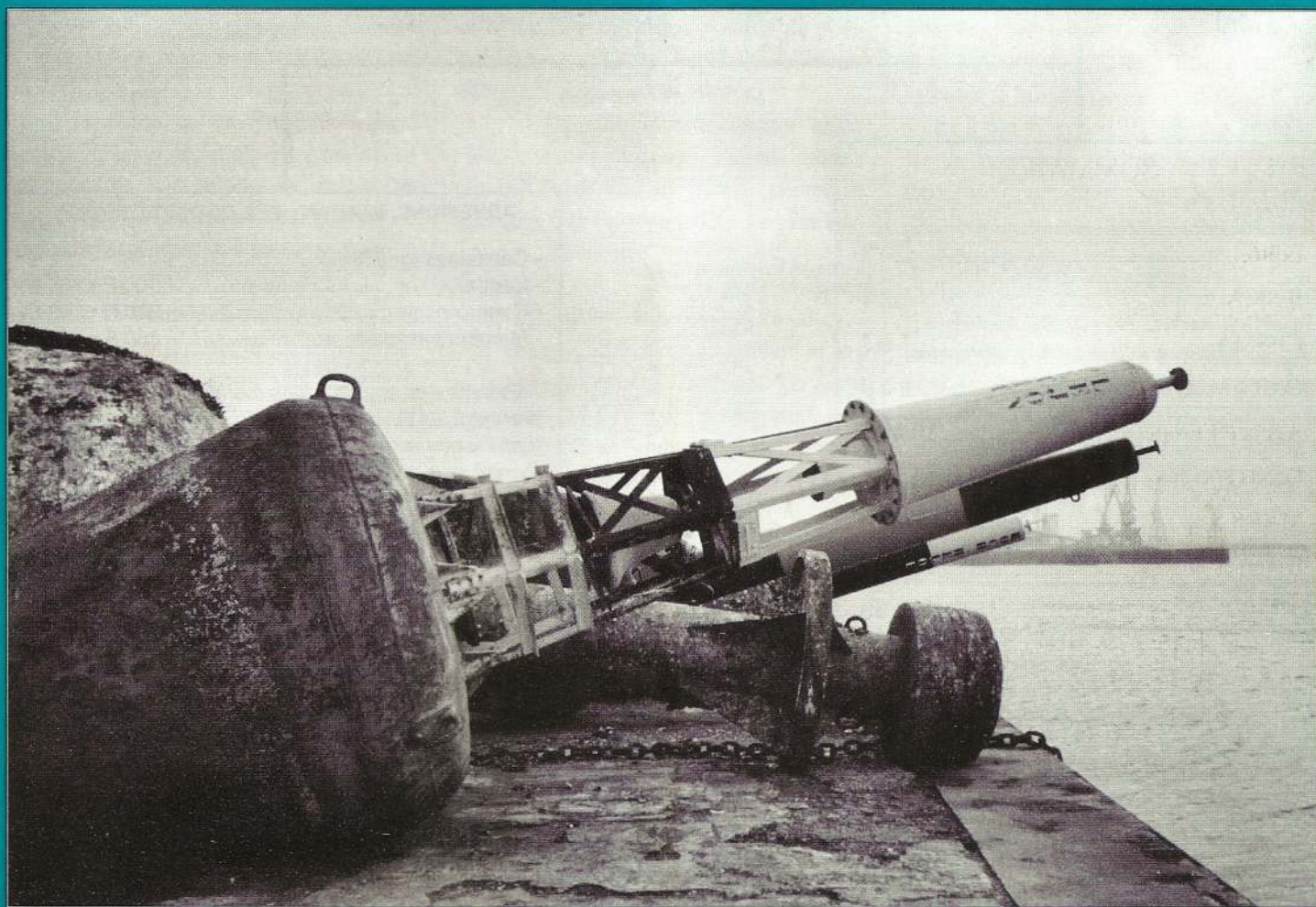


# AFCAN

*Informations*

ISSN 1158-1735



N° 54 - AOUT 2001

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

Site web : www.afcan.org

## SOMMAIRE

Edito .....	3
IFSMA .....	4
CESMA.....	5 à 7
OMI - MSC74.....	8 à 9
Agence Européenne .....	10 à 12
Droits sociaux .....	13 à 19
MARS .....	20
Diverses en vrac.....	23 à 30
31 à 32 .....	23 à 30

### Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles  
Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,  
Pour ceux qui ont un E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

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

**Directeur**  
**de la publication :**  
**Cdt Daniel MARREC**

### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2001

- Capitaines en activité..... 1 450 F • 221 €
- Capitaines en mission à terre ..... 1 100 F • 168 €
- Capitaines retraités ..... 280 F • 43 €
- Membres associés ..... 280 F • 43 €

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.**



ous sommes dans l'année du centenaire de la loi de 1901, qui régit le fonctionnement de la plupart des associations de notre pays.

A l'échelon national, cet anniversaire est mis à profit pour faire le bilan, tirer les enseignements, projeter l'avenir. Une chose est sûre, le mouvement associatif, en raison de sa puissance numérique, est devenu un élément incontournable de la société civile. Il n'y a pas très longtemps, j'ai entendu une personne dire que "si les institutions, le gouvernement, sont l'ETAT par le haut, les associations étaient l'ETAT par la base". La formule est belle, mais pour rester à la hauteur, quel travail pour ceux (bénévoles pour la plupart) qui s'impliquent !

Il semble, que toutes les associations, déplorent une certaine lassitude chez ceux qui ont pris des responsabilités, les jeunes ne s'engagent pas à prendre la relève; attention, l'édifice est fragile, il faut penser à le consolider, pour rester des interlocuteurs de référence.

L'AFCAN, bien plus jeune que la loi évoquée, n'en est pas moins une association qui, avec ses faibles moyens humains comme financiers, tente de jouer son rôle dans le monde maritime.

Ainsi, nos interventions, nos remarques sur la sécurité en mer, finissent par attirer l'attention des pouvoirs publics, je pense tout naturellement aux récents travaux sur la modification du "rail d'Ouessant"; depuis 20 ans, que nous contestions ce dispositif ! Avec la collaboration d'autres partenaires (ACOMM), nous avons obtenu que ce DST évolue, en tenant compte de l'avis de toutes les parties concernées, dont les Capitaines de navires. C'est vrai, tout le monde n'y trouve pas son compte, mais le souci de sécurité se doit de primer. La future voie côtière, pour laquelle nous n'étions pas demandeur, est peut être en plus, une reconnaissance de "l'élément humain" tant marin que terrestre, dont à ce jour, nous devons tenir compte, dans tout sujet.

Mais ces travaux, sont une première étape, pour un projet plus vaste de surveillance et d'information du trafic en Manche. Le futur c'est, très certainement, une augmentation du nombre de navires, de leur taille, de leur vitesse, de leurs spécialisations. Dans certaines zones resserrées, marchands, pêcheurs, plaisanciers, se côtoieront de près et la tâche sera difficile pour gérer cet ensemble comme il se doit, car tous les navires devront être pris en compte pour satisfaire à une bonne sécurité de l'information. Le pilotage hauturier, en particulier pour les navires à risques, devra occuper une place plus importante, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres régions du globe. Des "gardes côtes" (autre préoccupation de l'AFCAN), doivent s'insérer dans ce schéma, ils seront franco-français, dans un premier temps, pour préserver la souveraineté nationale de nos côtes, en attendant une

évolution Européenne de la part des ETATS.

L'AFCAN, c'est aussi des statuts, ces derniers prévoient, entre autres :

- une mission d'informer; ainsi à nos interventions TV, radios, presse, s'ajoutent celles diffusées sur Internet, preuve que nous sommes reconnus comme interlocuteurs sérieux dans notre métier.
- d'entreprendre et de participer à toute action ayant pour but de mettre et de tenir à jour la législation maritime; ainsi nous participons actuellement à la mise en place de l'observatoire des droits des marins
- d'établir une coopération avec toutes les organisations (internationales, professionnelles...) qui oeuvrent pour la sécurité en mer et la qualification des équipages ; nos participations à l'OMI (*au sein de la délégation Française*), à IFSMA et CESMA, aux Comités des pêches, à l'Observatoire de la marée noire, répondent à cet objectif.
- représenter et défendre la fonction de Capitaine de navires ; c'est notre protection juridique et le travail de notre collègue en charge.

L'AFCAN c'est aussi une devise "unis pour la sécurité en mer". Hélas, il y a du travail, car notre métier, qu'il soit de pêche ou du commerce, est sept fois plus dangereux que le plus exposé des métiers terrestres qu'est le bâtiment. C'est dire si nous devons rester vigilants et ne pas hésiter à attirer l'attention de nos décideurs sur ce qui n'évolue pas dans le bon sens de la sécurité comme :

- la disparition des pavillons de pays à forte tradition maritime.
- la généralisation des équipages multiethniques.
- la conception de navire hors échelle humaine.

Axé sur "l'ASSOCIATION" pour cause de centenaire de la loi de juillet 1901, je ne pouvais échapper à ce rappel des titres.

Je terminerai par quelques éléments d'actualité en remarquant que la Présidence Suédoise de l'Europe n'aura pas profondément marqué le secteur maritime bien que Bruxelles déclare 'plancher' sur le sujet.

Quelques voix d'hommes politiques, tant en mandats nationaux qu'europeens, se font entendre sur le maritime et principalement dans le secteur de la pêche. Je dirai simplement : n'oubliez pas la "marchande". Dans les esprits faut-il dorénavant qu'un navire marchand arbore systématiquement un pavillon "d'ailleurs" ! Le bilan financier et environnemental, à lui seul, de l'ERIKA / IEVOLI SUN, mérite une attention toute particulière, une profonde réflexion sur les choix à venir !

# IFSMA LUBECK mai 2001 :

L'assemblée générale de l'IFSMA s'est réunie à Lübeck les 25 et 26 mai 2001. Les représentants AFCAN : JD Troyat (*comme nouveau vice président et président sortant de CESMA*) et Jacques LOISEAU .

**IFSMA** ce sont 31 associations représentant 28 pays et 153 membres "individuels" - disons qu'au total 8582 capitaines et 48 pays sont représentés.

## Cette année pas d'élection : le bureau est donc constitué :

Christer LINDVALL Suède (SSOA)	Président
Finn TRONSTAD Norvège (NMOA)	Deputy president
Dave HOPKINS Irlande (IIMM)	Vice président
Yannick LAURI France (ACOMM)	Vice Président
Pat MOLONEY USA (CAMM)	Vice président
Roger CLIPSHAM UK	Secrétaire général - permanent
Paul OWEN UK	Secrétaire général adjoint - permanent mi temps

Au mois d'octobre R. Clipsham cèdera sa place à Rodger Mac DONALD (UK) 60 ans qui a fait une carrière maritime variée, navigant comme élève jusqu'à second de 58 à 66 puis est entré dans l'aviation puis retourna au maritime pour devenir successivement expert maritime et sécurité, directeur de sociétés maritimes à Brunei, Londres et au Yemen. Membre du "Nautical Institute" et directeur d'un institut d'enseignement maritime informatique. C'est cette dernière passion qu'il développe dans une conférence dans laquelle il met l'accent sur la nécessité d'une formation étendue et renouvelée à tous échelons.

## Lors de la dernière assemblée générale en mai 2000 à Londres : 2 résolutions sur 3 ont fait l'objet d'études à l'OMI :

- Transport de marchandises dangereuses par mer : que le nouveau code IMDG informatisé doit simplifier et faciliter son utilisation (MSC 72.10 add.2)
- que les pays participant à l'OMI prennent des mesures pour lutter contre la piraterie et le pillage des navires (MSC72 WP.10/add.3) -la CAMM (USA) représente IFSMA à l'ONU pour débattre du sujet.
- résolution concernant l'emprisonnement injustifié de capitaines (*la résolution A 443 n'est pas appliquée*).

Trois autres sujets avaient été mis en avant par NVKK (Hollande) : Utilisation des "rescue boats" par des équipages non spécialisés, le système de calcul de la jauge brute qui est à l'origine de conception dangereuse dans la construction des navires, la vitesse de certains porte-conteneurs naviguant à 25 nœuds en Mer du Nord pour des raisons commerciales et par tous les temps mettent en danger les autres navires...

Le secrétaire général a participé à un grand nombre de comités techniques et des groupes de travail à l'OMI : formation et évaluation des connaissances des marins par moyens informatiques. La nécessité de maintenir une formation des navigateurs, une meilleure identification des navires qui puisse rendre plus difficile l'existence de navires "fantômes".

Le secrétaire général s'est ému du fait que dans de nombreux événements de mer le "port de refuge" soit souvent refusé et ce terme "port de refuge" n'apparaît pas dans les conventions IMO, alors qu'il apparaît dans les documents commerciaux . Si il y a obligation pour les marins de secourir les marins en détresse en mer, ni les commandants de port ni les Etats côtiers ont cette obligation. Les navires en détresse doivent pouvoir approcher suffisamment des côtes pour permettre l'évacuation du personnel par hélicoptère.

Le rapport du trésorier ....Une bonne nouvelle, pas d'augmentation de la cotisation pour les membres en 2001 et 2002 : 10€ par membre dans les associations et 40€ pour les membres individuels.

Pendant cette A.G. remarquablement organisée par nos amis du VDKS dans cette superbe ville de Lübeck il y a eu bien sûr quelques moments de détente mais un horaire de travail intensif.

De nombreux documents et présentations vidéo par différentes associations que nous essayerons de distiller et diffuser ultérieurement. Déjà les présidents de région possèdent ces documents.

**BESMA (Belgique) - Masters' advisory panel : MAP** - Jamais le capitaine n'a été autant rendu responsable alors que son pouvoir est devenu si faible.

Un agent ou un fonctionnaire chargé du trafic qui donne l'ordre au Cdt. qui se démène dans le trafic ou la brume : "captain proceed full speed to the pilot boat"! Le capitaine qui se fait reprocher de ne pas avoir suivi à la lettre le weather routing !

Le tanker "Aegan Sea" doit entrer sans pilote dans la passe de La Corogne par mauvais temps ..

"Nous savons que vous avez le droit de ne pas prendre ce risque mais certains de vos collègues prennent ce risque et font faire des économies à la société !"

## Le MAP pourrait être impliqué dans les cas suivants :

- Restaurer l'influence des capitaines à l'OMI et dans d'autres forum maritimes
- Etudier les rapports des capitaines qui adhèreraient
- Arbitrer ou donner un avis professionnel en cas de conflit ou procès -application de la résolution A 443
- Faire front aux exigences des "terriens" qui imposent des conditions de chargement/sécurité discutables

M. Haugland du département pétrole du DNV a présenté une étude et une vidéo démontrant toute l'importance de la prise d'échantillon du fuel à l'embarquement et à l'entrée du manifold avec l'aide d'un petit instrument fixé sur les brides (*échantillonneur*).

Un document de l'amiral LANG chef inspecteur UK MAIB sur la question controversée: les canots de sauvetage sont-ils strictement nécessaires à l'heure actuelle tant il y a d'accidents lors des exercices de mise à l'eau...une étude doit être initiée: de 91 à 98 12 personnes ont été tuées pendant les exercices de mise à l'eau des embarcations et 87 ont été blessées alors que pendant la même période il y a eu 73 tués pour d'autres types d'accidents à bord.

VDKS (Allemagne) a présenté un document du professeur KAPS par la voix de Willi WITTIG sur un appareil qui permettrait d'obtenir la valeur de la stabilité au moment où cela devient nécessaire. Cela éviterait des accidents qui sont assez nombreux sur les feeders, chargement de colis lourds ou lors des grosses

pontées...cela permettrait aussi parfois d'accepter plus de marchandise.

Captain KIKUCHI (JCA) Japon a présenté une vidéo sur la manœuvre des navires en eaux restreintes, effet de squat par petits fonds . Peut être pourrions nous nous procurer cette vidéo.

L'AFCAN a présenté un document sur les mesures pour améliorer la sécurité maritime: 1° et 2° package de la commission Européenne, et sur les lois "scélérates" françaises avec le montant des amendes infligées à 3 de nos collègues coupables de pollution et la loi portuaire obligeant les navires à vider leur déchets avant de quitter le port...Nos collègues présents n'en croyaient pas leur oreilles ! Pourtant mon accent était impeccable. (*dit-il !*)

L'ACOMM par son représentant M. HAVELKA a réaffirmé la nécessité de revoir la formule de calcul de la jauge brute à l'origine de la construction de navires moins sûrs et demande à l'IF-SMA d'entreprendre des demandes de révision à l'OMI. Le S.G. recommande de passer d'abord par des demandes officielles des administrations nationales .

Nous avons assisté à une étude sur des moyens nouveaux de sauvetage imaginés en Suède et sur le contrôle de la stabilité.

Une idée saugrenue ? du Nautical Institute et Lloyd's List : décerner un "Shipmaster of the Year" award .

Prochaine AG Mai 2002 à Vladivostok

*J. LOISEAU* ■

Jun 2001

## 6TH ANNUAL GENERAL ASSEMBLY - LÜBECK, 23rd & 24th MAY 2001

### OPENING BY THE PRESIDENT

Dear Colleagues and Friends,

This year it is in the beautiful Hanseatic city of Lübeck that our Annual General Assembly takes place and I wish first, in the name of our Confederation of European ShipMasters' Associations (CESMA), to give my warmest thanks to our hosts, the "Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere" (VDKS) together with the City of Lübeck.

CESMA was launched six years ago in Maaslius (The Netherlands). Six centuries ago it was here in Lübeck that the "Schiffsgesellschaft" was founded when the port became the leading member of the Hanseatic League. These two anniversaries will be celebrated this evening.

Before Captain Fredrik van Wijnen, our General Secretary and Editor of the CESMA Newsletter, makes his annual report, I would like to stress some of the items which, in my opinion, we should consider during this Annual General Assembly. These items concern fraudulent and forged certificates of competency, the fatigue factor and, last but not least, piracy and armed robbery at sea.

The spreading of fraudulent and forged certificates of competency held by seafarers is a matter of concern, not only because it biased totally the maritime manpower professionalism, but also because it has safety implications. The high cost of training and the shortage of officers are the main contributory factors of these fraudulent practices. They are not only found within the certification process but covers also the forgery of the certificates themselves.

In the first category one can see training centres, duly approved by the maritime administration, which issue mainly certificates for short STCW-95 courses.

It is in the second category that organised forgery business as well as seafarers' illegal alterations to own documents are to be found. According to a research project commissioned by the IMO, in 10 out of the 13 countries visited there was clear evidence that forgery was more than a backroom business. The greatest prevalence of fraudulent practices was found in South and Southeast Asia. It was well organised with effective linkages into maritime administrations, employers, manning agents and training centres. Moreover, transnational operations are not uncommon for the forgers.

This last finding drives us to the fraudulent practices in ship's certificates and registration documents which is another kind of threat regarding maritime safety, especially when it deals with ship's safety certificates or is linked to piracy. CESMA should demand an in depth investigation regarding this kind of fraudulent practices. No doubt that, amongst others, the International Chamber of Shipping, and the International Union of Marine Insurers have already some peering views on this subject.

The fatigue on board ships is an other matter of concern for us, Shipmasters. With the today trend

towards the reduction of the crew, both in number and qualification, and with no more possibilities to rest in ports, due to 24 hours a day commercial operations, the issue of human fatigue has to be more and more taken into account in the role of the human element. There are already a lot of IMO instruments applicable to crew fatigue, namely one Convention (STCW Convention), three Codes (STCW, ISM and HSC Codes), four Assembly Resolutions and nine Maritime Safety Committee circulars. How all these pertinent IMO instruments are implemented by the IMO member states is questionable, even within the European Union. We all know that when the crew gets overloaded, things get overlooked and safety is in jeopardy. However when for a seaman earning money is more important than having enough rest time, overtimes constitute a good wages complement



L'ancien président J.D. TROYAT passant la suite au nouveau G. KHIENE

which means that his daily work hours report could easily be economical with the truth.

CESMA must have its voice heard on this subject when, later this year, the Directorate General for Energy and Transport (DG TREN) will organise its meeting on human element.

Last year in my opening speech I stressed that violent attacks against ships by pirates and armed robbers continued to be a major problem for defenceless seafarers who can be severely injured or even killed in the process. Unfortunately, it seems that things are getting worse. During the year 2000, nearly 500 incidents were reported in 50 different countries or sea areas involving ships of 60 different flags. There is a steady rise in the number and severity of reported incidents with a 180% increase during the last two years. Piracy and armed robbery constitute now not only a real threat for ships' crews but pose also an increasing danger to world shipping and international trade. Moreover, cases where ships are taken from the control of their crew are potential cause of environmental disasters.

Although there is a continuing pattern of attacks in South East Asia and the Far East, one must bear in mind that no ports or sea areas are immune

from the risks of attacks on vessels. Guidance to Masters on preventing and deter acts of piracy and robbery against merchant ships is available on the web at [www.marisec.org/pirates](http://www.marisec.org/pirates).

The IMO conducted a number of evaluation and assessment missions sending working groups in the most exposed regions during the last two years. In March 2001, as sufficient funds were available, a mission was sent to Jakarta and a regional meeting was held in Singapore.

However piracy and armed robbery continued unabated and the cost-effectiveness of this type of action is questionable.

#### During the fourth quarter of 2000 alone :

- 55 passengers and crew members were killed and 20 more injured,
- at least 70 passengers and crew members were taken hostage.

With these figures in mind one can infer that it is more Interpol's job to deal with this issue than IMO's.

In my opinion, these are some of the topics we should consider during our discussions. However, this exercise will be of no use if our opinions do not reach those who are in charge of taking

decisions within the European Union. To obtain the recognition that shipmasters have a particular status when they are in command of a ship and that the think tank constituted by CESMA members could be of some help to the European Commission regarding ship safety and environment protection is an arduous task which needs constant efforts. In fact, it is only a few months ago that the Director General for Energy and Transport (DG TREN) of the European Commission wrote me, stating in his letter that "*we have now included CESMA on the list of stakeholders in the maritime industry*".

According to our status, I must resign as President of CESMA after 6 years in office. When stepping down I can see what has already been achieved and what remains to be done. I am confident that our 1st Vice-President Captain Gerhard KIEHNE, when he takes over the Presidency will be the leader CESMA needs to promote within the EU the highest standards for maritime safety, professionalism at sea and protection of the environment.

I wish you a fruitful work during this 6th annual general assembly which I declare open.

*Capt. J-D Troyat* ■

## Communiqué de CESMA à l'issue de son AG à Lübeck

During CESMA's recent Annual General Assembly in Lübeck, Germany, Captain Gerhard Kiehne, FNI, and recently retired from the Seberufsgenossenschaft in Hamburg, has been elected President of the Confederation of European Shipmasters' Associations. He succeeded Captain Jean-Daniel Troyat, FNI, of AFCAN (France), who remained on the Board as Vice President. Captain Kiehne, who is a member of the German Association for Shipmasters and Officers (VDKS), has been elected for a period of three years. His vast experience regarding ships and maritime safety matters, gained during his official active working period, will be of great value to the Confederation, which endeavours to promote maritime safety and care for the marine environment in European waters and beyond, as well as quality in the maritime education and training for EU seafarers. CESMA celebrated its fifth anniversary last year and enjoys an increased membership with associations from Barcelona and Slovenia and several individual

members from a variety of EU member states joining its ranks. Recently CESMA has been appointed by the European Commission as one of the stakeholders in the European maritime industry.

During the General Assembly, held at Lübeck at the invitation of the "Schiffergesellschaft" on the occasion of its 600th anniversary, a number of actual maritime issues were highlighted such as, shortage of officers and shipmasters in EU member states, safe manning especially for smaller coastal ves-

sels plying EU waters, continued battle against worldwide piracy, stability concerns for smaller container vessels and many others. The Assembly, at the ancient Townhall, was attended by representatives from Germany, France, Italy, Ireland, Slovenia, Belgium and The Netherlands. A resolution was compiled regarding safe manning of coastal vessels, especially container feeders and chemical tankers.

*Capt. Fredrik J. van Wijnen* ■

CESMA G/S



Les participants à L'AG CESMA

## Ship masters cite manning level dangers

The manning levels aboard certain high intensity ships is prejudicing their safety and the health of those aboard them, a shipmaster's organisation has complained.

The Confederation of European Shipmasters' Associations has asked the European Commission and Parliament to consider what its members have reported as a "deteriorating" situation on certain ships. Container feeders and shortsea chemical tankers, in particular, subject their shipmasters to a regime that involves them in long and uninterrupted working hours.

The intensive operations in which these ships are engaged, with busy port programmes that include cargo operations, shifting ship, and frequent inspections are made more stressful, suggests Cesma, because of the reduced crews made possible by manning scales.

Heavy fatigue brought about by these working conditions, points out the organisation influences "health and concentration of responsible crewmembers" and endangers maritime safety and the environment.

Faced with such a lifestyle, the EU seafarer, says Cesma "rejects actual situation and will tend to choose another profession". In a resolution passed at Cesma's annual general assembly in Lübeck, the European Commission and Parliament are asked to intervene with "strong directives".

The shipmasters organisation is able to point to a growing list of actual accidents where manning and fatigue issues have been relevant. Typical was last year's grounding on the coast of Anglesey in the Irish Sea of the container feeder Coastal Bay, after her chief officer, alone on the bridge at night, fell asleep through fatigue.

In this Particular case, the owner was successfully prosecuted by the Maritime and Coastguard Agency for failing to ensure the safe operation of the vessel, and fined £20,000 (\$28,592) with £6,106 (\$8729) costs. The UK Marine Accident Investigation Branch report into the accident made strong recommendations about the charter party for the ship, which required the "illegal" manning arrangements, under which the requirements for STCW 95 could not be met.

# Sécurité en mer entre navires de commerce et navires de pêche

Réunion du 31 mai 2001 au Guilvinec

Cette réunion, initiée par l'AFCAN et le comité régional des pêches, ouverte à tous, **ne faisait le procès de personne**. L'objectif fixé, étant de s'interroger sur les origines et causes des trop nombreux accidents entre navires marchands et pêche. Il y aurait eu 24 abordages depuis le début de l'année.

Participaient à la réunion l'Administrateur chef du quartier, deux inspecteurs du centre de sécurité (un actif et un retraité), le docteur des gens de mer et 3 représentants du comité des pêches et 5 représentants de l'AFCAN, malheureusement aucun représentant de l'EAM bien qu'invité.

## A) Colreg

Tout naturellement, le règlement pour prévenir les abordages en mer, a été largement évoqué. Les participants sont unanimement convaincus que l'enseignement doit d'être de bonne qualité pour tous. Concernant la pêche, les matelots seuls de quart à la passerelle de nuit, doivent être formés en conséquence et leur **formation** devrait comporter des séjours embarqués sur navire école, mettant l'accent sur cette situation qu'est la veille de nuit. Des échanges pédagogiques entre EAM et Hydros, des visites de navires de commerce au port permettraient d'intégrer certaines contraintes techniques.

Un certain nombre de recommandations, sont remises au goût du jour, notamment celles concernant les consignes que se doit de donner le patron pêcheur à ses hommes de quart de nuit.

Le problème de la situation rapprochée, entre les deux types de navires, a été crucial dans la discussion car il semble certain qu'à bord des navires de pêche il n'y ait pas conscience que la proximité fait perdre de vue (angle mort) le navire pêcheur depuis la passerelle des «cargos», et ce tant visuel que radar. Cette situation, très dangereuse, s'évitant en manœuvrant bien entendu «à temps». Ce cas doit être particulièrement précisé au cours de la formation.

Le problème des effectifs réduits a été considéré par tous comme une situation aggravante des risques d'abordages tant à la pêche qu'au commerce.

Les pêcheurs pour leur part, souhaitent être identifiés plus sûrement lorsqu'ils sont en pêche que par les marques et signaux réglementaires actuels, avec entre autre un gyrophare se déclenchant par action de la VHF ou lorsqu'ils ne peuvent évoluer du fait de leurs engins, cette utilisation devrait être exceptionnelle. Le souci étant aussi de permettre l'identification sans équivoque des navires s'échangeant les informations. Cela nécessite aussi une formation minimale à la langue anglaise compte tenu du peu de marins s'exprimant en français sur les mers et une obli-

gation de la veille VHF 16.

L'**AIS** lorsqu'il sera généralisé devrait permettre aux navires qui seront équipés du système de réception à bord de connaître les paramètres d'évolution de l'écho et s'il n'y a pas d'écho d'avoir tout de même une cible avec ses caractéristiques.

Les **DST**. S'il y a information sur le trafic par les CROSS, celle-ci se doit d'être complète et ne pas faire abstraction des «petits navires». Les pêcheurs devraient se signaler dans les DST.

L'obligation de l'installation de l'**homme mort** est aussi admise par tous, certains pêcheurs l'ont déjà installée d'eux-mêmes et sur les navires de commerce malheureusement beaucoup ne l'utilisent pas.

Il a été suggéré qu'un écran radar esclave, situé près du poste de travail, puisse être installé afin de continuer une veille lors des embarques ou débarques des engins de pêche, le problème est que tous les navires de pêche n'ont pas obligation du radar. Il est aussi suggéré que les navires de pêche soient dotés d'un gyro permettant l'asservissement du radar afin d'obtenir une situation précise des échos pendant les embardées.

Le cas du pêcheur à la manœuvre imprévisible (il a ses propres repères pour suivre sa technique de pêche souvent pleine de contraintes) ne peut se parer qu'en manœuvrant largement à temps de la part du «cargos» et donc éviter les situations rapprochées.

## B) Obstacles

Pour les chalutiers les conteneurs coulés sur le fond, entre deux eaux ou en surface est un fait tout aussi dangereux qu'inquiétant et il est évoqué la possibilité d'équiper les conteneurs en pontée de dispositifs permettant la localisation en cas de perte en mer comme cela se fait pour détecter les câbles sous-marins.

## C) Le sauvetage

Sachant que les cargos sont équipés d'embarcations de sauvetage, les pêcheurs pensaient tout naturellement que ces dernières pouvaient être utilisées pour récupérer sans problème des personnes à la mer. Une explication très simple a été donnée, pour dissiper ce malentendu, puisque ces embarcations sont conçues pour abandonner le navire qu'elles équipent et non pour faire du sau-

vetage en mer, que la récupération en mer est très problématique.

Les «rescues boats» montés sur les navires possédant un 'free fall' étant aussi d'une manœuvre délicate et dangereuse pour des marins dont l'entraînement au sauvetage est inexistant.

## D) Les balises de détresse

Le cas de l'île du Ponant qui, après avoir chaviré est resté toute une nuit sans que personne n'ait de raisons de s'inquiéter, prêche en faveur d'une réglementation plus judicieuse et plus adaptée sur l'installation des balises de détresse même sur les petites unités côtières.

Le réflexe du seul survivant de cette catastrophe, qui a réussi à trouver un local étanche maintenant une poche d'air, démontre aussi que la connaissance du métier et du navire restent des éléments indispensables de la sécurité en mer, les carrières courtes tant prônées aujourd'hui vont à l'encontre d'une meilleure sécurité.

## E) Quelques remarques

L'abandon effectif de la veille extérieure pour celle toute électronique n'est pas une bonne chose. La difficulté actuelle du recrutement des marins pêcheurs ne va pas dans le sens d'une meilleure sécurité en mer.

La pénurie allant parfois jusqu'à avoir des veilleurs qui pour diverses raisons sont «inaptes à la veille» !

## Sentiment global :

L'échange des points de vue a été abondant, les propos passionnés, quelques solutions peuvent voir le jour, mais rien ne remplacera le bon sens marin, la connaissance et l'application simple de la réglementation actuelle, ainsi qu'une bonne compréhension, de part et d'autre, du métier de chacun. Une meilleure formation est un des points prioritaires.

Daniel MARREC ■



Les participants à la réunion

## Le St-Jacques-II multirécidiviste

De source officielle française, le St-Jacques-II, 22 m, livré en 1998, était armé par 6 hommes d'équipage lorsqu'il a abordé le pétrolier maltais lundi 23 avril vers 6h45. Il navigait à contre-sens et n'a pas réagi aux signaux émis par le pétrolier qui le voyait venir. La faute à "pas de chance"? La dureté du métier de pêcheur face à la fumeuse mondialisation de l'économie? Toujours selon la même source, le bateau de pêche a été verbalisé 10 fois ces derniers mois dont 7 en zone britannique pour "infractions aux règles de circulation dans le dispositif du Pas-de-Calais". Lors de l'abordage, l'homme de barre, âgé de 17 ans environ, somnolait, explique la même source. En dépit d'un assourdissant silence ministériel aussi bien des Transports que de l'Agriculture et des Pêches, l'administration aurait obtenu le feu vert du cabinet de J-C Gayssot pour que cette affaire aille jusqu'au bout, à savoir le tribunal maritime car le comportement du patron du St-Jacques-II n'est pas exceptionnel dans le Pas-de-Calais. Rappelons que le rapport du toujours nuancé BEA-mer de 1999 avait déjà souligné les comportements à risques des pêcheurs professionnels.

Il n'en reste pas moins vrai qu'il est sans doute plus facile de mettre en examen puis d'emprisonner un commandant indien dont le pétrolier vient de se casser. Le risque de voir la famille et les collègues manifester, voire bloquer un port est bien moindre. A vaincre sans péril, on triomphe sans gloire.

## Naufrage et collisions au large d'Ouessant

Vers 1 h 55, dans la nuit du 7 au 8 mai, un nouvel abordage a eu lieu à 50 milles de Ouessant entre un vraquier/pétrolier norvégien de 229 m, le Siboti, chargé de 67 657 t de gazole, venant de Lettonie et se dirigeant vers le Brésil, et le chalutier de 25m Royale, immatriculé au Guilvinec qu'il avait quitté le 7 mai pour se rendre sur sa zone de pêche, à l'ouest de l'Irlande.

L'accident a été signalé au Cross Corsen par le Siboti qui signalait par ailleurs avoir perdu le chalutier de son champ visuel. Simultanément, la balise de détresse du Royale se mettait en action. Une patrouille aérienne lancée par la Préfecture maritime Atlantique de Brest se dirigeait sur les lieux de l'accident ainsi que les navires qui croisaient dans les parages. A 3 heures du matin, le Siboti qui était resté sur zone aux ordres du Cross Corsen, a aperçu un premier canot de survie et des fusées de détresse. L'hélicoptère Sea King dépêché par le MRCC de Falmouth est arrivé le premier sur les lieux et a hélitreuillé les 5 membres d'équipage du Royale pour les diriger sur un hôpital britannique.

Le chalutier français a sombré en quelques minutes mais il n'y a aucune perte humaine à déplorer. Le Siboti s'en tirait sans dommages et, libéré par le Cross Corsen, a pu reprendre sa route vers le Brésil après avoir participé aux opérations de sauvetage.

Par ailleurs, jeudi 3 mai, le chalutier Hurricana

du Guilvinec est entré en collision avec le cargo caboteur de 88m Angelburg, à 10 milles de la pointe de Penmarc'h.

Le Hurricana faisait route à l'est vers Saint Guénolé et le Angelburg, en provenance des Sables d'Olonne où il avait chargé du maïs, se dirigeait vers Hull, en Grande Bretagne. Les dégâts sont minimes sur le Hurricana. L'Angelburg, vraquier fluvio-maritime de 85m, sous pavillon Antigua et Barbuda, en revanche, affecté d'une brèche sur la coque à babord, a dû faire route sur Brest escorté par l'Abeille Flandre dépêchée par la Préfecture maritime de Brest. Les réparations ont commencé le lendemain. La gendarmerie maritime a ouvert une enquête et les Affaires Maritimes ont déclaré le navire bon à appareiller après réparations.

## Manche : abordage d'un pétrolier

La brèche de 6 m x 2 m provoquée dans la muraille du pétrolier maltais Gudermes, chargé de 25 000 tonnes de fuel, lors de son abordage par le chalutier français Saint Jacques II en Manche à l'aube du 24 avril a mobilisé les avions de surveillance de la Maritime and Coastguard Agency britannique et mis en alerte deux avions épandeurs de dispersants pour protéger la côte touristique du Kent. La centaine de tonnes d'hydrocarbure déversée a heureusement disparu de manière naturelle, sans toucher la côte. Le pétrolier a été allégé et remorqué vers Douvres.

*Lu dans le journal de la marine marchande.*

# OMI - 74<sup>ème</sup> RÉUNION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME (CSM)

Elle s'est tenue à Londres du mercredi 30 Mai au vendredi 8 Juin 2001. Un représentant de l'AFCAN a constamment fait partie de la délégation française; le Cdt Bertrand APPERRY, du 30 Mai au 1er Juin et le Cdt Jean-Daniel TROYAT du 4 au 8 Juin. Ils avaient auparavant participé le 21 Mai à Paris à une réunion préparatoire avec l'ensemble des membres de la délégation française.

### Le programme de travail du 74<sup>ème</sup> CSM était chargé, avec comme principaux thèmes :

- la sécurité des navires à passagers de grandes dimensions,
- la sécurité des vraciers,
- les pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude,
- la piraterie et les vols à main armée à l'en-

contre des navires,

- le rôle de l'élément humain avec la prise en compte de la fatigue,

- l'évaluation formelle de la sécurité.

D'autres sujets ont été traités, tels ceux des ports ou lieux de refuge ou du maintien de l'obligation de veille VHF sur le canal 16 jusqu'au 1er Février 2005.

### Trois groupes de travail ont été créés dès le 30 mai pour rendre leurs avis et propositions à l'assemblée plénière jeudi 7 et vendredi 8 Juin :

- 1 - Groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers de grandes dimensions,
- 2 - Groupe de travail sur la sécurité des vraciers,

- 3 - Groupe de travail sur l'élément humain et l'évaluation formelle de la sécurité.

Conformément à ce qui avait été décidé à l'issue de la réunion préparatoire à Paris, le Cdt Bertrand APPERRY a participé aux travaux du groupe de travail n°3 et le Cdt Jean-Daniel TROYAT à ceux du groupe de travail n°2.

Le groupe de travail sur les vraciers était composé de 44 personnes représentant 27 pays et 7 organisations non gouvernementales. Il s'est réuni sous la présidence de Monsieur Ivan PONOMAREV (Fédération de Russie).

En fonction des 16 documents de référence fournis par les différents pays membres de l'OMI, l'assemblée plénière a assigné au groupe le programme de travail suivant :

- Considérer si l'on doit promouvoir une modi-

fication du texte de la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charges concernant le critère de surcharge par déferlement d'eau de mer utilisé dans la conception des panneaux de cale et charger le sous-comité de la stabilité et des lignes de charges (sous-comité SLF) de préparer une proposition en ce sens.

- Etudier les recommandations contenues dans le rapport rendant compte des résultats de la nouvelle enquête sur le naufrage du "Derbyshire" et identifier les actions que l'OMI devrait entreprendre à la lumière de ces résultats.

- Préparer un projet de circulaire du CSM pour informer les marins des dangers présentés par un envahissement des compartiments situés à l'avant du navire et dire s'il conviendrait d'inciter les gouvernements des pays membres de l'OMI à diffuser d'urgence ces informations.

- Considérer si des instructions doivent être données au sous-comité SLF pour qu'il prépare les amendements nécessaires à la Convention Internationale de 1966 sur la stabilité et les lignes de charges à la lumière des recommandations en ce sens figurant dans un des documents (MSC 74/5/6) présenté par le Royaume-Uni.

- Considérer si d'autres circulaires devraient être émises par le CSM concernant des points aspects suffisamment urgents pour qu'il soit nécessaire d'avertir les opérateurs de vraquiers avant que n'interviennent les amendements et révisions des règlements concernés de l'OMI.

- Considérer si il ne serait pas souhaitable que l'Association Internationale des Sociétés de Classification (AISC) transmette de manière urgente des instructions à ses membres pour qu'ils envisagent de modifier leurs règles en fonction des résultats de la nouvelle enquête sur la perte du "Derbyshire".

En ce qui concerne plus particulièrement l'évaluation formelle de la sécurité (EFS), il a été demandé au groupe de travail de :

- Etablir quelles études sur l'EFS concernant les vraquiers ont été terminées et déterminer quelles recommandations finales peuvent en résulter pour les décideurs.

- Indiquer une date de fin de travaux réaliste pour les études sur l'EFS qui ne sont pas encore terminées.

- Porter à l'attention de l'assemblée plénière - en les commentant - les résultats que le groupe jugera pertinents.

- Donner son avis sur la façon de poursuivre les études EFS relatives à la sécurité des vraquiers.



A l'issue de nombreux échanges de vues entre les différents participants au groupe de travail, les principaux éléments du rapport que le groupe a transmis à l'assemblée plénière sont repris ci-après.

En ce qui concerne les essais en bassin de carène réalisés aux Pays-Bas sous la direction conjointe de l'administration maritime britannique et de l'AISC, le groupe a noté que ces essais ne seraient achevés qu'à la fin de l'été 2001. En conséquence il suggère qu'un rapport d'étape soit établi afin de pouvoir être transmis à temps au sous-comité SLC dont la 44ème réunion se tiendra du 17 au 21 Septembre 2001. Plusieurs participants ont fait observer qu'en ce qui concerne d'éventuels amendements relatifs à la résistance structurelle des navires ou aux seuls vraquiers intéresseraient davantage la convention SOLAS que celle sur la stabilité et les lignes de charge. Le groupe a considéré qu'il conviendrait, dans un premier temps, de transmettre pour avis au sous-comité SLF les amendements envisagés afin qu'il donne son sentiment sur ceux qu'il faudrait transmettre au sous-comité conception et équipement du navire (sous-comité DE) pour que celui-ci prenne les dispositions nécessaires.

La question de savoir si ces éventuels amendements s'appliqueraient aux seules constructions neuves ou seraient étendus aux navires existants a été posée par certains participants. Un consensus a été trouvé au sein du groupe pour dire que ce devrait en principe être le cas, mais qu'il fallait garder à l'esprit que les résultats des études EFS actuellement en cours pourraient amener à en décider autrement.

Quant aux travaux menés par le Japon concernant les charges supportées par les panneaux de cale des vraquiers à coefficient de finesse élevé, son représentant a annoncé que leurs résultats seront soumis lors de la 44ème session du sous-comité SLF afin que celui-ci les intègre dans la nouvelle rédaction des règles techniques de la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Un examen de l'ensemble des recommandations contenues dans le rapport rendant compte de la nouvelle enquête sur les causes du naufrage du "Derbyshire" a été effectué par le groupe de travail. Celui-ci a estimé ne pas devoir retenir les recommandations préconisant l'installation de projecteurs puissants et de caméras vidéo sur le gaillard, de systèmes informant la passerelle de la fermeture correcte des dégagements d'air, des panneaux d'accès aux magasins avant et des taquets de verrouillage des panneaux de cale.

En effet, le groupe a estimé que la mise en œuvre de tels systèmes générerait des problèmes techniques trop nombreux et complexes, que ce soit d'installation ou de maintenance. Le groupe a considéré qu'il vaudrait mieux favoriser l'amélioration de l'automatisation des systèmes de fermeture des panneaux de cale et la mise en place de systèmes de procédure solides.

En ce qui concerne l'étude en cours, menée à l'échelon international, sur la sécurité des vraquiers, le groupe a pris note qu'un rapport d'étape sur cette étude serait diffusé en Mai 2002 à l'occasion de la 76ème session du CSM (la fréquence des sessions du CSM est de 3 tous les deux ans, soit une session les années impaires et 2 les années paires).

S'agissant des études EFS, qu'elles soient terminées ou en cours, l'opinion générale du groupe a été qu'il convenait d'attendre que toutes soient disponibles en totalité afin de pouvoir les analyser comparativement et les valider avant d'entreprendre la rédaction des règles pouvant s'avérer nécessaires.

Enfin, après avoir étudié le projet de circulaire relative à la conception des circuits permettant la gestion des eaux de ballasts, le groupe a suggéré à l'assemblée plénière un certain nombre de modifications du texte de la circulaire. En particulier, le groupe avait proposé une rédaction pouvant mener, à terme, à la suppression de la pratique du renouvellement des eaux de ballasts en cours de voyage, en favorisant des moyens de traitement bactéricides chimiques, électriques, par rayonnement ultraviolet ou par toute autre technique et qui sont actuellement en cours d'expérimentation.

Si les propositions faites par le groupe de travail ont été entérinées en assemblée plénière, il n'en a malheureusement pas été ainsi pour cette dernière proposition qui a été repoussée.

*Cdt Jean-Daniel Troyat* ■

# L'agence européenne pour la sécurité maritime

de Gilles BERGOT - Commission Européenne - Transport 7.06.01

## 1. L'objectif

Dans le contexte des six propositions législatives proposées par la Commission suivant la catastrophe de l'Erika, se trouve une proposition de règlement instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. Celle-ci était présentée par la Commission le 6 décembre 2000.

L'objectif de cette nouvelle Agence est d'assurer un niveau de sécurité maritime et de prévention de la pollution élevé, uniforme et effectif dans la Communauté. Elle fournira une aide technique et scientifique aux États membres et à la Commission en vue d'une correcte application de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, du contrôle de sa mise en œuvre et de l'évaluation de son efficacité.

## 2. Les tâches

### Les tâches confiées à l'Agence sont nombreuses :

- Assister la Commission dans la mise à jour de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, au regard de l'évolution de la législation internationale dans ce domaine, y compris l'analyse des projets de recherche.
- Assister la Commission dans la mise en œuvre efficace de la législation communautaire sur la sécurité maritime en particulier :
  - 1- effectuer des visites dans les États membres afin d'examiner la manière dont ceux-ci remplissent leurs obligations en matière de contrôle de l'État du port et fournir à la Commission son aide technique dans le cadre des travaux des organismes techniques du Memorandum d'Entente de Paris.
  - 2- effectuer des visites d'inspection des sociétés de classification reconnues sur base de la directive 94/57/CE et aider à assurer le contrôle continu de la qualité de leurs prestations en matière de sécurité et de prévention de la pollution.
  - 3- assurer le contrôle d'une mise en œuvre appropriée des dispositions communautaires en matière de sécurité des navires à passager, en matière d'équipements marins et d'équipages des navires.
- Fournir, à la Commission et aux États membres, des informations objectives, fiables et comparables et des données sur la sécurité maritime grâce à la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques dans les domaines de la sécurité maritime, du trafic maritime, de la pollution mari-



«IRIS» garde côte française

ne, grâce à l'exploitation systématique des bases de données existantes, voire au développement de bases de données supplémentaires. Assister la Commission, dans la publication semestrielle des informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté, et également les États membres dans l'amélioration de l'identification et de la poursuite des navires responsables de déversements illicites.

- Effectuer des tâches liées à la surveillance de la navigation et du trafic maritime, afin de faciliter la coopération entre États membres et Commission dans ce domaine.
- Concevoir, en coopération avec la Commission et les États membres, une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes et procéder à l'analyse des rapports d'enquête existants sur les accidents.
- Organiser des actions de formation dans les domaines relevant des compétences de l'État du port et de l'État du pavillon.
- Fournir aux États candidats à l'adhésion un support technique pour la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, y compris l'organisation de formations appropriées.

Pour l'exécution de certaines de ces tâches, l'Agence n'agit que sur demande de la Commission.

Afin de remplir les tâches de contrôle qui lui sont confiées, l'Agence effectue des visites dans les États membres et à la fin de chaque visite, elle rédige un rapport et le transmet à la Commission.

## 3. La structure Administrative de l'Agence

L'Agence est un organe de la Communauté, doté de la personnalité juridique. Son siège est fixé, sur proposition de la Commission, au plus tard 6 mois après l'adoption du présent règlement. À la demande de la Commission, l'Agence peut décider d'établir les centres régionaux nécessaires à l'exécution des tâches liées à la surveillance de la navigation et du trafic maritime et, en particulier, pour assurer des conditions de trafic optimales dans les zones sensibles. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.

Le personnel de l'Agence (55 personnes selon la proposition de la Commission) est composé, d'une part, d'un petit nombre de fonctionnaires communautaires affectés à l'Agence de manière temporaire et, d'autre part, d'agents recrutés par l'Agence.

Le conseil d'administration de l'Agence (composé de 4 représentants pour chaque institution [Commission, Conseil, Parlement européen] et de 4 représentants de l'industrie nommés par la Commission, tous nommés pour un mandat de 5 ans, renouvelable une fois) nomme le directeur exécutif, adopte le rapport général, le programme de travail et le budget définitif de l'Agence. Il exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif et les chefs d'unité. Les décisions du conseil d'administration se prennent à la majorité des 2/3, chaque membre disposant d'une voix.

Le directeur exécutif de l'Agence ne doit accepter aucune instruction d'aucun gouvernement ni organisation, mais doit exécuter toute instruction ou demande d'assistance provenant

de la Commission en rapport avec les tâches qui lui ont été attribuées. Il exerce les fonctions de gestionnaire de l'Agence et est, à ce titre, chargé de la préparation et de l'exécution du budget et du programme de travail, ainsi que de toutes les questions de personnel.

Les États membres et les personnes morales ou physiques peuvent introduire un recours, auprès de la Commission (contrôle de légalité), contre tout acte de l'Agence les concernant directement et individuellement.

Le budget de l'Agence se compose, d'une part essentielle, d'une contribution de la Communauté et, d'autre part, des redevances perçues pour les publications, formations et tout autre service fourni par l'Agence. Le contrôle financier est assuré par le contrôleur financier de la Commission. La Cour des comptes examine les comptes de l'Agence et publie un rapport annuel et le Parlement européen donne décharge, au directeur exécutif de l'Agence, sur l'exécution du budget.

Dans les 5 ans qui suivent l'entrée en fonction

de l'Agence, elle réalise, en collaboration avec la Commission, une évaluation indépendante de la mise en œuvre du présent règlement.

L'Agence sera opérationnelle dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. Selon le planning de la Commission la Agence pourrait commencer ses fonctions dans le deuxième semestre de 2002 et serait complètement opérationnelle en 2005.

#### 4. Etat du dossier

La proposition de la Commission a été reçue de façon positive par les Etats Membres, le Parlement Européen et les Organisations professionnelles.

Le Parlement Européen est sur le point de finaliser sa 1<sup>ère</sup> lecture, en appuyant la proposition et doit adopter son avis lors de sa session plénière du mois de juin. Néanmoins, le Conseil n'a pas encore commencé l'examen du dossier de façon détaillée. La Commission espère que cet examen va débiter très prochainement sous la Présidence Belge.

## Le SHOM nous communique :

En mai 2001, le SHOM a publié une nouvelle édition de l'ouvrage *Naviguer en sécurité* qui contient tous les renseignements nécessaires au plaisancier pour naviguer en 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories en métropole et dans les DOM/TOM :

- il reprend dans leur intégralité les documents du SHOM 2A et 2B (*Règlement de 1972 pour prévenir les abordages en mer; texte et planches*), et 3C (*Signalisation maritime*);
- il présente l'essentiel des décrets et arrêtés relatifs à la sécurité des navires de plaisance
- il répond aux questions que peut se poser un plaisancier, lors des phases de préparation puis d'exécution d'une sortie en mer.

#### Cette nouvelle édition :

- intègre tous les changements intervenus depuis 1994 concernant la réglementation sur la sécurité des navires. Elle prend notamment en compte la transposition en droit français de la réglementation européenne relative aux navires de plaisance (*décret 96-611 du 4 juillet 1996 en particulier*);
- comprend des informations nouvelles sur :
  - l'utilisation des systèmes de radionavigation de grande précision (*essentiellement le GPS*) et l'emploi des systèmes de cartes électroniques,
  - les services disponibles sur le site Internet du SHOM (*consultation des groupes hebdomadaires d'Avis aux Navigateurs notamment*)
  - étend la liste des services et organismes utiles au plaisancier, en indiquant leurs adresses postale et internet.

Enfin *Naviguer en sécurité* sera dorénavant tenu à jour sur le site [www.shom.fr](http://www.shom.fr) par l'intermédiaire des groupes hebdomadaires d'*Avis aux Navigateurs*; un fascicule regroupant les corrections importantes sera en outre publié annuellement.

## Le répertoire des radiosignaux du SHOM

L'édition 2001 du "Répertoire des radiosignaux", ouvrage n°99 du SHOM vient de paraître, ce document a été notablement enrichi. (*cabotage, pêche et plaisance*).

Prix 136.00F 20,73€

La zone de couverture s'est agrandie. Toutes les côtes européennes (Mer Blanche et Mer Baltique incluses), toutes les côtes de la Mer Méditerranée et de la Mer Noire, celles des Iles Canaries, Madère, Açores et des Petites Antilles sont traitées.

L'ensemble des renseignements nécessaires à la réception des bulletins météorologiques et des avertissements à la navigation sont fournis : les listes des stations émettant en BLU, en VHF, les stations NAVTEX, la diffusion en fac-similé.

Des éléments complémentaires concernant le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDS), l'aide médicale en mer, les signaux horaires, les renseignements diffusés par répondants téléphoniques, par fax et internet sont indiqués.

Un nouveau chapitre consacré au système GPS a été ajouté.

Comme toujours de nombreuses cartes-index agrémentent l'ouvrage et permettent de situer rapidement les stations et les zones citées.

# La garde côte Européenne en action

EXTRAIT DE LA SERIE CRS / DETRESSE -

ALBUM «COUPS, COUPS, C'EST NOUS» PAR ACH DE ET CAUVIN - © DARGAUD 2000

## COUPS, COUPS C'EST NOUS !

POULET A L'EAU



# AFCAN chez les pompiers de Brest



*Brevet national supérieur d'intervention face aux risques chimiques.*

*L'AFCAN assiste à l'exercice de fin de stage.*

*Nous avons proposé à plusieurs occasions nos services en fonction des navires et de leurs spécificités et même faire des "causeries" : stabilité, dégazage, construction, transports spéciaux etc....*

A l'occasion d'un stage de 4 jours à BREST (14 au 18 mai) s'adressant aux cadres des pompiers départementaux un exercice papier ayant pour thème "incendie à bord d'un porte conteneurs chargé de conteneurs dont beaucoup de chimiques, en réparation dans le port marchand de Brest". Deux collègues LOUDES et LOISEAU ont représenté les capitaines de navires dans cet exercice.

Les stagiaires partagés en quatre équipes devaient réagir selon l'évolution de la situation partant d'un feu à bord d'un navire immobilisé menaçant de couler avec extension du risque chimique à une bonne partie de la ville de Brest.

Il y avait évidemment de très nombreux navires dans le port et tous plus ou moins dangereux. Le déroulement chronologique était savamment distillé – feu à la machine qui se propage à la cale, victimes, refus de décharger par les dockers, explosion à la machine, voie

d'eau, conteneurs projetés sur le quai, fuite de gaz, évolution de la météo, population intoxiquée etc..

Le but de l'exercice étant principalement la rédaction de compte rendu au préfet dans le cadre de l'établissement de zones de protection pour la sauvegarde des personnes et des biens, l'analyse du risque et de son évolution possible, communiqué à la presse.

Le stage comprenait entre autres sujets... :

Interventions sur produits chimiques – retour d'expérience (Sherbro - Junior M - Palatial - Ievoli Sun..)

Présentation de l'action de l'Etat en mer  
Moyens d'analyse des produits chimiques – pollution atmosphérique – analyse des eaux  
Météo

CEDRE – confinement et récupération

Pollution d'un cours d'eau

Les Abeilles internationales

Différents intervenants en cas de sinistre sur un navire .

Nous avons assisté à une démonstration de plans de situation virtuels en trois dimensions permettant de pénétrer dans les locaux d'entreprises sensibles Brestoises sur le port et de retrouver en situation les éléments importants (électrique, ventilation, portes, capacités carburant etc...) c'est dans un premier temps un outil de formation .

Les pompiers de Brest ont acquis une certaine maîtrise dans l'art de la formation et forment des cadres Européens et Roumains. L'AFCAN, CESMA et IFSMA seront sollicités en mars 2002 pour participer activement à un colloque sur la sécurité maritime organisé par l'Europe et la Communauté Urbaine de Brest

Loudes - Loiseau ■



Maquette du port.



Maquette des sites dangereux.



Echanges d'informations.



Echanges d'informations.

# Exposé des motifs

*Proposition de loi de Mrs Aschieri et N. Mamere tendant à assurer les droits sociaux des marins*

MESDAMES, MESSIEURS,

Les conditions de vie et de travail des marins de commerce et de la pêche ne cessent de se dégrader au niveau international. Tel est le constat dressé par ITF (International Transport workers Federation) et les associations caritatives qui travaillent dans les ports.

Abandon d'équipages impayés sur des navires bloqués pour des raisons variables (abandons, saisies commerciales, détention pour des raisons de sécurité, arraisonnements) sont chaque jour les manifestations d'un non respect des droits de l'homme qui cache une situation quotidienne dramatique : exploitation de l'homme au profit d'armateurs sans scrupules, maltraitance à la limite de l'esclavage.

La France possède la deuxième zone maritime économique exclusive mondiale : elle a un rôle majeur à jouer pour modifier cette situation au-delà de ses frontières territoriales. La réalité des conditions sociales des marins est méconnue et apparaît parfois au détour d'un autre événement, plus médiatique : le naufrage de l'Erika attire l'attention sur les compétences des équipages, l'échouage des réfugiés kurdes à Saint Raphaël pose la question de la composition de l'équipage.

Cet aspect anecdotique d'un problème complexe cache une multitude de situations humaines et économiques : le devenir des marins abandonnés et de leurs proches après leur retour au pays d'origine, la situation des familles ayant perdu un de leurs proches en mer, les sévices et abus des marins à bord de navires de commerce et de pêche, la pêche illégale à la légine qui cause des cas répétés d'abus de marins, les bateaux ramasseurs au Sénégal embarquant des piroguiers dans des conditions peu sûres, des stewardess malgaches maltraitées, des équipages russes abandonnés en raison d'irrégularités contractuelles, ...

La France n'est pas épargnée par ce phénomène international. Le Kifangondo au Havre, l'Obo Basak à Dunkerque, l'Oscar Jupiter à Nantes, ou le City of London à Marseille, chaque année les noms de nouveaux navires abandonnés viennent s'ajouter à la liste des navires bloqués et abandonnés.

La France doit dépasser cet état de constat et organiser un travail de prévention et de contrôle sur les marins abandonnés et les droits sociaux des équipages en général. La législation sociale doit s'adapter aux réalités de la navigation maritime internationale et à la nécessité de mieux défendre les droits des marins évoluant dans ce contexte. Ainsi nous proposons de renforcer les pouvoirs des tribunaux français pour que ceux-ci soient compétents pour juger des différends et notamment des différends portants sur le versement des salaires entre les marins d'un navire étranger en escale dans un port français et leur armateur. Le juge français pourra ainsi statuer sur le respect par l'armateur des lois et règlements internationaux.

D'autre part, pour être efficace, les propositions françaises devront avoir un rayonnement international et en premier lieu européen. Ainsi les mesures tendant à renforcer les contrôles dans les zones maritimes françaises et les possibilités d'arraisonner les navires qui ne respecteraient pas les normes internationales permettent autant que faire se peut de contrôler les nombreux équipages transitant par les eaux territoriales françaises. Enfin, la France prendra les initiatives nécessaires au plan européen et international pour promouvoir ces solutions et veiller à leur mise en application.

Enfin, la création d'un Observatoire des droits des marins renforcera tant le travail des autorités que celui des organisations non gouvernementales. Ce projet, porté par le Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes s'inscrira dans un réseau international et cherchera à se relier à d'autres initiatives similaires en particulier les réseaux francophones existant depuis une quinzaine d'années en Afrique et dans l'Océan Indien. Il sera chargé de rassembler toutes informations utiles sur la situation des marins aux niveaux national et international, particulièrement lorsqu'ils sont à bord de navires en état d'abandon ou en grande difficulté et les diffusera pour faciliter la défense des droits des marins.

Il émettra des avis sur les projets de textes législatifs et réglementaires dont il sera saisi par le Premier Ministre et présentera, de sa propre initiative, des recommandations sur les textes communautaires et internationaux relatifs à la protection des marins.

La composition et les modalités de fonctionnement de l'Observatoire des droits des marins seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

## PROPOSITION DE LOI

### Article premier

Le gouvernement français prendra des initiatives internationales, notamment au niveau des pays de la Communauté Européenne pour qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, au plus tard, l'accès des navires ne présentant pas de garanties sociales reconnues soit interdit dans les ports de ces pays et pour étendre, dans les plus brefs délais les mesures de la présente loi aux pays de la Communauté Européenne.

## Article 2

Tout navire qui envisage d'entrer dans les eaux territoriales françaises pour transit ou pour escale doit transmettre aux services de sécurité les indications sur les contrats de travail de son équipage. Ceux-ci doivent être conformes aux règles du Bureau International du Travail.

Si le navire n'est pas en mesure de produire les documents nécessaires, il peut être arraisonné et le cas échéant refoulé par les autorités maritimes.

Lors du contrôle d'un navire dans un port français, les inspecteurs devront vérifier les temps de travail, les temps de repos et les conditions de travail et de repos de tous les membres de l'équipage y compris le capitaine du navire.

Un navire dont les membres de l'équipage, y compris le capitaine et ses adjoints n'ont pas pris le temps réglementaire de repos, prévu par la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995 ne pourra pas appareiller.

## Article 3

Les tribunaux français sont déclarés compétents pour juger des différends et notamment des différends portant sur le versement des salaires entre les marins d'un navire étranger en escale dans un port français et leur armateur. Le juge français pourra statuer sur le respect par l'armateur des règles fixées par le Bureau International du Travail. Ils sont compétents pour élever les créances des marins afin d'en favoriser le recouvrement.

## Article 4

Il est créé un Observatoire des droits des marins chargé de rassembler toutes informations, données, analyses, études, et recherches sur la situation des marins aux niveaux national et international, particulièrement lorsqu'ils sont à bord de navires en état d'abandon ou en grande difficulté.

Il diffuse toutes informations permettant la défense des droits des marins.

Il émet des avis sur les projets de textes législatifs et réglementaires dont il est saisi par le Premier Ministre et présente, de sa propre initiative, des recommandations sur les textes communautaires et internationaux relatifs à la protection des marins.

La composition et les modalités de fonctionnement de l'observatoire des droits des marins sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article 5

Dans les deux ans de la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera un rapport au Parlement sur le bilan d'application de la présente loi, sur les moyens mis en oeuvre pour assurer la formation des personnels chargés de l'inspection et du contrôle du travail maritime et des navires et sur les moyens de contrôle portuaires et leur éventuel renforcement.

## Article 6

L'aggravation des charges de l'Etat, qui pourrait résulter de la mise en oeuvre des dispositions prévues ci-dessus, est compensée par une augmentation à due concurrence de consommation sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### Protection des marins étrangers !! ?

Un armateur étranger en escale dans un port européen et ayant un équipage de la nationalité du pavillon du navire a reçu de la part du représentant local d'ITF le courrier suivant à fin de délivrance de la "blue card".

"Regarding the above vessel and in order to avoid any problems please find hereby the different documents I will need to cover the above vessel by the I.T.F. TC.C. Collective agreement.

a) authorisation for the Captain to sign the Special Agreement, the Crew contracts and the C.B.A. on your behalf

b) Remittance from the bank to confirm that transfer of payment of the Welfare fund contribution and membership fees has been made.

The amount for the Welfare fund is 2317.00 French Francs per position on board. This amount is to be multiplied by the number of crew on board. There are for the time being 28 crewmembers on board, but the payment of welfare fund will be made for 24 crewmembers. The amount is to be transferred in French Francs to our bank in France. You will find our bank details enclosed to this Fax.

You will also find enclosed a copy of the Special Agreement and the Wage scale for year 2001.

Be aware that if you refuse to enter negotiation while the vessel is in this port you will not have any other possibility. Your vessel will from now on be free for action and we will from that moment on be forced to cover the vessel with the Standard Collective Agreement.

*Best regards - ITF Inspector.*

# The nearest shore is beneath

Cette mention, " la côte la plus proche est sous la quille ! ", était affichée en grands caractères peints en rouge à côté de l'indicateur de barre au-dessus du carreau de passerelle de ce caboteur que je pilotais il y a quelques années : je n'en ai pas su l'origine, peut-être la réaction épidermique d'un capitaine suite à un échouement ?

Je ne l'ai jamais autant vérifié que ce samedi 10 février à bord du pétrolier "Faith IV", navire de 228m de long, déplaçant quelque 70.000t, 12m50 de T.E, et transportant deux produits raffinés lourds, dont du Fioul n°2.....souvenez-vous, le chocolat de l' "Erika".

Le navire construit en 87 au Japon, SBT double coque, bat pavillon de Singapour, Capitaine ressortissant du Bangladesh, officiers du même pays mais également indiens, pakistanais, équipage philippin, électricien russe : un bon navire, équipage "composite"...normal aujourd'hui !

On communique à minima, en situation routinière cela fonctionne, quand cela se complique, on fait ce que l'on peut !

Nous avons franchi les jetées à 15h, soit une demi-heure après la pleine mer de coefficient 115 par bon courant de flot, deux nœuds minimum, portant à l'Est ; dans les parages de Dunkerque, les courants de flot et jusant portent alternativement à l'Est et à l'Ouest, parallèlement au rivage, et aux bancs de Flandre eux-mêmes parallèles à la côte. Le courant est d'intensité maximum au voisinage des pleines mers et basses mers. Il faut venir de 90° à gauche dès les jetées franchies pour prendre le chenal au 265°, sans perdre de temps, car le banc du Braek situé à un demi mille au Nord vous attend avec des sondes quasiment nulles.

Le navire avait eu beaucoup de mal à tourner, ce qui ne m'avait pas surpris: bateau lourd, et le courant crée un couple qui fait venir le navire à droite dès que l'étrave passe les musoirs. Mais une fois les jetées franchies, n'étant plus soumis à ce couple, sa giration ne s'était pas accélérée pour autant, à tel point que j'avais pensé un moment rappeler le "Farouche" et "l'Aventureux", les deux remorqueurs qui m'avaient assisté, et qui ayant passé les jetées avec moi se trouvaient à quelques

encablures et faisaient route vers le port Ouest pour servir un autre navire.

Nous voilà cap à l'Ouest, en montée d'allure, avec 10 minutes de préavis pour ralentir, sauf urgence. Le capitaine me demande s'il doit maintenir quelque membre d'équipage sur le gaillard : réponse, invariablement la même : " up to you Captain " ! Dans les temps anciens cette question ne se posait pas, on gardait quelqu'un paré à mouiller....Aujourd'hui avec des équipages étiques, on ne peut plus laisser quelqu'un bayer aux cornilles ! Donc exit le bosco, et à la grâce de Dieu !

Il est 15h30, cap au 263°, cela fait une demi-heure que nous sommes sortis du port et nous n'avons parcouru que 3 milles ; nous arrivons au niveau de la coupure entre le banc du Braek et le banc du Snouw, et n'avons pas encore franchi le couple des bouées DW 24/23. Le GPS indique moins de 8 nœuds, nous devons faire 10 nœuds en surface, le courant sur le nez ne mollit pas ! Nous sommes toujours en montée d'allure, tout va bien, il fait beau, le capitaine vient de me prévenir qu'il doit quitter la passerelle quelques instants.

Je demande de gouverner au 265°, soit deux degrés plus à droite. Soudain le timonier m'appelle " Pilot ! Pilot ! " : il a mis la barre toute à gauche, je regarde en l'air l'indicateur de réponse du gouvernail : il est calé 10° à droite ! Pendant que le timonier et l'officier de quart s'affairent autour du pupitre de barre, j'observe le navire qui tourne de plus en plus vite sur la droite et va sortir du chenal en laissant la bouée DW 24 par bâbord, pour aller s'encastrier sur le Snouw ou dans le Neep Tongue, le passage par 5 à 7 mètres de sonde qui sépare le Snouw du Braek.

Il n'y a pas 36 solutions et pas de temps à perdre : crash stop ou rien ! Je demande au lieutenant de stopper, de mettre la machine en arrière toute...et d'appeler le capitaine ! Il exécute tout cela un peu fébrilement, et je lui demande de téléphoner à la machine pour avoir tous les tours en arrière !

Cela fonctionne ! La bécame part vraiment en arrière et rondement, même s'il faut retéléphoner en bas pour s'assurer que l'on

a tout dessus !

Je préviens le port, le navire va s'échouer, nous allons avoir besoin de remorqueurs ; le "Farouche" et "l'Aventureux" qui faisaient route vers le port Ouest et ne sont qu'à 3 milles de nous font aussitôt demi-tour, et route sur nous.

L'accorde du banc du Snouw n'est qu'à 500 mètres sur la droite, avec des sondes de 5 à 6 mètres.

A 10 nœuds, il faut moins de 2 minutes pour les parcourir !

La machine tourne maintenant à bloc en arrière, le navire vibre de toutes parts. Le capitaine voudrait mouiller ; je lui fais remarquer qu'il n'y a personne sur le gaillard et que quand bien même il y aurait quelqu'un, nous arrivons sur les petits fonds, on courrait le risque de poinçonner la coque et de remplir les double-fonds, aggravant ainsi la situation en "plombant" davantage le navire. De plus, nous nous trouvons juste au-dessus ou à proximité du gazoduc Norfra qui alimente la France en gaz de Norvège !

Cap maintenant au 330° nous approchons du banc à angle droit par rapport à sa direction générale, nous n'avons plus beaucoup d'erre et je me mets à espérer : nous allons le stopper avant l'accorde, le pas de l'hélice aidant, il va sans doute venir encore à droite, puis nous allons culer pour revenir dans le chenal et mouiller.

Soudain: désillusion, des remous à tribord avant, remous qui deviennent brunâtres, la proue est venue se "poser" à mourir sur l'accorde du Snouw, et presque instantanément le navire qui se trouve travers au courant commence à pivoter pour se stabiliser au 260°/263°bout au courant de flot.

Par rapport à l'horizon l'assiette n'a pas varié, le navire est simplement "collé" par tribord contre le banc et il godille légèrement autour de son cap, il n'est pas encore échoué. Si les remorqueurs crochés à l'avant et tirant à bâbord pouvaient nous faire pivoter un peu, le courant prendrait tout le long à tribord et nous aiderait à nous "décoller". Malheureusement, lorsqu'ils commencent à forcer, cela fait déjà 20 minutes que nous sommes accostés au banc, la mer a déjà baissé de 40 centi-

mètres, et il devient évident que nous sommes en train de nous échouer par l'avant tribord, d'ailleurs une gîte sur bâbord commence à se dessiner.

Nous décidons d'inverser les remorqueurs, et une demi-heure plus tard 3 autres remorqueurs nous ont rejoint pour tenter de sortir le navire par l'arrière. Mon collègue et Chef, Marc Derlyn, arrive au moyen de "Roméo-Sierra", l'hélico de la station de pilotage ; ils ont fait le tour du navire pour faire quelques photos, et il confirme le déjaugage plus important du navire par l'avant.

Etant donné les forces en jeu, la mer a encore baissé de 0m50, c'est sans illusion que nous mettons tout en œuvre pour sortir le navire de sa fâcheuse position. A 17h40 devant l'inanité de nos efforts nous arrêtons tout, maintenant il va s'agir de le tirer de là à la prochaine marée montante. Un calcul "à la louche" me laisse penser que la réaction du fond dans la zone d'échouement avant Td doit être inférieure à 2000t ; j'en fais part au capitaine qui me demande de faire venir un allègueur. Je transmets cette demande au Commandant du port, tout en connaissant sa réponse : seuls nos avitailleurs de soute pourraient effectuer un allègement mais ils ne sont pas habilités pour naviguer en mer ! Néanmoins sa demande a été prise en compte, des contacts sont pris pour faire venir un allègueur au cas où la prochaine tentative de déséchouement serait vaine. Le capitaine a accepté le contrat d'assistance LOF 2000 que lui propose la Cie "Les Abeilles Int" : nous aurons 7 remorqueurs portuaires et un huitième remorqueur anglais "Far turbot", remorqueur de haute mer, 100t au croc, affrété par les gouvernements français et anglais pour intervenir de part et d'autre du détroit.

La gîte s'est stabilisée à 4,5°, le navire doit maintenant reposer sur toute la quille ; je demande au capitaine de prendre quelques profondeurs autour du navire, histoire de vérifier le profil du fond : on nous rapporte les tirants d'eau, sans soute lus à partir de télé jauges. Je demanderai la même chose un peu plus tard sans plus de résultat : cela ne doit pas figurer dans les manuels de cours de son pays !

Commence alors l'attente de la basse mer : le niveau a déjà baissé de 2m50, il doit baisser d'encore au moins 3m50.

A la tombée de la nuit l'hélicoptère du Touquet nous survole, l'amiral Prémar Cherbourg est à son bord, l'Administrateur Chef du CROSS est hélitreuillé ainsi

qu'un plongeur pour évaluer la situation : l'affaire est prise au sérieux !

Arrivent ensuite par pilotine un Officier de port qui prend en charge les liaisons radio, Gérard Alloou du remorquage en tant que "salvage master" et l'Inspecteur des Affaires Maritimes qui commence ses investigations: bref le capitaine Quadrate, se sent maintenant très entouré ; il passe beaucoup de temps en communication avec un correspondant à terre de sa société dans le cadre de la procédure ISM.

A basse mer nous faisons sortir la pilotine pour relever les tirants d'eau : il y a du clapot, la lecture est approchée, néanmoins suffisante pour montrer une déformation de la coque en arc d'environ 1 mètre de flèche, et évaluer le manque de poussée à environ 35.000t. Le navire résiste bien, aucune trace de pollution n'est observée.

En fin de compte nous ne saurons pas de combien la mer aura baissé, en effet à basse mer le port nous annonce piteusement que le capteur ne permet pas de donner les hauteurs négatives ! . Dans les temps reculés à l'époque de la pré-informatique, on aurait envoyé quelqu'un vérifier la hauteur d'eau sur une échelle de marée, aujourd'hui si l'on sait lire un capteur analogique ou numérique, on ne sait plus se servir d'une pige !

Cette possibilité de décote nous préoccupe, aussi suivons-nous avec quelque anxiété la montée de l'eau. Toutes les quinze minutes les chiffres tombent : pas de doute il manquait au moins 0m90 à basse mer, et même si cette décote diminue au fur et à mesure de la montée de l'eau, il manquera au moins 0m50 à la pleine mer. Cela est plus qu'inquiétant, d'autant qu'un vent frais de suroît s'est levé, avec un bon clapot : les remorqueurs ne pourront pas travailler à 100%, même avec de longues remorques, du moins pour ceux qui en sont munis.

Toujours "à la louche" 0m50 de décote cela doit bien faire dans les 1000t de réaction supplémentaire ; faisant part de tout cela au capitaine Quadrate, je lui demande s'il est possible d'effectuer un transfert de produit de la tranche 1 vers la tranche la plus à l'arrière, sans toutefois dépasser 13m de TE arrière ! Les slop tanks sont vides, l'opération est faisable par gravité et ne nécessite qu'une demi-heure ! Il faudrait la commencer de façon à ce que le changement d'assiette soit effectué au moment où nous commencerons à tirer.

Nous mettons à nouveau au poste de

manœuvre un peu avant minuit, la tension à bord monte d'un cran ! D'abord redéployer les remorqueurs dunkerquois : trois attelés à l'arrière, deux en pousseurs à l'arrière Td et deux autres dont le calaisien venu spécialement de Calais attelés à l'avant ; finalement ce dernier a du mal à se tenir dans le courant, et il viendra également pousser à Td arrière. Ensuite s'occuper du remorqueur anglais "Far Turbot" sur lequel un Officier du Cross a été hélitreuillé pour assurer les liaisons et nous renseigner sur ses possibilités. Il doit ajouter à l'arrière ses 100 t de traction aux 120t des trois dunkerquois : pour des raisons qui restent à élucider, sans doute liées au courant, aux petites profondeurs, il lui faudra presque une heure pour passer et établir sa remorque.

A 01h45, transfert de cargaison effectué, tous les remorqueurs commencent à tirer et la machine est mise en arrière. Une demi-heure avant la pleine mer le "Faith IV" commence à bouger, il est maintenant cap au 290° mais toujours échoué. Nous nous adressons au "Far Turbot" par l'intermédiaire de l'officier du CROSS ; ce remorqueur nous semble totalement inefficace, on voudrait le voir tirer vers le chenal, il nous semble qu'il tire plutôt vers le banc, sa remorque est très longue, peut-être trop longue eu égard à la faible profondeur. Dix minutes avant la pleine mer, j'appelle directement son capitaine et lui demande ou plutôt le supplie, de mettre le "paquet" quitte à tout casser, c'est notre dernière chance, il faut la saisir !

Mon "coup de sang" y est-il pour quelque chose ? nous voyons le "Far Turbot" se mettre enfin en traction, et presque aussitôt le navire commence à bouger et à culer. Il fait nuit noire, difficile d'apprécier latéralement la vitesse du navire, mais il me semble que nous partons "comme un pet sur une toile cirée". Normal : au moins 250t de traction, la machine en arrière toute exceptionnelle et, à nouveau 2 à 3 nœuds de courant ! Vite tout inverser, pour ne pas aller s'échouer par l'arrière ! C'est chose faite, les remorqueurs ne font plus rien, la machine tourne déjà en avant toute, et le "Faith IV" a maintenant la bonne idée de venir sur babord vers le chenal chercher son eau ! ....Quelques instants plus tard il est sain et sauf\* dans le chenal.....happy end !

Au petit matin il n'y avait plus rien à voir : un non - événement ! Un article ou deux

dans le journal local, dans la presse spécialisée. Le boulet est vraiment passé très près, le rivage de la mer du Nord, de Gris Nez à Ostende, a échappé miraculeusement à une belle catastrophe écologique.... et cet article aurait pu s'intituler "Erika le retour" ou "Erika deuxième" etc...

*\*l'examen de la coque à quai par des plongeurs, ainsi que l'examen de tous les double-fonds n'ont montré aucune déformation.*



Sur l'origine de l'avarie de barre, les premières investigations, et celles réalisées ultérieurement à quai, n'ont rien révélé : le Chef mécanicien envisageait l'hypothèse d'un pic de surtension ayant pu entraîner une défaillance électronique, les enquêteurs quant à eux penchaient pour une fausse manœuvre du timonier qui aurait pu passer en pilotage automatique par inadvertance, le bouton de commande étant très, voire trop "maniable" selon eux! Sur de nombreux navires aujourd'hui, faute de personnel en nombre suffisant ou de personnel qualifié, il n'est pas rare de voir le même timonier rester plusieurs heures à la barre : pour lutter contre la fatigue, on les voit souvent adopter une position un peu avachie sur le pupitre de barre, d'où une possible fausse manœuvre. Personnellement je n'y crois pas : le timonier et l'officier de quart se sont tout de suite affairés autour du pupitre de barre et une alarme caractéristique (*buzzer*) bien reconnaissable se fait entendre lorsque l'écart entre le cap suivi et la consigne de cap souhaité est trop important : je l'aurais entendue. Les pilotes sont très attentifs, pour ne pas dire à l'affût de telles alarmes : d'une part ils craignent toujours qu'on leur cache quelque chose, et par ailleurs ils savent bien que leur temps de réflexion et de réaction sont souvent très courts Et puis ce doute lancinant sur la giration du navire au franchissement des jetées.... est-ce que déjà ?...

Une avarie de barre incompréhensible, mais pour le reste un bon navire heureusement : équipage impeccable bien que fortement sollicité à la manœuvre, une machine qui a toujours répondu, et une structure qui a bien résisté.

J'ai le sentiment de n'avoir fait que mon devoir et en même temps je me demande quelle aurait été l'issue si je n'avais pas été présent physiquement à l'instant de

l'avarie : poussés par certains milieux économiques à calquer dans nos ports les nouvelles pratiques du large, nos hommes politiques et hauts fonctionnaires, Mme Loyola de Palacio en tête, devraient méditer ce non-accident, et réfléchir au danger et limites du "self handling" ou du shore based pilotage. "The nearest shore is beneath" Ce n'est pas au large que l'on trouve la plus grande fréquence d'accidents !

Comme certains l'ont déjà dit et écrit, il faudrait qu'un pair du capitaine fasse partie de l'équipe d'intervention ou d'évaluation dès qu'une cellule de crise est armée pour gérer un drame nautique.

Dans le naufrage de l' "Erika" on mesure sans doute très mal le désarroi, le cauche-

mar qu'ont connus l'équipage et son capitaine. Si le commandant Karun Mathur avait été appuyé, voire relayé par un capitaine de pétrolier le déroulement des opérations aurait été différent, de même peut-être que le dénouement !

Il suffirait de gérer dans le ressort de chaque Préfecture Maritime, par l'intermédiaire des CROSS et des COMAR, un vivier de volontaires spécialisés (*pétrole, chimiquier, ferry etc...*) parmi les capitaines en congé ou jeunes capitaines retraités. Dans les approches portuaires les pilotes me paraissent tout à fait désignés pour jouer ce rôle, les stations disposant d'anciens navigants de toutes les catégories de navires.

**B. GILAND ■**

### **Résidus de propulsion et registre des hydrocarbures dans les ports allemands voir article A.I 51 p 22 sur la gestion des hydrocarbures .**

*Ci après une traduction par Th. Rossignol d'un texte qui complète les informations sur le calcul des résidus de soute par les autorités allemandes et les conséquences en cas de différences constatées .*

Selon la loi allemande, tout manquement à l'obligation faite de tenir correctement le Registre des Hydrocarbures et l'oubli d'y enregistrer les opérations dans ce même document selon les termes de l'annexe III de l'annexe I de la MARPOL 73/78 constituent des infractions administratives.

Le BSH pour Bundersant fur Seechiffart und Hydrographie a l'autorité d'imposer des amendes pour tous renseignements manquants ou incomplets dans le registre des hydrocarbures.

Les personnes responsables à bord sont le Capitaine et le chef mécanicien qui a la responsabilité de la bonne tenue du Registre des Hydrocarbures.

Les ressortissants étrangers impliqués dans de telles procédures n'ayant pas de résidence en Allemagne peuvent être astreints à un dépôt de garantie d'un montant identique à celui de l'amende administrative qui leur sera imposée.

La quantité de boues hydrocarbonées générées par le fonctionnement des machines qui doit être enregistrée dans la partie I du Registre des Hydrocarbures sera établie sur la base de la règle dite des 1 % qui est généralement prise en compte par la Cour Allemande compétente comme base de la législation.

Selon la loi des 1%, les navires utilisant le HFO pour leur propulsion produisent au moins 1% de boues.

Voir aussi les Interprétations Normalisées de la règle 17( 1) dans l'annexe I de la MARPOL 73/78 capacité de la caisse à boues et le MEPC Circ 235.

Si pour des cas individuels , navires ayant des équipements additionnels de traitement des boues qui peuvent permettre une diminution des boues sous la barre des 1% , ceci sera dûment pris en compte durant l'instruction du procès ou au cours du procès.

Avant que le BHS ne prenne une décision , les personnes rendues responsables auront la possibilité dans le cadre du procès de faire des remarques ou d'élever des objections aux accusations faites. De plus ils peuvent déjà le faire durant l'inspection conduite par la "water police" à bord du navire. Ils devront également présenter toute documentation sur les équipements de traitement des boues du navire.

Les recours légaux contre l'application d'une amende par le BSH sont possibles à toutes personnes tenues comme responsables. Elles peuvent donc solliciter une reconsidération juridique du cas auprès de la Cour compétente.

**Th. ROSSIGNOL ■**

Il n'y a pas de domaine où la course au profit n'a pas trouvé ses limites :

- le sang contaminé
- la dioxine
- la vache folle
- bientôt les OGM
- ....

Ma seule inquiétude réside dans le délai qui nous est imparti pour nous rendre compte de nos erreurs ou de nos oublis.

Certains rêveurs ont cru que dans le domaine du transport maritime il en irait tout autrement : on peut gagner énormément d'argent sans courir de risques.

Avant d'aller plus loin, je voudrais rappeler une règle fondamentale (dans le domaine de la science physique comme dans celui des lois sociales) : une force ne peut être productive que si, et seulement si, elle génère une réaction. Si un poids tombe et ne rencontre aucune résistance, il continue de tomber.

Pour la marine marchande nous appliquons les mêmes principes observés dans d'autres domaines : laissons faire le marché. Mais là aussi pas de résistance (*appelé aussi principe de précaution ou réglementation du marché*), à savoir :

- libre circulation des capitaux : anonymat assuré sur la provenance
- aucune entrave sociale ni humaine aux armements des navires : marin du tiers-monde
- aucune entrave administrative : libre immatriculation, recours au pavillon dit de complaisance.

Et en apparence nous avons répondu à deux besoins :

## A- Comment un pays peut s'offrir une marine marchande compétitive ?

- il suffit d'embaucher des marins qui ne coûtent pas cher (*salaires, congés et charges sociales*).

Cette réponse a été adoptée par tous les pays occidentaux sans exception aucune. Plus un pays de l'OCDE ne possède une marine marchande sous pavillon national. Seul tous les pays de l'OCDE ont créé un ou plusieurs pavillons bis pour offrir aux capitaux une sécurité quand à l'immatriculation des navires.

Evidemment l'embauche des marins du tiers monde en lieu et place des nationaux a suscité des réactions :

**a- les marins nationaux** se sont culpabilisés car ils ont cru le discours que leur propre syndicat leur a tenu : "Messieurs vous coûtez trop cher !", d'où les plans de préretraites, subventions plus ou moins déguisées des quelques et rares armateurs nationaux. Mais inexorablement on prend le chemin vers l'extinction du pavillon national.

**b - Des hommes** ont combattu l'exploitation du marin du tiers monde : là aussi la solution (*pour alléger le poids moral de la question*) a été trouvée : l'OMI, BIT ... De quoi se plaignent ces malheureux alors qu'on les emploie à la place de nos compatriotes et ils gagnent dix fois plus que ce qu'ils gagnent chez eux (*quand ils trouvent du travail*).

## B- Comment un pays peut assurer la sécurité de ses côtes et ports ?

- il suffit de multiplier les contrôles des navires par du personnel qualifié et dédié : et pour cela on s'appuie sur les règles de sécurité édictées par l'OMI renforcées par les différents mémorandums auxquels on a rajouté quelques codes et certaines règles sur la formation des gens de mer . Le tout couronné par des obligations de contrôles d'un nombre minimum de navires.

En apparence, nous avons là toutes les réponses pour qu'un pays se dote d'une marine marchande compétitive et respectueuse du droit maritime et humain.

**Aucun ministre, d'aucun pays, ne s'est posé la question suivante :**

- **quand tous les armateurs du monde entier auront tous embauché les marins les moins chers, sur quel point vont-ils se battre pour être plus compétitifs les uns par rapport aux autres ?**

*Si nous les marins de ce pays, nous connaissons la réponse à cette dernière question, alors nous avons une responsabilité morale . Nous devons agir.*

FADHEL ■

A la suite d'un audit pour le renouvellement de notre SMC, nous avons eu une non conformité concernant le rôle de quart sur lequel figurait le Capitaine, (*le quart du commandant vaste problème abondamment commenté par l'AFACN par ailleurs*), qui de façon effective fait le quart de 08 à 12 depuis plusieurs années (*et continue à le faire*).

Afin de corriger cette NC nous avons reçu de notre Personne Désignée, (*j'adore la "terminologie" du Code !*) un courrier nous demandant (*sans rire*), de confirmer par retour que le Commandant ne figurait plus sur le rôle de quart, sur le coup j'ai cru mal comprendre, jusqu'à ce que je réalise en lisant le retour d'expérience concerné que ce n'était pas l'effet d'un coup de soleil sur notre Personne Désignée. En d'autres termes il faut toujours faire le quart (*quel moyen avons-nous de faire autrement sauf à amputer la machine des quatre pauvres heures du lieutenant polyvalent - dit Yoyo, le*

*bien nommé*) mais il ne faut surtout pas l'écrire ! Décidément nous nageons en pleine tartuferie. Je suis surpris que les syndicats, d'habitude si prompts à pourfendre l'armateur pour tout n'aient pas encore réagi...

Je ne manque pas une ligne de la revue AFACN-Info qui m'éclaire souvent sur certains points du Code, encore que je fasse partie des aficionados de la première heure pour l'ISM. Mon sentiment est qu'il est certes utile mais que :

- Nous avons voulu jouer le jeu à la société, et l'avons fait de façon honnête. La paperasse est une chose quand on sait la maîtriser et le plus dur est certes la mise en place du Code sur un navire qui n'y était pas soumis auparavant. Ensuite ce ne devrait être que de la routine, notamment en ce qui concerne la formation des nouveaux. Malheureusement les officiers nouvellement embarqués n'ont guère le temps de lire les montagnes de procédures bord qui pourtant leur sont destinées en priorité, ils ont d'autres chats à fouetter dans les premières semaines.

- Conséquence, du fait de la lourdeur extrême de toute modification d'une procédure (*envoi à la personne désignée pour approbation, attente du retour, mise à jour de nombreux fichiers consécutivement à cette modification, photocopies, retrait des versions périmées et mise à jour des classeurs dans les lieux de diffusion contrôlée parfois en plusieurs endroits différents*) je crains que cela n'engendre une perte de temps préjudiciable à l'efficacité du système qui devrait pouvoir être évolutif sans lourdeur administrative et qu'à terme les commandants hésitent à soumettre la moindre modification d'une procédure existante du fait même des deux heures minimum de travail nécessaires au changement de la moindre petite phrase.

- Concernant les check-lists j'en suis un fervent partisan et en ai toujours fait avant que le Code n'existe et ce serait faire injure à nos prédécesseurs que de croire qu'on ne savait pas naviguer avant l'ISM. Ce n'était peut être pas autant formalisé mais les bateaux ne quittaient pas les ports avec moins de sécurité. Il est vrai que cette réflexion ne concerne pas les pavillons exotiques actuels qui de toute façon trouveront hélas toujours le moyen de détourner les lois et conventions de toutes sortes, même en multipliant encore le nombre de fonctionnaires de l'OMI pour pondre encore plus de recommandations.

Demandons autour de nous lequel des commandants en activité a lu "in extenso" la SOLAS, STCW, MARPOL et autres règlements franco-français. Comme je l'ai lu dans le rapport du BEA à la suite de l'Erika ce n'est pas la prolifération des guidelines et autres qui nous rendra plus performants mais bien de pouvoir nous laisser remplir notre rôle en ayant la tête et le

corps reposés, premier facteur de lucidité face à une situation d'urgence. Quant à la prévention c'est en étant présent là où c'est nécessaire qu'on pourra la faire passer et non derrière un clavier

d'ordinateur.  
J'aurais bien d'autres commentaires à faire, mais l'objet de mon courrier n'est pas de décrier le code ISM que je pratique - peut être sous l'effet

d'une légère contrainte - de façon maintenant bien rodée et dont je ne discute pas le bien fondé.

*Un adhérent.*

## Dégazages clandestins... Une solution

«Bon sang ! ... mais c'est..bien sûr..!!

(Commissaire Bourrel)

Depuis quelques années chacun passe le "mistigri" des dégazages clandestins à son voisin sans apporter de solution réelle.

Si les navires citernes semblent avoir la possibilité de solutions techniques satisfaisantes, ce n'est pas encore le cas de la majorité des engins flottants .... on s'en aperçoit quotidiennement.

Vu l'empressement de toutes les autorités portuaires qui traînent des pieds pour accorder aux navires un service minimum, alors qu'à quelques encablures téléphone, eau courante, ordures ménagères et autre tout à l'égout, semblent aller de soi il semble hélas utopique d'imaginer un changement de comportement rapide dans ce domaine. Bien que faisant vivre l'environnement concerné, le navire reste encore trop considéré comme la vache à lait dont on tire un maximum pour un minimum de supposées prestations.

### La solution est pourtant dans la question elle-même :

Pourquoi la plupart des navires contemporains sont-ils dans la situation d'avoir à bord des déchets d'hydrocarbures ?

Parce que leur système de propulsion ne peut digérer convenablement les mixtures embarquées pour l'alimenter !

Et en matière de mixture l'habitude est prise de laisser aux navires ce qui reste du crude-oil originel après que tous les autres aient fait leur choix.

A ce propos l'ignorance du citoyen moyen est dramatique: beaucoup sont très étonnés, voire incrédules, à l'énoncé de la description d'un circuit de préparation du combustible à bord d'un navire.

Allégeons donc les machineries complexes, diminuons les émissions de gaz nocifs, et réduisons "de facto" les



Navire de forage

déchets d'hydrocarbures en mer : Il suffit d'embarquer un combustible propre et prêt à l'emploi !!!

C'est ce que l'on sait faire pour l'aviation ou l'automobile : alors pourquoi laisser aux navires la responsabilité d'éliminer les déchets ultimes des crudes originaux ?

Parce que, bien sûr, la mer est grande, et que chacun, qu'il soit raffineur, armateur, constructeur, législateur, juriste en fait ses choux gras, laissant aux marins embarqués le soin d'éliminer ainsi soit par la cheminée, soit par la pompe de cale, des composés dont on ne sait que faire dans l'environnement terrestre. Aux marins embarqués les problèmes : techniques aux mécaniciens, juridiques aux capitaines .....

Alors que le législateur terrestre, lorsque la situation l'y contraint, sait prendre les mesures qui conviennent : loi sur la qualité de l'air, passage sur "combustible propre", ralentissement des véhicules, filtration de certaines émissions etc... les mesures proposées

pour les navires restent de l'ordre du cautère sur la jambe de bois.

Il est urgentissime que les navigateurs (et sans doute leurs armateurs) n'aient plus à supporter un tel fardeau. Il leur faut naturellement devenir plus agressifs puisque la courtoisie ne paie pas, tout en étant vis à vis du public et des médias, clairs, nets et transparents.

Puisqu'il semble si compliqué de contrôler ce qui se passe en mer, je suppose qu'on pourra trouver cependant une nuée de personnages importants à terre capables de contrôler la nocivité des combustibles lors de leur embarquement !

Réclamons donc pour les navires du combustible propre.

La proposition est suffisamment simpliste pour être facilement comprise. Refusons d'être complices de l'élimination des déchets des autres.

Les marins ont pour vocation d'aller en mer pour diverses activités mais n'ont pas, à leur insu, à faire fonction d'éboueurs bénévoles de certaines activités terrestres !

D'ailleurs il serait tout à fait normal que l'élimination finale des déchets ultimes ne soit pas laissée entre les mains de marins frustes n'ayant pas la confiance des autorités alors que tant d'intelligence reste peu au mal exploitée à terre !

Veuillez pardonner ce raisonnement très "mer à mer" mais il faut tout de même que certaines choses soient bien précisées.

Le 5 avril 2001

*P. Massein. ■*

# Carrefour autour de F3

Le Carrefour autour de "F3" est toujours aussi dangereux et peu de navires dans le rail manoeuvrent selon les règles. Il est urgent de modifier les cartes à cet endroit et de donner aux "coast-guards" la possibilité de signaler aux navires non prioritaires le fait qu'ils sont en risque de collision et de leur demander "What are your intentions" comme cela se pratique en Allemagne.

Ci dessous un rapport de "Marine incident report" dans cette zone. Le navire venait de Londres pour Escaut

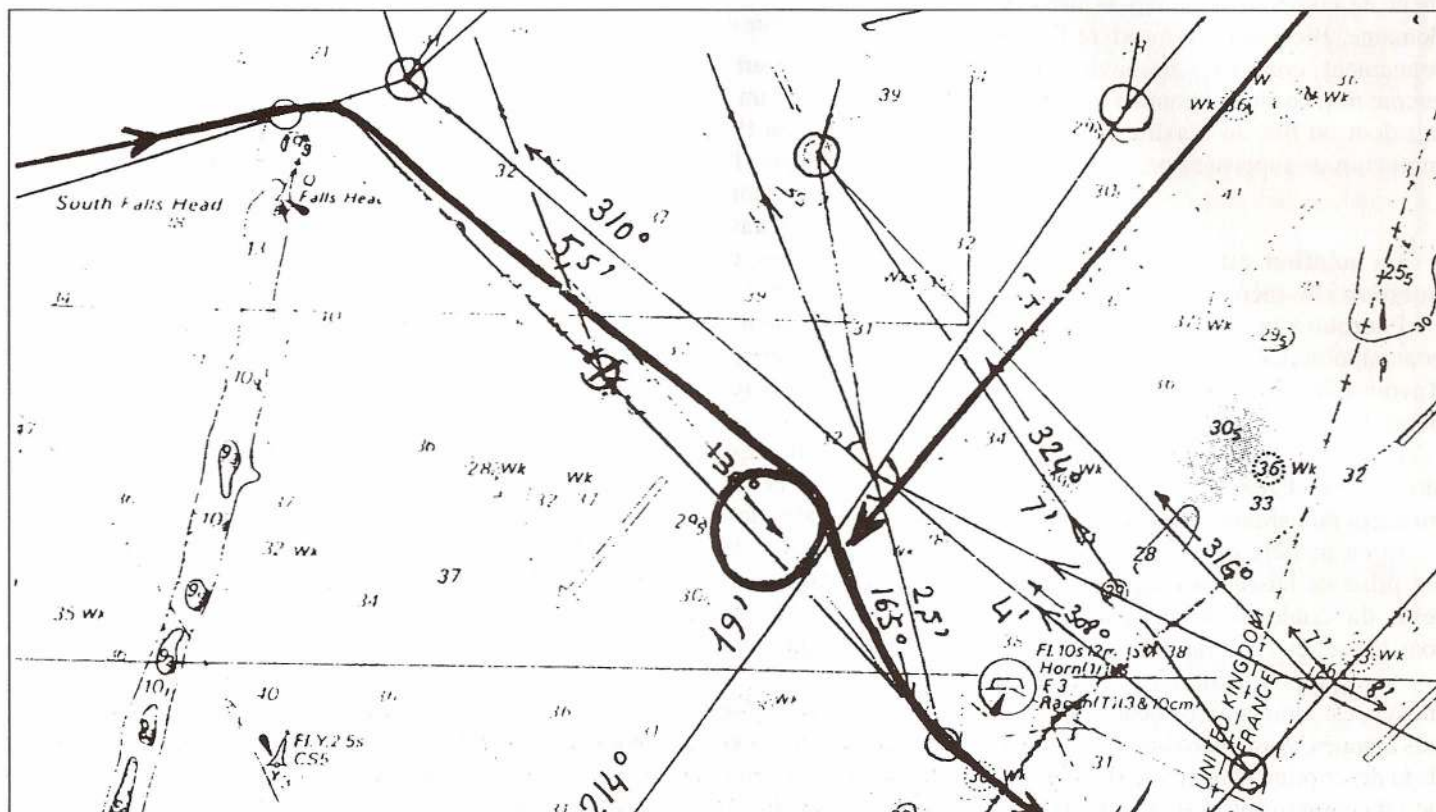
At 19h08 (UT+2), after passing in the north of Falls Head buoy, I altered course to 135°, bound to "F3". In facts, due to NE current, the ship was heading to "F3", but I kept that course because of a ship in the south-west Traffic Lane passing ahead of us, from my radar, with a CPA of 0,6'NM.

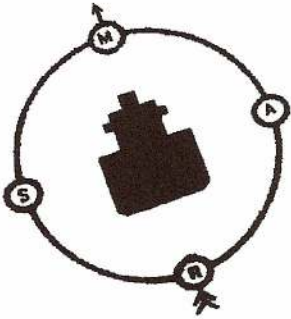
At 19h19 we entered SW Traffic Lane, at that moment visibility was very poor (about 3 cables) and our speed about 16 or 17 knots (full manoeuvring speed) - No change of the CPA.

When the other ship distance was one mile, I observed on the radar that the quite-collision vessel had changed course from 220° to 245° and that the CPA was down to zero. In order to avoid the collision, we quickly changed course to starboard and finally made a full circle in the middle of the traffic lane (time was 19h25). On our portside we saw the other vessel at 3 cables (grey hull), at that moment ours respective courses were parallel.

By the Dover Coast Guards information collected on VHF, it occurs, that the other vessel was of Philippines flag.

I have appreciated in that circumstance, the good cooperation with the captain of the vessel I was on.





# International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

**M.A.R.S.**

## **MARS 200126 Fishing Vessels in TSS**

I am writing to you as a Chief Mate of a general cargo ship which frequently transits the English Channel. Every time I make a transit I am amazed by the number of Mates and Captains who forget to report to Gris-Nez Traffic or Dover Coastguard at the appointed reporting positions. They get reprimanded by the radio operators and must promise never to do this again, and they shouldn't!

But this is not my concern.

The fact is that the respective coastguards can oversee the entire Dover Strait and are seemingly unaware of the large amounts of fishing vessels travelling in the opposite direction of the traffic separation scheme.

When a merchant ship doesn't report in at the correct place at the start of the TSS they send an aeroplane to identify the vessel. This doesn't happen with the hundreds of fishing vessels every week that sail against the flow of traffic and cause alarming and dangerous situations.

A good example is the situation which occurred recently on my watch. A fishing vessel steering a westerly course in the eastbound traffic lane made life really unpleasant for several large vessels, including a VLCC, because the vessel was also expecting to have the right of way. To make matters worse, she also had the nerve to show three red lights on her mast (it was a 25 meters fishing vessel).

Why do the respective authorities not do anything about it? Do we have to wait until an accident happens? When it happens, will we find a way to blame the merchant vessel and not the local fisherman?

I sincerely hope, that this report will open the eyes of the radar operators on both sides of the channel, but I expect that no one will even care.



## **MARS 200127 Failure of Mooring Rope during Berthing**

While berthing a bulk carrier, one of her mooring ropes parted in way of a wire thimble to which a nylon tail rope was attached.

The thimble was thrown towards the shore and hit the safety helmet of one of the mooring gang. Although the man was uninjured, his helmet was badly damaged. The mooring gang say that the weight being applied to the rope at the time seemed to be normal. Their general experience and awareness however made them wary, and may well have been the main reason why no injury occurred.

Inspection of the rope suggested that localised corrosion in way of the thimble caused the failure.

Three important lessons are suggested by the above:-

- The importance of safety helmets for personnel involved in rope handling.
- The importance of experience and awareness when ropes are being tightened (the mooring men were keeping clear and watching the rope as weight came on).
- The need by ship personnel to be ever vigilant with regard to the condition of ropes.



## **MARS 200128 Pilot Boat Damaged**

While going alongside an outward bound ferry, the pilot boat approach was a little ahead of the ideal position. The skipper decided to come away from the vessel and do a rerun, rather than drop astern, which he felt risked damaging the boat's superstructure on the ferry's belting.

He therefore drove the launch ahead. Unfortunately, due to some interaction (possibly increased due to nearness of the bow) she was pulled underneath the vessel's belting forward of the shoulder, and damage to her safety rail and hand rails occurred. No one was injured and the pilot was taken off safely on the rerun.

The situation was made worse by the shape of the vessel and the location of the pilot door near to the ferry's shoulder.

At the time of the incident the crew of the pilot boat were positioned well clear at the aft end, waiting for instructions as to when the skipper considered the boat to be in a safe position for them to go to the ladder and call the pilot down. This is standard practice!

Although the boat was able to return and take the pilot off without further incident she was taken off station after close inspection of the safety rail showed that it could not be used in the midships area without repair.

The above raises the following issues:-

- 1 - Means of boarding and landing of personnel by boat at sea with this type of vessel is not properly considered during the design stage:-
  - (I) The pilot door is high and close to the shoulder. There is no access midships.
  - (II) The standard pilot ladder is difficult to use because of the large size of the belting.
  - (III) The vessel cuts away below the belting. Not a problem if the pilot boat can lay against the belting and there is no swell or roll. However, on this vessel, the height of the belting and the cut away increases near the shoulder.
- 2 - Interaction is used in most cases to assist in holding the boat in position while the pilot is descending the ladder. However, this can be dangerous if the ladder is not amidships.

3 - Our pilots advise me that poor ladder location is not only a problem when dealing with ferries:-

- (I) The ladder is often sited for the convenience of the vessel's crew towards the stern of the vessel rather than midships. This can mean that the lower part of the ladder is not resting against the side of the vessel.
- (II) In some cases there is no gate midships.
- (III) On one particular bulk carrier a combination ladder could only be rigged midships with the gangway leading forward. The gangway was permanently fixed this way from when the vessel was new. This created problems for the boat skipper in getting the boat near without getting underneath the gangway.

4 - The importance of teamwork, discipline, training and experience for pilot boat crews. Special skills are needed that cannot readily be learned other than by working on a pilot boat

Further to the above, it is sometimes suggested that we can avoid such issues by arranging to board a vessel at a previous port. This is hardly likely to be a satisfactory solution since many vessels come to us from as far away as Australia and would need to deviate. In any case we usually do not become aware of a problem before the vessel arrives. Even with coastal vessels there may well be emergency situations when it is necessary to board a vessel by boat.

It is my view therefore that more effort is needed to ensure that boarding and landing of pilots is properly considered as part of the design and construction of vessels.



### MARS 200129 Keeping a Good Lookout and the use of GMDSS

Reading the MARS reports lately concerning the maintaining of a good lookout and the loss of yachts, I was reminded of a recent discussion I had with the Master and Chief Officer of a handy sized bulk carrier. They were reiterating what I had also heard from other sources. Their observation concerned the way in which the maintenance of a good lookout at sea was adversely affected by GMDSS.

They observed that officers were often so absorbed by their task of sending or receiving signals by GMDSS that they appeared to forget, for significant periods, their prime role of looking out of the bridge window. If this practice is widespread at sea and carried out at times when a second man (if on watch) is also preoccupied in other duties, it is small wonder that yachts and small boats are knocked down.

I well remember during my days as watch keeping officer, taking frequent breaks from other mundane duties (such as correction of charts and publications or planning of cargo operations) to pace up and down the bridge. Looking out of the window is just one of the responsibilities of the officer of the watch. Not only did this frequent pacing keep me awake and break the tedium, it kept me continuously aware of the situation round the vessel, of the weather, of the course being steered and of the activities of the crew on deck.

Are today's watch keepers being seduced away from their prime duties as OOW by the techno-attraction of the GMDSS terminals?



### MARS 200131 Instructions on Charts Should be Followed

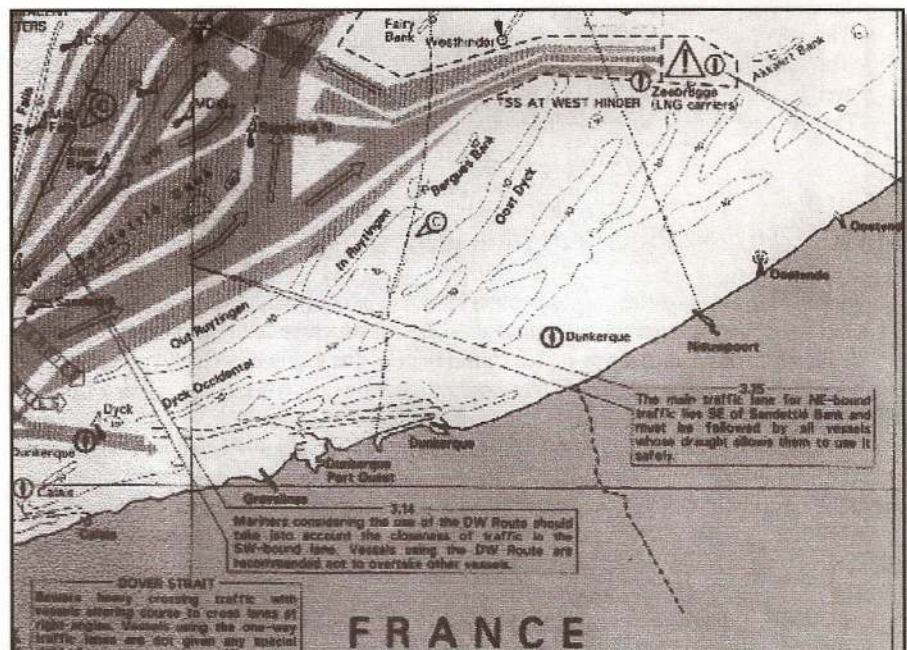
Own ship was a bulk carrier drawing 17.7m, heading up the southern North Sea bound for Rotterdam and using the Sandettie Deep Water Route. The Coastguard was broadcasting our position at half hourly intervals.

Soon after 2000, a vessel, also proceeding in a northerly direction, called me up to ask me my course. He did not know my ship's name, so he cannot have been listening to the Coastguard broadcasts. During the course of a long conversation, I advised him that, at his draft of 11.7m, he should cross my stern and not proceed into the Deep Water Route, as he was not entitled to do so.

He announced that he would overtake on my port side. I again tried to tell him to obey the Deep Water Route instructions and he again told me that he would overtake on my port side. Dover Coastguard then called him and attempted to stop him carrying out his intention and also questioned his choice of the Deep Water Route.

The impression he gave us was that he did not understand a word of what he was being told. Despite all this, he continued to overtake and passed approximately 3 - 4 cables down my port side and then crossed ahead of me at just over one mile.

It seemed that he had no idea of the notes relating to the Deep Water Route. Perhaps it is time a minimum draft of say 16m is printed in the Deep Water Route on the charts and then the Coastguard can chase out those vessels who are well below this draft.



I am indebted to The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited for the following article which was published in Risk Watch. This clearly illustrates the dangers of entering holds containing cargo which gives off poisonous vapours.

## Unauthorised access to enclosed spaces

### Lessons can be learned from an unusual and tragic incident involving the death of two security service personnel conducting a ship search at the Port of Londonderry, Northern Ireland.



**DANGER**  
**DO NOT ENTER**  
**POISONOUS AIR**

The ship was fully laden with a cargo of coal at the time of the search. The cargo holds had not been ventilated and the Master was engaged in port arrival formalities. As part of the search operation two security personnel entered the No. 1 cargo hold via an access hatch, unfortunately without testing the atmosphere and certainly without wearing breathing apparatus sets. Both men succumbed to the rare atmosphere and fell whilst descending the hold ladder. A third member of the search team attempted a rescue operation, again without proper equipment being used, and he too fell. The master and ship's officers were then contacted and the hatch cover opened and a rescue operation mounted. Unfortunately, only one of the three security personnel affected survived the incident.

Whilst this incident is unusual, ships arriving in port are frequently boarded by various individuals with authority to search for stowaways, undeclared goods, narcotics or other contraband. The chances of these personnel having knowledge of the dangers of entering an enclosed space or in fact the particular hazards involved with the cargo being carried at the time, are slight. The following recommendations are therefore made :

- Access hatches to cargo holds/tanks with an atmosphere incapable of sustaining life should be closed and, if at all possible, locked on arrival in port;
- Clear notices, designed to discourage anyone from entering the enclosed space without proper equipment and authorisation, should be displayed at such access points ;
- The Master and / or duty officer responsible for meeting shoreside personnel likely to wish to search the ship must make it absolutely clear at the first opportunity that enclosed cargo spaces are not to be entered until properly ventilated or unless proper breathing apparatus is worn;
- Breathing apparatus and spare bottles carried onboard must be operational and fully charged at all times and must, of course, be ready for immediate use.



### MARS 200133 Crossing A TSS

(schema)

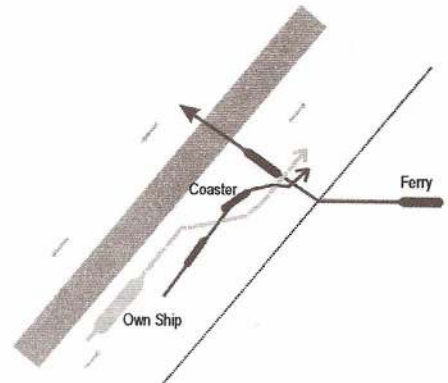
It was daylight and the visibility was in excess of 5 miles. Own vessel was in a TSS steering 041° at 21 knots and we were overtaking a coaster which was about 1 mile away on our starboard bow.

A westbound ferry on a course of approximately 270° and steaming at 15.5 knots was approaching the TSS. Her relative track showed that she would pass clear astern of us with a CPA of 1 mile and no other traffic astern of us to worry her.

When the ferry arrived at the eastern limit of the TSS she altered to starboard to 310° putting herself onto a collision course with own ship (3.5nm away) and the coaster (less than 3nm away). In response to a VHF call she confirmed that her intention was to cross the TSS at right angles.

I made a rapid alteration of course of 30° to starboard to pass around her stern and the coaster did the same. It was fortunate that the visibility was good as this helped with easy identification. In bad visibility the situation could have been very confusing.

In this incident, the intention to comply closely with the Collision Regulation 10c is not to be blamed. However, complying with the Rule is conditional on ensuring that in doing so, a clearing situation does not turn into a close quarters situation. It would be far more sensible for a vessel intending to cross a TSS at right angles to alter to the new course whilst still 3 or 4 miles away from the TSS. This would permit vessels proceeding in a traffic lane to analyse the crossing vessel's course and to take the appropriate action.



### MARS 200132 Depletion of Oxygen

A barge was to be used to store sand, cement and bentonite at a construction site. Prior to being loaded an inspection of the barge took place. It was required to undertake periodical checks of the hull to control water accumulation. A worker was asked to enter the hull and to perform the first inspection.

Unfortunately, as a result of intensive corrosion processes, a significant decrease of oxygen concentration inside the barge had occurred. The man who entered the barge hull was almost suffocated from lack of oxygen. Only the curiosity of a fellow worker instigated a search and he was rescued. Even two hours after the accident, oxygen concentration inside the hull of the barge was still less than the required minimum. When corrosion displaces the oxygen, there is a danger of asphyxiation

Unconsciousness or death may result very rapidly when there is little or no oxygen, and there is no warning effect. Confined spaces where there may be a deficiency in oxygen must always be ventilated before entering, the air tested and breathing apparatus worn.

Such accidents must be prevented through providing workers with a proper air measurement device. Breathing equipment must also be available for rescue operations. Normal gas masks give no protection against oxygen deficiency. Workers must be properly warned of the danger.



# Diverses en vrac

Extrait du JMM du 18/05/01

## La taxe au tonnage : de quoi s'agit-il ?

par Eric Ginter, avocat-associé - Cabinet Stibbe Paris

A l'instar de ce qui existe depuis cinquante ans en Grèce, plusieurs Etats européens ont adopté les mesures législatives nécessaires pour permettre aux armateurs établis sur leur territoire de calculer l'impôt sur les sociétés dont ils sont redevables à partir du tonnage des navires qu'ils exploitent, qu'ils en soient ou non propriétaires.

Ce régime d'imposition, qualifié de "taxe au tonnage" existe aujourd'hui aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne, en Allemagne, ainsi qu'en Norvège. Il est en cours d'instauration au Danemark et en Finlande et sérieusement envisagé en Espagne, en Suède et en Belgique. Ce régime d'imposition tend donc à se généraliser au sein de l'Europe maritime.

En France, une réflexion a été lancée en vue d'apprécier l'opportunité d'intégrer ce régime particulier d'imposition dans notre droit fiscal.

C'est pourquoi, après avoir décrit les principales caractéristiques de ce régime nous tenterons d'analyser les avantages qu'il présente.

### Principales caractéristiques de la "taxe au tonnage"

L'appellation est quelque peu trompeuse : la "taxe au tonnage" n'est pas une imposition nouvelle ni une taxe spécifique qui serait perçue sur les navires de commerce. C'est en fait un mode de détermination particulier de l'impôt sur les sociétés dû par les sociétés d'armement maritime.

Comme on le sait, l'impôt sur les sociétés est établi à partir du bénéfice de l'entreprise qui en est redevable. Ce bénéfice est classiquement égal à la différence entre les recettes de l'entreprise et les charges déductibles de toute nature qu'elle doit supporter.

Au bénéfice ainsi déterminé, on applique le taux de l'impôt sur les sociétés pour calculer le montant dont l'entreprise est redevable.

Avec la taxe au tonnage, on procède un peu différemment: le bénéfice taxable est calculé non par différence entre les recettes et les charges mais par application d'un barème, lui-même fonction du tonnage des navires exploités par l'armateur.

Eu égard au fait que ce régime fiscal a été adopté en Allemagne et au Royaume Uni en s'inspirant très directement du modèle néerlandais, il n'est pas surprenant de constater que les barèmes permettant de calculer la base taxable dans ces trois pays soient très proches lorsqu'on les exprime en Euros (voir tableau ci-dessous).

Les différences d'un pays à l'autre ne sont donc guère significatives (2).

En pratique ceci signifie qu'un armateur qui exploiterait un navire de 100 000 unités de jauge nette serait taxé sur la base d'un revenu forfaitaire annuel de 113 259,50 € (3).

Si l'on appliquait à cette base le taux de l'impôt sur les sociétés actuellement en vigueur en France et les diverses contributions sociales s'y rapportant, soit 36,42 %, l'armateur serait redevable de 41 249,10 € au Trésor Public.

Dans les trois pays qui se sont dotés d'un tel régime fiscal, celui-ci est facultatif : les armateurs ont le choix entre le régime de droit commun et le régime de l'imposition forfaitaire au tonnage.

Seules les sociétés qui exercent une activité d'armateur peuvent opter pour ce régime. Certaines en sont exclues : les entreprises de pêche ; celles qui exploitent des ferries ; des installations pétrolières offshore ou des dragues, par exemple en Grande-Bretagne.

Dans certains cas, seuls les navires exploités dans le cadre d'un trafic international sont éligibles à ce régime d'imposition particulier.

Il n'existe en revanche généralement pas d'obligation de pavillon - tout au plus faut-il que l'entreprise qui opte pour ce régime soit effectivement dirigée depuis le pays où elle est établie et où elle paye l'impôt ainsi calculé.

Les entreprises qui choisissent d'être imposées selon ce régime doivent opter pour une durée suffisamment longue, qui est en général de 10

années reconductibles. Cette disposition est destinée à protéger les intérêts du Trésor de chaque Etat.

En effet la **taxe au tonnage** est

- **avantageuse** pour les entreprises qui l'ont choisie en période de haute conjoncture puisque qu'elle aboutit en principe à un montant d'impôt inférieur à celui auquel aurait conduit le régime "classique" ;

- **pénalisante** en période de basse conjoncture, lorsque les entreprises enregistrent des pertes d'exploitation puisqu'elles doivent alors payer néanmoins un impôt calculé forfaitairement comme on l'a vu ci-avant.

L'option pour la taxe au tonnage s'effectue société par société. Il n'est donc pas interdit à un armateur de s'organiser selon le système du "one ship-one company" dans la mesure où, au sein d'un même groupe, il est admis que certaines sociétés soient imposées selon le régime de droit commun et d'autres selon celui de la taxe au tonnage. Ceci permet donc une certaine souplesse, en ne contraignant par les armateurs à un "tout ou rien".

La taxe au tonnage est calculée sur l'année civile. Seule l'Allemagne accepte de prendre en déduction les périodes d'arrêt technique. Dans les autres pays où cette imposition est en vigueur, l'impôt sera donc le même que les navires, sur la base desquels il est calculé, soient effectivement exploités toute l'année ou non.

Elle ne couvre que les activités proprement maritimes des sociétés d'armement : les activités autres que maritimes doivent être isolées et sont taxées selon les règles de droit commun.

En revanche cette imposition couvre toutes les recettes tirées de l'exploitation d'un navire, y compris les recettes annexes telles que, par exemple, les ventes à bord d'un navire à passagers.

Elle couvre aussi, ce qui peut être très important dans bien des cas, les éventuelles plus-values dégagées par la revente d'un navire soumis à ce régime.

En contrepartie, l'**amortissement du navire**, ou des parts de navires si celui-ci est exploité en copropriété, n'est **pas déductible** du résultat taxable pendant la période d'option pour la taxe au tonnage.

Telles sont les caractéristiques essentielles de ce régime d'imposition dont la généralisation en Europe permet de supposer qu'il présente de réels avantages pour les armateurs. C'est ce qu'il convient maintenant d'examiner.

### Avantages de la taxe au tonnage

Le premier avantage de la taxe au tonnage est celui de la **simplicité** : dans tous les pays qui ont adopté ce régime particulier d'imposition, il n'existe qu'un seul barème applicable à tous les navires éligibles, quels qu'ils soient et quelle que soit leur activité.

On observera que, toutes choses égales par ailleurs, ce régime fiscal est d'autant plus avantageux que les navires exploités par l'armateur ont une plus forte valeur ajoutée. En ce sens ce mode d'imposition peut constituer un encouragement à se doter de navires modernes et technologiquement avancés.

La taxe au tonnage constitue aussi pour les armateurs un instrument de **sécurité fiscale** :

- fondée sur des éléments objectifs, elle les met à l'abri de débats avec l'administration sur la détermination de leur base taxable ;

- fixée sur une durée suffisamment longue, elle peut être intégrée dans des prévisions d'exploitation, contrairement à un impôt déterminé classiquement, qui varie d'une année sur l'autre.

Elle constitue aussi un facteur de **neutralité fiscale**. Elle permet en effet aux armateurs d'éviter d'être pénalisés lors de la cession d'un navire en leur évitant d'avoir à payer un impôt qui peut être substantiel sur la différence entre le prix de cession et la valeur comptable de ce navire.

Dès lors, la décision de céder un navire peut être prise indépendamment de toute considération fiscale, en privilégiant des éléments purement économiques tels que la gestion opérationnelle d'une flotte ou l'état du marché et l'évolution des taux d'affrètement.

Globalement, la taxe au tonnage doit conduire à un **allègement des charges fiscales** supportées par les armateurs.

Telle est d'ailleurs la perspective dans laquelle elle a été adoptée par différents pays qui n'ont pas fait mystère de leur volonté d'aider ainsi les

entreprises d'armement établies sur leur territoire.

L'économie fiscale réelle que les armateurs sont susceptibles de réaliser en optant pour la taxe au tonnage par rapport à un régime d'imposition classique est difficile à chiffrer dans la mesure où elle dépend de la différence entre deux éléments dont seul le premier est connu par avance :

- le niveau auquel s'établit la base d'imposition déterminée forfaitairement ;
- le niveau des bénéfices "réels" des entreprises.

On pourrait imaginer idéalement que, sur moyenne période, le niveau de la taxe soit égal à celui de l'impôt déterminé selon un régime réel d'imposition.

En fait, le barème adopté par les pays qui ont instauré un tel régime d'imposition forfaitaire doit en principe permettre aux entreprises qui opteraient pour ce régime d'acquitter un impôt sensiblement moins élevé que celui qui aurait découlé de l'application du régime réel d'imposition.

Toutefois il convient de garder à l'esprit qu'en période de conjoncture durablement déprimée, la taxe au tonnage serait pénalisante pour les armateurs qui l'auraient adoptée.

Ceci étant observé, il est permis de considérer que, sur moyenne période, la taxe au tonnage devrait permettre un allègement des charges fiscales supportées par les armateurs et que, à données économiques comparables, les entreprises qui opteraient pour ce régime bénéficieraient d'un avantage compétitif réel.

Telles sont les raisons qui expliquent vraisemblablement que le régime de la taxe au tonnage tende à se répandre dans les différents pays européens qui souhaitent soutenir les armateurs établis sur leur territoire face à la concurrence internationale à laquelle ceux-ci sont confrontés.

Le gain de compétitivité susceptible d'en résulter pour eux peut être significatif sur moyenne période, mais à la condition toutefois que l'on ne se trouve pas dans une conjoncture durablement déprimée.

Ce peut aussi être un facteur de renouvellement et de modernisation de la flotte de navires en exploitation dans la mesure où, à tonnage égal, un navire plus moderne et donc en principe plus compétitif acquittera le même impôt qu'un navire plus ancien et où la plus-value de cession d'un navire ancien ne sera pas amputée d'une imposition qui réduise les capacités de financement de l'armateur.

C'est pourquoi il est permis de souhaiter que la France ne reste pas à l'écart du mouvement qui semble se dessiner dans de nombreux pays la tradition maritime n'est pas si vivace que la nôtre sans pour autant remettre en cause ce qui a déjà été fait pour soutenir le pavillon français.

Pour cela il faut régler un certain nombre de questions techniques mais celles-ci n'auront que l'importance qu'on voudra bien leur donner: si les pouvoirs publics considèrent qu'il convient réellement d'oeuvrer dans ce sens, nul ne doute que ces questions seront résolues en France comme elles l'ont été dans les pays qui nous ont montré l'exemple.

(2) et en ce qui concerne la Grande-Bretagne, s'expliquent essentiellement par les variations du taux de change entre la Livre et l'Euro.

(3) En retenant par hypothèse les taux applicables aux Pays-Bas.

Barèmes d'imposition de la taxe au tonnage en Euros par unité de jauge UMS en €

	Pays-Bas	Allemagne	Grande-Bretagne
Jusqu'à 1000 UMS	0.91	0.92	0.94
De 1000 à 10 000 ums	0.68	0.69	0.71
De 10 000 à 25 000 UMS	0.45	0.46	0.47
Au-dessus de 25 000 UMS	0.23	0.23	0.24
1 Pour 1 £ = 1,57 €			

*Extrait du JMM 04/05/01*

## Fin programmée des pétroliers simple coque : l'OMI s'aligne sur les propositions européennes

**Du 23 au 27 avril, au terme de 5 jours de discussions, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adopte un calendrier d'élimination des navires pétroliers à simple coque amendement de la règle 13 G de l'annexe 1 de la convention Marpol 73/78. La sortie de flotte des navires de gros tonnage les plus anciens commencera dès 2005 et s'étalera jusqu'en 2015.**

Une très nette hostilité des pays d'Amérique du Sud, et plus particulièrement de leur leader, le Brésil, au projet d'amendement à la règle 13G, prévoyant l'accélération du phasing out des navires à simple coque. C'est avec quelques difficultés que les membres du groupe de travail ont pu discerner la véritable motivation de cette hostilité, à savoir l'existence dans leur flotte de navires de catégorie 2(MARPOL) et catégorie 3 (moins de 20.000 dwt ou 30.000 dwt) équipés de double fonds, de protection latérale ou d'une double coque non conforme à la 13 F. Une Europe très consolidée et soudée.



(Photo J. Loiseau)

Ce projet approuvé en octobre dernier porte sur la sortie de flotte obligatoire de certains navires-citernes transporteurs de pétrole brut, de fuel, de heavy diesel et d'huiles de lubrification, notamment. Les navires concernés se divisent en trois catégories: les "pré-Marpol" à savoir ceux de 20000 tpl et plus qui transportent les produits susmentionnés ainsi que ceux de 30000 tpl qui transportent d'autres types d'hydrocarbures et qui ne répondent à la réglementation sur les ballasts séparés (catégorie 1); les "Marpol" c'est-à-dire ceux qui correspondent aux tailles ci-dessus mais qui répondent à la réglementation sur les ballasts séparés (catégorie 2); enfin, les 5000 à 19999 tpl ou 29999 tpl selon le type de liquides transportés (catégorie 3).

Le principe adopté est simple: en 2015 ou plus tôt, "presque" tous les navires-citernes ne seront plus autorisés à naviguer en exploitation commerciale mais des dérogations sont prévues si la structure du navire est jugée correcte afin de permettre au navire d'arriver à son 25<sup>ème</sup> anniversaire. Cependant les Etats du port pourront refuser l'entrée à ces navires en sursis. Les Etats-membres de l'Union européenne, Chypre et Malte ont fait savoir qu'ils refuseraient les simples coques dans leurs ports au delà de 2015. Est-ce dire que Chypre et Malte vont également s'interdire d'immatriculer de tels navires ?

### CATÉGORIE 1

2003 pour les navires livrés en 1973 ou plus tôt  
2004 pour les navires livrés en 1974 et 1975  
2005\* pour les navires livrés en 1976 et 1977  
2006\* pour les navires livrés en 1978, 1979 et 1980  
2007\* pour les navires livrés en 1981 ou après

### CATÉGORIE 2\* et CATÉGORIE 3

2003 pour les navires livrés en 1973 ou plus  
2004 pour les navires livrés en 1974 et 1975  
2005 pour les navires livrés en 1976 et 1977  
2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979  
2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981  
2008 pour les navires livrés en 1982  
2009 pour les navires livrés en 1983  
2010\* pour les navires livrés en 1984  
2011 \* pour les navires livrés en 1985  
2012\* pour les navires livrés en 1986  
2013\* pour les navires livrés en 1987  
2014\* pour les navires livrés en 1988  
2015\* pour les navires livrés en 1989 ou après

\*CATÉGORIE 1 et \* CATÉGORIE 2 : sous réserve des dispositions relatives au système d'évaluation de l'état du navire (CAS).

Nonobstant le présent calendrier, il est inséré dans la résolution les dispositions ci-après:

Les pétroliers de la catégorie 2 ou 3 dotés sur toute la longueur de la tranche de cargaison de doubles fonds ou de double parois ou d'espace de double coque non conformes à la règle 13F peuvent être maintenus en exploitation par décision de l'Administration au-delà des dates spécifiées jusqu'à l'âge de 25 ans. Cette décision doit être communiquée à l'OMI. A l'inverse, les autres parties à la Convention ont le droit de refuser l'accès de ces navires aux ports et terminaux relevant de leur juridiction, dérogation possible.

Si le communiqué du ministre des Transports n'en souffle mot, l'OMI souligne la mise en oeuvre du CAS, Condition Assesment Scheme, qui permet à un Etat d'immatriculation d'autoriser la survie commerciale d'un navire de la catégorie 1 ou 2, au delà de son temps "légal" donc, sous réserve que sa structure réponde encore aux normes, obligations, recommandations ou code internationaux. Le CAS ne renforce pas les normes, il organise le contrôle plus sérieux des coques (citernes, chambre des pompes et ballast compris) et renforce la transparence des procédures. Cela dit, comme toujours, tout repose sur le sérieux et les moyens réels de l'Etat d'immatriculation. Ainsi, par ex. si "l'organisme agréé" (en clair une société de classification) par l'Etat d'immatriculation, chargé d'effectuer les contrôles de structures devra obligatoirement envoyer au moins deux experts qualifiés et exclusifs, c'est l'Etat d'immatriculation qui émettra le certificat de conformité, à la lecture du rapport définitif du CAS. Le texte adopté stipule que l'Etat d'immatriculation s'assurera que la personne chargée d'analyser le rapport définitif n'est en aucun cas impliquée dans l'inspection proprement dite du navire. Bref qu'elle n'est pas à la fois juge et partie. Sage précaution mais comment feront les administrations qui délèguent aux sociétés de classification tout ou partie de leurs prérogatives d'Etat d'immatriculation ? Cela dit, tout le travail de préparation de l'inspection réalisée dans le cadre du CAS, les qualités et l'expérience des inspecteurs, etc. devront être consignés par écrit. Ce qui rappelle les procédures de l'assurance qualité. Il y aurait donc un progrès.

Le secrétaire général de l'OMI ne se prive pas de souligner la rapidité de réaction de "son" organisation qui a bien montré qu'elle savait répondre aux besoins exprimés par ses 158 membres et l'industrie maritime. "L'adoption de l'amendement de la règle 13 G réaffirme la place qu'occupe l'OMI comme forum apte à trouver une solution acceptable par tous aux nombreux problèmes complexes qui sont à résoudre dans le monde maritime" concluait M. O'Neil.

Le comité de la protection de l'environnement a également adopté d'autres décisions sur lesquelles nous reviendrons.

## Opération "coup de poing" sur le rail d'Ouessant

**Dans le cadre d'un exercice européen de lutte contre la pollution marine, 7 dégazages ont été observés en 24 heures au large de la Bretagne. Trois navires immatriculés à Chypre et aux Bahamas, pris en flagrant délit, ont été identifiés et font l'objet de poursuites.**

Cette opération est intervenue entre le mercredi 2 et le jeudi 3 mai sur la zone couvrant le rail d'Ouessant entre le Finistère et une partie de la Manche jusqu'à la presqu'île du Cotentin. Elle a été menée simultanément par la Marine nationale et les douanes françaises auxquelles s'étaient jointes leurs homologues belges, britanniques et néerlandaises dans le cadre d'un exercice européen (Coordinated Extended Pollution Control Opération) concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution en Manche et dans la mer du Nord. Elle a mis en oeuvre deux patrouilleurs maritimes et huit appareils de télédétection aérienne dont trois français.

Trois navires pris en flagrant délit ont pu être identifiés, le pétrolier chypriote *Pablo-Neruda* traînait dans son sillage une nappe de 26 km de long et 50 m de large, le cargo Bahamas *Louis* 30 km pollués dans les eaux territoriales françaises à 10 milles au nord de Portsall, le cargo chypriote *Huemmling* avec une traînée dans son sillage de 2 km

Des dossiers judiciaires ont été ouverts à l'encontre des trois navires identifiés et ont été transmis à fin de poursuites aux procureurs concernés. Faute de preuves suffisantes elles étaient levées le lendemain à l'encontre de deux d'entre eux, le *Louis* et le *Pablo-Neruda*.

*Extrait du JMM*

## La création d'un corps d'inspecteurs du travail maritime : une réforme nationale inaugurée à Lorient

Le ministère des Transports innove, en 2001, en créant un nouveau corps d'inspecteurs du travail maritime. Un premier contingent de 15 postes sera ouvert cette année, par création nette d'emplois, et un deuxième contingent sera ouvert en 2002. Les activités maritimes n'ont pas la même importance partout. En conséquence, certains départements essentiels seront dotés d'un poste d'inspecteur, comme le Morbihan (à Lorient), le Finistère (probablement à Concarneau) et la Loire-Atlantique.

tique. D'autres n'hébergeront qu'un contrôleur, comme ce sera le cas dans les Côtes d'Armor, où le poste sera sous tutelle de l'inspecteur du Morbihan. La fonction d'inspecteur est actuellement tenue par la hiérarchie normale des administrateurs. Ils cumulent toutes les tâches, depuis le conseil, la visite en entreprise et la constatation, jusqu'aux conciliations, au lancement de procédures de contentieux et à la transmission d'affaires à la justice. La nouvelle fonction sépare les tâches. L'inspecteur s'occupe de tout ce qui concerne l'amont du processus, la visite, le conseil et la constatation. La hiérarchie normale conserve la conciliation, le contentieux et la transmission des affaires. La création d'une fonction spécialisée vise en fait à rendre le travail plus efficace, en allant au devant des problèmes et en espérant en résoudre plusieurs sans aller jusqu'au contentieux ouvert. L'inspecteur agit en indépendance de sa hiérarchie, de la justice et de la préfecture.

Il s'occupe des entreprises et aussi des navires, qu'il peut visiter. Ce sont les navires sous pavillon français, mais aussi étrangers, en application du Mémoire de Paris sur le contrôle des navires. Il a en charge tous les aspects liés aux contrats de travail, aux salaires, au droit syndical, à l'hygiène et à la sécurité. Il peut ainsi recommander l'immobilisation d'un navire pour non-sécurité, décision qui n'est pas prise par lui-même mais par l'administration. Il reste une difficulté dans cette filière maritime : les aspects judiciaires. Un conflit du travail, s'il doit aller en justice, est traité par le tribunal d'instance, qui n'est pas spécialisé. C'est une autre question qui appelle une autre réponse à un autre moment.

Les nouveaux postes sont présentés sous un profil particulier : ils doivent, autant que possible, concilier une certaine fermeté dans le traitement des affaires et chercher à consolider les relations sociales dans les entreprises maritimes. S'il s'agit de renforcer la cohésion sociale sur le pavillon français, il sera tout aussi intéressant de suivre le comportement de ce nouveau corps vis à vis des pavillons étrangers, notamment sur les pavillons "difficiles".

J. Le Meur ■

## Blocages de navires aux Pays-Bas

Le pétrolier Sandrien, le charbonnier Elpa et le vraquier Saga-Tide ont fait l'objet de blocages divers.

Le Sandrien a été mis sous séquestre par les inspecteurs du ministère de l'Environnement de Harle, alors qu'il allait partir pour l'Inde en vue de sa démolition. Les inspecteurs voulaient vérifier s'il ne contenait pas d'amiante qui aurait constitué un danger pour les ouvriers indiens. Il existe en effet en Europe des installations pour retirer l'amiante en toute sécurité, mais la démolition aurait coûté plus cher. C'est la première fois qu'une mise sous séquestre a lieu pour cette raison. Le navire, d'une longueur de 170 m et de 30000 tpl, a été construit en 1974 et immatriculé en Bolivie. Le représentant de son propriétaire négocie une solution avec le ministère de l'Environnement à La Haye.

L'Elia, battant pavillon panaméen, a été arraisonné au large de Ymuiden car soupçonné de transporter près de 1 000 immigrants clandestins. En provenance du Maroc, il avait dépassé les côtes françaises lorsqu'il a été entouré d'une flottille de bâtiments de la Douane et de la police maritime néerlandaise. En fait, le navire ne contenait que de la poussière de charbon dans ses cales. Avec quelque retard, l'Elpa a été autorisé à poursuivre sa route jusqu'à Amsterdam, pour y charger du charbon.

Le Saga-Tide chargé de bois canadien a été pris à partie par l'organisation écologiste Greenpeace au large de Flessingue. Les militants se sont attachés aux chaînes d'ancre pour l'empêcher de décharger 1400 t de bois dur et de pulpe. Selon Greenpeace, le bois dur provient de l'une des dernières forêts de bois dur non tropical de Colombie britannique et dont la coupe devrait être limitée. Toutefois suite à la plainte de l'armement norvégien Saga propriétaire du navire, un juge de Middelburg a ordonné à Greenpeace de cesser son action sous peine d'une amende de FL 100000/jour.

### Gaz de France la commande d'un méthanier semble se préciser

Lors du dernier conseil d'administration de Gaz de France (GdF), on apprenait que l'entreprise réfléchissait à la construction d'un méthanier

d'une capacité de 70000 M3 livrable courant 2003. L'information a été confirmée par l'entreprise mais on ne dit pas, officiellement, si ce navire sera à membranes, à "boules" (MossRozenberg) ou à cuves autoprotectives prismatiques.

Comme si chez GdF, le doute était possible: les *Descartes*, *Tellier*, *Edouard-LD* dont GdF est copropriétaire, et l'algérien *Ramdane-Abane* affrété, sont à membranes. En outre, GdF détient, depuis la mi-94, 40% de Gaz Transport et Techingaz SAS ingénierie qui regroupe les deux bureaux d'études français qui furent à l'origine des techniques à membranes dans le monde.

GdF affrète également deux navires italiens à la Snam, son homologue italien: les *LNG-Elba* et *Lerici*. L'un des deux sera indisponible en 2003. D'où la nécessité de le remplacer. Et GdF songe, enfin, à faire construire.

## 50 méthaniers en cinq ans

Depuis deux ans environ, le marché du gaz naturel liquéfié est en effervescence du côté de la demande. L'Inde et la Chine populaire, dotées d'énormes besoins, s'y intéressent et se renseignent activement, note-t-on chez un constructeur de navires. Si bien que d'ici cinq ans, on estime les besoins en méthaniers à un cinquantaine de 130 000 m3. Malheureusement ou non, les Chantiers de l'Atlantique, compte tenu de leurs engagements en matière de paquebots, auront des difficultés à participer à cette manne avant quelques années. Par ailleurs, Gaz de France a décidé d'être beaucoup présent dans les contrats internationaux et donc de prendre des participations un peu partout, en mettant en avant une ou plusieurs de ses capacités d'expertises.

## CONTENEURS : la folie des grandeurs

La capacité de la flotte mondiale de porte-conteneurs aura augmenté de 22.9 % d'ici à la fin de 2002. Grâce aux US \$13,3 Md que les compagnies ont investi en 2000 en commandant, pour la première fois dans l'histoire, pour plus d'un million d'EVP de capacité de transport note Clarkson Research, filiale du courtier britannique H. Clarkson.

En 2000, les demandes de porte-conteneurs ont donc totalisé exactement 1,046 MEVP, à comparer aux 543000 EVP de l'année précédente, aux 417000 EVP de 1998 ou aux modestes 202 000 EVP de 1997. "En un an, les compagnies ont commandé l'équivalent des trois années précédentes" souligne Clarkson qui semble s'en inquiéter. Cela dit la plus forte augmentation relative date de 1995, lorsque la capacité commandée fit un bond de 24%.

## Escale du *Skagen-Maersk*, le plus grand PC au monde

Le Havre a accueilli le plus grand porte-conteneurs actuellement en service au monde. Long de 346,98 m, large de 42,80 m pour 14,5 m de tirant d'eau en charge et 104 700 tpl, le *Skagen-Maersk* offre une capacité de 6600 EVP et 805 prises frigo. Ses conteneurs sont répartis sur seize niveaux, neuf en cale et sept en pontée. La vitesse commerciale de ce porte-conteneurs overpanamax est de 25 noeuds. Construit au Danemark, le *Skagen-Maersk* appartient à une série de douze jumeaux.

JMM du 27/04/01

## L'immunité du sauveteur

L'immunité du sauveteur en cas de pollution et l'application de la compensation SCOPIC ont été les principaux sujets abordés lors de la troisième conférence internationale sur le sauvetage maritime.

Celle-ci s'est tenue à Londres sous le patronage de l'Internatio-

nal Salvage Union (ISU). Elle a notamment demandé à l'OMI d'accorder l'immunité des sauveteurs qui portent assistance à un navire dont les soutes se sont répandues en mer ou risquent de le faire. Or peu de temps après la conférence, l'OMI a rejeté cette requête. Le président de l'ISU Jean Labescat a alors déclaré : "il est difficile de comprendre ce que cela cache, car les Etats-membres devraient faire tout ce qui est en leur pouvoir pour encourager les sauveteurs à réagir aux menaces de pollution de tous types. Les autres conventions de l'OMI sur les cargaisons de pétrole et autres polluants garantissent la protection des sauveteurs qui réagissent à une menace de pollution. Alors que la conférence a adopté une résolution demandant à l'OMI d'accorder l'immunité aux sauveteurs qui ont porté assistance conformément aux lois en vigueur chez eux, il n'y a plus moyen d'intégrer cette demande à la convention. Les services de protection dans le monde doivent respecter les lois de nombreux pays. L'uniformité est d'une extrême importance". Il a ajouté que les membres de l'ISU continueront à assurer des services de sauvetage, mais prendront en compte les risques de poursuites judiciaires. "Tout Etat, dit-il, autorisant des réclamations ou des poursuites à l'encontre d'un sauveteur qui fait de son mieux pour empêcher une pollution par fuite de soutes ne peut, dans des circonstances similaires avoir la certitude d'une assistance à l'avenir".

JMM du 13/04/01

## L'enquête sur l'échouement du Coastal-Bay

L'enquête de la Marine Accident Investigation Branch (MAIB) sur l'échouement du porte-conteneurs *Coastal-Bay* sur l'île d'Anglesey en juillet 2000 met en cause la gestion du navire.

Celui-ci, affrété par une filiale de la Mersey Docks & Harbour Co, desservait régulièrement Dublin et Liverpool. Pendant le trajet, le chef mécanicien, l'un des deux navigants du bord et seul à la passerelle, s'est assoupi sous l'effet de la fatigue. Il a oublié de procéder à une modification nécessaire de la route du navire qui s'est échoué. Selon la MAIB, le commandant et le chef mécanicien, qui assument les responsabilités à la passerelle et dans les ports, effectuaient chacun seul le quart de nuit, ce qui est contraire à la STCW 95.

Ni l'un, ni l'autre n'ont pu se reposer suffisamment comme l'exige la STCW 95. Le chef mécanicien n'avait pas eu suffisamment de repos depuis son embarquement 84 jours auparavant. En outre, l'alarme de veille à la passerelle n'était pas en fonction.

La MAIB a recommandé aux inspecteurs de la Maritime & Coastguard Agency : de cibler les navires affectés au transport sur courtes distances qui n'ont que deux hommes de quart; de faire appliquer rigoureusement les instructions écrites des armements destinées au personnel de quart; de vérifier le fonctionnement des alarmes. Elle recommande à l'actuel opérateur allemand du *Coastal-Bay* d'employer un troisième officier à la passerelle ou de renégocier le contrat d'affrètement en vue de respecter les temps de repos et les heures de travail de l'équipage.

Enfin, elle préconise la rédaction d'instructions complètes sur les périodes de repos, l'emploi de moyens de veille supplémentaires la nuit et la réduction de la durée des contrats d'embauche pour accroître la fréquence des périodes de repos.

D'autre part, la MAIB a proposé à l'OMI de procéder à une étude sur l'efficacité des bateaux de sauvetage et de leur mise à l'eau. Cela fait suite à une analyse de sa banque de données entre 1989 et 1999 montrant que 16 % des pertes en vie humaines sur les navires marchands leur étaient imputables.

Pêché dans le JMM du 11 mai 01

## 165 navires cofinancés par les "dentistes" allemands

En 2000, 165 navires ont été partiellement financés avec les DM 2,85 milliards placés (contre 128 navires avec DM 2,36 Md l'année

précédente). Cela fait 29 % de navires en plus, pour une croissance de 20 % des émissions de capitaux. La flotte concernée se répartit en 141 constructions neuves et 24 navires d'occasion (contre 101 constructions neuves et 24 occasions, l'année précédente). En 1996, année record, un nombre à peine plus élevé de constructions neuves avait été placé (145) chez les "dentistes" ndlr .



Jmm p 950

## La CNAN en difficulté

La Compagnie Algérienne de Navigation (CNAN) paye le contre coup de l'état de sa flotte et de ses finances. "Les raisons sont essentiellement d'ordre technique. Les navires de la CNAN sont trop vieux. Ils ont une moyenne de 24 ans et le code ISM dans le monde nous oblige à avoir des normes très sévères en matière de navigation maritime"

Le fait que la CNAN soit de plus en plus perçue comme une compagnie à risque commence à peser. Au point que ses responsables mettent une fois de plus l'accent sur la nécessaire restructuration de l'entreprise, sous peine de faillite. Sur ses 47 navires, la CNAN devrait en céder 21, en réhabiliter 12 et acheter 3 nouveaux porte-conteneurs. Mais croulant sous le poids de ses dettes, elle doit prioritairement faire face à une situation financière des plus difficiles.

Extrait de la lettre du CCAF de Mai 2001

4 mai SECURITE MARITIME - Trois sociétés de classification (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping et Det Norske Veritas) adoptent un programme commun de 10 mesures visant à faciliter l'identification des navires sous-normes (Journal de la Marine Marchande).

- 31 mai CLANDESTINS - Le conseil européen des ministres de la justice et de l'intérieur adopte un cadre pénal commun contre les passeurs et les transporteurs de clandestins. Le texte prévoit des peines de 6 à 8 ans de prison pour les passeurs, avec la possibilité pour les Etats membres d'appliquer des sanctions plus fortes. Les transporteurs aériens et maritimes encourent, quant à eux, des amendes de 3.000 à 5.000 euros par infraction (Le Monde) .

15 mai HYDROS - Le nombre de candidats aux concours d'entrée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande a baissé en 2001 de près de 15% pour les O1 à Marseille et au Havre. Pour les O2, cette baisse est encore plus spectaculaire puisqu'on est passé de 22, en 2000, à 5 cette année au Havre et de 34 à 17 à Marseille (Ouest France).

## Puisé dans Jeune Marine 152

• Un jeune officier a révélé anonymement comment sa compagnie rejetait illégalement des résidus de pétrole d'un transporteur de brut. Alors que le navire se rendait en réparation, à 4 reprises,

le contenu des stop tanks a été pompé à la mer, après encouragement par la direction de se présenter avec ses citernes propres. Cela a été effectué, soit en court-circuitant le circuit séparateur, soit en saturant le séparateur avec de l'eau propre, de manière qu'il ne puisse détecter le pétrole ainsi rejeté. Le navire zigzagait continuellement pour brouiller son sillage. La direction ne laissait pas assez de temps au navire pour que le séparateur ait le temps de nettoyer les résidus de lavage des citernes. Devant la gravité des faits, la revue du Nautical Institute anglais a publié ces déclarations afin d'encourager d'autres révélations et engendrer une prise de conscience.

- Les administrations maritimes doivent affronter une crise sans précédent devant la multiplication des **faux diplômes et certificats** divers : 12.635 cas auraient déjà été détectés. Cela résulte d'une enquête effectuée par l'Université de Cardiff basée sur les réponses de 54 administrations, sur les 97 contactées. Les faux se répartissent ainsi : 41 % pour les certificats de spécialité; 27 % les livrets maritimes; 18 % les diplômes d'officier; 15 % les faux certificats GMDSS. La plupart des détenteurs de ces faux naviguent dans leur flotte nationale, de 5 à 9 % à l'étranger.
- Le directeur de la compagnie de transbordeurs grecque Minoan Flying Dolphins, Pantelis Sfinias, s'est **suicidé** le 29/11. Il était très éprouvé par la perte de l'Express Samina. Les actions de la compagnie étaient passées de 11.430 Dr en 10/99 à 3330 Dr à la veille du naufrage de l'Express Samina. M. Sfinias n'avait pu rencontrer les autorités politiques et administratives, lancées dans une opération de lutte contre la corruption et de concurrence entre compagnies de transbordeurs. Stephanakos, l'expert chargé de l'enquête sur l'Express Samina, a reçu des menaces de mort et on essaie de le discréditer. Agoudimos président de GA Ferries a reçu des menaces de mort; il a écrit son autobiographie et demande une protection policière. Sorokos le mécanicien qui avait dénoncé les déficiences du Samina sans succès, a demandé un port d'arme et pris une assurance vie d'1M Dr.

L'acquisition par Vlasov, d'**Acomarit** et sa fusion avec **Vships** va constituer la plus grosse compagnie de gestion de navires avec une flotte de 600 navires armés par 25.000 marins.

---

*Extrait de la lettre du CEDRE n°71*

## **Danemark : accident du Baltic Carrier**

L'abordage du pétrolier *Baltic Carrier* par le cargo *MS Tern* le 29 mars à 0h30 en mer Baltique, avec déversement de 2700 tonnes de fuel lourd comparable à celui de l'Erika et pollution d'une cinquantaine de kilomètres des îles danoises de Bogø, Mon et Falster. Des conditions météorologiques exceptionnellement favorables ont permis aux 15 navires de lutte mobilisés de récupérer 965 tonnes de polluant en mer en 7 jours d'activité, un record en proportion du déversement (35%). A terre, la protection civile a mis en oeuvre 210 personnes sur 8 chantiers de nettoyage à partir du 30 mars, avant de passer le relais aux communes le 11 avril pour les opérations de finition. Outre sa participation à la mission d'experts européens envoyée sur place, le Cedre a aussi délégué du 6 au 9 avril un jeune ingénieur pour une mission d'observateurs. Une description de l'accident et des opérations est disponible sur notre site Internet ([www.ifremer.fr/cedre](http://www.ifremer.fr/cedre))

---

## **Rail d'Ouessant : 52 702 passages en 2000**

C'est ce qu'ont annoncé les statistiques 2000 du CROSS-Corsen, soit en moyenne 144 passages par 24 heures, dont 1792 passages de pétroliers en charge (110 millions de tonnes d'hydrocarbures) et 15151 passages de navires transportant divers produits dangereux (20 millions de tonnes).

*Extrait de la lettre du CEDRE n°72 mai 2001*

## **USA : combat juridique autour du New Carissima**

Nous ne vous avons plus parlé depuis la Lettre n°48 de cet accident, intervenu en mars 1999 sur la côte de l'Oregon. Les controverses continuent, non plus sur le terrain, mais dans les prétoires. Le propriétaire du navire poursuit maintenant le gouvernement américain, accusant la Garde-Côte de négligence dans la mise à jour des cartes. Si les juges retiennent ces arguments, l'organisme national en charge de la lutte contre les pollueurs se retrouvera porteur d'une part de responsabilité dans cette pollution.

---

## **Sibérie : 13 000 à 20 000 tonnes de fuel en rivière ?**

L'agence de presse Itar-Tass et l'Oil Spill Intelligence Report du 31 mai signalent qu'un débordement de la rivière Lena, dans la région de Lensk (Yakutie), causée par la fonte des glaces, a détruit 10 000 logements dans la région de Lensk et aurait endommagé le 23 mai 90 réservoirs d'un dépôt de carburant, emportant dans la rivière entre 13 000 et 18 000 tonnes d'essence et de fuel. L'essentiel du fuel se serait infiltré dans la glace et, sous elle, dans des sols marécageux d'où il sera difficile de l'extraire.

---

## **On ne ment pas aux Coast Guards !**

*La saga du " Neptune Dorado " - traduit de IFSMA Newsletter n° 15 par JP Dalby*

Le "*Neptune Dorado*" de 84711 tDWT, pavillon Singapour, est arrivé à San Francisco le 23 Septembre 2000 pour décharger sa cargaison de brut australien à une raffinerie du secteur. Le 28 Septembre, alors qu'il était au mouillage en attente, les coast-guards ont retenu le navire pour 30 contraventions aux règlements internationaux. Parmi celles-ci : fuites de fuel et d'huile dans la machine, système d'incendie défectueux et non conformité au code ISM.

Dans un premier temps le navire devait quitter les eaux américaines, l'ordre fut annulé et le pétrolier fut autorisé à décharger sa cargaison. Son déchargement fut interrompu lorsque les coast-guards découvrirent une fuite de brut vers les ballasts. Le 10 octobre le capitaine fut arrêté et accusé de falsification des journaux de bord et de fausses déclarations aux autorités sur les problèmes de son navire.

Les autorités avaient saisi différents dossiers du navire, y compris les journaux de bord, rapports, notes et telex. Le capitaine fut libéré après dépôt d'une caution de 500.000 \$. Le 19 octobre il fut mis en examen par un Grand Jury Fédéral sous l'accusation d'avoir dissimulé aux Coast-guards qu'une partie de la cargaison avait fui vers les ballasts et d'avoir menti sur les réparations effectuées. Chaque accusation est passible d'une amende et d'une peine de 5 ans de prison. Le Grand Jury examine aussi la culpabilité possible de l'armateur et de l'opérateur du pétrolier.

La société de classification qui avait délivré le certificat ISM a demandé à l'administration du suspendre le certificat jusqu'à ce que les déficiences soient corrigées.

Le "*Neptune Dorado*" dut partir de San Francisco pour procéder au nettoyage de ses citernes à ballast et cargaison à plus de 100 milles des côtes puis revint à San Francisco pour effectuer les travaux de réparation et subir une inspection détaillée.

Cet incident suivant des incidents quelque peu similaires d'un navire à Baltimore, souligne le sérieux avec lequel les Coast-guards traitent les rapports soumis dans les pré-déclarations d'arrivée et les informations auxquelles ils ont accès telles que Registre des hydrocarbures. Les inexactitudes avérées que ce soit dans les rapports ou les registres peuvent donner lieu à inculpation qu'il y ait eu ou non rejet par le navire. Les armateurs et opérateurs des navires opérant dans les eaux US doivent être sur leurs gardes et disposer de programmes pour s'assurer que de tels rapports et registres soient préparés et fournis correctement pour éviter des incidents comme ceux décrits ci-dessus.

*Rapport du Captain Peter BOS / NVK*

## Les accidents de Pétroliers en régression constante... depuis 20 ans.

"La banque de données Tanker, explique Alain Bertrand, ingénieur à l'institut Français du Pétrole, répertorie les accidents civils de navires survenus depuis 1951 et ayant donné lieu à un déversement en mer d'au moins 500 t de produits Pétroliers, cargaison ou fuel de soute. A fin 2000, elle recensait environ 1500 cas, dont 700 pétroliers."

Il ressort également de l'étude qu'il y a des lieux prédestinés et les accidents, de pétroliers se sont concentrés sur les détroits (88 entre 1951 et 1998) dont 26 dans la Manche: 2 sur la période 51/58, 5 entre 59 et 66, 9 entre 67 et 74, 5 de 75 à 82 et 5 au cours des 15 dernières années. Viennent ensuite le détroit de Singapour (21), Malacca (16) et le Bosphore (9). Gibraltar et Suez ont connu respectivement 8 accidents de pétroliers.

Ce sont les explosions qui viennent en tête parmi les causes sur les pétroliers à lège. Elles ont été particulièrement nombreuses (30) entre 67 et 82. Cette période a, d'ailleurs, été particulièrement fertile en accidents puisque l'on a relevé également : 15 échouements, 9 collisions, 3 incendies.

Cela n'empêche pas l'auteur de conclure sur une note d'optimisme. "Sur les 6800 pétroliers qui transportent 60% de l'approvisionnement mondial en pétrole, 99,99% amènent leurs cargai-

son à bon port. Depuis 1979, on assiste à une nette diminution du nombre d'accidents et de la quantité de pétrole déversé. En outre, les moyens de lutte contre la pollution se sont considérablement améliorés depuis une trentaine d'années".

Et de conclure que les efforts ne doivent pas être ralentis pour autant en matière de formation des équipages et de rajeunissement des flottes. "il faut étudier de nouvelles conceptions de pétroliers, je pense notamment au deuxième gouvernail, prendre grand soin de la maintenance des navires, moderniser le contrôle du trafic et actualiser des cartes marines parfois vieilles de 50 ans..."

Cette étude a fait l'objet d'une publication complète (146 pages) aux Editions Technip sous le titre "Transport Maritime et pollution accidentelle par le pétrole".

## DU LICENCIEMENT DU CAPITAINE

### à la pension de la femme marin

Basée sur un rapport du sénateur Josselin de Rohan la loi du 18.11.97 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines votée par le parlement ne concerne pas que les pêcheurs et la pisciculture, elle modifie profondément entre autres par son article 50 l'article 109 du CTM dont l'ancienne rédaction : "L'Armateur peut toujours congédier le capitaine sauf dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié ... etc..." devient :

**"Article 50 - I - L'article 109 de la loi du 13 décembre 1926 précitée est ainsi rédigé :**

**"Art.109 - Le contrat d'engagement maritime conclu entre un armateur et un capitaine prend fin dans les conditions fixées au titre V .  
"Toutefois, l'application des dispositions du mandat confié au capitaine par l'armateur est indépendante de la procédure de licenciement du capitaine ."**

**II - Les dispositions de l'article 109 ainsi modifiées ne sont pas applicables aux procédures de licenciement de capitaines qui ont été engagées avant l'entrée en vigueur de la présente loi .**

*(Le titre V du CTM traite de la fin du contrat liant le marin à l'armateur)*

Le capitaine se voit ainsi protégé par les lois sociales du travail en tant que salarié tout en conservant ses fonctions de mandataire de l'armateur . On peut voir dans ce changement la retombée de nombreuses affaires dont celle, récente, du patron pêcheur menacé de licenciement pour ne pas avoir accepté de communiquer son plan de pêche à son armateur espagnol ou encore de la décision de la Cour d'Appel de Paris du 3.3.93 dans l'affaire Guillou / CNO affirmant la primauté de la Convention Collective sur le CTM au regard de ce fameux article 109 dans une procédure de licenciement abusif .

D'autre part l'article 19 de la même loi instaure la réversibilité sur le conjoint survivant de la pension de la femme marin décédée . La parité entre les sexes est en route !

Cette loi devrait entrer en vigueur lors de la publication de ses décrets d'application .

C. LOUDES ■

## NOTES DE LECTURE

### ADIOS, TIERRA DEL FUEGO, de Jean RASPAIL chez ALBIN MICHEL

Jean Raspail est revenu en pèlerinage en 1999 en Terre de Feu, contrée qui le fascine et à laquelle il a déjà consacré deux ouvrages "MOI ANTOINE DE TOUNENS, ROI DE PATAGONIE" chez le même éditeur et "QUI SE SOUVIENT DES HOMMES" chez ROBERT LAFONT. On retrouve son attirance pour les lieux "en dehors" et surtout son affection nostalgique pour les peuples disparus, broyés par la "civilisation" et les personnages tragicomiques rêveurs. Les amoureux de l'histoire maritime y retrouveront entre autres une évocation de la partie de cache-cache du croiseur DRESDEN rescapé de la bataille des FALKLANDS avec la flotte anglaise ainsi qu'une anecdote concernant le paquebot MERMOZ avec cette très belle phrase : il y a chez tout vrai marin un BOUGAINVILLE ou un DUMONT DURVILLE qui sommeille, prêt à se réveiller pour peu que l'occasion lui en soit donnée.

Un livre à emporter à bord pour oublier le ronron habituel.

### TRAMP LA ROUTE DE POINTE NOIRE, de JUSSEAUME et KRAEHN chez DARGAUD

Les amateurs de B.D. et les lecteurs du Télégramme vont dire que ce n'est pas une découverte, mais je ne résiste pas à l'envie de dire tout le bien que je pense de cette série. Dans la grande tradition de la B.D. Belge on y trouve une histoire structurée et un souci du détail exact remarquable. Les dessins du Libertyship OUESSANT, de l'embarquement des Kroomens, de la manutention des grumes, des ports de Matadi et de Pointe Noire rappelleront de nombreux souvenirs aux anciens.

Les puristes s'amuseront à chercher quelques anomalies comme le second capitaine promu commandant se promenant en grand blanc (formé bizarrement d'une chemisette et d'une veste) dans les bas quartiers de Pointe Noire ou la fouille de la cabine d'un défunt seul sans témoin et sans "inventaire de sac", mais il faut bien qu'il y ait une histoire. Alors ne boudons pas notre plaisir et plongeons nous dans les aventures du héros. Pour une fois que l'on donne d'une époque de notre métier (1945 - 1975) une image pas trop caricaturale profitons en !!

# En passant par la cambuse

## Les citrons

Dernièrement je parlais des agrumes, me limitant à la famille des oranges, alors aujourd'hui, parlons citrons.

Pour simplifier, il y a les jaunes et les verts, les jaunes de forme oblongue, et les verts à peau lisse en forme de boule de la grosseur d'une balle de ping-pong malheureusement rares et introuvables sur nos étals où la demande a amené à créer une espèce où le vert est conservé, la forme est celle du jaune et, soyons honnêtes, le parfum relativement proche du vert.

Le citron jaune, synonyme de fraîcheur, nous donne son jus et est souvent utilisé en rondelles dans le Perrier, le thé, le grog... et en quartiers avec les huîtres et autres fruits de mer, les poissons frits ou fumés.

Le citron vert plus puissant en acidité est utilisé pour son jus afin de cuire les poissons tahitiens ou ceux des ceviches d'Amérique latine; il remplace souvent le vinaigre et sert beaucoup dans les boissons que l'on qualifierait "des îles"

Le zeste du citron vert est indispensable à la confection du punch antillais où en plus du rhum et du sirop de sucre, il y a le zeste (la partie verte seulement) que l'on plie et presse pour le faire éclater et libérer l'essence qui authentifie le véritable punch.

Zeste et pulpe servent aux caïpirinhas, le jus seul sert au pisco sour et au daiquiri qui se fait traditionnellement avec du rhum Bacardi du terroir cubain ou portoricain.

A Cuba, dès 1868, c'est la lutte contre l'esclavage et l'indépendance vis à vis de l'Espagne. Les combattants de l'armée de libération, à cheval, avaient à leurs selles des gourdes qu'ils remplissaient de rhum, miel et jus de citron vert: la CANCHACHARE. En 1898, les Américains remplacent les Espagnols et ajoutent de la glace à la canchachare, c'est le daiquiri qui naît sur les bords de la Daiquiri.

C'est ainsi que maintenant, le barman agitant son shaker pour vous préparer un daiquiri, ne fait que remplacer le cheval des Libertadors.

La citronnelle connue pour écarter les moustiques n'a rien à voir avec le citron, sinon une certaine odeur, mais plutôt avec la verveine ou la mélisse. Par contre, la citronnelle, nommée aussi Eau de Barbade est une liqueur faite d'une infusion de zestes de citrons dans de l'eau de vie.

Le citron vert va aussi servir aux sauces, en particulier aux Antilles; Pour du poisson faites le mélange huile, jus de citron, ail haché, persil, sel et poivre.

On peut préparer aussi la "sauce chien": eau bouillante, oignon, persil, citron coupé fin, ail haché, câpres et quelques très fines rondelles de piment.

Comme en Grèce vous pourrez préparer cette marinade: dans un bol mettre un bon verre d'huile d'olive, ajouter le jus d'un citron jaune ainsi que tout son zeste râpé, une cuillère à soupe de miel, sel, poivre, thym; en enduire du mouton du poulet ou du poisson et mettre à rôtir ou faire griller au barbecue.

Avec un poisson autre que la morue salée on peut préparer cet aïoli au citron vert : écraser 1 ou 2 gousses d'ail dans un bol, une cuillère à café de moutarde, un jaune d'œuf et monter la mayonnaise à l'huile d'arachide. Saler, poivrer, ajouter le jus d'un citron vert puis le zeste du demi citron très finement coupé, voire râpé.

Au Magrebh, le citron est beaucoup plus présent dans la cuisine avec les citrons confits, soit au sel, soit à l'huile.

Au sel : fendre les citrons en 4 en gardant les morceaux attachés par la base. Bien les saler au sel fin, les mettre dans un bocal, ajouter le jus d'un citron et une petite poignée de gros sel, tasser et couvrir avec de l'eau bouillie froide. Fermer et attendre un mois pour les utiliser après les avoir passés à l'eau.

A l'huile: arrêter l'ébullition de l'eau et y mettre les citrons pendant 1/4 d'heure, les sortir et les fendre en 4 sans séparer les morceaux, les saupoudrer de sel et attendre 3 ou 4 jours pour qu'ils perdent

leur eau. Eponger et mettre dans un bocal avec poivre et coriandre en grains et quelques clous de girofle, recouvrir d'huile d'olive et attendre 2 mois avant de consommer.

Vous voilà donc armé pour faire un POULET AU CITRON. 1 poulet coupé en morceaux 3 oignons émincés 1/2 cuillère à café de poivre, autant de gingembre et autant de cumin, 1 pincée de safran, 4 gousses d'ail écrasées, persil et coriandre hachés, saler et ajouter 1 litre d'eau, en rajouter si besoin..

Cuire à feu moyen et 10 minutes avant la fin de la cuisson, ajouter 8 ou 10 quartiers de citrons confits soit au sel soit à l'huile, avec une préférence pour le confit au sel.

N'oublions pas les propriétés anti-oxydantes du citron dont on utilise le jus pour empêcher certains légumes de noircir (artichauts, avocats, champignons... ) Quelques gouttes de jus de citrons sur des fruits sucrés comme les fraises vont en accentuer le parfum.

Une autre propriété du citron est sa grande richesse en vitamine C antiscorbutique.

Pour lutter contre le scorbut, la Royal Navy a instauré la ration de jus de citron (avec du rhum) pour ses marins au-delà de 1 mois de mer sans verdure, c'est de là que les marins de Sa Majesté furent nommés "lime juicers" ou "limeys".

Puisque nous voici partis outre Manche, je ne vous donnerai pas la recette de cette pâte à tartiner qu'est le LEMON CURD, typiquement british, à base de sucre, beurre, œuf, jus et huile de citron. Mais je vous recommande la version écossaise où l'on ajoute une dose de Drambuie, cette merveilleuse liqueur de whisky.

*Cdt Yves CHARLOT* ■

Nous regrettons toujours l'arrêt de la fabrication de la véritable andouillette de Cambrai, suite à l'interdiction de la fraise de veau qui entre dans sa composition.

# Les apparentements terribles ! Association curieuse de notre ami CHARLOT



## WHY IS A SHIP CALLED SHE ?

*A ship is called a "she" because there is always a great deal of bustle around her; there is usually a gang of men about, she has a waist and stays ; it takes a lot of paint to keep her good looking, and the older she is, the more paint she needs; it is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep ;*

*she can be all decked out ; it takes on experienced man to handle her correctly ; and without a man at the helm, she is absolutely uncontrollable. She shows her topsides, hides her bottom and, when coming into port, always heads for the buoys.*