (chacun ayant plus ou moins de responsabilité dans l'affaire) ayant amené la catastrophe de l'Erika (Etat, chargeurs, société de classification, armateur, crew manager et équipage, pour conclure :

"Dans le cas de l'Erika le système de prévention des risques a donc failli.

→ Il n'empêche pas une forme de concurrence déloyale.

→ Il permet à un manque de civisme de prospérer malgré une obligation internationale et régalienne d'assurer la sécurité maritime.

Lors de la Table ronde avec le ministre des Transports notre association a proposé quelques solutions :

Les contrôles : renforcement et qualité

- Améliorer la qualité des inspections du port d'escale
- Base de données Equasis, alimentée
- Contrôle systématique des navires dont le pavillon n'a pas signé les accords
- Renforcer les contrôles de structure
- Définir au niveau international les conditions d'accueil des navires
- Développer la formation de la gestion de crise
- Développer le contrôle naval
- Auditer et labelliser les Sociétés de Classification

Responsabiliser les opérateurs du transport maritime

- Homogénéisation des règles de vetting
- Vérifier la conformité des installations portuaires aux exigences des navires modernes
- Clarifier l'identité des opérateurs, assureurs
- Retrait des certificats ISM du fautif
- Bridage des capacités de chargement tant que les obligations de réparation ne sont pas remplis

Quelles exigences techniques et sociales

- Renouveler la flotte pétrolière
- Vérifier les connaissances techniques des équipages (STCW)
- Généralisation des enregistreurs de contraires de coques
- Renforcement des exercices de sécurité - ISM
- Réduction des possibilités des possibilités de chargement
- Création d'une Garde-côte Européenne
- Revoir les règles de représentation des pays à l'OMI (volume de fréquentation au lieu du nombre de navires)
- Revoir les effectifs des navires
- Créer un fond européen pour la lutte anti-pollution.

Seul un navire fiable, bien entretenu, propriété d'une société sérieuse, armé de marins compétents peut être considéré comme à fort potentiel de sécurité.

Des articles de "La Provence" et de "Nice matin" ont rendu compte de ce forum et des interventions de nos collègues F.X. PIZON et Th. ROSSIGNOL.

Erika

&

les 10 commandements (suite)

1. Critique de la situation actuelle :

1-1 - L'abandon par les compagnies pétrolières du transport par mer de leurs produits bruts ou raffinés est préjudiciable à la qualité de ce transport. Pour des raisons diverses, ces compagnies sont devenues seulement affréteurs et confient à présent leurs produits dont ils sont généralement toujours propriétaires, à des transporteurs que, théoriquement, ils sélectionnent. Cependant le marché est le marché et lorsque le client réclame, les sélections sont moins bien faites ou on prend ce qu'il y a de disponible : au diable les risques, **le marché commande !**

L'ERIKA n'appartenait pas à TOTAL mais cela n'a pas empêché cette compagnie d'être montrée du doigt et obligée d'ouvrir les cordons de sa bourse pour tenter de se refaire une image de marque. Les Compagnies Maritimes Pétrolières étaient d'excellentes compagnies de navigation, toutes les administrations et tous les marins vous le diront.

1-2 - Le quasi-abandon de l'administration maritime par les gouvernements successifs a fait de nos ports des havres accueillants pour les navires en mauvais état. Les inspecteurs compétents diminuent et les concours de l'administration chaudement défendus par les syndicats n'amènent que des juristes de formation qui ne feront jamais que de la **sécurité administrative !**

Le ministre GAYSSOT et le directeur SERADJI doivent remercier tous les jours le ciel que l'inspecteur de DUNKERQUE ait été trop seul pour envisager une visite de l'ERIKA avant son départ !

Lorsqu'il s'agit de se rendre aux USA/Canada ou îles leur apparten-

nant pour chargement ou déchargement, hier comme aujourd'hui, armateurs comme marins, nous avons «la trouille» du **contrôle des Coasts-Guards** : Téléx avant l'arrivée pour confirmer que les prescriptions du dernier voyage ont été effectuées, visite à l'arrivée par un capitaine des Coast Guard, spécialiste de votre genre de transport, appel du représentant de la Société de classification s'il y a doute sur une réparation, etc.

Qu'on le veuille ou non, c'est comme ça ! et lorsqu'on entend dire que l'organisation française est meilleure que celle des USCG et que ceux-ci nous admirent : tous les marins du monde meurent de rire !

1-3 - Les Sociétés de Classification sont incontournables dans leur compétence technique (elles fonctionnent également aux USA). Cependant leur relation de client vis à vis des armateurs les empêchent souvent de bien faire leur métier ; cette relation est donc préjudiciable à la sécurité : on risque d'être plus coulant avec un gros client !

Un inspecteur aussi compétent soit-il n'est qu'un homme faillible à la merci des pressions parfois intolérables de la part de l'armateur ou du chantier, cela tous les marins le savent et ce n'est pas en augmentant le nombre de visites que l'on va résoudre le problème !

1-4 - Les armateurs ont toutes les peines du monde à gagner leur vie aujourd'hui : surcapacité, donc taux de fret très bas. Pour réduire la capacité du transport, la mise à la ferraille de navires trop anciens ou trop mal entretenus est évidemment une des solutions et... peut-être la seule !

Les armateurs riches faisaient les marins heureux, c'est toujours vrai !

Amplification de l'article «ERIKA et les dix commandements» paru dans le n° 49 d'«AFCAN Info». Cet article est également présenté - en anglais évidemment - à l'AG de l'IFSMA le 20.05.2000.

De plus, cet article, avec les amplifications ci-dessous, a été remis à la mission d'information du Sénat le 17.05.2000.

1-5 - Les autres acteurs du transport maritime ne se sont pas encore impliqués suffisamment dans le contrôle des navires : je veux parler des chargeurs, des affréteurs et surtout des assureurs. La peur de ne pas être indemnisé par l'assureur en cas de faute est réelle chez l'affréteur ou l'armateur nous le savons tous, aussi une organisation de «vetting/assureur» comparable au vetting de l'affréteur pétrolier provoquerait certainement une «trouille» salutaire chez les mauvais armateurs.

1-6 - Même lors de grandes catastrophes maritimes comme celle-ci les plans d'actions mise en place paraissent toujours dérisoires et si lents : un sister-ship de l'ERIKA est passé plusieurs fois devant BREST depuis la catastrophe sans pour autant que les préfets maritimes de CHERBOURG ou de BREST s'en émeuvent ; DIEU MERCI, il n'y a pas eu de tempête !

Le système de contrôle existant, qui a pour **principale vocation la prévention**, a donc prouvé ses limites et nous sommes sceptiques sur les chances d'une charte de bonne volonté ou de contrôles supplémentaires pour faire bouger les choses.

1-7 - Discontinuité dans la chaîne de certification

lorsqu'on exige des normes de sécurité (ou de qualité) pour un objectif précis, cela n'a de sens que si toute la chaîne concernée y est contrainte.

Pour l'ISM sur l'ensemble Compagnie/navire est certifié c'est-à-dire contrôlé satisfaisant à des normes internationales.

Le reste de la chaîne c'est-à-dire les ports et terminaux de chargement ou de déchargement, les CROSS chargés du suivi ou de l'assistance

au navire, les moyens de sauvetage (remorqueurs), les ports de refuge, etc. ne sont pas soumis à une telle certification.

La certification ISM de toute la chaîne aurait peut-être évité que l'annulation d'un appel de détresse d'un pétrolier en difficulté au large des côtes bretonnes ait été acceptée comme tel alors que le bon sens marin aurait voulu qu'une telle demande d'assistance ait été prise avec plus de sérieux et qu'ainsi l'aide au capitaine ait été apportée beaucoup plus rapidement.

1-8 - Non prise en compte du facteur humain

Exemple : dans une catastrophe comme celle de l'ERIKA, à aucun moment le facteur humain n'a été évoqué par qui que ce soit. Tout se passe comme si la fatigue du Commandant MATHUR n'avait eu aucune influence sur son comportement. Pensez donc, plus de 3 jours et demi entre l'appareillage de DUNKERQUE et l'évacuation du navire. A-t-on seulement demandé au commandant s'il avait pu se reposer un peu alors que le mauvais temps sévissait depuis le départ ?

A mon avis Karun MATHUR a dû passer la presque totalité de ces 86 heures sur sa passerelle : ce ne sont pas des conditions idéales pour juger une situation difficile d'abord puis critique ensuite. Le mauvais temps l'a forcé à ralentir c'est vrai, mais il avait peut-être des impératifs d'horaire et il est ainsi resté inconsciemment à une allure plus limite que de sécurité.

Le second capitaine n'avait qu'une ancienneté de un an dans la fonction et une expérience pétrole de trois ans, c'est-à-dire moitié moins que le commandant : difficile pour un capitaine de faire toute confiance dans un tel cas, croyez-moi.

Le capitaine a-t-il donc reçu de la part de son équipage toute l'aide et la confiance nécessaire au cours de ces 4 jours ? Karun MATHUR avait la chance d'avoir un équipage homogène qui pratiquait l'anglais comme langue de travail semble-t-il mais qu'en aurait-il été de la gestion de la catastrophe si son second avait été Croate, son chef mécanicien Ukrainien et ses matelots Philippins. Pas sûr qu'en cas d'urgence, en situation de stress maximal, une cer-



Evacuation par chaussette sur un ferry
(Photo M. Bougeard)

taine cohésion artificielle puisse tenir !

Les réactions humaines en situation de crise sont souvent imprévisibles et désordonnées provoquant des performances médiocres n'amenant finalement souvent qu'une détérioration de la situation.

Cette prise en compte du facteur humain est implicite dans le code ISM et n'est encore que recommandée dans la marine marchande (STCW B VIII) mais figure depuis longtemps déjà dans la formation des pilotes de l'aviation civile.

2. Propositions de mesures générales propres à prévenir de telles situations

2-1 - Dans le shipping comme sur la route, c'est la peur du gendarme qui est la meilleure prévention : les USCG ont fait leur preuve, copions-les !

Cela ne pourra se faire qu'au niveau européen bien sûr mais avec des moyens nationaux : croyez-moi il n'y aura que les militaires et les fonctionnaires bousculés dans leur petite cellule ou leurs petits pouvoirs qui traîneront les pieds.

2-2 - La contradiction est un moyen technique élémentaire pour diviser par deux le risque d'erreur humaine : tout comme les audits ISM, toutes les inspections de la classe ou de l'Etat du Port devraient

être faites de manière contradictoires, c'est-à-dire qu'elles seraient faites conjointement par deux inspecteurs d'origine différente (pavillon ou classe + indépendant spécialisé).

Plutôt que de rajouter des contrôles comme le prévoient les mesures gouvernementales ou européennes, des contrôles mieux faits et mieux coordonnés seraient suffisants.

La mise en application du HSSC de l'OMI (3 fév. 2000 - Harmonized System for Survey and Certification) va dans ce sens : simultanéité des contrôles par harmonisation des durées de validité des certificats permettant ainsi bientôt une **grande visite périodique effectuée durant réparations ou cale sèche** où la technique de la contradiction serait facile à mettre en œuvre.

2-3 - La formation des inspecteurs est un point critique.

En effet comment un inspecteur de formation générale sera-t-il crédible devant un capitaine ou un chef mécanicien hautement spécialisé. Les seuls inspecteurs crédibles aujourd'hui (cela tous les chefs de centres de sécurité vous le disent officieusement) sont les contractuels spécialisés d'origine marine marchande ayant été au minimum second capitaine ou mécanicien et de préférence chef ou commandant. L'état d'un **navire transport de gaz liquide à son arrivage au large des côtes américaines est contrôlé par un... capitaine des Coast-Guard spécialiste du gaz par exemple !**

Ce problème est très important, il ne servira à rien de multiplier les contrôles ou de les pratiquer de manière contradictoire (double contrôle) si les contrôleurs ne sont pas compétents !

Nous prenons bonne note de la volonté de nos gouvernants de recruter des inspecteurs mais si on ne recrute que des administratifs par l'intermédiaire du concours interne obligatoire, cela ne servira à rien pour ce qui est de la qualité des contrôles.

Un groupe d'étude est en place sur le contenu de la formation des futurs inspecteurs : nous leur souhaitons beaucoup de courage... il faut beaucoup de temps pour former un capitaine et un chef mécanicien selon STCW.

Pour moi la seule solution passe

donc par un recrutement au niveau supérieur Marine Marchande, brevets obtenus après une expérience suffisante à la mer.

Les conditions de rémunérations des inspecteurs devront être revues à la hausse car sinon... il n'y aura pas de candidats (comme actuellement).

Quand je parle d'expérience à la mer il s'agit bien sûr de navigation dans la marine marchande, c'est-à-dire que même si la Marine Nationale se met à STCW, la «navigation virtuelle» le long des quais de BREST ou de TOULON ne saurait bien sûr convenir !

2-4 - L'utilisation d'experts indépendants devrait être également réglementée. Au jour d'aujourd'hui peut s'intituler «Expert Maritime» pratiquement n'importe qui ! En pratique, les experts actuels sont des anciens de la marine marchande ou de la royale et leur qualité est en général très bonne. Pour les experts spécialisés «plaisance» c'est moins évident : de nombreux experts automobiles ou autres garagistes sévisent chez nous et leurs expertises ne rehaussent pas, loin de là, notre réputation de solides hommes de mer.

Mais la profession a réagi : des formations de grande qualité viennent d'être proposées en Grande Bretagne par un Institut International d'Experts Maritimes (INTERNATIONAL INSTITUTE of MARITIME SURVEYORS - IIMS) dont l'AFEXMAR est un membre fondateur et influant.

Ces formations sont présentées sous forme de modules afin d'atteindre nos objectifs de spécialisation. Effectuées par correspondance, ces formations sont sanctionnées par un vrai examen sous le contrôle du Nautical Institute de LONDRES.

Notre démarche est donc claire : nous voulons des experts diplômés, compétents, spécialisés. Personnellement, je pense que cette formation devrait être prise en compte dans STCW : le lien est naturel et logique.

2-5 - Un meilleur contrôle des sociétés de classification est évidemment indispensable et les «contrôleurs de contrôleurs» projetés par la commission européenne devront être des experts hyper spécialisés, bien rémunérés pour être capables

de résister aux pressions des armateurs ou des sociétés de classification. Un autocontrôle qualifié devra être institué au sein de leur groupe et ils devront personnellement répondre de leurs erreurs ou omissions.

2-6 - Rendre une formation aux facteurs humains obligatoire pour les officiers de la marine marchande

La formation à la gestion du facteur humain sur une passerelle de navigation d'abord et sur un navire tout entier ensuite est en cours de mise en place partout dans le monde. Les grandes compagnies internationales ont vite compris qu'une amélioration du comportement humain en toutes circonstances passe par une meilleure connaissance des performances humaines.

Copiée sur celle de l'aviation civile, une telle formation est systématique pour les commandants de paquebots, de super tanker, de navires rapides ou encore de grands porte-conteneurs.

Une telle formation se donne en anglais ou dans la langue maternelle : celle-ci est souvent préférable. Présente dans tous les pays de l'«Europe du Nord», elle devrait être bientôt proposée également en France.

3. Conclusion

Le naufrage de l'ERIKA a prouvé que le système de contrôle des navires actuellement en place en Europe n'était pas bon :

- En effet une **absence de surveillance de la réalisation** conforme des réparations exigées par la société de classification a permis à l'ERIKA de reprendre son service, avec la bénédiction de l'inspecteur chargé, dans un état insuffisant pour résister à un mauvais temps prévisible pour la saison concernée.
- **L'absence de retour d'expérience dans le groupe des grandes Sociétés de classification** a permis que cette série de navires construits dans le même chantier et présentant les mêmes défauts de structure puissent continuer à naviguer.
- **La faiblesse des sociétés de classification** devant le «client» qu'est l'armateur du navire contrôle est prouvée, seule une administration forte et compétente pourra limiter ce problè-

me. Par contre la **puissance des sociétés de classification** vis à vis de l'Administration Maritime française est préoccupante.

- Les marins de l'AFCAN ou de l'AFEXMAR ne sont pas des rêveurs, tôt ou tard nous viendrons à un corps de **Coast-Guards Européens** qui saura conserver les organisations nationales performantes : personne ne critique vraiment l'action de l'état français en mer - quoique les moyens soient encore loin des intentions - mais l'action de ce même état dans les ports OUI !

- **La peur du gendarme est la meilleure conseillère de la prévention** : que l'Europe mette rapidement en chantier cette «Agence de Sécurité maritime» comparable aux USCG, tant craints des armateurs et des marins.

Cette Agence ne sera vraiment efficace que dans quelques années, en attendant utilisons les experts maritimes indépendants spécialisés - comme la loi nous le permet (arrêté du 12.7.96 article 150-1.11 signé Gérard CADET «pour le ministre et par délégation») - dans un système de **contrôles contradictoires** plus efficace.

- Le **code ISM**, qui n'est encore qu'à ses débuts, sera un **puissant moteur de la prévention des accidents de la mer**. Mais pour cela une information plus poussée, une formation réelle et de vrais audits de contrôle devront être enfin mis en place, tandis qu'une **amélioration du code** lui-même devra être envisagée nonobstant les lamentations des représentants de certains «pavillons de convenance».

- Un **capitaine** aussi bon soit-il **n'est qu'un homme** avec ses limites : une formation complémentaire à la gestion de ses propres limites ne pourrait que l'aider à améliorer ses performances.

- De plus une **cellule d'aide nationale** puis **Européenne** devrait aisément pouvoir être mise en place afin d'**aider le capitaine** à apporter au bon moment la bonne réponse à une situation critique.

- Enfin, il faut **accélérer** toutes nos tentatives d'amélioration de la prévention des accidents de mer, car de nombreux ERIKA passent encore tous les jours au large de Ouessant !

Commandant APPERRY Bertrand -
17.05.2000

CLC AFCAN AFEXMAR MIIMS IFSMA

Le droit et l'accès aux ports des navires en détresse

Dans son article intitulé "L'accès aux ports des navires en détresse" publié au *Droit maritime français* de mars 2000, Robert Rézenthel s'interroge sur l'étendue du pouvoir des autorités portuaires qui refuseraient l'entrée d'un navire en détresse dans un port.

La situation des navires en détresse au regard de la gestion des ports comporte deux aspects :

1 - Si le navire en détresse est susceptible de former écueil ou obstacle dans le port, à l'entrée du port, dans les passes d'accès ou dans la rade, les premières mesures sont ordonnées par les officiers de port, et l'information simultanée du service des affaires maritimes et de la marine nationale (art. R 31 1 -1 0 du Code des ports maritimes).

2 - Si le navire en détresse n'est pas susceptible de former écueil ou obstacle dans le port, à l'entrée du port, dans les passes d'accès ou dans la rade, outre l'information évoquée ci-dessus, c'est le service des affaires maritimes qui prend la direction des opérations de sauvetage. Ce dernier peut faire appel, s'ils le jugent souhaitable aux services de la marine nationale qui doivent alors faire connaître, dans le moindre délai, s'ils prennent ou non la direction des opérations.

Ainsi, les officiers de port, chargés de la protection des ouvrages et du service public, sont tenus de prêter leur concours lorsque la direction des opérations de sauvetage est assurée par une autre autorité que celle dont ils dépendent habituellement. Il s'agit essentiellement d'une hypothèse qui concerne une situation se produisant à l'extérieur du port et de ses dépendances. Cette participation aux opérations n'a pas pour effet de dessaisir les officiers de port de leur pouvoir d'ordonner les mouvements des navires. Pour autant, des difficultés d'interprétation surgissent quant à l'étendue du champ des compétences des autorités administratives chargées de la police en mer. Le naufrage du pétrolier *Erika* a d'ailleurs soulevé la question de la limite des compétences entre le commandant de port et le Préfet maritime. En d'autres termes, ce dernier peut-il imposer l'entrée dans un port d'un navire en détresse ?

Les limites au principe du "libre accès" des navires

Si le principe de la liberté d'accès des navires dans les ports maritimes est reconnu en droit, son exercice fait l'objet de diverses réserves. Ainsi que l'observe Ph. Boisson "Pendant longtemps, a prévalu le principe de la liberté d'accès des navires étrangers dans les ports. Cette règle essentiellement justifiée par des motifs économiques, liés au développement du commerce maritime, est aujourd'hui contestée par la plupart des Etats côtiers soucieux de protéger les populations portuaires et l'environnement marin des dangers que représentent certains navires" Cette liberté est en effet reconnue par l'article 2 du statut annexé à la Convention de Genève du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes, mais le droit international n'en a pas consacré le caractère absolu.

Le Conseil d'Etat a admis que le respect de l'ordre public pouvait justifier l'interdiction faite d'entrer un navire dans un port, et que la non intervention de l'autorité chargée de la police de l'ordre public lors d'une manifestation bloquant les accès d'un port ne constituait pas habituellement une faute lourde, les mêmes principes doivent s'appliquer pour un motif de sécurité.

Le droit communautaire protège pour sa part certaines libertés comme la liberté des prestations de services ou de circulation des personnes et des biens.... et à ce titre, interdit les entraves au libre accès dans les ports. Cependant, la Cour de Justice considère qu'un motif de sécurité 1 est susceptible de limiter la portée de ces libertés, à condition que la mesure prise soit proportionnée au but poursuivi.

Pouvoirs du préfet maritime

Il résulte de l'article 1er du décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer modifié que le Préfet maritime "a autorité de police admi-

nistrative générale en mer à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives..." L'instruction du Premier ministre du 12 octobre 1978 relative à la lutte contre les pollutions marines accidentelles (plan POLMAR) et l'instruction du 8 janvier 1981 relative aux principes d'organisation régionale de l'action de l'Etat en mer se réfèrent également à ce décret quant à la définition de la compétence spatiale du Préfet maritime.

Pour autant, les pouvoirs du Préfet maritime ne sont pas homogènes et uniformes sur tout l'espace maritime et M. Rézenthel de s'interroger sur la portée du pouvoir de coordination de l'action en mer des administrations (Article 3 du décret n° 78-272 du 9 mars 1978 modifié). D'après lui une double interprétation peut être donnée, soit qu'il s'agit d'un transfert vertical de pouvoir, soit il faut y voir une concertation entre les services administratifs. En raison de la formulation claire de l'article 1er du décret visé ci-dessus qui exclut la compétence du Préfet maritime à l'intérieur des limites administratives des ports, il y a lieu de penser que son rôle se limite à la concertation avec l'autorité portuaire dans l'appréciation de l'opportunité de laisser entrer un navire en détresse dans un port.

Concertation des officiers de port et du Préfet maritime

Il résulte de la Règle 1 § b de la Convention de Londres du 20 octobre 1972 sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (dite convention COLREG) que : "aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports... accessibles aux navires de mer" Il convient d'ajouter que les règles relatives à la sauvegarde de la vie en mer n'ont pas pour effet de modifier le champ de compétence des officiers de port. Le Conseil d'Etat a jugé que les services de l'Etat sont seulement tenus de secourir les

personnes embarquées et non d'assurer la sauvegarde du navire ; c'est-à-dire que le Préfet maritime ne saurait imposer l'entrée d'un navire en détresse dans un port alors que la manoeuvre n'est pas indispensable pour assurer la sécurité des personnes.

On pourrait penser qu'au titre du contrôle des navires par l'Etat du port il soit possible d'imposer cette sujétion, or l'article 5 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 dispose que : *"Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant (des bâtiments de l'état ou le commandant de bord des aéronefs de l'Etat*

peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port appropriés". La notion de "port approprié" se réfère selon nous au port dont l'autorité qui en assure la police, au sens du livre 111 du Code des ports maritimes, estime qu'il est en mesure d'accueillir le navire en détresse.

En conclusion, aucune prescription législative ou réglementaire ne semble donner compétence au Préfet maritime pour contraindre le commandant de port à autoriser l'entrée dans le port d'un tel navire. Pour autant, si un large pouvoir discrétionnaire est accordé à l'autorité portuaire puisqu'il suffit

d'un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement pour qu'un refus d'entrer soit opposé au capitaine du navire, Il faut admettre que l'appréciation de la légalité d'une telle décision ne donnerait lieu qu'à un contrôle minimum de la part du juge.

En tout état de cause, le recours à l'expertise n'est qu'une faculté offerte aux officiers de port, et il ne leur appartient pas de substituer aux agents chargés de contrôler la sécurité des navires.

Stéphane MIRIBEL,
membre associé AFCAN

Extrait du JMM 4185

La commission de Bruxelles propose des mesures radicales pour préserver les côtes européennes des marées noires

La Commission propose des mesures radicales pour préserver les côtes européennes des marées noires.

La Commission européenne a fait un pas supplémentaire vers l'amélioration de la sécurité maritime dans les eaux communautaires par l'adoption d'une communication sur la sécurité du transport pétrolier, adoptée le 21 mars 2000, dans laquelle elle demande aux gouvernements de l'Union européenne (UE), au Parlement européen et à l'industrie européenne d'accepter des propositions de grande envergure visant à réduire les possibilités d'accidents et de pollution.

La proposition renforcera la législation existante de l'UE sur les contrôles par l'Etat du port et les sociétés de classification, mais prévoit également l'interdiction progressive des pétroliers à coque unique dans les eaux de l'UE.

Madame Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission en charge des transports et de l'énergie, a déclaré : *" Je reconnais que l'action que nous recommandons aura des implications financières pour les États membres et pour l'industrie, mais nous devons trouver un équilibre. Ce n'est qu'en confrontant toutes les parties à leurs responsabilités*

que nous pourrions maintenir les normes européennes, réduire au minimum les risques pour notre environnement et protéger les intérêts de tous les citoyens européens."

Le 12 décembre 1999, le pétrolier Erika, navire à coque unique âgé de 25 ans et sous pavillon maltais, s'est brisé en deux à 40 milles au large des côtes de la Bretagne. Plus de 10.000 tonnes de pétrole lourd ont été répandues dans la mer, polluant 400 kilomètres de côte, endommageant gravement la flore et la faune, et provoquant de graves répercussions pour la pêche et le tourisme. Une telle catastrophe n'était pas la première mais elle a mis en lumière la nécessité de disposer d'un contrôle amélioré de sécurité du transport pétrolier au niveau européen. A cet effet, la Commission propose des mesures radicales pour que cette catastrophe soit la dernière.

L'application actuelle du cadre juridique international -y inclus les règles de l'organisation maritime internationale (OMI)- s'avère insuffisante pour assurer la sécurité maritime. Ainsi, les propositions de la Commission européenne qui suivirent la catastrophe de l'Amoco Cadiz en 1978 n'ont abouti qu'à des déclarations et résolutions formelles, hormis une directi-

ve établissant des conditions minimales pour certains pétroliers. En conséquence, la Commission considère nécessaire l'action législative visant à décourager l'utilisation de navires anciens, technologiquement dépassés et potentiellement peu sûrs, et permettant d'appliquer et renforcer le cadre réglementaire actuel, notamment en termes de contrôle dans les ports communautaires, afin de contribuer à éviter de telles catastrophes. C'est cette approche que les Etats-Unis ont suivie un an seulement après le naufrage de l'*Exxon Valdez* en 1989.

La Commission propose aujourd'hui une série d'actions immédiates et à plus long terme. Dans un premier temps, le contrôle des navires visitant les ports communautaires devrait être renforcé et les navires ne correspondant pas aux normes devraient être traités sévèrement. Ainsi, la Commission propose d'interdire des navires de plus de 15ans de tous les ports communautaires s'ils ont été immobilisés plus de deux fois par les autorités de contrôle par l'Etat du port au cours des deux années précédentes. La Commission publiera une "liste noire" tous les six mois.

De plus, pour les plus vieux navires, les contrôles portuaires devraient systématiquement comprendre l'inspection des

citernes à ballast et l'exigence préalable d'une série d'informations avant d'entrer dans un port, afin que les inspections puissent être correctement préparées. En outre, principalement par un recrutement accru d'inspecteurs et une formation renforcée, les États membres devraient également s'engager à contrôler plus en profondeur davantage de navires et à éviter la création de "ports de complaisance".

Les sociétés de classification devraient être contrôlées plus complètement. Ces sociétés sont responsables, sous l'autorité déléguée des pays du pavillon, de vérifier la solidité des structures des navires. La Commission pourrait suspendre ou retirer l'agrément des sociétés qui sont négligentes.

En outre, des critères de qualité plus rigoureux doivent être remplis par les organisations reconnues, y compris l'obligation de suivre certaines procédures quand un navire change de classe, telles que la transmission du fichier historique complet du navire à la nouvelle société de classification.

La Commission propose enfin d'interdire les pétroliers avec une coque unique dans les eaux de l'UE, en appliquant un calendrier similaire à celui adopté aux Etats-Unis (2005, 2010, 2015, selon le tonnage). Elle soutient également tout effort visant à réaliser ce calendrier accéléré au niveau international. La Commission note que les principales associations de construction navale considèrent que dans un avenir proche, il y a suffisamment de capacité de construction pour affronter la demande accrue de pétroliers neufs à double coque due à la proposition de la Commission.

Ces trois propositions forment un paquet cohérent, non seulement pour les pétroliers mais aussi d'autres navires transportant une cargaison dangereuse ou polluante. Les informations recueillies au cours des contrôles dans chaque port ou de ceux réalisés par les sociétés de classification seront diffusées largement par la base de données EQUASIS, créée conjointement par la Commission européenne et la France, qui donnera à tout moment une description détaillée des navires et devrait contribuer à mieux définir la responsabilité de chaque partie en cas d'accident.

Dans une deuxième étape, la Commission envisage de faire dans le courant de l'année les propositions complémentaires suivantes:

- échange systématique d'informations entre tous les acteurs de la communauté maritime en poursuivant notamment le développement du système EQUASIS;

- surveillance améliorée de la navigation maritime, particulièrement dans les secteurs les plus fréquentés par les pétroliers. Outre l'obligation de "se déclarer" que la Commission a proposée en décembre 1993, mais pas encore adoptée par le Conseil, les modalités de contrôle des navires les plus dangereux au-delà de nos eaux territoriales devraient être étudiées ;

- création d'un organisme européen pour la sécurité maritime, qui devrait avoir la responsabilité de surveiller l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'assurer une plus grande uniformité ;

- développement de mesures sur la responsabilité des différents acteurs dans le transport pétrolier. Bien que la responsabilité ait été jusqu'à présent fixée dans les conventions internationales, la Commission entend travailler vers un régime collectif supplémentaire d'indemnisation, comprenant également le principe de responsabilité du transporteur et de l'affréteur.

Le renforcement de la sécurité de transport maritime ne peut pas être vu isolément. Il implique la compréhension de règles souvent très techniques et la nécessité de trouver un bon équilibre entre les besoins de protection de l'environnement de l'Union et ses intérêts industriels et internationaux comprenant sa capacité de renouveler sa flotte.

Afin d'éviter une autre catastrophe comme celle de l'*Erika*, la Commission appelle les sociétés pétrolières à conclure un accord volontaire, sans attendre l'adoption de la nouvelle législation qu'elle propose, pour ne pas affréter des pétroliers plus de 15 ans, à moins qu'il ne soit démontré que leur état est satisfaisant, et pour prendre d'autres mesures visant à améliorer la sécurité.

Enfin, la Commission note que de nombreuses mesures déjà adoptées n'ont pas encore été correctement mises en oeuvre et constate que des procédures judiciaires ont été entamées dans un certain nombre de cas.

Elle déplore également l'utilisation très répandue des pavillons de complaisance, ce qui signifie que, par exemple, une grande partie de la flotte contrôlée par les sociétés européennes bat pavillon des pays tiers pour des raisons fiscales.

Elle considère également qu'une des conditions aux négociations d'adhésion en cours avec Chypre et Malte soit l'application par ces pays de la législation communautaire existante sur la sécurité maritime au moment de l'adhésion.

En faisant ces propositions seulement trois mois après le naufrage de l'*Erika*, la Commission européenne entend réduire considérablement les risques d'accidents et les conséquences dévastatrices de la pollution. *"C'est l'occasion unique de prendre des décisions ambitieuses et claires pour éviter de telles catastrophes dans l'avenir proche"* a dit Mme de Palacio. *"La mer n'a pas de prix"* a-t-elle ajouté.

Un de nos collègues nous informe sur la qualité du port state control au Canada ! A bon entendeur

Le "SEA PRIDE" a été visité, navire de 17 ans, classé au RINA et sous pavillon... MALTAIS.

Composition de l'équipe de Coast Guard : Un C-G architecte naval, un C-G ex-Chef Mécanicien, un C-G ex-Commandant qualifié ISM .

Résultat après 6 heures d'inspection :

- Détention et mise à quai d'attente pour défaut affectant la classe et 17 cassures longitudinales de lisses et livets.
- Chantier de réparation .
- Expert RINA venant de Floride
- Plus un examen aux ultra-sons du pont (cela fait marcher l'économie locale).

Dans la foulée, les mêmes ont refusé l'autorisation de charger à un navire qui avait plusieurs certificats de franc-bord. (l'intérêt étant de payer moins de taxes suivant le port d'escale) . Hélas dans ce cas là, il faut savoir quels certificats laisser au coffre et lequel présenter.

Nos collègues nous écrivent

6èmes journées de l'éducation maritime du point de vue d'un navigant

■ PAVILLONS FRANÇAIS ?

Il existe actuellement 4 sortes de pavillon français

1. Le pavillon français métropolitain : tout l'équipage doit être français et cotiser à l'ENIM, excepté le personnel ADSSG (agent du service général), c'est-à-dire le personnel hôtelier.
2. Le pavillon français Kerguelen : 25% de l'équipage doit être français et cotiser à l'ENIM, le reste de l'équipage s'il est français doit cotiser à l'ENIM, s'il est étranger est engagé sous contrat international free lance.
3. Le pavillon français Nouméa dont l'équipage cotise à la CAF (régime général de sécurité sociale locale) ou est engagé sous contrat international free lance. Seul le Cdt est obligatoirement français.
4. Le pavillon français Mata Hutu (Wallis) dont l'équipage est engagé sous contrat international free lance. Seul le Cdt est obligatoirement français.

Avantages pour le navigant français ?

Le 1) n'existe pratiquement plus sauf rares compagnies subventionnées.

Le 2) pénalise le personnel d'exécution (option zéro) ainsi que le personnel officier subalterne (pas de lieutenant français pas de 2nd mécanicien français). On arrive à cette aberration administrative involontaire : un jeune lieutenant français ne peut embarquer sous pavillon français parce qu'il est de nationalité française, l'armateur ayant le droit de lui préférer un étranger qui ne cotise pas à l'ENM et donc au salaire brut moins élevé.

Le 3) et le 4) sont plus attractifs pour les jeunes qui débutent sous réserve d'une possible redéfinition du statut du marin français car ils sont à égalité avec leurs confrères de l'international, il n'y a plus la pénalisation du 2) à cause de l'ENIM et donc la concurrence est moins vive.

Conclusions

Il n'y a pour le navigant français aucune différence à naviger sous pavillon étranger ou sous pavillon français 3) 4) car

dans les trois cas il navigue sous contrat international free lance. Il doit gérer lui-même son régime social et ses perspectives de retraite.

Une possibilité de rejoindre l'ENIM devrait être proposée dans les cas 3) et 4) par des cotisations volontaires.

Dans tous les cas le 2) (pavillon Kerguelen) devrait être abandonné.

Le 1) (pavillon français métropolitain) paraît le plus attractif pour le navigant français et devrait être obligatoire pour les compagnies pétrolières françaises ; en effet on ne comprend pas très bien comment les charges (salaires bruts, cotisations patronales) des équipages français même si elles variaient du simple au double par rapport à un équipage étranger pourraient influencer sur la concurrence commerciale du marché du pétrole. Ces charges sont ridiculement négligeables par rapport aux taux de fret, à la valeur de la marchandise et au coût d'exploitation d'un super tanker dans une proportion de 0,00%. Or zéro multiplié par 2 donne toujours zéro, comme disait l'un de mes professeurs...

■ BREVETS FRANÇAIS

Brevet de chef de quart de navigation côtière :

art. 31. Le brevet de patron de navigation côtière est délivré aux titulaires du BCDQnc qui ont accompli 24 mois de navigation effective dont 12 mois au moins doivent avoir été accomplis dans le service pont en qualité d'officier breveté.

art. 19. Pour l'application des dispositions du présent décret, navigue en qualité d'officier breveté tout officier qui étant breveté, sert à bord d'un navire de mer et y exerce des fonctions au niveau de direction ou au niveau opérations.

Tableau 1 officier chargé du quart à la passerelle : brevet de chef de quart de la navigation côtière pour des navires de jauge brute inférieure à 500 ums.

Il n'existe pas à l'heure actuelle de navire de jauge inférieure à 500 ums qui utilise d'officier autre que le capitaine qui est le seul officier pont à bord.

Alors question : à quoi sert le brevet de chef de quart de la navigation côtière ?

Proposition

Les prérogatives de chef de quart de la navigation côtière devraient être : officier chargé du quart à la passerelle pour les navires de jauge brute inférieure à 8 000 ums.

Ce qui correspond à la jbe de la plupart des caboteurs, et qui respecte le STCW 95 : 2 ans et demi d'études pour le brevet de lieutenant ; 2 années de BEP donnant capacitaire plus 6 mois de BCDQnc. Bien que l'expérience et le programme des BCDQnc leur permettent d'être chef de quart sans limite de tonnage, il faut préserver les prérogatives des D2 et limiter les prérogatives des BCDQnc à 8 000 ums.

Passage de l'équivalent brevet STCW 78 à STCW 95 (avant le 1er février 2002) : équivalences de CLC, C1, C2, CC avec Capitaine STCW 95, Capitaine 3 000 ums.

Le stage médical niveau 3 (obligatoire et payant pour tous les brevets STCW78) a été mis en place trop tardivement et en nombre de places trop limitées. La concurrence des brevets étrangers est très vive dans l'international car c'est le français le plus en retard dans la mise à jour du STCW95, les belges, les anglais, les russes, les roumains ont des brevets estampillés STCW95 de toutes les couleurs depuis 1998...

Tout se passe comme si l'administration française s'imaginait que les officiers français naviguaient uniquement sous pavillon français, ce qui est de moins en moins le cas.

Une concordance avec les autres brevets européens serait souhaitable, par exemple : lieutenant de 3ème classe (officier chef de quart), lieutenant de 2ème classe (capitaine 400 tx jbe), lieutenant 1ère classe (capitaine au long cours), qui est la dénomination belge actuelle STCW 1995 ne correspond à rien en comparaison des brevets français STCW95.

*Nous avons reçu de l'un de nos adhérents la lettre suivante.
Il semble que l'application du code ISM pose problème à certains armements. Si on prévient, on passe pour un enquiquineur ne sachant pas assumer, si on prend sur soi et qu'il arrive quelque chose on en prend plein les gencives pour ne pas avoir prévenu (et retour à la case précédente)*

Cher collègue,

Capitaine d'un vieux V.L.C.C. français; j'ai eu à l'automne dernier des ennuis de production de gaz inerte qui m'ont contraint à interrompre momentanément (au total une douzaine d'heures) le déchargement du navire.

Par ailleurs le navire sortant d'arrêt technique était affrété à une vitesse qu'il était malheureusement incapable de respecter.

Après le retard sur la traversée la nouvelle d'un retard supplémentaire sur les opérations de déchargement fut naturellement très mal prise par le service commercial. Afin d'éviter de perdre davantage de temps il me fut demandé, au téléphone par ce service, de mettre les citernes à l'atmosphère. Bien évidemment je refusais de prendre ce risque qui aurait transformé le navire en bombe potentielle. (*)

Mon refus irrita le responsable du service commercial qui me déclara qu'un autre pourrait le faire à ma place.

Dès lors je me suis attendu à un conflit avec la compagnie. Mais pas au point d'être licencié comme je viens de l'être.

Pour justifier mon licenciement il ne fut bien évidemment plus question de mon refus de mettre de l'air dans les citernes ; par contre après cinq ans de commandement avec les hauts et bas habituels il me fut à peu près tout reproché de mes deux derniers embarquements à bord du même navire.

Un vieux navire requiert beaucoup de soin, aussi l'an dernier je ne ménageais pas mes efforts pour préparer l'arrêt technique. Dans le but d'avoir un navire sain tant au point de vue navigation, commercial, sécurité et pollution je demandais beaucoup au service technique. C'était sans doute agaçant mais nécessaire. La remise en service après travaux fut très difficile et longue ; montrant que les demandes non honorées du bord étaient largement justifiées.

Tout cela ne s'est pas fait sans échanges entre les différents services de la compagnie et moi-même. Trop au goût de la compagnie puisque quand il me convoqua la première fois pour me faire part de son projet de licenciement le capitaine d'armement me déclarait que j'aurais dû assumer d'avantage les choses par moi-même tout en me déclarant paradoxalement et formellement que je n'avais commis aucune faute professionnelle et que je jouais le jeu du code I.S.M.



LNG LAGOS (Photo J. Loiseau)

Le code I.S.M. est une bonne chose semble-t-il mais difficile à vivre. Les nombreuses communications ne sont pas garanties d'une réelle compréhension des parties en présence et donc de la reconnaissance de leurs propres responsabilités. En définitive si un réel dialogue ne s'établit pas dans le respect des interlocuteurs ce sont les dysfonctionnements de la compagnie qui sont mis en évidence au travers des échanges oraux comme écrits.

A ce refus d'un silence complice il me fut également reproché de rendre une inspection (vetting): *very difficult due to master condescending and sarcastic*. Ces mots sont extraits de la deuxième mouture (dix jours après la première !?...) d'un rapport de vetting ayant eu lieu en même temps que les ennuis de production de gaz inerte. Ce rapport est la clef de voûte qui justifie mon licenciement. Je crois que ceux qui me connaissent ne peuvent pas en toute honnêteté soutenir pareil jugement qui de toutes les manières est parfaitement déplacé dans le cadre d'une inspection technique.

N'acceptant pas d'être licencié pour un motif qui pourrait laisser planer un doute sur mon attitude professionnelle et la structure de la compagnie le permettant j'ai donc tout récemment été licencié pour motif économique. C'est un artifice dont les Affaires Maritimes qui ont suivi de près et efficacement (sur le fond et la forme) ce contentieux armateur / capitaine ne sont pas dupes.

Pratiquement et suite à ce licenciement

j'ai choisi la convention de reconversion qui m'était proposée et qui à moins de six mois de ma retraite est la seule manière de m'assurer une stabilité de revenu (I.A.N.P.-E. en effet indemnise moins et seulement après un délai de carence qui épuise l'indemnité de licenciement). C'est une solution qui met injustement l'Etat à contribution dans la mesure où il n'est pour rien dans ce conflit qui devrait être assumé entièrement par mon armement.

Si donc cher collègue vous avez connaissance d'opportunité d'embarquement en qualité de capitaine je vous serais très reconnaissant de bien vouloir m'en faire part. Ce serait pour moi à la fois un dernier embarquement et l'occasion de relativiser le préjudice subit dans mon amour propre professionnel.

Je vous remercie également de bien vouloir faire paraître ce courrier dans *AFCAN informations* de manière à ce que ma triste expérience puisse éventuellement être utile à chacun et témoigner de la difficulté d'exercer sereinement et en conscience son métier dans une ambiance où l'affectif des relations prends le pas sur le bon sens et le professionnalisme.

Veillez croire cher Collègue à mes sentiments les meilleurs.

* *NDLR* : Interrogée par nos soins sur ce problème, la compagnie a répondu que cela n'avait été qu'une "suggestion" d'un commercial stressé et que l'armement y avait mis le holà !

Troisième millénaire et technologies navales (1/3)

Article paru dans le
numéro anniversaire du
Journal de la Marine Marchande du
31/12/1999

Par le Commandant J-D Troyat Expert, membre de l'AFCAN, Président de CESMA

En abordant le troisième millénaire, il est d'autant plus fondé de s'interroger sur le futur des technologies navales que les architectes, ingénieurs et techniciens en construction et en propulsion navales, sans oublier les électroniciens, nous ont déjà apporté bien des nouveautés dans ce domaine, ne serait-ce qu'au cours de ces dernières décennies.

Est-il besoin de rappeler qu'on leur doit, par exemple :

- un vecteur essentiel dans le flux des énergies fossiles (charbon, pétrole et gaz) qui viennent chauffer nos logements et bureaux, ravitailler nos moyens de déplacements, alimenter l'industrie chimique, etc., autrement dit le pétrolier et le méthanier,
- un symbole de la puissance et un instrument permettant de la projeter vers des théâtres d'opérations lointains, c'est-à-dire le porte-avions,
- une standardisation des échanges de marchandises permettant des expéditions porte-à-porte sans manutention des biens, grâce au porte-conteneurs,
- une nouvelle approche du transport rapide en terme de nombre de passagers, et sans doute bientôt de tonnage de marchandise, avec l'apparition des navires à grandes vitesses,
- une nouvelle orientation pour nos loisirs avec la démocratisation du bateau de plaisance et le développement des navires de croisières,
- un système satellitaire de communication, de positionnement, et d'identification des détresses.

Ces innovations peuvent surprendre par leur ampleur lorsque l'on mesure la

modestie des moyens dont dispose la marine de commerce, voire même la marine de guerre, comparativement à l'aérien civil ou militaire.

Contrairement à l'industrie aéronautique, la construction de navires ne connaît guère la série et les spécificités exigées par les armateurs pour que leurs navires puissent assurer de manière satisfaisante les trafics auxquels ils sont destinés entraînant fréquemment d'importants surcoûts.

Certes, on sait tout ce que les ingénieurs et les scientifiques sont capables d'imaginer et de réaliser, mais un armateur ne sera jamais en mesure de payer son vraquier de 150.000 tonnes le prix d'une navette spatiale. Il est donc nécessaire que la construction navale poursuive sa mutation et ses réflexions afin de pouvoir offrir aux armateurs des types de navires qui, tout en étant aptes à répondre aux spécificités d'un trafic maritime donné, pourraient être construits en série, à l'instar de ce que l'on connaît dans l'industrie aéronautique depuis des décennies.

Après avoir effectué une sorte d'état des lieux des développements les plus récents concernant la coque, sa propulsion, la sécurité, le respect de l'environnement et les moyens radioélectriques, un peu de prospective permettra d'envisager ce qui peut être raisonnablement attendu, sinon en décembre 2099, au moins dans les prochaines années.

1 - LA COQUE

■ Les formes

Les navires à coque unique, les monocoques, ne disparaîtront pas demain du paysage maritime et leurs formes ne devraient pas beaucoup

changer. Les seules parties en formes resteront l'avant et l'arrière chez les pétroliers et les vraquiers dont la vitesse n'est pas trop élevée. Toute leur partie centrale, sur les 2/3 de la longueur totale de la coque, est constituée d'éléments rectilignes et plans. Ce n'est évidemment pas le cas des navires à passagers, des porte-conteneurs et des bâtiments militaires qui présentent une partie cylindrique peu développée avec des coefficients de finesse moins élevés. Ils nécessitent des formes de carène adaptées et, dès lors qu'il s'agit de navires à grande vitesse, le rapport poids/puissance devient un critère prépondérant qui va conditionner l'ensemble du projet. C'est pourquoi il est difficile d'imaginer que les navires de ce type dépassent de beaucoup les 150 mètres de longueur.

Après les monocoques, on voit se développer les multicoques, en particulier les catamarans avec leurs deux coques unies par le pont principal, sorte de pont de liaison supportant les superstructures. Chaque coque reçoit un ensemble propulsif totalement indépendant de l'autre, ce qui est favorable à une sécurité accrue, tout comme peut l'être, en cas de voie d'eau, l'existence de deux flotteurs compartimentés au lieu d'un seul. Enfin, le rapport largeur/longueur n'a plus rien à voir avec celui d'un monocoque et l'on y gagne en capacité d'emménagement, tandis que la sensibilité au roulis est diminuée.

Les monocoques et les catamarans ont des carènes à déplacement et leur portance est archimédienne. Leur propulsion à grande vitesse est évidemment gourmande en énergie. Afin d'obtenir plus de vitesse en limitant la consommation en combus-

tible, on va chercher à réduire la surface immergée de la coque pour s'affranchir au maximum de la résistance hydrodynamique qui freine son déplacement. Pour ce faire, on peut utiliser une sustentation dynamique ou statique.

Les navires profitant de la portance dynamique sont :

- ceux à coque(s) planante(s), du type monocoques rapides, catamarans à coque centrale (perce-vagues) et SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull),
- ceux à ailes portantes (hydrofoils), du type HYSWAS (Hydrofoil Small Waterplane Area Ships) et hydroptères.

Les navires à portance statique sont :

- les navires à effet de surface à quilles latérales minces, type AGNES 200 (en 1991) ou SKJOLD (en 1999),
- les navires à coussin d'air et hélices aériennes, tels les aéroglisseurs du type HOVERCRAFT.

Les multicoques présentent de grands avantages, mais ils connaissent aussi leurs limites.

On imagine en effet les problèmes générés par la nécessité d'une organisation verticale de chaque coque : le plus souvent tous les éléments qu'elles abritent doivent être doublés, voire triplés dans les configurations "redondance plus un", puisque l'on ne peut passer d'une coque à l'autre qu'au niveau du pont principal ou au-dessus. De plus, au niveau des coûts, il est évidemment plus onéreux de construire plusieurs coques au lieu d'une seule, puisque le développement des bordés est au total plus important.

En ce qui concerne les formes de carène, on commence à disposer de logiciels CFD (Computer Fluid Dynamic) qui permettent d'appréhender les performances hydrodynamiques d'une carène donnée. Toutefois, le temps n'est pas encore venu où l'on pourra s'affranchir des essais et simulations en bassin de carènes.



«Seaway Krestel, navire support de plongée»
(Photo J. Loiseau)

Ces tests sont toujours indispensables pour évaluer les performances futures d'une carène en projet et leurs résultats sont transposés au réel par échelle.

■ Les matériaux

Sur les navires rapides, le gain de poids est primordial. C'est pourquoi l'utilisation de l'aluminium a été privilégiée car sa densité est de 2,7 au lieu de 7,8 pour l'acier. Toutefois, pour des unités de longueur supérieure à 100 mètres, l'aluminium doit être abandonné car ses problèmes de résistance mécanique - son module d'élasticité n'est que le tiers de celui de l'acier - et de tenue au feu - son point de fusion (658°C) est inférieur de moitié à celui de l'acier (1400°C) - deviennent trop coûteux à résoudre. Il faut aussi savoir qu'en construction navale, passer de l'acier à l'aluminium divisera par deux le poids d'un navire, mais multipliera par deux son coût.

L'acier est donc retenu, même pour la construction de navires rapides, dès que la taille de l'unité envisagée excède une centaine de mètres. L'aluminium sera par contre conservé pour la réalisation des superstructures pour obvier les problèmes de poids dans les hauts. De surcroît, l'acier présente une facilité de mise en œuvre supérieure à celle de l'aluminium.

C'est majoritairement de l'acier ordinaire de nuance E24 ou E36 qui est utilisé, car le comportement au flambement et la résistance à la fatigue de l'acier HR (haute résistance) ne plaident pas en faveur de sa large utilisation en construction navale.

En ce qui concerne les composites, on ne voit raisonnablement pas à l'heure actuelle comment ils pourraient être utilisés dans un autre domaine que celui de la construction de bateaux de plaisance. Leur mise en œuvre est en effet chère, ce qui nécessite des fabrications en série pour diminuer le coût unitaire, et la résistance des structures importantes en matériaux composites est difficile à appréhender par le calcul. Si l'emploi de matériaux composites n'est pas actuellement envisageable pour les structures volumineuses civiles, l'utilisation de ce type de matériau se développe pour des éléments non structurels de la construction des navires. C'est ainsi que l'on trouve désormais des balcons pour les cabines extérieures des navires de croisière, voire des tuyautages, réalisés en CVR (Composite Verre Résine ou GRP, Glass Reinforced Plastic, en anglais).

Cependant, même s'il est actuellement difficile de disposer de toutes les données objectives, les études et expérimentations menées sur ce type de matériaux permettent désormais d'envisager pour les CMO (Composites à Matrice Organique) un réel avenir dans la construction navale, que ce soit en technologie monolithique ou sandwich. Ceci se vérifiera sans doute plus particulièrement dans les applications militaires. Notons qu'en ce qui concerne l'utilisation de la technique CMO pour la fabrication des arbres intermédiaires et porte hélice réalisés en fibres de carbone noyées dans une matrice de résine, les résultats donnent toute satisfaction.

Les CMO laissent aussi entrevoir la possibilité d'avoir des matériaux qui ne soient plus passifs mais actifs. Par l'intermédiaire de senseurs et de fibres optiques de communication noyées dans la matrice, une structure en CMO peut informer en temps réel sur le niveau des sollicitations auxquelles elle est soumise. Si l'on

intègre des actionneurs adéquats dans cette même matrice, le matériau peut alors modifier sa morphologie, ses propriétés mécaniques ou diélectriques, voire sa transparence ou sa réflexion à certaines fréquences d'ondes électromagnétiques. Le CMO devient alors un matériau qui peut être "commandable" et/ou "adaptatif".

Le problème le plus délicat dans l'utilisation d'ensembles ou d'éléments réalisés en CMO est celui de leur inflammation rapide en cas d'incendie avec émission de gaz et fumées toxiques. On cherche donc actuellement à améliorer de manière significative à la fois la réaction au feu, qui caractérise l'apport que le matériau peut fournir au développement de l'incendie, et la résistance au feu, qui traduit son aptitude à conserver ses caractéristiques mécaniques.

Pour ce faire, on associe aux CMO des doublages isolants thermiques (comme on le fait pour l'aluminium), on incorpore à la matrice organique des charges minérales ignifuges, on privilégie des résines ayant un bon comportement au feu, on utilise des revêtements de peintures ou de gelcoats intumescents.

■ La construction

La conception de nouveaux navires peut désormais se faire à l'aide d'outils informatiques de calcul. En utilisant la méthode des éléments finis, ces outils permettent de bien connaître la répartition des contraintes dans l'ensemble de la structure du navire. Les calculs effectués sont à la fois statiques – structure soumise à des efforts constants principalement causés par l'arc ou le contre-arc de la coque – et dynamiques – contraintes générées à l'intérieur de la structure à partir de l'impact des vagues. C'est ainsi que le modèle mathématique utilisé lors de la conception des "CORSAIRES 11000" d'ALSTOM LEROUX NAVAL comportait 26983 éléments plaques et poutres et 52985 degrés de liberté.

Ces nouveaux outils permettent bien des hardiesses architecturales, qu'il s'agisse de réductions d'échantillonnage en certains endroits ou



«Ana Knusten - shuttle» (Photo J. Loiseau)

bien de la multiplication d'ouvertures dont les dimensions ne cessent de croître. De plus, la fiabilité de ces outils progresse constamment dans la mesure où les résultats obtenus par la simulation sont corrélés aux mesures, en temps et grandeurs réels, collectées au cours de l'exploitation du navire, grâce à des jauges de contraintes disposées à la construction.

On sait donc désormais réaliser beaucoup plus d'essais et de calculs au moment de la conception d'un navire grâce à des logiciels qui permettent de combiner les mouvements du navire et les sollicitations auxquelles il est soumis. Ces logiciels sont mis au point soit au titre de la coopération européenne, soit au sein du groupement de chantiers européens "EUROYARD" qui regroupe l'italien FINCANTIERI, l'espagnol ASTILLEROS ESPANOLES, l'allemand HBW et le français ALSTOM (Chantiers de l'Atlantique). Ces logiciels sont indispensables pour optimiser le devis de poids d'un navire, ce qui est primordial dans le cas d'un navire à grande vitesse où les gains de poids conditionnent le projet. Ils sont tout aussi indispensables pour déterminer les efforts supplémentaires supportés par la structure de ces navires du fait des systèmes de tranquillisation importants dont ils sont équipés. Sans entrer dans les détails chacun comprend que, face aux assauts de la mer, le roc subira davantage de coups que le bouchon.

C'est aussi pourquoi les navires à

grande vitesse sont dimensionnés pour un type de route et de mer et que leur exploitation est soumise à des limitations géographiques et météorologiques. Pour s'en convaincre, rappelons le tout récent naufrage du catamaran norvégien SLEIPNER - qui avait appareillé alors que régnaient des conditions météorologiques plus sévères que celles pour lesquelles son exploitation était autorisée - et l'annulation courant Novembre et début Décembre 1999 des rotations du NGV assurant les liaisons entre le continent et la Corse du fait de conditions météorologiques dépassant les limites autorisées pour sa navigation.

Le procédé consistant à assembler des blocs - que l'on essaie de réaliser aussi importants que peuvent le permettre les capacités de levage des portiques du chantier - s'est généralisé dans la construction navale. La préfabrication de blocs pesant 400 à 700 tonnes déplacés et positionnés par des moyens de levage de 700 à 1000 tonnes de capacité est désormais la règle dans les chantiers importants. Ces blocs impressionnants sont largement prééquipés : tuyauteries, gaines de conditionnement d'air et de ventilation, câblages électriques, cabines standardisées préfabriquées avec leurs blocs sanitaires intégrés, etc... Tout est fait pour qu'un minimum de personnel ait à intervenir à bord du navire en construction lui-même : on présente, on ajuste et on raccorde ce qui a été construit à l'extérieur du site d'assemblage.

Dictionnaire Anglais-français des termes nautiques — Jean-Claude Gonin — 3^{ème} édition



Comportant plus de 40 000 entrées, ce dictionnaire se veut le reflet du vocabulaire traditionnel ainsi que du jargon technique utilisé par les navigants, les chantiers et les opérateurs du monde entier. Jean-Claude Gonin, professeur d'enseignement maritime à l'ENMM de Saint-Malo, qui a travaillé en relation avec l'OMI ces dernières années, a été très tôt sensibilisé à la maîtrise du vocabulaire maritime, anglais et français. L'ouvrage auto-édité peut être commandé auprès de l'auteur :

Jean-Claude Gonin
76 avenue des porte-cartier - 35400 Saint-Malo
Tel: 02 99 56 14 06 - E-mail: goninjc@aol.com

Extrait du JMM 4190

Chambre arbitrale maritime de Paris

Sentence n° 1016 du 18 octobre 1999

C/P (NYPE) - Transport en conteneurs de marchandise dangereuse classées au Code IMDG : non respect des dispositions contractuelles et réglementaires, locales, nationales et internationales - Incendie en cale - Avaries au navire, causes et conséquences : réparations, perte d'exploitation, frais annexes - Liquidation du compte de loyer - Rôle du Capitaine - Faute Nautique (non) - Innavigabilité (non) - Incendie comme cause exonératoire de responsabilité (non) - Affréteur à temps entièrement responsable.

Un navire porte conteneur fut affrété à temps par un important opérateur, également armateur du même type de navire, pour une période de quelques mois, selon le formulaire NYPE, dans le but d'effectuer des rotations régulières entre 2 ports, comme feeder.

Lors du dernier voyage, peu avant l'arrivée, le navire étant chargé de conteneurs pleins et vides, en cale et en pontée, le bord constata l'apparition de fumées toxiques provenant de la cale 1. Eu égard à l'absence d'informations fournies à l'équipage lors du chargement, il s'est avéré impossible de déterminer si des marchandises dangereuses ou nocives avaient été chargées en cale 1. Le navire continua sa route et, après attente en rade au port d'arrivée, accosta pour décharger sa cargaison. Lors du déchargement du conteneur d'où provenaient les fumées, son plancher céda, le contenu formé de caisses de bouteilles de produits

liquides dangereux se brisa alentour et, quelques heures après, un incendie se déclara dans la cale 1. Une fois l'incendie maîtrisé, le déchargement se poursuivit. Le navire fut ensuite réparé d'abord sur place, puis dans un port doté de moyens plus conséquents.

Les arbitres ont conclu que l'origine du sinistre résidait dans la rupture de l'arrimage des récipients de liquide corrosif et inflammable contenus dans un conteneur chargé dans la cale 1. L'incendie proprement dit résultant, quant à lui, de la projection et l'accumulation soudaine de plusieurs tonnes de ce liquide corrosif et inflammable sur les conteneurs de la cale 1 qui avaient déjà été fragilisés par des coulages antérieurs et, du contact dudit liquide avec les conteneurs et les matériaux qu'ils contenaient.

Concernant la chaîne des responsabilités, les arbitres, se référant non seulement aux stipulations de la charte-partie mais aussi aux textes en vigueur, entre autres, aux dispositions de la Convention SOLAS et du code IMDG, ont relevé des défaillances graves dans les obligations de l'affréteur à temps relatives au chargement et au transport du conteneur litigieux, mettant ainsi en cause la sécurité du navire et de l'expédition maritime

- 1/ Transport sous pont d'un conteneur de produits classés au code IMDG requérant le transport uniquement en pontée,
- 2/ Emballage à l'intérieur du conteneur qui n'a pas été capable de supporter les risques normaux du transport,
- 3/ Matériaux absorbant ou de calage inca-

pables de réduire les risques présentés par le liquide corrosif et inflammable, ni en quantité suffisante pour absorber le liquide en cas de bris des récipients,

- 4/ Absence de documentation remise au Capitaine attestant que la marchandise était correctement emballée, marquée et étiquetée,
- 5/ Absence de manifeste de marchandises dangereuses et de plan d'arrimage détaillé remis au Capitaine,
- 6/ Absence de déclaration de chargement de marchandises dangereuses auprès des autorités compétentes du port de chargement,
- 7/ Arrimage inapproprié du conteneur compte tenu de la nature de son contenu.

En outre, les arbitres ont exprimé le plus grand doute sur l'apposition sur le conteneur par le chargeur et/ou l'affréteur à temps du marquage et étiquetage requis par la Convention SOLAS.

Les arbitres se sont interrogés sur le rôle et la responsabilité du Capitaine en l'espèce pour conclure que ce dernier n'avait pas failli à sa mission, principalement parce que :

- Les dispositions de la charte-partie NYPE confient à l'affréteur à temps la responsabilité de la gestion commerciale du navire et l'organisation des opérations de maintenance,
- Il incombait à l'affréteur à temps, professionnel averti, qui connaissait la présence de produits dangereux de s'assurer du respect des

réglementations en vigueur et de fournir à l'armateur et à son Capitaine les informations, recommandations et instructions nécessaires quant aux précautions à prendre et les obligations à respecter,

- Le plan d'arrimage, contrôlé et approuvé par le Capitaine en ce qui concerne la stabilité du navire, ne faisait mention d'aucun conteneur de marchandises dangereuses,
- Les conventions devant s'exécuter de bonne foi, le Capitaine n'avait aucune raison de se douter que des marchandises dangereuses étaient chargées à son insu.

Malgré tout, il est apparu que l'érosion du rôle du Capitaine, devenant de plus en plus "un simple technicien de la conduite du navire", est une tendance marquée des dernières années plus particulièrement avec le développement de la conteneurisation et des rotations rapides, et les arbitres ont convenu que cette évolution n'est absolument pas satisfaisante.

Les arbitres n'ont pas retenu l'allégation d'innavigabilité du navire du fait de 2 courts arrêts en mer durant la dernière traversée, pas plus que celle de faute dans la gestion nautique du navire.

De la même manière a été rejeté l'argument de l'incendie comme cause d'exonération réciproque de responsabilité, au motif que la partie s'en réclamant est celle qui est responsable du sinistre par ses manquements et défaillances aux dispositions contractuelles et réglementaires.

L'affrètement à temps fut donc tenu entièrement responsable et condamné à régler à l'armateur le solde de loyer resté impayé, les réparations au navire ainsi qu'une indemnité couvrant la perte d'exploitation pendant le temps des réparations ainsi que différents frais annexes.

L'anatocisme et le bénéfice de l'article 700 du NCPC accordés à l'armateur, ainsi que l'intégralité des frais et honoraires d'arbitrage mis à la charge de l'affrètement à temps complétèrent le dispositif.

Sentence n° 10 17 du 6 octobre 1999

C/P Synacomex - Farine en sacs - Intervention du chargeur à l'arbitrage - Domage à la marchandise - Interruption du déchargement par le réceptionnaire - Refus de prendre livraison du solde de cargaison - Appareillage du navire - Paiement des frais et surestaries.

La clause d'arbitrage d'une charte-partie revêt un caractère consensuel qui interdit à un tiers de prétendre en bénéficier sans l'accord exprès des deux parties.

Un chargeur ne peut en conséquence prétendre intervenir volontairement à l'arbitrage au motif que son nom figure au connaissance. Il serait abusif d'étendre au domaine des chartes-parties une jurisprudence française récente (affaire Mercandia Cass. Sas. Plénière 22.12.1989) rendue en matière de transport sous connaissance, qui reconnaît au chargeur qualité pour demander réparation au transporteur lorsqu'il est le seul à avoir subi le préjudice résultant du transport.

Dans le contrat FIOS un affrètement a l'obligation de faire décharger la totalité de la marchandise au port de destination. Il engage sa responsabilité en restant sans réaction lorsque le réceptionnaire décide unilatéralement de refuser le solde de cargaison prétendument avariée.

C'est donc à bon droit que le capitaine a alors décidé de quitter le port et de faire décharger la marchandise encore à bord dans un pays proche.

La faible quantité de céréales avariées par rapport au tonnage laissé à bord, met en évidence l'attitude déraisonnable du réceptionnaire. L'armateur est donc fondé à obtenir remboursement des frais engagés pour libérer le navire et vendre le solde de cargaison. Il a en outre droit au paiement des surestaries pendant le déchargement dans le pays proche.

Sentence n° 1018 du 21 octobre 1999

C/P Synacomex 90 - Transport de 2 qualités de grain sur un navire "boxship" - Cales insuffisamment remplies bien que le navire soit chargé à ses marques - Coefficient d'encombrement - Nécessité d'ensacher une quantité suffisante de grain pour restaurer une stabilité compromise - Temps perdu et frais en résultant.

Selon les termes de la charte-partie, le frèteur s'était engagé à transporter 2 qualités de grain dans un navire du type "boxship" et disposant d'une seule cale pouvant être divisée en 3 compartiments en positionnant 2 cloisons mobiles. L'affrètement avait accepté les positionnements des cloisons proposés par le frèteur, lesquels étaient fonction des coefficients d'encombrement des 2 qualités de grain communiqués par l'affrètement et garantis par lui avec une faible marge d'incertitude. Les volumes des 2 compartiments ayant réceptionné les grains se sont révélés trop importants à la fin du chargement. Le Capitaine, en accord avec son armateur, décidait de quitter le quai de chargement pour éviter d'y être bloqué pendant une période de morte eau et d'aller sur rade pour faire mettre en sacs par l'équipage une quantité suffisante de grains pour éviter le risque de ripage de la marchandise pendant la traversée en

charge entre l'Angleterre et l'Italie en période hivernale.

Le frèteur reprochait à l'affrètement d'avoir communiqué des coefficients d'encombrement incorrects et, en accord avec les termes de la clause 44 de la charte-partie, réclamait le remboursement des frais d'ensachage et la prise en compte du temps perdu dans le temps de planche ou de surestaries.

L'affrètement, quant à lui, contestait la méthode utilisée par le frèteur pour déterminer les coefficients d'encombrement et, en utilisant une autre méthode arrivait à la conclusion qu'il y avait effectivement eu erreur dans la description d'une qualité mais que le coefficient d'encombrement de l'autre qualité était conforme à sa description en charte-partie et que s'il y avait du vide en cale, ce vide provenait d'une erreur faite par le bord dans la délimitation du compartiment.

L'affrètement rappelait qu'il avait fait une proposition de règlement amiable pour les surcoûts relatifs au lot non conforme et soulignait le fait que le navire était chargé à son tirant d'eau maximum alors qu'il y avait encore de l'espace disponible en cale.

Les arbitres sont arrivés aux conclusions suivantes :

- il y avait effectivement une grossière erreur de description sur une qualité et une erreur très minime sur la description de l'autre qualité.
- il n'y avait pas eu de manque à charger mais il y avait eu erreur du bord dans le positionnement d'une cloison.
- que même s'il n'y avait pas eu erreur dans le positionnement d'une cloison, celui qui avait été prévu par le frèteur n'était pas judicieux car il n'avait pas tenu compte du cas le plus défavorable prévu en charte-partie et surtout, il n'avait pas tenu compte de la faible stabilité de son navire lequel est contraint de prendre du ballast en quantité considérable lorsqu'il charge des grains. Le port en lourd utile du navire n'était en conséquence pas conforme à sa description en charte-partie et le frèteur aurait dû en tenir compte et délimiter des compartiments plus petits.

En définitive, les arbitres ont décidé que l'affrètement était responsable des conséquences résultant de la grosse erreur de description de l'une des qualités et que le frèteur était responsable des conséquences résultant de la mauvaise délimitation du compartiment chargé avec l'autre qualité et, prenant en considération le fait que les 2 compartiments utilisés pour charger la cargaison du navire étaient pratiquement équivalents en volume, ils n'ont accordé que 50% du montant de sa réclamation et ont décidé que les parties devaient se partager par moitié les frais et honoraires d'arbitrage.

L'OMI en quelques lignes

L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies, elle est chargée des questions maritimes et a son origine, se préoccupait de renforcer la sécurité en mer.

Par la suite d'autres questions se sont posées et dont l'une, très importante, concernait la pollution des mers par les navires; c'est ainsi que l'OMI a pour objectif primordial d'améliorer la sécurité en mer et prévenir la pollution du milieu marin.

L'organe directeur de l'OMI est l'Assemblée. Entre les sessions de l'Assemblée (tous les 2 ans) le Conseil a le rôle d'organe directeur (32 gouvernements membres).

Organisation technique, les travaux de l'OMI, sont effectués par des Comités et Sous-comités dont :

- Le comité de la Sécurité maritime (CSM) le plus ancien.
- Le comité de la protection du milieu marin (CPMM) Novembre 73.
- Le comité juridique (depuis le Torrey Canyon en 67)
- Le comité de la coopération technique
- Le comité de la simplification des formalités.

Un certain nombre de sous-comités (reconnaisables à leurs titres) ex : Sous comité NAV, COMSAR, STW, DSC, DE, FP, SLF, FSI, BLG.

Depuis sa création l'OMI a favorisé l'adoption d'une quarantaine de Conventions et Protocoles et adopté plus de 800 recueils et recommandations.

Un comité ou un sous-comité se charge de la phase initiale des travaux pour la mise au point d'une convention; puis le projet d'instrument à l'issue de ces travaux est soumis à une conférence; (tous les Etats membres de l'ONU, même s'ils ne sont pas membres de l'OMI envoient des délégations à cette conférence) elle adopte un texte définitif qui est soumis aux gouvernements pour ratification. Les pays qui sont parties à une convention sont tenus d'en mettre en œuvre les prescriptions.

A noter que les recueils de règles et les recommandations adoptés par l'Assemblée de l'OMI n'ont pas force obligatoire pour les gouvernements (mais sont souvent incorporés par les gouvernements dans leur législation)

Quelques CONVENTIONS / SOLAS, COLREG, Convention Internationale sur les lignes de charge, INMARSAT, Sécurité des conteneurs, STW, MARPOL.

Pour faire référence à l'actualité notons que l'OMI en 1990 a adopté la "Convention Internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (convention OPRC). Cette convention entrée en vigueur en mai 1995, vise à renforcer les moyens dont disposent les nations pour faire face à une situation d'urgence telle qu'un incident mettant en cause un navire citerne .

D.MARREC

Compte-rendu de la réunion de la commission maritime de Météo-France

Le 17/05/2000 à Paris par L.A YVONNOU

Très intéressante communication sur la façon dont se développent les tempêtes

La forme de la tropopause aurait une influence prépondérante. Un enfoncement de la couche tropopausphérique vers le bas donne pratiquement à chaque observation, un début de tempête. C'est un peu comme si en pinçant un tuyau, la pression de l'eau augmente au niveau du rétrécissement .

A contrario, on observe que une dépression formée par de l'air chaud, sans déformation de la tropopause risque de ne pas aboutir.

Ceci est particulièrement intéressant pour les tempêtes qui se forment tardivement comme celles de la fin de l'année 1999. Elles se sont formées très près de nos côtes, et le modèle de prévision ARPEGE de la METEO NATIONALE qui tient compte de la déformation de la couche tropopausphérique les avait repérées , mais n'a pas donné une bonne approche de leur intensité. Par contre, le modèle EUROPEEN qui ne tient pas compte de la notion de déformation ne les avait pas prévues !...

Il y aurait une relation entre la quantité d'ozone et la forme de la stratosphère. Collègues Capitaines, observez bien les déformations de la couche tropo....!

Prévisions de dérive des nappes d'hydrocarbures.

Echec total des prévisions par METEO FRANCE pour la dérive de la cargaison de l'ERIKA. Perte de mémoire : Du jour au lendemain, des nappes de fuel apparaissaient ou disparaissaient des champs visuels des observateurs aéroportés.

Echec total de la télédétection radar des satellites.

Un point positif, les bouées émettrices sont restées dans la nappe.

Les modèles américains et anglais faisaient arriver la nappe entre l'île Yeu et Belle-île.

Le modèle français, donnait la nappe proche de l'île d'Yeu.

Je pense personnellement que les vieilles cartes des courants dans le Golfe de Gascogne ont été un peu oubliées : Il existe un courant général constant portant au nord Ouest , parallèle à la forme de la côte, que l'on ressent au large de l'île d'Yeu et de Belle Ile .

Constat d'échec, METEO FRANCE avoue ne pas savoir gérer ce type de problème. A trop regarder les écrans et ce que l'on a mis , ou pas mis dans les ordinateurs, n'en oublie-t-on pas la réalité des choses connues.?

METEO FRANCE est à nouveau sur le pied de guerre pour le " pompage " de ce qui pourrait rester dans l'épave

Un NAVTEX national en français sera

mis en service au 1er Janvier 2000. Ce projet facilitera le développement et l'embarquement des récepteurs NAVTEX sur les navires dont les Capitaines sont réfractaires à l'anglais ! (petits navires à passagers et de pêche)

Prévisions pour un nouveau découpage de la zone METAREA II

Installations de nouvelles stations BATOS sur les navires marchands français.

Ce jour 15 navires français en sont équipés pour des relevés automatiques.

Dans son rapport annuel , METEO FRANCE avait émis un vœu qui intéresse tous les Capitaines de navires navigant au large, à savoir:

La possibilité pour ces Capitaines, en opérations commerciales dans des pays dont les services des prévisions météo son quasi inexistant ou peu faibles, d'obtenir de notre METEO FRANCE des informations pertinentes sur la zone fréquentée et de collecter ainsi des renseignements permettant de prendre des décisions autant pour la sécurité que pour les opérations commerciales.

J'avais émis l'idée que ce service soit en **LIBRE SERVICE**.

Il ne sera jamais gratuit, mais il sera efficace.

Comment interroger METEO FRANCE ?

Par fax ou tel inmarsat directement du bord sur un numéro mis à la disposition des Capitaines.

Quelles informations diffuser à METEO FRANCE ?

1 / Noms du navire, tonnage, tirant d'eau, produit transporté, pavillon, compagnie adresse, organisme payeur de la compagnie ,..... etc

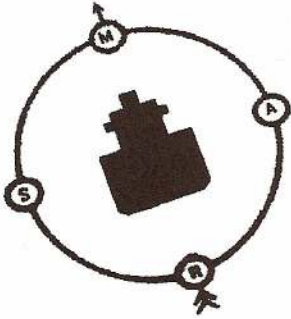
2/ Zone concernée géographiquement : Lat. Long .

3/ Type de renseignements demandés :

La houle, le vent, l'état de la mer, le courant de surface, et... les prévisions à 5 jours fiabilité en % - cartes météo isobarique à recevoir sur fax ou simple bulletin sur le telex imprimante du bord

Comment faire interférer des renseignements locaux sur zone avec les infos des prévisions ?

Nous capitaines de l'AFCAN, nous aurons à réfléchir sur ce sujet et à en débattre.



International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

M.A.R.S.

MARS 200006

Bully Boy Tactics

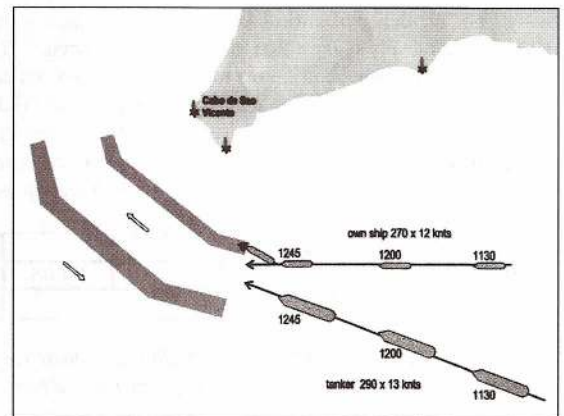
The course up the Strait of Gibraltar to Cabo de Sao Vicente TSS is approximately 2900T. As we were laden with steel coils and had a GM of 2.9m, our rolling period was in the region of 5.5 seconds in a nasty SSW swell. Not much problem for a larger ship but on our 2,700 grt vessel it was necessary to head up to the NW first before turning to approach the TSS on 2700T to alleviate the synchronous rolling.

At 1130 four ships on our port side were approaching the TSS. From plotting it was calculated that they were making 2900 at speeds of around 13 to 14 knots. One tanker was on the port beam at approximately 7 miles off and closing on an almost steady bearing. I recognised it as a tanker belonging to a well known European company.

Requesting the 2/O to call me "if he caused any problem" (i.e. failed to give way) I left the bridge. Not long after, I was summoned to the bridge where I found our friend on the port beam at a distance of approximately 0.8nm still steering 2900 and still doing about 13 knots. The 2/O informed me that he had called him three times on VHF Ch 16 and had not received any response. I immediately pulled back the main engine pitch control, altered course to 3000 and gave five short blasts. I then called him on Ch 16 and again received no reply. However, he was seen to alter course to port by a few degrees. As he drew ahead I was able to pass under his stern and resume my course.

Once the situation had settled, I again called the vessel as I wanted to give him a piece of my mind and find out why he, a laden tanker of about 60,000 grt had felt justified in causing me to take evasive action. It would be rare to find a company who would put defective VHF sets on their normally well-equipped vessels. I am sure that he had heard me.

He again caused a close quarters situation with a privileged ship a few miles further on in the TSS at the turning point for the NNW course. Again, the protests fell on deaf ears. The company concerned is known to carry deck cadets. If the prospective officers were witness to the OOW's flagrant abuse of the COLREGS, I hope that at least they know better.



MARS 200012

A Bridge Automation Too Far

I am in danger of entering into a passionate discourse about bridge automation and its evils but that would create the wrong impression and would probably brand me an old fashioned stick in the mud. Instead I shall comment about one particular item of automation which frightens the life out of me! In a recent MARS report one of two ships proceeding up channel mysteriously altered course towards the other whom she was overtaking and then, even more mysteriously, appeared to correct the error and sheared off to port, thus averting a collision. The officer in the overtaken vessel was probably somewhat shaken by the encounter.

The incident was similar to one I witnessed. I was on the bridge wing talking to the Second Officer when the ship mysteriously altered course. I immediately noticed the change but was rather disturbed at the officer's nonchalance in informing me, in response to my questioning, that the ship had reached a Way-point and the GPS had altered course!!! The ship had recently been taken over from another company. We immediately ordered the disconnection of the GPS from the Autopilot. An incident on the eastern seaboard of the USA involving such equipment on a cruise ship was still fresh in our memories.

Returning to the original incident described, I wonder if the overtaking ship was similarly equipped and did a similar event occur? It is evident to me that shipyards are increasingly producing ships with "Fully Integrated" bridges as a standard item. If one reads the naval architecture, ship construction and even ship management magazines, such equipment is seen as something to be proud of. How many mariners have been consulted?

Is it too late to shout loud in protest at this premature introduction of a lethal weapon? Aircraft may have such systems but they also have the added dimension of altitude to help prevent collisions as well as a very strictly regulated oversight by not one, but two pilots. Driverless trains are a reality on the Docklands Light Railway and between airport terminals but again the regulatory environment is very strict indeed. We have no such safeguards on the sea. The separation aids which are in place are imaginary lines marked on charts, occasionally assisted by navigation aids. They are entirely dependent on humans ensuring their ships are correctly positioned. Unfortunately there are too many people both at the design stage and operating at sea who do not give enough thought to the possible disastrous results of their actions. One only has to read MARS to appreciate that.

When the next yachtsman or fisherman is run down; when the next catastrophic collision occurs between two leviathans, will the designers take any share of the responsibility? Human error extends much further than just the operator.

MARS 200015

Master / Pilot Information Exchange ?

Nowadays the Charterers, Shippers and many others in the marine field are looking primarily to their own utmost profitability and secondarily to the safety of the ship, her crew and the environment. The Safety and Quality Management System has been implemented on our ship and found to be very effective and practical, in particular, the requirement for the Master and Pilot to exchange information. One of the main points of the system is "The Master's responsibility, particularly the over-riding authority to deviate from Owners, Charterers and/or Shippers for the sake of the safety and environment protection". However, The experience I have recently had while calling one port puts all the above into jeopardy because of outside parties refusing to listen.

The vessel had been instructed to arrive at the port with a draft of 41.8 feet but, according to my passage plan, a maximum draft of 32.5 feet was possible in the channel. On his embarkation, the Sea Pilot refused to complete the pilotage information card, particularly the part related to under keel clearance while on passage in the channel. He declined this by saying, "I am just concerned in getting to the anchorage, discuss this with the River Pilot". In the anchorage, I decided that I must override the instructions and proceeded to lighten the ship and so brought the draft up to 31.5 feet.

The day after, the ship left the anchorage. The River Pilot came on board and the same scenario occurred. He also declined to answer the question with regard to under keel clearance and, as we were approaching the channel, he said you can discuss it with the Docking Pilot. When the Docking Pilot boarded, to my great surprise, he also refused to discuss about the under keel clearance, he just said that he had been doing the job for many years.

A short while later we were passed over a shoal area and less than one foot under the keel was indicated by Echo Sounder at speed of 4.3 Knots. Had the draft been kept at 41.8 feet as instructed and / or there been had no lighter available to reduce the draft then it is likely that the ship would have run dangerously aground.

Should We Change the Watchkeeping Pattern?

An extract from the US Coast Guard Web Site

As part of its mission to improve the safety of maritime operations, the U.S. Coast Guard (USCG) has undertaken a multi-year research program to establish a technical basis for maritime operational practice and regulatory guidance in work-rest scheduling and work hour limitations. Numerous studies across various modes of transportation show fatigue to be an underlying factor in a significant percentage of accidents; further, many of the accidents appear to be a result of sleep disruption based on work schedule requirements. The current phase of the program is concerned with the following: (1) identify the nature and extent of sleep disruption-induced fatigue in the commercial maritime industry, and (2) identify the impact of watch duration on personnel fatigue.

One hundred and forty-one mariners from eight commercial ships (6 tankers and 2 freighters) provided data regarding their work and sleep patterns, as well as a variety of other data pertinent to fatigue. The results show that there is a fatigue problem in the U.S. maritime industry, and by implication, internationally. The incidence of critical fatigue indicators such as severely restricted sleep duration per 24-hour period, very rapid sleep onset times, and critically low alertness levels suggest that fatigue regularly occurs. The results point to sleep disruption, reduced time between watches, fragmented sleep, and long workdays as principal contributors to the problem. Several courses of action for fatigue reduction are discussed: (1) work and rest period guidelines and policy, (2) government-industry educational programs, and (3) design and evaluation of alternative work-rest schedules.

Although there are some variations in the existing system of watchkeeping, it has basically been the same for many years. The Protection Through People organisation has produced an alternative watch operating schedule which claims to reduce the effect of disturbed sleep patterns and has been tried on some vessels. It certainly gives a longer spell off watch and the participants in the trials have commented favourably on the system which is shown below.

| | | | | | | | | | |
|------|-------|--|-------|--|-------|-------|--|--|-------|
| 2/O | 00-06 | | 08-10 | | | | | | |
| Mate | | | 06-08 | | | 12-18 | | | |
| 3/O | | | | | 10-12 | | | | 18-24 |

This is an interesting proposal and I would like to hear readers comments on it. For instance, how would it work on days when there are a succession of port arrivals and departures? If you have experienced fatigue, as I am sure nearly everyone has, please let me know if you think this proposed watchkeeping system would improve the situation.

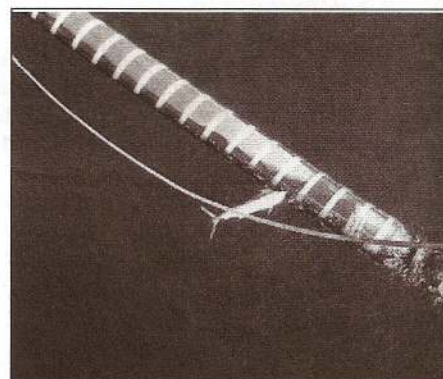
MARS 200024

Watch out for swordfish !

I thought I would share with you an incident that occurred on an FPSO in the Gulf of Thailand. It is something which I have never heard of before and I think it will be of great interest to SBM users or anyone involved in the use of floating hoses. I attach the evidence in the form of a photograph.

The Master reported that there had been large accumulations of fish in the area and it can only be assumed that the swordfish was chasing his lunch and never noticed the floating 16 inch hose. The swordfish rammed the floating hose at such speed that the bill of the swordfish penetrated the floating hose to the extent that the inner liner of the hose was later found to be indented by 2cms. The swordfish was found to be about 6 foot long, could not be removed from the hose and eventually was killed and the body removed from the bill by sawing it off, leaving the bill impaled in the hose carcass. (Swordfish steaks for lunch!)

Due to the unknown depth of bill penetration, there was no option but to change the hose. This meant mobilising a support boat with equipment and labour and, including the cost of the new hose, the total bill will be in the region of US\$ 35000 - 40000. It cannot be confirmed whether the collision happened at night or during the day but the water visibility can best be described as crystal clear when the incident was noted. I have been in touch with the hose manufacturers for ideas on how fish can be scared away from floating hoses and I have received some quite interesting ideas. In the meantime, I think the operator is treating it as a one-off incident unless other similar experiences start to occur elsewhere.



MARS 200026

Squat Confusion

As a pilot operating in shallow waters an important part of my discussion with a ship's Master is about squat and how it affects his ship. Squat tables are becoming more common but there are still many vessels that do not carry this information. It may interest the reader to hear some of the comments I have received when I have asked about squat.....

- 120m LOA fast feeder container ship: "We do not have any squat Mr. Pilot." When I expressed some surprise at this and suggested that I would expect about 1.5m, maybe more, on a vessel of this type, I was met with an emphatic "No Mr. Pilot, if we had that much squat the deck would be under the water !"
- 110m LOA fast feeder container ship: "Yes we have squat tables but I don't think they are right. I have been reading the midships draught and it does not change no matter what speed we do."
- 160m LOA 9m draught bulker: "We have no tables but we have a squat gauge." I said that I had not heard of such a device and asked the Captain how it worked. That was not known and on further questioning it appeared that this gauge was actually showing trim....."Yes Mr. Pilot - Squat !"

It would appear that this subject still causes confusion.

Les vettings

Au cours du séminaire sur la sécurité maritime tenu dernièrement au Havre à l'initiative de l'association Hydro-Supmarine la question des vettings a été abordée.

Ce n'était pas nouveau pour l'AFCAN pour qui ce type d'inspections était depuis quelques années un sujet de réflexion. Ainsi au cours d'une réunion de la Région Normandie avions nous demandé à ceux des participants ayant eu l'occasion d'être confrontés, en tant qu'acteurs ou témoins, à des vettings (certains diraient à les subir) de bien vouloir rédiger un papier succinct permettant de les situer. Ce qui a été fait sous la forme de la communication suivante :

VETTING INSPECTIONS

1- Définition

Le terme "vetting" sous-entend une inspection externe d'un navire par un "major" pétrolier ayant pour but d'examiner soigneusement et scrupuleusement ses défauts, ceux de ses managements technique et commercial et ceux de son équipage afin de déterminer les risques que peut présenter ce navire pour la compagnie pétrolière.

2- Généralités

L'inspection est générée par le service commercial du navire. La raison en est que ce dernier puisse être accepté par les services vetting d'une ou de plusieurs compagnies pétrolières afin d'être admis à transporter une cargaison ou à fréquenter un terminal appartenant à cette ou à ces compagnies.

C'est-à-dire qu'un navire affrété à temps par Elf et transportant pour un voyage une cargaison Total vers un terminal Shell doit être accepté par ces trois compagnies. Les détails des organisations vetting des principales compagnies pétrolières figurent dans une publication Intertanko "A guide for vetting inspections", on y trouve, entre autres, les directives applicables à toutes les inspections, comment compléter le "Vetting Particulars Questionnaire", des spécificités sur certains services vetting ainsi que quelques généralités sur les inspections par l'Etat du port.

3- Organisation du vetting

- a - Le service commercial du navire demande l'inspection à une compagnie pétrolière en fonction de ses besoins.
- b - Le service vetting de cette compagnie pétrolière va d'abord examiner le pré-

cedent rapport d'inspection (celle diligentée par elle-même ou celle disponible sur le SIRE) puis va décider soit :

- de ne pas faire d'inspection car
 - (i) elle n'a pas besoin du navire ou
 - (ii) les rapports disponibles sont favorables et le navire est acceptable au vu des rapports SIRE.
- ou bien
- de faire une inspection.
- c - Le service commercial du navire va alors aviser de l'inspection son service technique et lui demander de faire parvenir à la compagnie pétrolière un "Vessel Particulars Questionnaire".
- d - Le navire est lui aussi informé de la demande d'inspection ainsi que, normalement, du résultat de cette demande.
- e - L'inspection, lorsqu'elle a lieu, est basée sur le VPQ quelquefois additionné d'un questionnaire propre à la compagnie pétrolière.
- f - Pendant l'inspection l'inspecteur ne doit être seul à aucun moment. Généralement la vérification des documents a lieu avec le commandant auquel vient s'adjoindre pour la visite de la passerelle le lieutenant chargé de la navigation, s'il est disponible. L'inspection de la partie extérieure pont est également menée en compagnie du commandant, celle de la partie cargaison l'étant avec le second capitaine alors que pour la machine c'est le chef mécanicien qui officie.
- g - A la fin de l'inspection l'inspecteur doit informer le commandant des résultats de ses constatations afin de discuter avec lui des points à problème et de voir quels sont ceux qui peuvent être éliminés aussitôt. Cela est également indispensable pour que le commandant puisse ajouter ses commentaires avant de signer le rapport d'inspection. Copie de ce document est bien sur faxée au service technique du navire.
- h - L'inspecteur transmet son rapport au service vetting de la Cie pétrolière.
- i - Au vu de ce rapport (comprenant les observations du commandant) le service vetting va donner ou non son accord à une utilisation éventuelle du

navire. Les données prises en compte pour ce résultat dépendent de chaque compagnie, mais en général les questions ont chacune un coefficient de pénalité, puis le navire est accepté à partir d'un pourcentage de bons/mauvais résultats.

- j - Le résultat de l'inspection est alors transmis au service commercial (puis technique) du navire avec les remarques ainsi qu'un délai pour corriger les points ayant fait l'objet de ces remarques.
- k - L' "OCIMF Report" est placé sur le SIRE. Il indique, sans mention détaillée des résultats, si le navire est bon ou sur liste noire.

l - A partir de la publication de l'OCIMF Report le service technique du navire a 14 jours pour donner ses commentaires (après discussion avec le bord, l'inspecteur et le service commercial) sur le même site de l'OMCIF. Après 14 jours il n'y a plus de possibilités d'ajouter quoique ce soit au rapport d'inspection.

m - Evidemment dans le même temps le navire et son service technique ont vu ce qu'il y avait à faire pour corriger au plus tôt les défauts ayant fait l'objet des remarques du rapport d'inspection.

4- Préparation d'une inspection

De plus en plus, les compagnies de navires pétroliers, gaziers, chimiquiers ont compris l'importance de la préparation par les bords de l'inspection. On peut donc trouver maintenant des directives des services qualité vers les bords afin qu'ils se prémunissent contre les remarques idiotes, évitables et assassines telles que la tenue de l'équipage, la propreté du navire et autres.

Préparé à une inspection :

- a - D'abord d'avoir sous la main tous les certificats, brevets et autres manuels et documents susceptibles d'être demandés par l'inspecteur. Il faut donc collecter à l'avance les divers registres de sécurité, les manuels COW, stabilité, inert gas approuvés par la société de classification, les Oil Record Book et Garbage Book, un exemplaire complet du système de management de la sécurité (en sachant de plus où chercher dedans), les procédures de transfert de cargaison et soutes, la police drogue/alcool ainsi que les derniers

tests effectués, les enregistrements des tests cargaison, les enregistrements de maintenance machine et pont et bien sur les certificats de classification ainsi qu'un VPQ rempli et une liste d'équipage.

- b - Certaines choses peuvent être demandées en vérification par l'inspecteur (en fonction des besoins et disponibilités) et n'oublions pas que l'inspection se fait principalement en cours de déchargement. Il peut donc être bon de tester à l'avance certains appareils tels que gaz inerte, ODME, barre de secours, pompe à incendie de secours, communications. Vérifier également la pression des appareils pompiers.
- c - L'inspecteur demandera aussi à voir le système de correction des cartes et documents nautiques et parfois vérifiera les corrections.
- d - Enfin et surtout il est important de présenter un navire propre du début à la fin. La première impression d'un inspecteur est à la coupée (propreté et filet de protection), propreté de l'équipage et vêtements de sécurité pour le personnel de quart. Il faut faire attention aux locaux à peinture, aux bouteilles d'acétylène et oxygène, à la réglementation et au respect des zones fumeurs, à ce que les portes extérieures soient bien fermées, etc.
- e - L'inspecteur doit être accueilli à la coupée et accompagné en permanence à bord. Il convient, même si cela coûte, de le recevoir avec politesse et sourire.

Dans certaines compagnies des directives écrites existent pour la préparation des inspections vetting. On organise même parfois des séminaires à ce sujet pour les

commandants, chefs et seconds en congés (cela fait aussi partie du code ISM).

5- *Réflexions sur les inspecteurs.*

Au début des vettings les compagnies pétrolières ont employé le plus souvent des jeunes retraités. Maintenant le vetting devient un métier en lui-même. On fait appel à des candidats de plus en plus jeunes qui ont donc très peu d'expérience de navigants et quelquefois sur des navires de types autres que ceux qu'ils devront inspecter.

Il est vrai que cela peut être attirant : c'est bien payé, c'est un travail sédentaire qui permet quand même des déplacements intéressants et on peut voir et dire ce que l'on veut sans responsabilités d'aucune sorte. On se retrouve donc maintenant avec des inspecteurs qui n'ont que quelques mois d'expérience de second capitaine (La plupart ne vont même pas jusqu'au brevet final). S'ils ont une bonne capacité à apprendre des textes de loi, leur manque flagrant d'expérience les prive de la compétence nécessaire pour mener à bien une inspection.

Il y a tout lieu de penser que ce travail conviendrait à un navigant confirmé, c'est à dire à un commandant tout juste retraité ou en fin de carrière, et ce encore pour un temps relativement court. En effet l'évolution technique des navires est rapide et un inspecteur qui n'a pas navigué depuis plus de cinq ans apprécie très mal ce qui peut être fait ou non par le bord et en quoi ce bord est ou non responsable.

De plus il existe différents types de navires dangereux ; comment croire alors sérieusement qu'un ancien marin ayant fait carrière sur des VLCC de conception antérieure aux années 80 puisse inspecter un navire à double coque ?

On a même vu sur un gazier un vetting conduit par un inspecteur qui n'avait fait que du pétrole. Il avait l'air plus perdu qu'autre chose mais cela ne l'a pas empêché de noter quelques déficiences !

De plus l'inspecteur est un homme, avec ses défauts, qualités et mouvements d'humeur.

Ainsi peut-on citer le cas d'un navire à bord duquel deux compagnies pétrolières avaient programmé une inspection au cours de la même escale mais pas en même temps. En effet si une compagnie pétrolière peut accepter les résultats d'une autre compagnie, par contre ces compagnies refusent que leurs inspections soient effectuées simultanément.

Dans l'exemple évoqué on a eu, en moins de douze heures, deux résultats complètement différents. En effet un des inspecteurs formulait 3 ou 4 remarques (d'ailleurs pertinentes) alors que l'autre en notait 43 C'était pourtant le même navire, visité le même jour et dans le même port !!

De plus il ne faut pas oublier que l'inspecteur ne contrôle que la partie visible du navire. L'état de la structure, qui est pourtant l'essentiel en ce qui concerne la solidité du navire, lui échappe totalement. On peut même supposer qu'il ne doit pas être extrêmement difficile de dissimuler certains problèmes propres à cette structure.

Enfin pour en revenir au recrutement des inspecteurs il semblerait que les Français soient de plus en plus écartés au bénéfice d'étrangers sans doute moins chers sinon plus compétents.

La Région Normandie

Audit

Une firme japonaise et une société française décident de faire une course d'aviron. Les deux équipes s'entraînent dur. Les Japonais gagnent avec plus d'un kilomètre d'avance. Les Français sont très affectés. Leur management se réunit pour chercher la cause de leur échec. Une équipe d'audit constituée de "senior managers" est désignée. Après enquête, ils concluent que l'équipe japonaise est constituée de huit rameurs pour un barreur, alors que l'équipe française a huit barreurs pour un rameur.

A la lecture du rapport d'audit la Direction décide de louer les services de consultants. Après avoir perçu d'énormes honoraires, ils rendent leur avis ; l'équipe française doit avoir plus de rameurs et moins de barreurs. L'équipe française est donc réorganisée. Mais, comme personne ne veut devenir rameur, il est décidé de créer quatre postes de barreur superviseur trois de barreur superintendant et un de barreur superintendant assistant manager.

Les Français mettent aussi en oeuvre un système de stimulation pour encourager le seul rameur de l'équipe à travailler plus. Baptisé "la qualité et le zéro défaut", il repose sur des réunions, des dîners et une prime sur objectif pour le rameur. La course a lieu et, cette fois, les Japonais gagnent avec deux kilomètres d'avance.

Humiliée, la Direction française licencie le rameur, stoppe la mise en chantier d'un nouvel aviron, vend le bateau et annule tout investissement. Puis elle récompense les barreurs managers de leurs efforts en leur donnant le prix de la Performance. Enfin elle distribue l'argent économisé par ces mesures de restriction à tous les directeurs seniors.

Tout cela ne vous rappelle-t-il pas quelque chose ?

Daniel MARREC

SEMINAIRE du 27 avril 2000 au Havre Réglementation et sécurité maritime à bord des navires POINT de VUE du CAPITAINE

Il y a une telle profusion de règlements, conventions, recommandations, lois, internationales, européennes, nationales, portuaires, qu'il n'est pas question ici de les citer... j'en serais bien incapable, ce serait fastidieux et sans intérêt.

Toutes ces réglementations ont un but, la sécurité maritime, la protection du marin, des côtes et de leurs habitants. Je vais me borner dans mon propos à mettre l'accent sur certains points, manquements et effets pervers.

Il apparaît tout de suite chez mes collègues et en fonction de leur armateur, du type de navigation et de leur âge une vision de la réglementation maritime très variée.

Beaucoup se plaignent de n'avoir pas été préparé à une **telle pression de la réglementation**, leurs études à l'école d'hydrographie ayant été insuffisantes sur ce point. Leurs connaissances dans ce domaine n'est que le fruit de leur expérience (des avatars de la navigation et des contrôles), de leur bonne volonté, du temps disponible à bord, de leur niveau d'anglais et de leur goût pour la chose réglementaire.

L'esprit "réglementation" ne leur vient souvent qu'avec la mise au point du code ISM à bord. Il est bien dommage que les programmes des **écoles d'hydrographie** lorsqu'elles formaient mes collègues n'aient pas pris en compte l'importance que prendrait la réglementation maritime dans la vie maritime actuelle. Une demande de mise à niveau se fait sentir, mais les questions fondamentales sont : où, comment, par qui, ... et qui paye?

Laisser moi si vous le voulez bien donner "en vrac" le témoignage des collègues qui ont bien voulu répondre à mes questions.

CODE DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE

Il est bien évident que pour beaucoup de mes collègues cet outil réglementaire a été jeté rageusement des étagères où il trônait majestueusement, car sans objet sur les navires étrangers ou arborant le pavillon pingouin ou Wallis et Futuna sur lesquels même les conventions collectives françaises ne sont pas complètement reconnues. *En fait*

elles pourraient être applicables si le contrat du marin l'indique... et il faudrait qu'un collègue aille devant le tribunal pour en obtenir confirmation.

On trouve parfois sur des "Kerguelen" un sous effectif alarmant et le capitaine astreint au quart a une surcharge de travail quotidien comme ses deux autres officiers (comme le prévoit l'article 15 du décret 83-793) lorsque qu'il y a 2 officiers! Car sur certains navires est appliqué l'art.13 permettant d'organiser à titre temporaire le service à deux bordées de navigation!

Depuis la disparition de l'officier radio qui ne servait à rien, veut-on nous laisser croire, la situation de crise devient dramatique. On demande au capitaine d'assurer grâce à son expérience le traitement de la crise, avec son équipage réduit, et de tenir informé. *Imaginez le feu sur un navire, le capitaine en train de rédiger ses telex pour émettre sur standard C, face à l'arrière parce que c'est ainsi que c'est généralement installé, essayer tout de même la V.H.F et les ondes moyennes, tout en démarrant la pompe incendie avec le bouton à distance et parlant au talky en français à son jeune second et en anglais au lieutenant!!! Lorsque le radio était là, le capitaine pouvait s'occuper du feu, ce qui paraît le plus urgent. Karun MATHUR le capitaine de "ERIKA" a confirmé combien la disparition de l'officier radio avait été un handicap.*

STCW 95

Réglementairement, le capitaine est responsable du **choix de l'équipage** ! A l'heure où le marchand d'hommes livre clé en main un équipage avec des **brevets irréprochables**

dans leur forme tout au moins, il est difficile d'émettre un jugement dans les premières heures sans risquer le délit de sale gueule!

Pourtant selon **STCW 95** : "le capitaine doit identifier avant de confier la moindre fonction de responsabilité" mais qu'on se rassure: dans **ISM code** : "l'armateur doit doter le navire d'un personnel qualifié". C'est pourquoi il est sans doute stupide de mettre en cause la qualification des équipages même si le niveau baisse comme semblent le faire remarquer en cœur, les pilotes et inspecteurs de la navigation.

En mettant en doute l'authenticité des brevets et qualifications des membres de l'équipage ou en mettant en doute l'expérience qui figure sur le fascicule (*parfois en cyrillique, avec un tas de tampons superbes qui couvrent les dates et les indications déterminantes*) il attaquerait de front les administrations internationales, nationales et les marchands d'hommes.

De plus les "marchands d'hommes" sont parfois devenus des entreprises extrêmement puissantes qui gèrent 300 à 400 navires... alors, le petit capitaine un peu trop difficile sur la qualité risque lui-même d'avoir son sac avant l'heure!

Le capitaine toutefois a la possibilité de noter son équipage, et, il faut bien le reconnaître, ce sont avec les "over-times" la carotte qui fait avancer l'expédition. Il est important que le capitaine étudie les contrats de son équipage et qu'il fasse respecter les durées d'embarquement. S'il est amené à licencier un marin, il doit le faire selon une procédure contraignante mais indispensable.

En France des questions nombreuses se posent: quand la **mise en conformité des brevets**?

Ne revenons pas sur le long débat qui a eu lieu ces deux dernières années. Beaucoup de mes collègues se plaignent des **temps de navigation** frauduleusement pris en compte dans de nombreuses compagnies pour permettre d'offrir à l'officier le temps pont ou machine nécessaire à l'obtention du brevet polyvalent complet et ils ont parfois des officiers parfaitement brevetés sans aucune expérience dans une des branches. A remarquer que certains de ces collègues ont en leur temps profité de ces méthodes, ils sont inquiets de constater que l'obtention du brevet complet en fonction du temps de navigation devient très long par rapport aux collègues étrangers et ce en raison du rallongement des jours de congés! Echec d'une prétendue polyvalence d'ailleurs piteusement appelée "autre brevet" dans STCW ?

Mais là où les questions sont nombreuses, c'est à propos de l'accueil de nos amis militaires chassés de "la Royale" : nous savons que des équivalences de brevets étaient secrètement octroyées par des amiraux au secrétariat général de la mer et nous avons toutes raisons de penser que ces pratiques vont aller en augmentant en raison de la pénurie et du coût moindre d'officiers bénéficiant déjà d'une petite pension. Avec STCW 95 les brevets monovalents de niveau 1 et 2 réapparaissent et nous pensons que la formation dispensée dans les écoles militaires a été présentée dans la liste blanche à l'OMI. Quid de l'expérience marine marchande et de la prise en compte du temps de navigation effectif (en dehors du temps passé à l'art militaire et aux congés bien mérités) ? (1)

Quelles sont les possibilités offertes pour renouveler ou obtenir les **qualifications** maintenant indispensables et qui n'étaient pas incluses dans les formations initiales? En effet la position de certains armateurs est de répondre: "la connaissance vous appartient allez donc vous occuper vous-même de votre formation à vos frais!". De plus les possibilités d'acquérir la formation sont rares et chères, le **stage médical** qu'il faudra renouveler tous les 5 ans est "booké" pour un an et plus, ne pourrait-on demander à nos responsables de l'enseignement de traiter un accord avec tous les hôpitaux faisant école d'infirmières afin de multiplier les possibilités d'obtenir à proximité du domicile cette qualification indispensable ?

N'oublions pas qu'un certain nombre d'officiers ne trouvent pas d'embarquement faute de posséder la qualification exigée pour telle ou telle navigation !

(1) Une précision a aussitôt été apportée: jusqu'à présent 6 brevets capitaine côtiers étaient proposés annuellement. Maintenant un problème se pose qui est à l'étude: pour se conformer aux exigences de STCW 95 et en particulier aux temps de navigation - des

embarquements au commerce devraient être exigés, de plus des éventuelles formations complémentaires seraient à l'étude. (arrêté du 1^o juillet 1999 du ministère de l'équipement).

Effectif minimum de sécurité : La communauté Européenne, l'OMI avec STCW95 et ILO N° 180, le CDPMM, tout est écrit mais peu appliqué:

Il doit y avoir 3 bordées de quart, mais on compte seulement un capitaine et un chef de quart sur tous les caboteurs qui circulent (ces navires sont aussi dangereux que d'autres navires quand ils occasionnent un abordage). Certes les 2 officiers sont plus payés et ont plus de congés que sur des navires plus fournis en personnel mais restent à bord de 4 à 6 mois et leur fatigue est extrême dès que se passe un problème. Ces navires n'ont pas à respecter les règles car inférieurs à 500 UMS - n'empêche qu'ils sont sur les mêmes "autoroutes" que les autres et doivent aussi être secourus parfois !

Sur les navires plus importants le premier quart après la manœuvre de départ est effectué par un officier qui a déjà une belle journée de travail... inspections, opérations commerciales, approvisionnement, relèves et administration etc.

OMBO de nuit est interdit, les essais concluant (dans le sens de OMBO) ont été arrêtés... et je voudrais bien connaître le nombre de navires circulant avec un veilleur en plus de l'officier de quart à la passerelle - je suis prêt à parier qu'il n'y a que quelques paquebots et quelques rares navires à tradition œuvrant dans des niches (qui ne seront pas éternelles).

Code ISM

Il est frappant de voir l'approche différente qui est faite vis à vis de ce code en fonction du conseiller certificateur! Nous avons des collègues qui ont compris que ISM code leur redonnait leur place de commandant en restituant l'autorité et les moyens, d'autres n'y ont vu qu'un fatras de paperasses qui ont enrichi de mauvaises sociétés de conseil et leur gâche la vie !

Si beaucoup d'entre nous pensent que c'est par là que viendra le progrès dans la sécurité maritime: avouez qu'il faut avoir une foi irraisonnée car à notre connaissance, aucun navire n'est resté le long du quai parce que recalé à la certification ISM - PANSHIP, l'opérateur de "TERIKA" a été mis en cause pour l'application de ISM et la gestion de la crise et nous avons de bonnes raisons de penser que jamais un de ses navires ne sera inquiété. **Alors ?**

La résolution A443 de l'OMI qui date des mesures après AMOCO et qui est censée assurer la protection du capitaine lorsqu'il prend des décisions relatives à la sécurité du navire. La non application de cette

recommandation inhibe la capacité de prise de décisions pour le capitaine craignant pour son emploi. Il faut rappeler que en droit français le fait pour un capitaine de ne pas avoir pris de décision, fut-elle bonne ou mauvaise, qui aurait pu éviter une avarie ou perte est justifiable de poursuites pénales car il y a alors "négligence".

MARPOL

Il doit bien y avoir un problème avec l'application de MARPOL si l'on en croit les articles de journaux et les explications outrées de l'amiral ayant constaté les "déga-zages" (au passage je signale que nous avons horreur de ce mot que tout le monde croit comprendre et qui n'a plus de sens) ! Depuis le temps qu'on le dit: "Il n'est pas facile d'être honnête et d'appliquer MARPOL en ce qui concerne l'élimination des déchets"! Les boîtes noires si justement souhaitées par notre ministre n'arriveront pas avant 2002 sur des navires déjà sans reproches.

Chacun de mes collègues vous jurera la main sur le cœur que c'est fini depuis longtemps, qu'il ne pollue plus. Et il faut le croire, il a sans doute un armateur compréhensif. Pourquoi donc y a-t-il encore tant de traces de **vidanges de résidus huileux** sur la mer? Et pas trop loin des côtes ?

Parce que c'est compliqué de décharger les eaux huileuses ou boues ... il faut prévoir à l'avance, souvent cela ne peut s'effectuer la nuit, ni le week-end, il faut souvent que l'armateur ait accepté et payé à l'avance l'agent qui ne fait plus que rarement l'avance des fonds. Certaines entreprises de réception pratiquent des prix crapuleux tel ce japonais de Mizushima qui demande 2500 FRF par tonne de résidus (le prix du FO 380 cst. est de l'ordre de 1000 FRF). Ailleurs il n'est pas possible de décharger à tel quai, il faut faire un déhalage etc ... Les quantités débarquées sont parfois généreusement augmentées sur le certificat de vidange, un petit service qui ne coûte rien à la société !

Pour les **ordures ménagères**, il faut une volonté farouche pour obtenir une benne à ordures le long du quai, pas trop loin de la coupée ou de l'aplomb de la grue de service, sans espoir en dehors des heures ouvrables !

Nous sommes inquiets de la tournure d'esprit de certains élus qui veulent **doubler ou tripler les amendes** ou le temps d'emprisonnement pour les collègues pollueurs.. d'abord parce que les étrangers ne sont pas informés de ces lois françaises. Comme nous, nos collègues étrangers risqueront la prison, certes, car chez nous on jette facilement en prison et ce seront comme il se doit le P&I et l'armateur qui paieront pour les étrangers ces amendes hors proportion avec le salaire d'un commandant.

Et si nos inspecteurs de la navigation avaient en leurs mains les **instruments légaux** pour sévir: C'est écrit, mais il manque encore le formulaire *...tant de tonnes de combustibles consommées et donc passées dans les séparateurs laissent au minimum tant de tonnes de résidus* (optimisons avec des séparateurs parfaitement réglés, des eaux non calcaires, pas d'autres apports venant de fuites et coulures). A la question: *"Commandant, depuis votre dernière vidange officielle, vous devriez avoir tant de mètres cubes de résidus, votre caisse n'a une capacité que de tant etc..."* - je suis désolé mais votre cahier d'hydrocarbures ne déclare pas la réalité... **"a Fine"** comme disent si vite et si bien les U.S. coast guards". Ce type de raisonnement est appliqué en Allemagne, Australie etc... Il y aura encore longtemps des vidanges honteuses la nuit parce que cela ne se voit pas, bien que cela oblige un mécanicien à redescendre après les heures! D'autre part, les séparateurs et détecteurs ne sont pas aussi fiables que veulent bien l'affirmer leurs guides d'instruction (*tout le monde le sait, aucun séparateur ou détecteur n'est aujourd'hui capable d'atteindre ou d'assurer les fameux 15 ppm!*). Les incinérateurs fonctionnent mais avec des ratées et nécessitent du personnel présent pendant toute l'opération et ce travail n'est pas prévu généralement dans la décision d'effectif!

Les réglementations nationales sur les **eaux de ballasts** ont manifestement été promulguées après la construction des navires et l'application du renouvellement des eaux pose des problèmes qui n'ont pas été étudiés: longévité des heures de fonctionnement des pompes, torsion du navire, calcul au loading master en situation finale mais pas en cours d'opération, emploi du personnel avec un effectif déjà restreint !

Les REGLEMENTS particuliers des ETATS

Prenons l'exemple du passage dans les Bouches de Bonifacio où on constate que seuls les navires battant pavillon français et transportant des marchandises dangereuses sont pénalisés.

Les US Coast Guards ont rédigé un ensemble de textes extrêmement touffus pour la lecture desquels il faudrait passer un temps fou. Indéniablement cette réglementation particulière qui shunte l'OMI est efficace. Il n'y a que des navires bien préparés qui accostent maintenant aux USA. Bien sûr il y a quelques effets pervers: l'OPA est détourné pour les navires non double coque en organisant des allègements en dehors des eaux territoriales ou en procédant à des transports fluviaux qui ne sont pas du ressort des USCG. Et puis chacun sait que aux USA

si il y a risque de rupture de charge dans une usine en attente d'une cargaison, le navire entrera vite sans être inquiété, et inversement si les cuves à terre sont pleines...on fera attendre le navire par des inspections extrêmement pointilleuses.

Nombreux sont les Etats qui reprennent à leur compte les règlements des **sociétés de classification**.

Il y a par exemple à la construction d'un porte conteneurs des normes de saisissage et de chargement avec des poids par pile et des poids maximum par plan. La concurrence, l'efficacité, le temps, font que le bord ne peut contrôler le chargement proposé par le ship-planner et nombreux sont les capitaines qui se rendent compte une fois en mer que les limites sont *dépassées* (*certes il est facile et rapide de contrôler les poids sur le plan mais contrôler le numéro des conteneurs à leur chargement demande un personnel disponible et important*). Ne reste plus qu'à faire des remarques désobligeantes aux services concernés de la compagnie et prier Neptune de ne pas avoir à expliquer la perte de conteneurs aux autorités et espérer ne pas être viré au retour du voyage .

Les règlements issus de décisions politiques

Les **pétroliers double coque** dont on connaît les limites de sécurité: efforts alternés sur les cloisons, épaisseurs réduites des tôles H.R., risques d'explosion dans la double coque en cas de fuite, capacité de ballastage réduite, largeur de la double coque réduite sans protection efficace contre un abordage etc... navire dont l'existence est née d'une prise de décision trop rapide pour calmer et faire taire le petit peuple.

Il est question de décider de mettre tous les **pétroliers de plus de 20 ans** à la casse...si toutefois il reste encore assez de capacité de transport pour éviter une crise pétrolière. Imaginons que ceci soit réalisé : à partir de l'âge de 15 ans, et certainement bien avant sous certains pavillons, ces navires ne recevront plus aucun soin de maintenance, juste de quoi les faire naviguer jusqu'à la date fatale. Ce genre de "deadline" est pour nous une incitation à la non-maintenance !

Pour permettre l'utilisation de vieux navires entretenus, nous souhaitons une étude sérieuse sur le détarage des calculateurs de chargement, l'installation généralisée de jauges de contraintes et des moyens de connaître les limites admissibles d'efforts de torsion.

Des Conventions qui ne sont pas encore ratifiées

Quand pourront nous mettre en avant une **convention internationale sur le traitement des clandestins**? Ce sujet doulou-

reux n'est malheureusement pas à l'ordre du jour et laisse encore trop de pouvoir aux autorités locales qui ne respectent même pas les lois nationales. Problème humain qui concerne les clandestins mais aussi les équipages. Mettant parfois le capitaine dans des situations extrêmement compliquées.

Les accidents sont pourtant nombreux à la pêche comme en témoigne les deux derniers rapports B.E.A.: néanmoins la France, et bien d'autres états "pêcheurs" tardent beaucoup à ratifier la **convention STCW-F** !

En conclusion

Il y a parfois un effet pervers à toutes ces réglementations: la peur du gendarme peut être à l'origine de décisions regrettables *...il arrive parfois que plutôt que de se mettre à l'abri ou rester quelques heures de plus dans un port et risquer encore une inspection de plus, le capitaine préfère le large même par une furie de temps*.

Le capitaine devant cette masse de règlements devient un gestionnaire qui passe son temps à produire du papier, à mettre à jour des fichiers, à ouvrir des classeurs, à stresser en craignant d'avoir oublié une nouvelle formalité sournoisement ajoutée aux contraintes habituelles. Vivement le C.D.rom qui l'aidera et sera remis à jour régulièrement. Il a la paupière terriblement lourde pendant son interminable quart seul à la passerelle après sa journée de 18 heures de travail .

Assez de réglementation! Que les Etats s'entendent pour normaliser, uniformiser et **appliquer la réglementation** en y affectant des moyens à la hauteur de l'enjeu qui est énorme: respect de l'environnement et sécurité des marins.

L'OMI a en chantier beaucoup d'amendements qui viendront renforcer la réglementation actuelle. Personne n' imagine lutter contre la réglementation particulière des USA, si la commission de Bruxelles réussit à faire accepter par l'Union Européenne le programme qu'elle a défini...ceci mettra une réglementation supplémentaire, certes, mais cela accélèrera les décisions au niveau de l'OMI qui est taxée de lenteur et cela contribuera à nettoyer la mer des poubelles qui traînent sur nos côtes parce que interdites sur les côtes américaines.

L'Europe n'a pas semble-t-il les moyens, ni surtout la volonté de mettre en place une organisation de **"Garde Côtes Européenne"** s'inspirant de celle des USA et c'est bien dommage car croyez nous, affréteurs, armateurs et capitaines ont la trouille des USCG et ...la trouille n'est-ce pas le début de la sagesse?

J.LOISEAU
15 avril 2000

Victor

Lors de la tempête, une voie d'eau dans la machine s'est déclarée, noyant les groupes et alternateurs. Le "Victor" un vieux cargo letton (1968) comme nous les aimions à l'époque, avec un équipage de 15 hommes a été remorqué jusqu'à Brest le 4 avril. Le centre de sécurité a rédigé quelques pages de déficiences et le navire a bien sûr été retenu. Dans les premiers jours le capitaine a eu du mal à comprendre que son navire qu'il aimait bien avait peu de chance de reprendre la mer. Les mécaniciens, sans moyens, ont bien essayé de sécher un alternateur à la vapeur en faisant brûler du bois dans la chaudière... ! Le représentant de l'armateur joignable au téléphone faisait patienter son capitaine de semaine en semaine, laissant l'équipage dans le plus grand dénuement. L'agence, puis le port, puis la C.C.I. ont bien été obligé de cesser toute aide devant l'insolvabilité de l'armateur dont le deuxième navire était saisi à ZEEBRUGE.

Un élan de solidarité s'est créé à l'initiative de la CGT et de la CFDT (ITF), des restos du cœur et de quelques généreuses personnes pour subvenir à la détresse des marins. A l'évidence le problème allait s'éterniser. Certains marins n'avaient pas été payés depuis janvier, et d'autres étaient à bord depuis presque un an. Le capitaine a finalement compris qu'il était abandonné. Le qualificatif "navire poubelle" qu'il entendait généralement à propos de son navire l'attristait beaucoup, son outil de travail méritait plus d'égards à ses yeux. Sa fonction lui imposait de conserver avec son équipage une certaine cohésion et une certaine discipline, pas simple !

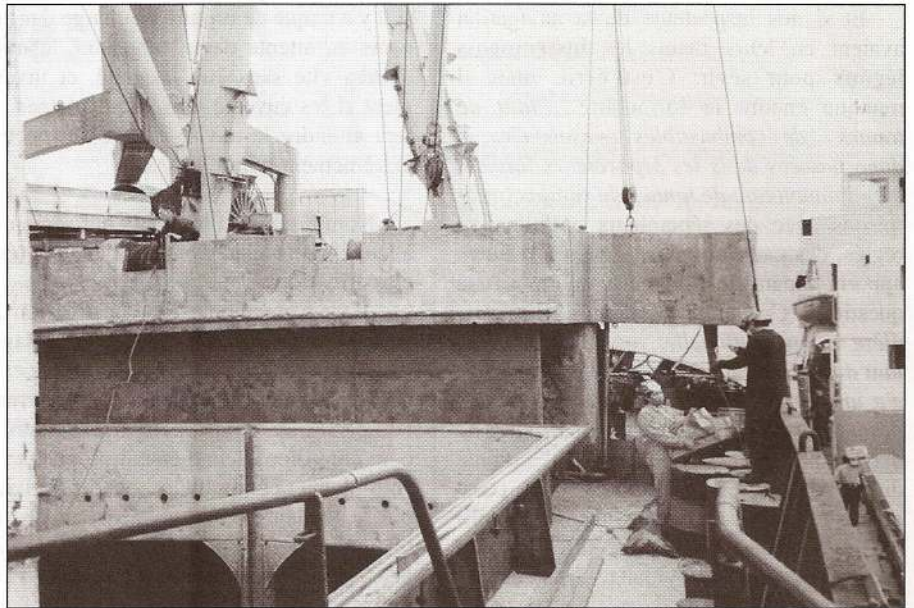
Le ministère des transports et notre administration maritime ont été naturellement alertés et nous étions assurés dès le 28 avril puis le 7 mai qu'ils prenaient pleinement conscience du problème et prenaient les dispositions nécessaires pour le résoudre. A BREST, une réunion à laquelle s'est associé l'AFCAN a défini une démarche pour forcer la décision. Le navire transportait 3200 tonnes de blé, chargé au TREPOT pour l'Espagne. Une désobéissance civile a été organisée... vente symbolique du blé en sachets aux brestois préalablement alertés... ce qui a rapporté la somme de 10.000 FRF et a permis de tenir encore un peu. Le propriétaire de la marchandise a bien sûr obtenu une ordonnance en référé pour interdire la vente. ...Finalement une réunion au ministère avec syndicats et propriétaire de la marchandise a débouché sur un accord. Le propriétaire de la marchandise avance 25% des salaires payés à bord, le gouvernement verse à une banque Lettonne le solde, les marins recevront le solde chez eux et seront rapatriés par un car affrété par le syndicat letton des marins... L'équipage a quitté BREST le 14 juin.

Le rôle de l'AFCAN a été de soutenir moralement le capitaine dans une épreuve extrêmement difficile au sein d'un équipage dont certains membres se trouvaient dans une profonde détresse morale. Nous avions à l'esprit qu'un de nos collègues français navigant à l'"international" pourrait connaître de tels déboires ! Nous avons profité de notre tour de parole à l'IFSMA pour alerter les associations des pays Baltes.

Nous sommes conscient que sur le fond rien n'est réglé. Il est tout à fait discutable de faire appel à la générosité publique et au contribuable français pour régler un problème qui relève de la responsabilité d'armateurs étrangers plus ou moins honnêtes mais aussi du pavillon du navire.

Le gouvernement et son administration ont, et c'est remarquable agi de façon pragmatique permettant une solution relativement rapide et harmonieuse. Nous espérons que le Gouvernement saura responsabiliser la LETTONIE. Nous savons que notre gouvernement a déjà ratifié un certains nombres de conventions et s'apprête à en ratifier d'autres toujours relatives aux gens de mer. La présidence de l'Union Européenne pourra, nous l'espérons pousser plus avant les bons résultats obtenus dans les commissions de travail tant sur le développement des normes sociales maritimes internationales que sur l'auto contrôle de la qualité des inspections par l'Etat du pavillon.

J.LOISEAU



«Victor» cale 4 - Photo J. Loiseau



Le commandant et deux matelots préparent un sac (photo Anne-Laure Gac)



Déchargement du Victor - Photo J. Loiseau

Pilotes : bilan et perspectives

Une fois n'est pas coutume mais peut le devenir. En dehors de toute situation de crise, Patrick Payan et Claude Huaut (1), respectivement nouveaux président et secrétaire général de la Fédération française des pilotes maritimes, font le bilan du pilotage en France ; une semaine après la tenue du 86^e congrès de la Fédération.

Après avoir rendu hommage à l'action du président Roger Péréon qui demeure le président des pilotes européens, le nouveau duo de la FFPM note que la démarche qualité, "l'œuvre" de M. Ortolan le prédécesseur de M. Péréon, doit franchir une nouvelle étape à la fin de l'année. En effet, la certification de plus de 80% des stations métropolitaines et d'outre-mer arrive au terme de ses trois ans. En outre, la norme ISO 9000 a désormais sa version 2000 qui exige, entre autres, que soient régulièrement menées des enquêtes de satisfaction auprès de la clientèle.

Pour la fin 2000, au choix du certificateur, six stations seront auditées. Si elles passent l'épreuve avec succès, toutes les stations françaises seront certifiées à nouveau. En cas d'échec, une et unique cession de rattrapage est possible. Si cette 2^e chance est perdue, toutes les stations perdront leur certification. De quoi motiver les esprits. Par ailleurs, chaque année, deux audits de "routine" sont réalisées dans trois stations désignées par le certificateur.

Afin de préparer l'enquête de satisfaction, du 15 février au 15 mars dernier, près de 3 000 commandants de navires ayant été pilotés en France ont été invités à donner leur appréciation sur divers aspects du pilotage: accueil de la station et suivi du navire (qualité de la communication VHF; qualité des informations fournies; etc.; opérations d'embarquement et débarquement du pilote (planning, ponctualité et sécurité); service de pilotage (courtoisie; qualité des échanges entre le pilote et le commandant concernant la préparation de la manoeuvre; la procédure de remorquage; d'amarrage); la sécurité dans son ensemble; la fiabilité. Le commandant étant également invité à faire part de ses souhaits ou attentes. L'ensemble étant noté sur une échelle de 1 (*low*) à 5 (*high*). Bien évidemment l'identité du navire et de son commandant étaient relevées ainsi que le nombre d'escales réalisées dans le même port durant l'année passée.

Les résultats obtenus sont "très positifs" souligne le président Payan. Plus précisément, ils sont supérieurs à la moyenne.

Parmi les points à améliorer du point de vue du navire piloté, peut-on citer l'accueil radio (informations sur le poste à quai, par ex.) et l'approche du navire à distance. Certes, tout ne dépend pas uniquement de la station de pilotage ou des pilotes mais le navire piloté ne fait pas nécessairement la distinction entre ce qui relève du pilotage et de l'autorité portuaire.

L'idée actuelle de la Fédération est de réaliser des enquêtes de satisfaction de façon ponctuelle pour éviter la lassitude des personnes qui y répondent; la question étant d'en déterminer la fréquence. Par ailleurs, rien n'exige que seul le commandant du navire piloté réponde au questionnaire. Son point de vue est certes important voire essentiel mais il reste technique. Le client (2) c'est-à-dire celui qui paie reste la compagnie maritime. L'agent consignataire pourrait également être invité à exprimer son opinion.

Même dans le rapport Simon-Rovetto qui avait beaucoup échauffé les esprits (*JMM du 2918197*), la compétitivité des tarifs de pilotage n'avait pas été remise en cause, au moins en ce qui concerne LeH, Dkq et Mrsl, mais la pression qui s'était exercée sur le pilotage, avait été forte. Les pilotes soulignèrent en long et en large qu'ils étaient prêts à faire des efforts pour baisser leurs tarifs tout et autant que les autres acteurs des places portuaires en fassent de même. Ainsi entre 1997 et 1999, la tarification moyenne a-t-elle baissé de 7% en francs constants. Port par port, la baisse des tarifs de pilotage a été ciblée en fonction des priorités établies localement. Ainsi à Donges, le pétrole a bénéficié d'un effort particulier (Elf devrait s'en réjouir); au Havre, l'effort a porté sur les porte-conteneurs; à Calais, sur le nombre de licences de capitaine-pilote; à Marsl, sur les porte-conteneurs, les pétroliers dont la cargaison, une fois déchargée, était refoulée dans le pipeline sud-Med, et les paquebots.

Ces efforts seront poursuivis et devraient être de la même importance pour les années 2000 à 2002... "sous réserve de paix sociale portuaire et à qualité de prestation de pilotage inchangée" souligne M. Payan. Aussi est-ce avec "une certaine

impatience mais sans anxiété" que les pilotes attendent les premières constatations de l'observatoire des coûts portuaires (3). "Il se pourrait bien que l'on se soit trompé de cible en 1997" estime-t-on rue du Rocher. D'autant que le nombre de pilotes baisse presque mécaniquement de 1% chaque année, depuis vingt ans, environ. Aujourd'hui, il est de 347.

■ Conservez notre liberté de gestion

Le grand dossier des prochaines semaines est la signature du décret réformant le fonctionnement du pilotage et, en particulier, du rôle de l'assemblée commerciale (AC).

C. Huaut regrette que l'AC ne soit plus présidée par le président du tribunal de commerce qui assurait une certaine neutralité dans le débat. Cela dit, l'AC n'était depuis longtemps que le lieu de "formalisation d'un processus permanent de consultation". Si pour des "raisons idéologiques, voire dogmatiques", ce magistrat et les élus locaux ne seront plus membres de l'AC, l'essentiel est ailleurs: "en aucune façon, l'AC ne doit devenir le conseil d'administration de la collectivité (sorte de copropriété des moyens techniques, dont les copropriétaires sont exclusivement les pilotes) ou de la station" (opérant les moyens techniques) souligne C. Huaut. En clair, les pilotes acceptent, bon gré mal gré, de justifier leurs projets d'investissements et leur mode de fonctionnement selon l'évolution prévisible des demandes et des obligations légales qui sont les leurs mais tiennent à conserver leur liberté, leur autonomie de gestion.

Par ailleurs, ils soulignent que leurs obligations de pilotage sont souvent bien plus larges que la stricte activité en zone portuaire, la plus visible. Et pour ce faire, il faut des moyens. Ainsi, la station de pilotage de Marseille (dont est membre le président Payan) doit-elle être en mesure d'assurer le pilotage dans le port de La Ciotat. Certes le trafic actuel n'est pas considérable mais pourrait sensiblement augmenter avec la construction d'éléments d'une barge en béton destinée à agrandir la digue du port de Monaco (Bouygues GTM Entrepose) d'une part, et l'assemblage par Alstom de trois turbines géantes destinées

à un immense barrage en Chine populaire (JMM du 714 ; p. 716), d'autre part. Autre ex., une même station de pilotage peut couvrir deux ports (LeH-Fécamp) dont les besoins en matière de pilotage sont sensiblement différents.

■ La future liste noire des navires non-conformes

Du fait de leur certification qualité, les stations de pilotage sont tenues de garder trace des non-conformités quelle qu'en soit l'origine. Par ailleurs, depuis 1995 (année de transposition dans le droit français de la directive européenne 93/75), les pilotes de tous les ports ont une obligation de signalement des navires plus ou moins sous-normes. Pour ce faire, dès qu'un pilote monte à bord, il fait remplir par le commandant un questionnaire officiel concernant les principales caractéristiques du navire à entrer et celles des cargaisons si elles sont classées IMDG. Si le navire est un minéralier de type CBO/COO, le commandant précisera s'il est dégazé ou non et de quand date le dernier certificat. En outre, le commandant doit indiquer si son navire est en bon état ou ses éventuels avaries ou incidents, équipement par équipement (propulsion/manoeuvre; appareils de navigation; de télécommunications). En cas de déficience signalée par le bord, le pilote doit en avertir la capitainerie, voire le centre de sécurité maritime. Selon l'importance de la déficience, la capitainerie peut interdire momentanément ou durablement l'entrée du navire. Les pilotes estiment que les bords "jouent" rarement à faire de fausse déclaration.

Avant l'été prochain, toutes les informations relatives à des non conformités navires devraient être accessibles à toute station de pilotage par réseau internet, alors que pour l'instant, seule la station du port directement concernée y a accès. Ainsi les Pilotes se constituent-il une sorte de liste noire des navires à problèmes. M. Payan n'exclut pas d'en faire bénéficier la plate-forme de banques de données Equasis mais pour l'instant personne ne lui a rien demandé. Cela ne saurait tarder.

Pour en terminer momentanément sur la sécurité de la navigation maritime, la FFPM se dit favorable à la mise en place, pour le Nord-Europe, d'une obligation de pilotage hauturier pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, d'une certaine taille. Bien évidemment, il ne saura être question de le réserver aux cinq pilotes hauturiers français (assistés de cinq suppléants). Cet éventuel dispositif ne peut qu'être communautaire.

M.N.



Pilote - Photo J. Loiseau

1 *Pilote à la station du Havre depuis 18 ans, Claude Huaut en a également été le trésorier. Selon la pratique, il doit devenir le président de la Fédération d'ici à six ans au maximum -le temps nécessaire pour que P. Payan effectue au plus deux mandats- et sous réserve qu'il n'ait pas 55 ans le jour de son élection. Autant que faire ce peut, les pilotes alternent les présidents de leur Fédération entre un méditerranéen et un "nordiste".*

2 *Client certes obligé pour la plupart, d'où sans doute son appellation d'usagers cher aux syndicats et à quelques personnalités "décalées".*

3 *Il est à craindre (ou à espérer pour certaines professions portuaires peu favorables à la transparence malgré un discours ultralibéral... lorsque le marché est porteur) que l'attente des pilotes soit longue pour plusieurs raisons. D'une part, on commence à invoquer au ministère la nécessité de ne pas diffuser des informations pouvant être utilisées par des ports étrangers et concurrents, notamment en matière de pétrole; d'autre part, des questions "existentielles" se posent sur ce qu'il convient d'incorporer dans la notion de coûts du passage portuaire; par ex., faut-il ou non prendre en compte le temps d'immobilisation du navire durant l'escale; temps qui est lui-même fonction du nombre de portiques que la compagnie a commandés à son manutentionnaire. Enfin l'importance des moyens techniques et humains de l'observatoire devraient attirer l'attention d'une ONG, voire de la BM et déclencher une opération à caractère presque humanitaire... Après l'assourdissant silence des parlementaires en guise de tout débat sur le rapport officiel d'évaluation des politiques publiques maritimes et la totale indifférence du plus grand nombre aux constatations décapantes du récent rapport de la Cour des comptes sur la politique portuaire nationale, il serait réellement dommage de se confronter à des réalités objectives et chiffrées et de permettre au contribuable de savoir à quoi servent ses impôts. Après tout, cela fait déjà plus de quatre ans que la création de cet observatoire avait été annoncé par Mr. Bosson.*

Brèves

■ Une mini-pollution de plus en Mer d'Iroise !!!

Un article du Télégramme de Brest du 13/05/2000 rapporte qu'un bâtiment école de la Marine Nationale a été à l'origine d'une pollution dans l'anse de Bertheaume. Quelques dizaines de litres de gasoil déversés accidentellement à la suite d'une fausse manœuvre. Il n'a été évidemment pas question de traîner le commandant du navire devant un tribunal.

Nous espérons que lui même ou les élèves embarqués sur son navire se souviendront de cette affaire s'ils sont appelés un jour à jouer le rôle de procureur dans un procès intenté à un capitaine marchand pour des faits similaires.

■ Assemblée Générale de la TOULINE

Le Président de "La Touline Bretagne & Internationale", Mr. Henri Quinio, a présenté le bilan d'activité de l'année 1999 ainsi que les projets 2000. Pour illustrer cette activité, quelques chiffres méritent d'être cités :

- 427 placements : 318 Brest - 109 Lorient
- 811 offres d'emploi traitées (Postes embarqués et à terre) : 567 Brest - 244 Lorient
- 506 nouveaux adhérents se sont inscrits en 1999. Actuellement, 2750 personnes sont inscrites à la Touline

■ Grosse frayeur pour Yvan Bourgnon

Yvan Bourgnon annonçait s'être fait la peur de sa vie. Au petit matin, il a évité de justesse une collision avec un pétrolier. "J'aurais pu le toucher avec ma main, j'ai dû passer à un mètre de lui alors que je marchais à 16 noeuds. J'ai juste eu le temps de mettre le pilote en stand-by et de pousser la barre. J'en ai tremblé pendant les deux heures qui ont suivi". L'incident est arrivé alors qu'Yvan était parti dormir une demi-heure après le passage du front cette nuit. Il n'avait pas mis son radar en veille pensant que peu de cargo ou pétroliers pouvaient circuler dans ce secteur. A part cette belle montée d'adrénaline, Yvan Bourgnon se dit entièrement bien en solo, même si le rythme est soutenu.

■ Avis aux bricoleurs

Perdez vos complexes. N'oubliez pas que le TITANIC a été construit par des professionnels et l'Arche de Noé par des amateurs.

Merci à Télé-Loisirs de nous remonter le moral.

En passant par la cambuse



En passant par la cambuse.

MEJICO

Certes il y a les cactus et ça pique ; certes il y aurait 200 variétés de piments, et ça pique, certes il y a une Province qui se nomme "Tabasco", mais ce produit issu du piment, ne se fabrique qu'à Avery Island en Louisiane, cela fait que le voyageur qui goûte à la cuisine mexicaine est tout étonné de ne pas avoir la bouche en feu !

Pour comprendre la cuisine mexicaine, il faut savoir qu'il y a une centaine de tribus indiennes qui parlent presque autant de langues, ignorant parfois l'espagnol, friandes de piments ou de sauterelles grillées, mais dont la gastronomie est inaccessible à l'étranger.

Il faut savoir que le Mexique est bordé au nord par quatre anciennes provinces mexicaines : le Nouveau Mexique, l'Arizona, et surtout le Texas et la Californie, soit plus de 20 millions d'Américains hispanisants, généralement d'origine mexicaine, d'où la cuisine TEX-MEX.

Au centre une capitale qui se mondialise malgré des efforts pour sauver une culture mexicaine.

Au sud, un Mexique historique : le Yucatan, la terre des sites Mayas où l'on a voulu garder une cuisine authentique. Malheureusement des sites victimes de leur succès ont dû être fermés aux touristes et il est difficile d'échapper à la cuisine qu'attendent des milliers de touristes, américains pour la plupart et qu'il vaut mieux oublier.

Venons en tout de même à quelques recettes que vous attendez sans doute : le **CHILE CON CARNE**.

Faire revenir dans l'huile 1 poivron rouge, 2 oignons émincés et 300 gr de steak haché, ajouter une boîte de tomates pelées et 300 gr de haricots rouges déjà cuits, puis une 1/2 cuillère à café de piment en poudre, du sel, une pincée de cumin et une de thym.

Cuire doucement à couvert pendant 1/2 heure, puis verser dans un plat, saupoudrer de 100 gr de cheddar râpé à défaut de queso chihuahua. Servir avec des chips triangulaires de tortilla (totoposte).

Pour adoucir ce plat pimenté, on peut servir un ramequin de guacamole que l'on prendra avec les totopostes.

Et voici le morceau de bravoure de la cuisine mexicaine : **MOLE POBLANO DE GUAJOLOTE**, c'est-à-dire la dinde braisée sauce Puebla, autrement dit : la dinde au chocolat.

Préparée pour la première fois au couvent de Puebla, lors d'une visite inopinée de l'Evêque, par une religieuse ayant utilisé tout ce qu'elle avait sous la main, et il y avait aussi du chocolat ... ce plat est bien typique de la cuisine mexicaine les recettes se modifient sans états d'âme selon les ingrédients que l'on a à portée de la main, et pour commencer, c'est souvent le poulet qui remplace la dinde.

Découper une dinde de 3 kg en morceaux et les mettre à cuire à feu doux dans de l'eau salée.

Mettre 100 gr de raisins secs à tremper dans du bouillon de volaille.

Dans une poêle, faire griller 100 gr d'amandes, 100 gr de cacahuètes, 50 gr de grains de sésame, 5 clous de girofle, 5 grains de poivre, puis ajouter 1/2 verre d'huile, les raisins secs, 2 tomates, 1 oignon émincé, 1 gousse d'ail écrasée, une tortilla en morceaux, cuire 5 minutes puis passer au pilon ou plus simplement au mixer, mettre dans une casserole, ajouter une cuillère à soupe de miel, 100 gr de chocolat amer, une cuillère à café de cannelle, quelques grains de fenouil et une 1/2 cuillère à café de purée de piment, une pincée de sel et cuire 1/2 heure en rajoutant un peu de bouillon si besoin.

Faire dorer les morceaux de dinde dans une poêle avec de l'huile, puis les mettre dans la casserole avec la sauce, cuire 1/2 heure et servir.

On peut avoir une sauce un peu plus onctueuse en y écrasant une banane mûre.

Pour illustrer l'ampleur du tourisme au Yucatan dont je vous parlais plus haut, voici ce plat typique de la cuisine yucateca, qui vaut surtout par son nom : "**CARNE PARA TURISTAS**" (viande pour touriste).

Prendre 1 kg de contre filet de bœuf, le couper en morceaux, et le mettre pendant 20 minutes dans une marinade faite de 2 jus d'orange amère assaisonnés de 4 clous de girofle écrasés, une cuillère à café de poivre, une pincée de cannelle et une de sel.

Dans une poêle, faire frire la viande avec du saindoux.

A part, dans du saindoux, faire revenir 2 oignons émincés, une gousse d'ail, 3 tomates, 1 piment doux, une cuillère à soupe de persil et 4 pommes de terre déjà cuites, ajouter un peu d'eau, lorsqu'elle sera évaporée, le plat sera prêt (compter une heure) y ajouter la viande et servir.

N'oublions pas une salade qui se mange en entrée : la **salade aux feuilles de cactus ou nopalitos**.

Ce sont des jeunes feuilles du figuier de barbarie, coupées en lanières et que l'on trouve en France en bocal ou en boîtes dans les magasins spécialisés ou rayons spécialisés de grandes surfaces.

Les rincer, ajouter des petits dés de tomates, quelques rondelles d'oignon et de radis, quelques dés de poivron, et assaisonner avec une vinaigrette qu'on aura relevée d'un peu de Cayenne en poudre. Servir avec des quartiers d'avocat et des dés de fromage genre feta.

Cette page serait incomplète si l'on ne disait rien du **guacamole**, en fait une purée d'avocat (laisser le noyau pour éviter de noircir).

Ecraser un petit morceau de piment frais avec une gousse d'ail, ajouter 2 ou 3 cuillères à café d'eau, piler ou mixer, ajouter la chair de 2 ou 3 avocats, servir avec les totopostes. Vous pouvez préparer votre guacamole en diminuant ou supprimant le piment ou l'ail, que vous remplacerez par un oignon haché et écrasé, ou vous mettrez le tout. Certains conseillent d'y ajouter des morceaux de tomates, d'accord, mais ne pas les incorporer et les mettre en garniture.

Et si vous voulez manger un avocat simplement, pas de vinaigrette sur cette chair grasse, mais simplement du sel, du poivre et de l'oignon haché finement.

La question arrive : que boire avec tout cela ? Le Mexique n'est pas le pays du vin malgré quelques vignobles sans grande renommée, d'autant plus que le Mexicain ne boit pas de vin.

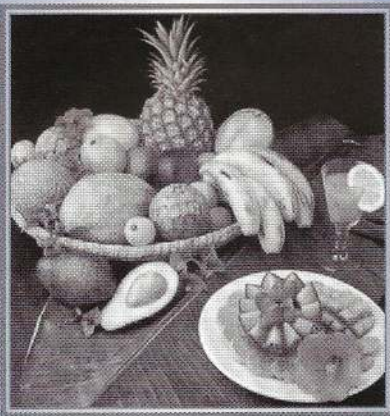
Il y a les bières, dont certaines très réputées et les alcools : tequila, pulque, chicha, charanda, mezcal, sotol, cognac, rhum qui feront de nombreux cocktails tels Margarita, Pina colada ou Tequila sunrise.

Et bien sûr les jus de fruit en particulier les jus d'ananas.

ALERTE !

Nos moralisateurs de Bruxelles ont décrété que le chocolat pur pouvait être constitué de 5 % de soja.

Ces mêmes personnes étudient en ce moment la possibilité de faire du pur miel de lavande ou de tilleul avec 5 % de sucre de canne ou de betterave !





L'«Erika»

*Si l'ERIKA n'était pas là,
Pêcheurs à pied, Langoustiniers,
N'auraient pas tous ces tracas
Pour bien vivre de leurs métiers.*

*Bien sûr vingt ans ont passé,
Depuis l' TANIO et sa cassure,
Etait-ce une raison d'oublier
La Vieille Baille de Karun Mathur ?*

*C'était un gars venu d' Bombay,
Naufragé dans une mer énorme
Qui s'est retrouvé à La Santé
Coupable de naviguer sous-normes*

*Si le RINA n'existait pas,
Comment les Mauvais-Armateurs,
Achèteraient leurs Certificats ?
Pour tourner les lois en vigueur ?..*

*Bien sûr les siècles ont passé,
MALTE, c'est l'paradis d'complaisance !
Que fait l'bel Ordre des Chevaliers
Devant une si grande Inconscience ?..*

*Et Giuseppe de Napoli
Qui s'foutait pas mal de Nous
Avec son pétrolier pourri,
S'est bien joué des contrôles du MoU ! (1)*

*De Penmarc'h jusqu'à NOIR-Moutier,
La Désolation est TOTALE,
Pour l'Eté, il faut Nettoyer,
Mon Amiral, on est bien Mal...*

*Si les Politiques ne prennent pas garde,
Le Cauchemar peut recommencer
Seule une puissante EURO COAST-GUARD
Des Marées Noires, peut nous Sauver !..*

(1) (Memorandum of Understanding)

sur l'air de
"LES RICAINS"
de M. SARDOU.

Paroles de
Yann AMAR
et
Paul MARRE,

du Groupe NLM
"Nique La Mer".

