

AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 55 - OCTOBRE 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
Tampa.....	4
Piraterie Rapport ICS.....	7
Responsable pénale.....	13
Bouc émissaire.....	15
Garde côtière Européenne.....	18
Diverses en vrac.....	29
l'est de stabilité en service.....	31
En passant par la Cambuse.....	35

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.

SAINTE LOYOLA DE PALACIO

Conseil d'Administration

Elus → 2002	Elus → 2003	Elus → 2004
B. Apperry	J.P. Dalby	M. Bougeard
Th. Caudal	J. Ernault	F. Jean
M. Gidon	M. Le Doaré	R. Le Bousse
R. Le Doaré	J. Loiseau	J.F. Le Gall
Ch. Loudes	D. Marrec	F.X. Pizon
H. Quéré	A. Piette	P. Recher
J. Ruz	Th. Rossignol	Ph. Sussac
J.D. Troyat		

Bureau

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

Conseil Assurance
Ch. Loudes

Site web
F.X. Pizon

Chefs de Régions
R. Préa
J.P. Declercq
Ch. Loudes
J.D. Troyat
H. Ardillon

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes
Tél. 02.35.41.33.35.
MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer -
Contact : 04.42.82.11.80.
NANTES : Contact : 02.40.24.99.48.

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -
Tél.02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.**

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

Les vacances sont derrière nous mais pendant toute cette période l'actualité maritime a été intense.

Tout d'abord ayons une pensée attristée pour ces milliers de morts du World Trade Center. Le WTC appartenait à l'autorité maritime du port de New York qui y logeait une partie de ses services. Il est sûr qu'il y a aussi des victimes du monde maritime.

Non seulement madame Loyola de Palacio a jeté les prémisses de la garde côtes Européenne en créant l'agence de sécurité maritime mais elle va peut être sauver la marine marchande. En effet la commission européenne vient d'adopter "le livre blanc sur la politique des transports" qui nous intéresse sur plusieurs points. En proposant une directive sur la "taxation au tonnage", elle veut favoriser le retour du plus grand nombre de navires sous pavillon communautaire. Peut être réussira-t-elle à forcer nos ministres des finances et des transports à accepter après tous les autres pays Européens ce que nos armateurs réclament depuis si longtemps! Saluons toutefois l'arrivée sous pavillon français, après Broström, de V.Ships qui ne sont pas à proprement parler des armateurs français de longue date. De plus elle envisage de promouvoir "les autoroutes de la mer" afin de mettre fin au déséquilibre constant en faveur de la route. Celles-ci désenclaveraient les goulots d'étranglement dans les Alpes, Pyrénées et au Benelux. Ces créations de lignes de caboteurs ont été présentées depuis longtemps par des armateurs marseillais et bien d'autres "visionnaires" pas si utopiques.

Il y a eu l'épisode du "TAMPA" (voir article de Ch.Loudes) porte conteneur RORO Norvégien qui a sauvé 438 réfugiés d'un bateau en perdition. Ces boat people ont été l'objet de discussions à haut niveau entre l'Indonésie, l'Australie, l'ONU et la Norvège. Notre collègue Arne Rinnan navigant pour un armateur digne et sous un pavillon responsable a sans doute vécu des jours qu'il n'est pas prêt d'oublier mais s'en tire bien et mérite notre respect. Il n'est pas sûr que la solution eut été si "rapide" s'il s'était agi d'un cargo lambda sans moyen et sous pavillon folklorique!

Le problème des boat people n'est pas nouveau mais il faudra bien un jour que la règle du jeu soit claire, sans cela les navires seront amenés à faire des détours coupables sous la pression politique poussant les commandants à être complices d'un manquement grave aux traditions maritimes. Les problèmes que soulèvent la piraterie en augmentation et les zones de concentration de clandestins devront aussi faire l'objet de résolutions politiques courageuses et ne plus laisser les marins se débrouiller dans ce magma politico-judiciaire.

Notre commissaire européenne Loyola de Palacio, encore!, (à qui on doit aussi les paquets ERIKA I et II) a entamé des procédures d'infraction contre 11 Etats membres pour n'avoir pas informé la commission sur les dispositions nationales requises en matière de sécurité... la France, bonne élève n'est pas mentionnée et pourtant elle est la lanterne rouge en matière de nombre de navires visités par l'Etat du port (12.2% en 2000 au lieu de 25% requis). Elle est tout de même première pour le taux de détention (16.7%). M.Serradji notre directeur DDAMGM assure qu'en 2004, 25% des navires seront inspectés...si le recrutement des futurs inspecteurs perdure et si leur niveau est satisfaisant grâce aux cours dispensés à l'ENMM de Nantes.

Ce qui m'ennuie c'est que à cette époque là, il faudra les licencier car il n'y aura plus de bateau poubelle!

On a le droit de rêver, non ?

L'assistance aux naufragés est-elle toujours obligatoire ? ?

On peut toujours se le demander après l'aventure arrivée à notre collègue norvégien Arne Rinnan commandant le TAMPA, un p/c rore de Wallenius Wilhemsen.

La presse ayant relaté l'affaire, nous en ferons un bref résumé pour ceux de nos collègues embarqués au moment des faits.

Sur réquisition du MRCC Australien le TAMPA, récupère le 26 août 01 433 réfugiés, en majorité Afghans entassés sur un navire indonésien en train de couler près des eaux territoriales indonésiennes. Les réfugiés refusant de débarquer en Indonésie, le TAMPA fait alors route sur l'île Christmas possession australienne à proximité.

L'Australie interdit au navire de pénétrer dans ses eaux territoriales. (Si les réfugiés touchent le sol australien ils auront le droit de déposer une demande d'asile dont l'examen prendra beaucoup de temps et de plus la politique d'immigration est un des enjeux des élections en cours.)

L'Indonésie les refuse au motif "qu'ils veulent aller en Australie et pas en Indonésie". (Selon Fairplay du 29/08 l'Indonésie aurait accepté l'accostage du navire ce qui ne lui coûtait rien, les réfugiés refusant de se rendre en Indonésie.)

La Norvège fait valoir que les naufragés doivent être débarqués dans le port le plus proche.

L'armateur et le capitaine voudraient bien être débarrassés.

Le 29/08 les réfugiés exerçant un chantage au suicide sur le commandant du TAMPA le navire entre dans les eaux territoriales de l'île Christmas ce qui entraîne l'intervention de troupes à bord.

Après de nombreux échanges diplomatiques le 31/08 les réfugiés sont transférés sur un navire de guerre australien pour être transférés partie sur la Nouvelle-Zélande et partie sur l'atoll de Nauru un des micro-états du Pacifique.

L'équipage indonésien du navire naufragé est retenu par les autorités australiennes avec accusation d'aide à l'immigration clandestine.

Fin de l'épisode pour le TAMPA. Ce n'est certainement pas fini pour les réfugiés et les états impliqués.

Dès qu'elle a eu connaissance des faits l'AFCAN a averti l'IFSMA et le CESMA (voir courriers e-mail de l'AFCAN via notre collègue JD TROYAT et la réponse de Rodger Mac Donald de l'IFSMA).

Maintenant que la tension est quelque peu retombée, notre collègue ayant été débarrassé de ses passagers surnuméraires voici quelques réflexions que nous inspire cette affaire.

Tout d'abord le problème n'est pas nouveau, l'obligation de sauvetage en mer interfère là

avec celui des réfugiés qui, malgré les bonnes résolutions, n'a toujours pas de solution. (Passport Nansen de la SDN pour les apatrides, affaire de l'Exodus après la deuxième Guerre Mondiale, boat-people vietnamiens etc. etc...)

La chose nouvelle c'est que les armateurs font remarquer que cela leur coûte de l'argent par l'intermédiaire des P&I (voir document du P&I North of England).

Force est de constater qu'il n'y a pas de méthode générale faute de Convention Internationale sur la question. Certes l'assistance est une obligation, mais le sort et surtout la destination des naufragés restent flous - Port le plus proche ? Port de destination du navire ? Pays du Pavillon ?... Devrons nous remettre au goût du jour le confucianisme qui considérait que le sauveur devenait responsable du sauveté et devait donc subvenir à ses besoins??

Dans le cas qui nous intéresse l'attitude du commandant Rinnan a été exemplaire (il a été certainement soutenu par son armateur et son pays).

La presse et donc l'opinion publique ont hâté le dénouement de la crise. Que se serait-il passé si le TAMPA n'avait accueilli que quelques réfugiés et si le pavillon avait été St Vincent et Grenadines ou Honduras ??

L'Australie a été montrée du doigt, mais le problème est général. L'ONU par l'intermédiaire de l'OMI devrait se pencher sur le problème.

En tout cas, pour nous, les navires marchands ne sauraient servir de camp de transit pendant que les diplomates discutent tranquillement de la situation.

Après avoir fait son devoir de sauvetage le capitaine et donc le navire doit être débarrassé de ses hôtes, certes dignes d'intérêt, mais qu'il ne peut accueillir qu'un très court laps de temps, ou alors devons-nous faire la sourde oreille (blind eye des anglais) quand un MRCC lancera un appel aux navires disponibles?

PS. D'après les dernières nouvelles en notre possession (10/09) une cour fédérale australienne a jugé que les réfugiés avaient été détenus illégalement et devaient être reconduits en Australie et relâchés. Le gouvernement australien a fait appel de cette décision. Un second navire de réfugiés (irakiens ?) a été intercepté et 237 personnes supplémentaires sont venues rejoindre les 433 premières à bord du transport de troupes "HMAS MANOORA". Bon courage au Commandant australien et à son équipage. Pendant ce temps le gouvernement australien fait voter en urgence une loi modifiant le statut de l'île Christmas et d'Ashmore Reef et offre 10.5 M\$ au NAURU pour qu'il héberge les réfugiés.

Ch.LOUDES

Courrier de J.D TROYAT à IFSMA et CESMA de la part de l'AFCAN

Dear friends,

As Captains we fullheartedly support the decision of Capt. Arne Rinnan, master of the M/S TAMPA, to rescue the refugees from their sinking Indonesian ship and nobody can blame him for this action.

CESMA should liaise with IFSMA to issue a common statement on this event wich should be widely broadcasted by all the national member associations in their own countries.

IFSMA should lobby the IMO and CESMA do the same in Brussels regarding this appalling story where the humanitarian action of a captain is being swarthed and his authority once more challenged.

regards,
Jean-Daniel

Réponse de IFSMA International Federation of Shipmasters' Associations

Dear Jean-Daniel
MS TAMPA

Thank you for your e-mail 28/8/01 and the contents of your message reflect our feelings in this office. As I write, the news is that a political solution to this difficult situation is being thrashed out by the Governements involved and the UN.

It is, of course, the Master's situation which concerns us and at present he is not under immediate threat as we may assume the Australian armed force on board is there to protect all involved. However we mill remain vigilant.

As we understand the situation, the following key points are noted.

1. Captain Arne Rinnan has conducted himself in an exemplary manner by rescuing 438 souls. He has therefore undertaken his obligation under IMO regulations to assist every person at sea in danger of being lost, even if that person is from an enemy state.
2. The Tampa was alerted by Australian Search and Rescue team of the danger that these people were in and required the Tampa to offer assistance.
3. Having an additional 438 souls on board the

Tampa, the Master now finds that his own vessel is at risk as that vessel is not fitted out for these numbers.

4. The Master therefore has had to seek the nearest practical port. We cannot second guess the Master's decision to choose Christmas Island, but it is worth noting that Australia and Norway are signatories of the 1951 Convention on refugees - Indonesia is not.
5. It is recognised that Australia's territorial waters extend 12 miles from the coastline. Christmas Island is Australian territory although it is over 1000 miles from the Mainland of Australia and 220 miles from the nearest neighbouring country, - Indonesia. The Tampa is therefore somewhat exposed and the Master has a justified right to seek refuge.
6. The Australian armed forces are in control of the vessel and that there is no medical threat to anyone on board. (interview on BBC with Australian Defence Minister today). It was also mentioned that food and supplies will be provided.

While the situation is delicately poised politically, IFSMA should wait before making any comments to the authorities or the press. However préparations in IFSMA HQ are being made, so that we are ready to:

- ✓ Address this issue with IMO to try to safeguard Masters in the future
- ✓ Support the Master if the need arises, but in any case write to Capt Arne Rinnan a letter of approbation for his action in a difficult situation
- ✓ Approach the Australian High Commission in London if appropriate.
- ✓ Write to Lloyds List giving IFSMA's view on this type of incident.

I welcome any comments or advice you may have, but in the meantime Roger Clipsham is keeping a weather eye on the situation and will take any appropriate action if the need arises.

*Best wishes
Roger MacDonald*

Réponse de CESMA

To your question; already J-D TROYAT had asked about reaction from CESMA. We had considered the problem based on the available information and my recommendation was (based on former experience and the political aspects), we as CESMA (European) should not interfere directly since the MASTER WAS NOT DIRECTLY accused or charged but the action was directed against the ship as carrier of the boat people (and the master did the sensible thing to ensure safety for his crew and ship by forcing the Australian government to take react. Besides that a number of things are under way in the European Parliament (Safe Haven discussion and Asylum from Eastern Countries)

After that I had contact with IFSMA and we exchanged our views. They also did not want to interfere for the same reason but did also monitor the development closely, as we did. Germany had a very similar example with the ship "Cape Anamur" which picked up quite a number of boat people over a very long period.

I had been partly involved in looking into the matter and found, that whenever the ship turned up in a certain sea area the boat people were already waiting exactly there (very similar to TAMPA story when the second batch - more than 200 people were rescued.

Please find now the message I had sent to our General Secretary :

Quote :

Dear Fred, dear Colleagues,

I fully agree with the idea voiced by Jean-Daniel. With regard to Capt Arne Rinnan, he certainly acted as he is required under International Law (SOLAS 74/88 Chapter V Rule 10). (see text below)

However I am not aware of an action against the Master of that vessel but against the action of landing the rescued people. We certainly have to make distinction.

This again is an unsolved problem which in this case is originally stemming from a drastic economic difference. The situation on that ship is another problem which the Captain obviously considered carefully when he decided to enter the 12 nm zone to secure a, for him, uncontrollable situation on board by outside forces before something really dangerous happened.. Unfortunately the United Nations up to now have not been very helpful when a couple of years ago contacted the UN Commissioner for Refugees in Germany.

The problem of STOAWAYS and REFUGEES certainly should be addressed by IMO and EU Parliament.

Best Regards, Gerhard
Unquote

Document du P&I North of England

SHIPOWNERS GIVEN DETAILED ADVICE ON RESCUING MIGRANTS AND REFUGEES

Detailed and timely guidance for merchant shipowners and their masters on what to do when rescuing migrants and refugees at sea appears this week in a special issue of the North of England P&I club's loss-prevention newsletter Signals.

The growing problem facing the international shipping industry has been highlighted by the recent experience of the Norwegian ship Tampa, which suffered severe delay in a voyage between Fremantle and Singapore after rescuing 438 asylum seekers from a crippled wooden boat bound for Australia's Christmas Island.

The club reminds masters that under chapter V, regulation 10 of the IMO International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) - which is ratified by 145 contracting states representing 98.5% of the world's shipping' tonnage - they are bound to assist persons in distress other than in very special circumstances. The IMO International Regulations for Prevention Collisions at Sea 1972 also require them to keep a proper look out at all times.

'Turning a blind eye is simply not an option for masters, despite the almost inevitable problems that now arise from rescuing the increasing numbers of migrants and genuine refugees taking to the sea in unsafe craft,' says Tony Baker of the North of England's loss-prevention department. 'Not only are masters bound by international laws and conventions, saving life at sea is a proper humanitarian action and an essential part of professional seafaring. They should have the full support of shipowners and insurers in fulfilling this duty.'

The club points out that shipowners effectively share the costs of rescue operations through their mutual P&I insurance system. 'Given that shipowners are meeting all moral, legal and even financial obligations of saving lives at sea, the least governments can do is let them get on with their business at the earliest opportunity regardless of the legal status of people rescued,' says Mr Baker.

The special issue provides guidance on rescue and recovery procedures, arrangements for care and safety of rescued people on board and information to be provided to United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) in the event that the people are seeking asylum. It also reviews the global growth in migrants and refugees and the associated international laws and conventions currently in force.

The PDF version of the "Signals Special" can be downloaded from

www.nepia.com/News/Press/Special7.pdf

Regulation 10 Distress Messages Obligations and Procedures.

- a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.
- b) The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.
- c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation when he learns that one or more ship other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.
- d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.
- e) The provisions of this regulation do not prejudice the Convention for the unification of certain rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on 23 September 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention

Naufrages et pollutions

au menu de la Conférence maritime Manche-mer du Nord

Extrait du JMM 15/06/01

Organisme consultatif qui assiste le préfet maritime dans son rôle de coordinateur de l'action de l'État en mer, la Conférence maritime régionale Manche-mer du Nord a siégé au Havre le 14 juin 2001. Elle était placée sous la présidence du contre amiral Laurent Méreer, préfet maritime en Poste à Cherbourg.

Le préfet maritime a rappelé que "les événements maritimes récents ont mis en évidence l'importance de la coopération entre les différents acteurs, maritimes et terrestres, dans son rôle de coordination en mer". Il indiquait également que "les réformes, actuellement à l'étude, des dispositifs de prévention et de gestion des crises, accentueront encore cette nécessité d'une collaboration de plus en plus étroite à l'interface terre-mer".

C'est pourquoi cette conférence avait pour fil conducteur "les relations entre autorités en cas d'événements maritimes d'ampleur". On devine aisément la nature de ces événements. C'est pourquoi la Conférence a examiné en premier lieu les "secours à naufragés en grand nombre". Le débat porte sur "l'état d'avancement des plans de secours" et il entend tirer les "leçons des derniers exercices effectués" et réfléchir sur les "pouvoirs de réquisition des moyens civils dans les ports par le préfet maritime".

Le second sujet aborde la question des "circuits d'information à destination des autorités en charge de la lutte contre les pollutions maritimes". Le programme inscrit encore les conditions "d'intervention de l'autorité judiciaire" et ses "besoins". Enfin, autre thème, celui des "contours juridiques de l'ordre public sur les plans d'eau maritimes".

La liste des intervenants inscrivait, il y a peu, MM. Cabioc'h, au nom du CEDRE, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux, Rezen-thel, docteur en droit et secrétaire général de l'association des juristes portuaires (Légiport) et le procureur de la République Loubens auprès du Tribunal de grande instance du Havre.

Dans la salle ou à la tribune, on attendait des représentants des administrations centrales (Secrétariat général à la mer, les

directions des Pêches et cultures maritimes, du Transport maritime, des ports et du littoral, des Affaires maritimes et des gens de mer, Défense et de la sécurité civile, Bureau des enquêtes des accidents en mer), les préfetures et sous-préfetures du Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Haute Normandie, Basse-Normandie; le préfet délégué pour la sécurité et la défense et le général de corps d'armée des zones

Nord et Ouest; les commandants de la marine au Havre et Dunkerque et de la marine Belge, le préfet maritime de la Méditerranée et celui de l'Atlantique; des parlementaires; les Conseils généraux les Conseils régionaux; des procureurs et des présidents de tribunal, la gendarmerie terrestre et la gendarmerie maritime, les douanes, ports, les directions de l'industrie de l'Environnement, etc.

Une formation pour survivre en mer à l'ENMM de SAINT-MALO

Suite à un arrêté de juillet 1999 fixant désormais une base de connaissance minimum en matière de lutte contre l'incendie, de sécurité des personnes, de protection du milieu maritime, de prévention des accidents du travail, de techniques de survie, d'abandon et de sauvetage, l'Ecole Nationale de la Marine Marchande (ENMM) de Saint-Malo va faire construire pour septembre 2002, un Centre de formation au fond du bassin Bouvet, entre le slipway et le port de pêche.

Il s'agira d'une plate-forme de près de 40 mètres de long, abritant des locaux pédagogiques et techniques. Elle est prévue pour accueillir deux groupes de 16 stagiaires par modules de quatre jours et demi, soit près d'un millier de personnes par an. Le chef de centre sera assisté de quatre enseignants et deux boscos. Les premiers bénéficiaires seront les élèves des quatre ENMM, plus ceux des seize lycées maritimes, ainsi que les officiers des compagnies de ferries en charge de passagers. L'ENMM de Saint-Malo songe étendre la formation aux clubs de plaisance sous forme de journée, par exemple, avant le départ d'une course. Tous les moyens d'évacuation seront présents sur la plate-forme. Une tour de 6 m de haut permettra de larguer une embarcation de survie, comme depuis le pont d'un bateau à passagers, ou encore d'utiliser une "chaussette" d'évacuation. Les stagiaires apprendront à percuter un radeau, savoir le retourner le cas échéant, à utiliser les signaux pyrotechniques, une combinaison de survie, etc. L'ensemble représente un investissement de 6 MF, inscrit au Plan Etat Région.

D'autre part, l'ENMM de Saint-Malo, qui depuis quarante ans n'avait pas subi de modification, va définir des salles plus fonctionnelles. Actuellement, elle comporte neuf salles de cours et 20 salles de TP pour 250 élèves. La modernisation intégrera les technologies récentes embarquées sur les navires. Dès cet été, le hall d'entrée va être complètement refait.

ERRATUM

Contrairement à ce qui a été rapporté dans l'article "Licenciement du capitaine" (AFCAN 54 page 30) la loi du 18/11/97 est entrée en vigueur et fait maintenant partie du CTM - Toutes nos excuses.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION

Maritime Security Report 2000

This information is made available to provide guidance to operators and managers of ships, masters and ships' designated security officers on the perceived level of threat of attack on vessels, crews and passengers in ports and sea areas around the world. The information is extracted from government, media, members' and other reports.

Our reports will only ever be as good as the information received and we welcome all reports on shipping related incidents. It is only by collecting and collating information on such incidents that action can be taken to address the security issues involved. We, therefore, welcome contributions to this and subsequent summaries.

Reports of attacks on ships can be made to marisec@marisec.org The following information will be passed on to the International Maritime Organization (IMO) if supplied : -

1. Name of Vessel
2. Ship Type
3. Flag
4. Gross Tonnage
5. IMO Number
6. Date and Time of Attack
7. Position where the incident occurred
8. Details of the incident
9. Consequences for the crew, ship or cargo
10. Action taken by the master and crew
11. Information on the authority to whom the incident was reported at the time

Marisec
Carthusian Court - 12 Carthusian Street
London ECLM 6EZ
UK

Tel : 44 (0) 20 7417 8844 - Fax : 44 (0) 20 7417 8877

e-mail : marisec@marisec.org

Contact : brian.parkinson@marisec.org

ATTACKS ON SHIPS BACKGROUND INFORMATION

Attacks on vessels in various parts of the world are a real and growing problem. All interested parties, including governments, intergovernmental and non-governmental organisations and the industry itself, need to take all possible measures to tackle the problem and reduce the risk to seafarers, ships and international trade.

Recent years have seen a steady rise in the number and severity of reported incidents of piracy and armed robbery against ships, posing an increasing danger to the world's shipping and to international trade. In cases where vessels are taken from the control of the crew, it is also a potential cause of environmental disasters.

Scale of the problem

It is difficult to assess the scale of the problem, as statistics are not precise. A substantial number of incidents are said to go unreported - either for fear of reprisals, because of doubts that the incident will be investigated,

or out of reluctance to delay the ship's onward passage. The International Maritime Organization (IMO), the International Maritime Bureau (IMB) of the International Chamber of Commerce (ICC/IMB), and ourselves record incidents of attacks worldwide. All relevant figures show that there has been a clear increase in attacks since their records started.

Although no ports are immune from the risk of attacks on vessels, the figures show a continuing pattern of attacks in South East Asia and the Far East, especially in Indonesian and Malaysian ports and adjacent waters; in Brazil and Ecuador in South America; in and around the Indian sub-continent; in certain ports in West Africa, notably in Nigeria; and in east and north east Africa, especially in waters off Somalia.

Indonesia is the area of highest risk, with the number of recorded attacks in 2000 at 113 (114 in 1999 and 38 in 1998).

The majority of attacks occur in territorial waters, more often while ships are at anchor or alongside a berth than when they are under way. Relatively few take place in international waters but these are often the most serious and life threatening to the crews on board.

There are three main types of attack :

- ✓ opportunity theft by persons who manage to gain access to the vessel, in port or at anchor, and steal anything handy such as paint or mooring ropes;
- ✓ planned robbery, alongside, at anchor or underway, targeted mainly at money, crews' personal effects, and ships' equipment, often carried out by increasingly organised, determined and well-armed gangs;
- ✓ permanent hijacking of ships and cargoes with crews sometimes being murdered, cast adrift or held to ransom.

The last two types of attack are on the increase. Hijacking of ships for their cargoes is serious, organised crime and is most prevalent in the South China Sea area and off Somalia. It causes suffering to the crew, who are often badly treated and held hostage and, in the worst cases, murdered.

Piracy or not

"Piracy" is defined in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (article 101) as follows : "Piracy consists of any of the following acts :

- (a) any illegal acts of violence or détention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed
 - (i) - on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft.
 - (ii) - against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State,
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph (a) or (b)."

It follows, therefore, that, in the strictly legal sense, attacks on vessels which take place within the jurisdiction of a state (i.e. within territorial waters), are not "piracy, and the perpetrators are not "pirates". This is a

fine distinction to the victims. However, attacks on vessels which take place within the jurisdiction of a state, are that state's responsibility to address.

The reports which follow include all reported attacks on vessels wherever they have occurred.

Role of the International Maritime Organization (IMO)

IMO has been working to combat piracy since 1983, when its Assembly passed a resolution calling on governments to take urgent measures to prevent and suppress acts of piracy in or adjacent to their waters. To provide accurate and up-to-date statistics on the nature and extent of the problem, IMO also called on its members, and non-governmental organisations in consultative status, such as ICC/IMB, BIMCO and ICS, to submit details of all attacks of which they become aware. From these reports, IMO produces monthly and annual summaries highlighting the high-risk areas.

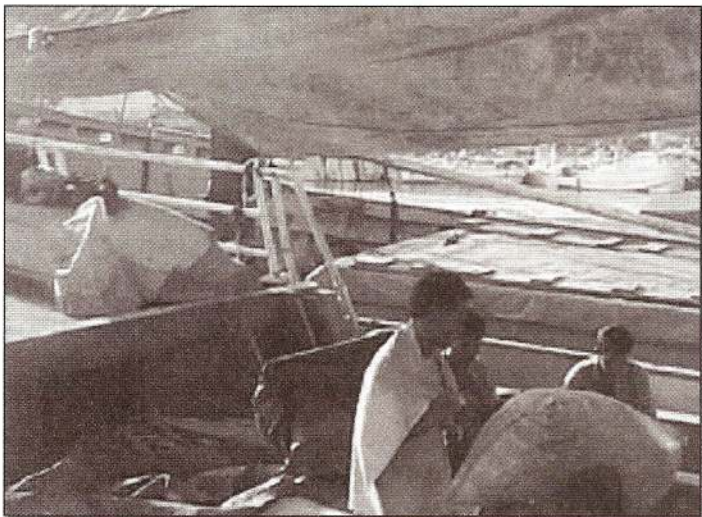


Photo : Gilles FOUBERT - TIMOR

Need for co-operation

Co-operation is crucial if piracy is to be tackled effectively. Difficulties in coordination and practical considerations mean that many attacks are not investigated and the criminals remain free to attack again.

When an incident occurs on the high seas, the flag State is responsible for investigation. However, the permission and assistance of the relevant coastal states are necessary if a thorough investigation is to be carried out. A state's right of "hot pursuit" ceases as soon as a ship enters the territorial waters of another state, so, unless there is effective communication between neighbouring coastal States, pirates can avoid arrest. The coastal state is responsible for investigating attacks on ships in its ports or territorial waters.

A good example of co-operation occurred in response to attacks on vessels in the Malacca/Singapore Strait where, in 1992, the three coastal States (Indonesia, Malaysia and Singapore) established co-ordinated patrols of the area. This was reinforced in October 1992, when ICC/IMB set up its Regional Piracy Centre in Kuala Lumpur. This 24-hour information centre acts as a focal point for gathering and disseminating reports about incidents of piracy and suspicious movements of vessels, and issues warnings and advice to ships' masters and owners, as well as alerting law enforcement agencies. ICC/IMB's regional piracy centre can be reached at :

Tel (011) 60-03-201-0014, fax (011) 60-03-238-5769, telex ma 31880 imbpici and atwww.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp

These measures together, seemed to be a great deterrent to pirates in the Malacca/ Singapore Strait area. There was a sharp drop in the number of attacks in the Malacca Strait, which had previously been one of the world's worst piracy hotspots: 32 attacks in 1991, five in 1993, none in 1997 or 1998 although a spate of attacks which started in the first half of 1999 and have increased in frequency since, indicates the reemergence of the threat there.

ATTACKS ON SHIPS - GUIDANCE

While governments, flag states and coastal states, must do all they can, the shipping industry also has a role to play, particularly in ensuring that crew, passengers and vessels are protected against attack. The United Kingdom recently updated its Marine Guidance Note on preventing acts of piracy. This note, intended for ship owners and masters and crews of ships, stresses the importance of taking action to deter attacks and advises on how to deal with them if they occur. It is available on the World Wide Web at www.shippinci.detr.gov.uk/mgn/mgn075/index.htm

The International Chamber of Shipping (ICS) has recently updated its Guidance notes on Piracy and Armed Robbery and The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) has produced a set of Ship Security Guidelines. These publications are available from those respective organisations.

All the guidance is consistent. Shipowners should, where relevant :

- advise masters as to the high-risk sea areas and ports and the nature of any threat ;
- provide advice regarding securing ships'equipment ;
- ensure that security watches, especially at night, can be enhanced when a vessel is in waters, or at anchor off ports, where attacks occur ;
- consider providing powerful lighting, low-light binoculars, sophisticated surveillance and detection equipment, and alarm systems on vulnerable positions and lookout points including the use of a small yacht radar, fitted in such a way to ensure complete coverage of the stern, not obscured by the radar shadow of the ship itself ;
- verify the bona fides of any security or crew personnel they engage locally, as thieves have sometimes infiltrated themselves on board in advance to act as accomplices during a later attack ;
- so far as is possible, plan the stowage of containers containing valuables so that they are door-to-door and in tiers;
- try to control the dissemination of information on cargo stowage.

Other recommendations in the guidance, for ships operating in piracy danger areas, include

Preparations before entering a risk area

- have a well practiced anti-attack plan, covering measures for early detection of a possible attack, nonaggressive crew responses when an attack is under way, radio and alarm procedures, and the reports to be made after a successful or attempted attack;
- inform crew members of the anti-attack plan and hold training exercises to ensure that they are fully briefed on the actions to take in the event of an attack.
- identify and establish controlled secure areas, difficult for attackers to penetrate, as a sanctuary for the crew. If large numbers of armed robbers succeed in boarding the ship, it may be essential for crew members to retreat to a secure area or areas. Depending upon the construction of the accommodation and the extent to which areas can be effectively sealed off, the secure area may be established in the accommodation as a whole, or in more restricted parts around the bridge and inside the engine room. Provision should be made, however, for escape during a fire or other emergency.
- establish a drill for regular two-way communication between the deck watch and the bridge and actions to take in an emergency.

Precautions on operating in a risk area

- adjust routing away from danger areas, if possible, and employ measures such as slow steaming or longer routing to delay anchoring when due to arrive at anchorages during darkness in high risk areas ;
- limit, record (including photography) and control access to ships when in port and at anchor, search ships before leaving ports and restrict information on the nature and location of cargoes on board ;
- be vigilant - the majority of attacks will be deterred if the robbers are aware that they have been observed, and that the crew has been alerted and is prepared to resist attempts to board. Ensure that crew mem-

bers are seen to be constantly moving around the ship, making random rather than predictable patrols;

- maintain a 24 hour visual and security watch - including short range radar surveillance of the waters around the ship. Keep a special look-out for small boats and fishing boats which are difficult to observe on radar. In piracy "hotspots", discourage the crew from trading with locals using small craft which may approach the ship ;
- strengthen night watches - especially around the stern of the vessel and particularly between the hours of 0100 and 0600 when most attacks occur, with continuous patrols linked by "walkie-talkie" to the bridge. If possible, allocate an additional officer to assist the normal bridge watch-keepers at night, to provide a dedicated radar and visual watch for small craft which might attempt to manoeuvre alongside, and allow the watch-keepers to concentrate on normal navigational duties ;
- seal off means of access to the ship - fit rat guards to mooring lines, fit hawse pipe plates, lock doors and hatches etc. While taking due account of the need for escape in the event of fire or other emergency, so far as possible, seal off all means of access to the accommodation area and lock windows and doors of crew accommodation areas. Blocking access between the aft deck and the crew quarters is particularly important.
- establish radio contact - and agree emergency signals specifically for pirate attacks with crew, shore authorities etc;
- use available lighting - deck and over-side lights, particularly at the bow and stern, can illuminate the deck and the waters beyond and to dazzle potential borders. Searchlights should be available on the bridge wings and torches should be carried by the security patrols to identify suspicious craft. Such additional lighting should not however be so bright as to obscure navigation lights or interfere with the safe navigation of other vessels ;
- keep water hose and other equipment - which may be used to repel potential borders - readily available. Keep a constant pressure of water in the hoses. In danger areas keep the deck wash pump in operation at all times - spray water over the rear deck where it is easiest for the attackers to board;
- reduce opportunities for theft - remove all portable equipment from the deck; maintain a constant radio watch with shore or naval authorities in danger areas, and on all distress and safety frequencies;
- report suspicious movements to the Rescue Co-ordination Centre (RCC) for the area.

Reactions to an imminent attack

- if under way, deter an attack by evasive manoeuvring (by heavy wheel movements in waters where it is safe to do so), increasing speed;
- consider the use of high-pressure water hoses;
- transmit a danger message to warn ships in the vicinity if an attack is imminent or under way, broadcasting an Urgency or Distress Message (if necessary, on a previously secreted VHF transceiver), if it can be done safely;
- avoid the use of firearms or other aggressive behaviour which might provoke violence by the attackers; and comply with their demands if this is the only safe option;
- if boarded try to maintain control of navigation without endangering life.

Follow up

- make a rapid and comprehensive report of an attack to the nearest RCC, to the responsible (in territorial waters) or nearest (on the high seas) coastal State, as well as to the ship's owners and the flag state;
- make a full report following resolution of the incident;
- co-operate with any subsequent investigation.

IMO Directives for Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCCS) - /Circ.967 6 June 2000

IMO's Maritime Safety Committee, at its seventy-second session (17 to 26 May 2000), approved Directives for Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCCs), which, in most incidents of piracy and armed robbery against ships, are the first point of contact between the ship and coastal

authorities concerned, following the Masters decision to request assistance. The text of the Directives, addressed to national authorities, follows.

1 General

While all Governments may grant their maritime rescue co-ordination centre(s) (MRCC) powers in addition to those of search and rescue (SAR) in applying the national regulations and instructions, piracy and armed robbery against ships is the only one of these extensions that forms part of the IMO regulations. In this way, the MRCC are incorporated in the organization the Governments have to set up to deal with piracy and armed robbery against ships, which may occur suddenly in the zones not considered at risk from this phenomenon.

For these reasons, this circular has been drawn up specially for the MRCC taking into consideration their own situations and normal activities, which are not specially geared towards problems of piracy or armed robbery. It is included in the overall provision based on circulars MSC/Circ.622/Rev. 1, geared towards Governments, and MSC/Circ.623/Rev.1, geared towards shipping companies, masters and crews.

Until the Governments give the MRCC additional powers that go beyond the IMO regulations, this circular could be sufficient as operating documentation for the MRCC within the field of piracy and armed robbery against ships.

2 Preparatory measures

The heads of the MRCC should:

- .1 check that the MRCC is in possession of the appropriate national instructions (and if not, ask to receive these) with regard to what authority is responsible for the operational application of the urgency plans (counter-measures), with a view to report immediately to that authority (referred to below as the Security Forces Authority, or SFA), in the event of receiving an alert signal from a ship under attack or threat of attack ;
- .2 reach a joint decision with the SFA on a fast and effective method of communications to be used between the MRCC and the authority in question;
- .3 if appropriate and feasible, repeat points .1 and .2 above for each State whose coastal waters are included in the search and rescue region (SRR) of the MRCC (and thus have not a proper MRCC) ;
- .4 determine the most effective way of issuing an attack warning for other ships in the vicinity using appropriate systems and procedures of Maritime Safety Information (MSI): and
- .5 train the MRCC personnel or issue them with instructions:
 - 5.1 on the phenomenon of piracy and armed robbery in general, and in the SRR covered by the MRCC in particular
 - 5.2 on the messages and communications regarding attacks or threats of attack that the MRCC might receive: and
 - 5.3 on the reports to be sent in the event of alert and all other action to be taken (see section 3).

3 Operating measures

The messages of alert received from ships under attack or threatened with attack should be in accordance with the format described in appendix 1. If appropriate, the ships may use the distress procedure existing in the GMDSS elements. On receiving a message of this kind (even if not in the appropriate format), the MRCC should take the following action :

3.1 Action regarding the Security Force Authority (SFA) and/or the other MRCC, depending on the position of the attack or threat of attack

- .1 If the position is within the SRR of the MRCC, the MRCC should immediately inform the SFA of its country, using the method of communications set out in 2.2. In addition, if the position is close to the boundaries of the SRR, the MRCC should also inform the appropriate neighbouring MRCC:
- .2 If the position falls within the SRR of the MRCC but is in the territorial waters (or internal waterways) of another State or in a maritime zone where this latter State is concerned over acts of piracy and armed robbery against ships, the MRCC should pass the information to its usual point of contact in this latter State, and
- .3 If the situation is outside the SRR of the MRCC, the MRCC should relay the alert to the appropriate MRCC using the normal methods of communication among MRCC for search and rescue operations.

3.2 Action to be taken concerning the ship under attack

3.2.1 The MRCC alerted should immediately :

- .1 acknowledge receipt of the message of alert: and
- .2 if necessary, advise the master or crew, as described in appendix 2.

3.2.2 When the information received in the initial message of alert, or later, indicates that the ship or a person on board it require immediate assistance, the MRCC should carry out a normal SAR operation, as soon as such an operation is possible.

3.2.3 If the ship covertly sends a message, care must be taken in any communications sent back to the ship so as not to warn the pirates or armed robbers.

3.3 Action concerning other ships

3.3.1 On receiving a message of alert or any other information concerning a threat of attack (from the SFA or another MRCC, for example), the MRCC should ask the NAVAREA co-ordinator (or any other competent authority in accordance with local arrangements) to send out a warning through the appropriate MSI network (NAVTEX or Safety-NET) and the other broadcasting networks for warnings to shipping, if these exist.

3.3.2 The other ships shall offer their assistance (in the normal way, as described in chapter V of the SOLAS Convention) in the situation described in 3.2.2 above (SAR operation).

3.4 Additional action

If laid down in the national regulations and instructions, the MRCC may also have to report directly:

- to the national authority empowered to deal with piracy and armed robbery against ships, if this is different from the SFA referred to above ; and
- to the person or body entrusted with the inquiries into cases of piracy and armed robbery against ships.

4 Additional Observations

4.1 Bilateral agreements between States may be reached for the application of cooperation procedures that might differ from those set out above.

4.2 Although they are generally covered by the definition of piracy, unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crews (that is, acts of terrorism) are a different problem for the IMO to that of piracy and armed robbery against ships. However, in the absence of special instructions, the MRCC may apply these directives to such unlawful acts.

4.3 Emphasis should be made that the situation described in the first sentence of point 3.1.3 concerns every MRCC in the world (not only

those located in or close to zones at risk). If the MRCC that receives a message of alert from a distant location is unable to transfer this message to an appropriate MRCC, this should at least attempt to apply 3.2 and 3.3 directly.

Appendix 1 - FORMAT OF THE MESSAGES SENT OUT BY THE SHIPS

(MSC/Circ.622/Rev.1, appendix 3)

Report 1 - Initial message - Piracy /armed robbery attack alert

1 Ship's name and callsign, IMO number. INMARSAT IDs (plus ocean region code) and MMSI
MAYDAY/DISTRESS ALERT
URGENCY SIGNAL
PIRACY/ARMED ROBBERY ATTACK

2 Ship's position (and time of position UTC) - Latitude, Longitude, Course, Speed, KTS

3 Nature of event - Note: It is expected that this message will be a Distress Message because the ship or persons will be in grave or imminent danger when under attack. Where this is not the case, the word MAYDAY/DISTRESS ALERT is to be omitted.

Use of distress priority (3) in the INMARSAT system will not require MAYDAY/ DISTRESS ALERT to be included.

Report 2 - Follow-up report

Piracy armed robbery attack alert

1 Ship's name and callsign, IMO number
2 Reference initial PIRACY/ARMED ROBBERY ALERT
3 Position of incident - Latitude, Longitude, Name of the area
4 Details of incident, e.g.:

While sailing, at anchor or at berth?

Method of attack

Description/number of suspect craft

Number and brief description of pirates/robbers

What kind of weapons did the pirates/robbers carry ?

Any other information (e.g. language spoken)

Injuries to crew and passengers

Damage to ship (Which part of the ship was attacked ?)

Brief details of stolen property/cargo

Action taken by the master and crew

Was incident reported to the coastal authority and to whom ?

Action taken by the Coastal State

5 Last observed movements of pirate/suspect craft, e.g.: Date/time/course/position/speed

6 Assistance required

7 Preferred communications with reporting ship. e.g.: Appropriate Coast Radio Station, HF/ME/VHF, INMARSAT IDs (plus ocean region code), MMSI

8 Date/time of report (UTC)

ADVICE TO BE ISSUED TO MASTERS OR CREWS IN THE EVENT OF ATTACK OR THE THREAT OF ATTACK (MSC/Circ.967 APPENDIX 2)

(Extracts from the "Decalogue of Safety" (MSC/Circ.623/Rev.1, appendix 5))

" 8 In case of an assault

- I do not hesitate to sound the ship's general alarm in case of a threat of assault:
- II try to keep adequate lighting to permanently dazzle the opponents, in case of an attempt by strangers to climb the ship's side:
- III raise the alarm, by VHF - channel 16, to the ships in the area and to the permanent watch system of the authorities ashore

- (cite the existing structure in the port). The efficiency of assistance by the security forces depends on an early alarm: ;
- IV sound the alarm with intermittent blasts on the siren and use visual alarms with floodlights and signalling rockets ;
 - V if appropriate, to protect the lives of those onboard, use measures to repel the boarding by employing powerful floodlights for dazzling the aggressors or using jets of water or signalling rockets against the areas of boarding ; and
 - VI do not attempt any heroic acts."

IMO GUIDANCE FOR THE USE OF RADIO SIGNALS BY SHIPS UNDER ATTACK OR THREAT OF ATTACK FROM PIRATES OR ARMED ROBBERS

"Piracy/armed robbery attack" is a category of distress message for all classes of DSC equipment. INMARSAT has added a piracy message to the INMARSAT-C menu for the GMDSS.

The International Maritime Organization (IMO) has issued the following guidance for the use of radio signals by ships under attack or threat of attack from pirates or armed robbers:-

"There are two distinct phases to an attack by pirates or armed robbers, either :

- I) the pirates are detected by shipboard personnel prior to boarding of the ship ; or
- II) the pirates board unnoticed, taking hostages and making threats of violence/death to the ship's crew. At this stage, they normally order the ship not to make any radio transmission and reinforce this with further threats of violence.

Pirates Detected Prior to Boarding of the Ship

Providing the ship has not been ordered by the pirates to maintain radio silence, contact should immediately be made with ships in the vicinity and shore authorities by sending a piracy/armed robbery attack message through INMARSAT or on an available DSC or other distress and safety frequency. Other methods to make the pirates aware that they have been detected should also be used such as those outlined in the International Chamber of Shipping's publication entitled "Pirates and Armed Robbers - A Masters'Guide".

Pirates Board Unnoticed

When a ship is ordered by pirates/armed robbers not to make any form of transmission informing shore authorities of the attack, and complying with the provisions of the paragraph above may result in physical violence/death to the crew, any such order should be complied with as the pirates may carry equipment capable of detecting all radio signals, including satellite communications."

Attaques de navires rapportées :

	1998	1999	2000
Total mondial	177	299	495
Détails :			
Côte Ouest Afrique	22	34	38
Amérique du sud	33	20	35
Sous continent indien	21	44	103
Asie du Sud-Est	63	162	251
Extrême Orient	13	7	17
Cote Afrique Est	14	15	33
Carraïbes / Amérique centrale	5	6	8
Autres	6	11	10

DANGERS SUR LA CÔTE NIGÉRIENNE

Traduit de CESMA Newsletter de juin 2001 par JP DALBY

Le "Seaworker", battant pavillon Saint Vincent, est employé à la pose de câbles de télécommunications. Cette fois, son travail l'a conduit à Victoria Island, Lagos, au Nigéria. Les expériences avaient enseigné qu'il était absolument nécessaire de prendre des précautions contre les attaques de pirates, c'est pourquoi quatre agents de sécurité avaient été engagés auprès d'une agence spécialisée de Londres. Le navire avait été transformé en une véritable forteresse flottante, avec des barbelés tout autour du navire.

En arrivant sur rade de Lagos les agents reçurent le renfort de quatre gardes de sécurité locaux et armés. A la nuit tombée tout l'équipage était enfermé dans les emménagements barricadés, ce qui semblait être à la fois la meilleure protection et le moyen de contrôler la situation. Pour minimiser les risques d'attaques, le séjour sur les côtes nigériennes avait été réduit au strict minimum nécessaire. Bien qu'arrivé sur rade de Lagos avec une protection parfaitement visible et un éclairage abondant, le navire continuait à attirer des visiteurs indésirables. Cris et menaces proférés par les gardes locaux de sécurité réussirent cependant à chasser les intrus. A 04h00 l'équipage fut alerté par des coups de feu. La même embarcation essayait de faire embarquer des pirates par l'arrière. Comme ces vandales ne voulaient pas se laisser

impressionner par les cris des gardes locaux, ceux-ci durent faire feu sur eux. Cette réaction provoqua la fuite des agresseurs sans se préoccuper des éventuels blessés ou victimes.

Après délibération, il fut décidé de supprimer des tâches de rondes, de débarquer les personnes appropriées et de se rendre à un mouillage sûr, au large, avant la tombée de la nuit. L'événement prouve que le vol à main armée est toujours un danger le long des côtes du Nigéria et qu'une protection adéquate avait évité le pire. L'incident ne fut pas rapporté aux autorités par le navire avant de quitter les eaux africaines pour éviter tracas et retard. Cependant le représentant, à terre, de l'entrepreneur, ayant demandé un rapport à la société locale qui avait fourni les gardes, s'est fait répondre qu'il ne s'était rien passé. En d'autres termes, les autorités nigériennes nient toute existence de risques touchant la sécurité dans leurs eaux.

La communauté maritime internationale et l'OMI doivent être informés de cet incident, qui aurait pu se terminer par une tragédie, si le navire n'avait pas pris ses précautions en utilisant des gardes de sécurité. Même les barbelés et autres accessoires ne peuvent stopper ces voleurs qui en veulent aux biens personnels de l'équipage et ne peuvent être arrêtés que par une protection professionnelle.

Tiré du Marin du 29 juin 01

DÉTROIT DE MALACCA : DEUX NAVIRES MARCHANDS DÉTOURNÉS.

Deux navires marchands ont été détournés et leurs équipages pris en otage dans le détroit de Malacca. Le Selayang, pétrolier affrété par Shell, a été arraisonné peu après son départ le 19 juin de la raffinerie de Port Dickson, sur la côte malaisienne. Des pirates sont montés à bord du navire et ont pris les 17 hommes d'équipage en otage. Un deuxième navire a été arraisonné dimanche 24 au soir au même endroit. Selon des "sources maritimes", le capitaine a été pris en otage par des pirates indonésiens de la province d'Aceh. L'équipage a été autorisé à fuir et a pu donner l'alerte. Le Selayang serait actuellement aux mains de pirates au large de Bornéo (Indonésie), mais les autorités malaisiennes auraient des difficultés à obtenir l'aide des Indonésiens pour récupérer le navire.



Trouvé dans Sciences et Vie
1006 de juillet 2001

A rapprocher de la protection des baleines en Atlantique Nord demandée par les Etats-Unis ! Et en plus les essais semblent avoir été faits en Méditerranée !

Sonars assassins

La Marine américaine veut utiliser dans l'océan des sonars qui émettent entre 100 et 1000 Hz. A ces fréquences, les ondes parcourent de grandes distances et permettent de détecter des sous-marins qui, sinon, passeraient inaperçus.

Mais cette technologie pose un problème. Les ondes sont envoyées dans l'eau avec un niveau sonore de 235 décibels ! A titre de comparaison, un moteur d'avion ne dépasse pas les 120 décibels. Une telle intensité peut blesser, voire tuer, les mammifères marins (qui ont, pourtant, largement servi l'armée américaine...).

Les vingt-cinq essais qui ont déjà eu lieu seraient responsables de la mort des baleines qui se sont échouées sur les côtes de Grèce en 1998. Les tests ont déclenché à plusieurs reprises la séparation prématurée de dauphins et de leur progéniture.

Une dizaine d'associations de protection de la nature ont présenté ces arguments lors des auditions publiques du National Marine Fisheries Service (NMFS), en mai dernier. C'est cette instance américaine qui devra donner - ou non -, dans les semaines qui viennent, son accord pour le déploiement du système.

D. G.

Puisé dans le JMM du 22/06/01

L'OMI dénonce la recrudescence des actes de piraterie. Lors de la 74ème session du Comité de Sécurité Maritime qui s'est achevée le 8 juin dernier, l'Organisation Maritime Internationale a mis en lumière la dramatique recrudescence des actes de piraterie dont l'augmentation a été de plus de 50% l'an dernier par rapport à l'année précédente.

Le Comité a révélé en effet que 471 actes de piraterie ou attaques à main armée contre des navires avaient été commis en l'an 2000, soit une augmentation de 162 incidents de ce type et une progression de 52% par rapport à 1999. Ce qui porte à 2309 les attaques de navires entre 1984 et mai 2001. Néanmoins, sur une période plus récente et notamment entre mars 2000 et mars 2001, le Comité devait constater avec satisfaction un début de régression mais elle semblait limitée à certaines zones géographiques.

En effet, en Méditerranée, au cours de ces douze mois, les incidents sont passés de 4 à 2 et en Afrique de l'Ouest de 36 à 33. En revanche, sur la même période, les agressions contre des navires sont passées de 37 à 112 dans le détroit de Malacca, "lieu de passage maritime le plus important d'Asie et l'une des voies navigables les plus fréquentées entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour", comme le rappelle Serge Desponds dans sa thèse soutenue en décembre dernier et dans laquelle il signale lui aussi une importante recrudescence de la piraterie qu'il impute, notamment, à l'apparition de tentatives séparatistes en Indonésie. Ils sont passés également de 136 à 140 en mer de Chine, de 51 à 109 dans l'océan Indien, de 16 à 29 en Afrique de l'est et de 29 à 41 en Amérique du Sud et aux Caraïbes.

Aucune partie du monde ne semble donc être épargnée et, quel que soit le lieu géographique, la plupart des attaques se produisent à l'intérieur des eaux territoriales, à proximité des côtes, et le plus souvent quand les navires sont ancrés, voire même à quai... Le scénario est pratiquement toujours le même, selon les différents rapports examinés par l'OMI : l'équipage du navire est attaqué par des groupes de cinq à dix personnes, armées de fusils ou de simples couteaux qui se livrent à des agressions. L'an dernier, 72 membres d'équipage ont été tués 129 ont été blessés et 5 personnes ont été portées disparues. Au total un navire a été détruit, deux ont été sérieusement endommagés car, à plusieurs reprises, les attaquants ont utilisé des explosifs, et trois bateaux se sont volatilisés.

Le Comité admet que la communauté maritime ne peut tolérer plus longtemps une telle situation qui a des répercussions néfastes sur la sécurité des passagers, des personnels de bord. Une fois encore, il invite les gouvernements des Etats côtiers ainsi que les professionnels du secteur maritime à intensifier leurs efforts afin que ces agissements hors la loi soient définitivement éradiqués.

Douze navires attaqués en une semaine (en juin)

Pour que la liberté de navigation internationale soit rétablie, il travaille sur un projet "anti-piraterie" qui entre dans sa seconde phase et qui prévoit davantage de coopération entre les autorités riveraines, avec la participation des Nations Unies. Ce projet devrait être présenté, en novembre, afin de devenir un code de pratique pour la poursuite des crimes de piraterie contre les navires.

En attendant, le 15 juin dernier, les autorités malaises reconnaissent qu'une douzaine de navires avaient été attaqués dans la région et que 15 personnes avaient été enlevées. Et le commandant de la police maritime locale de rappeler aux navires "qu'il fallait tenir compte de la situation et prendre les mesures nécessaires pour éviter les attaques"...

Brève de notre collègue J.D TROYAT 25/07/01

Gageons qu'en cas de problème, comme dans le cas du navire à passagers "Ocean Glory" * actuellement détenu en Grande Bretagne, les autorités panaméennes déclareront qu'elles n'étaient pas au courant !

* Certificats considérés comme faux, mais délivrés par une officine figurant bel et bien sur le site web des autorités maritimes panaméennes.

REGISTRATION of VESSEL in PANAMA or VELIZE

You can register your ship in Panama or Velize through www.marinedigital.com

The attorneys at law "Marco A & Saavedra C" was founded in May 1983, and can provide you with a great variety of legal services for ship flag registration in Panama or Velize. It is as simple for you to register a ship. See procedure below !!!

Procedure

- Fill out the cost estimation form (Click to see Cost Estimation Form)
- You will be received its offer via your e-mail within three working days.
- Fill out the provisional registration form if you accept the cost offered

Services (Legal Services for Panama and Velize)

- Provision Registration of vessels including a pleasure yacht (Provisional Navigation and Radio License)
- Permanent Registration (Deletion and change of the previous certificate, and New building certificate.)

Save time, and get it at very competitive enrollment fee

Contact : Mr. David. Kim, Executive Director of Marine Digital - Fax : 82-2-966-6703 (Marketing@marinedigital.com)

BROSTRÖM

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MARITIME
DE PRODUITS PÉTROLIERS

— Une flotte moderne en pleine expansion.

— De nombreuses possibilités d'emplois.

BROSTRÖM TANKERS S.A.
5, avenue Percier
75008 PARIS

Tél. : 01.42.99.66.66
Fax : 01.42.99.66.24
E-Mail : crewing.paris@brostrom.fi

Les responsabilités pénales des Capitaines

Résultant du Séminaire 2000 sur le Commandement

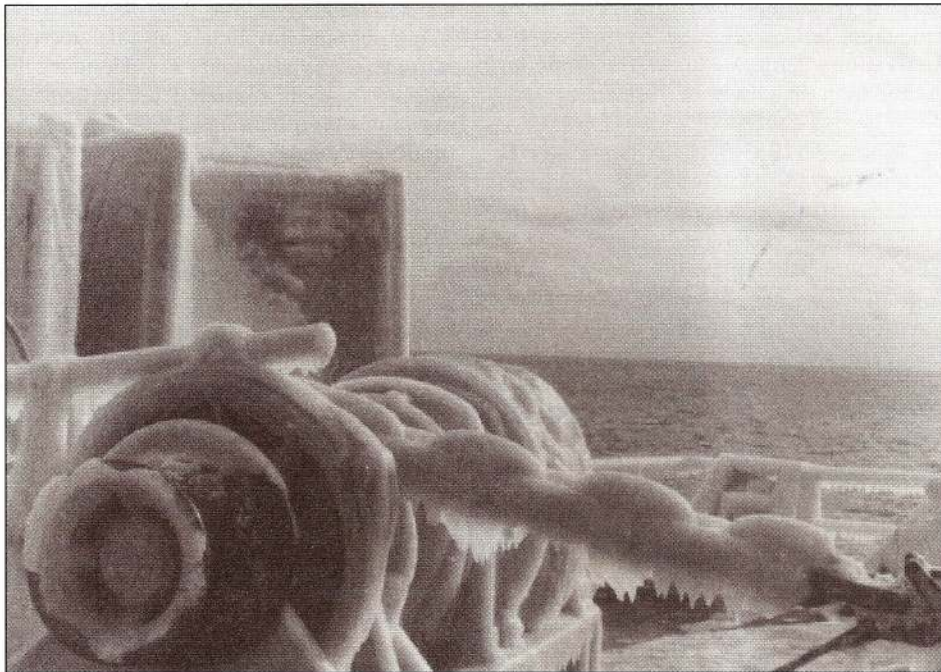


Photo prise après un mauvais temps par température négative en Atlantique. On voit qu'il faut une marge de stabilité, une certaine préparation avant l'arrivée au port, et de l'optimisme pour penser que la glace fondra un peu dans les coins des conteneurs pour que les spreaders puissent les prendre.

(Photo Sussac)

Introduction

Les Capitaines sont différents des gestionnaires car ils détiennent leur autorité de deux sources. Premièrement ils sont nommés par une société pour remplir les objectifs du voyage. Ils sont engagés et ont l'obligation d'accomplir leurs devoirs avec application. Deuxièmement ils reçoivent autorité de l'Etat du Pavillon pour maintenir l'ordre à bord et assurer des niveaux raisonnables de sécurité et de prévention des pollutions comme stipulé dans la législation nationale sur la marine marchande, qui de nos jours, est très influencée par les Conventions OMI.

En tant que Capitaine du navire le commandant est indirectement responsable des actions des autres au cas où ils provoqueraient des incidents tels que pollution pour lesquels le navire est tenu pour responsable.

En législation commerciale, le rôle du Capitaine est bien défini par la loi et la jurisprudence. C'est le Capitaine ou son agent désigné qui doit signer les connaissements, c'est le Capitaine qui est responsable du bon saisissage et du transport correct de la cargaison, et c'est le Capitaine qui, pour le compte de l'armateur, fait en sorte que les contrats d'assurance restent

valides.

En ce qui concerne les chartes-parties c'est la Capitaine qui déclare réellement que son navire est prêt à charger et enregistre sa progression durant le voyage selon les termes du contrat. C'est aussi le Capitaine qui a la liberté de passer des contrats pour travaux et approvisionnements, et c'est encore le Capitaine qui est responsable des formalités de douane et d'immigration dans les ports étrangers.

De plus les navires sont soumis à un nombre important d'inspections et le Capitaine doit s'assurer que le navire est prêt à les subir avec succès et que les procédures de sécurité peuvent être auditées selon les exigences du code ISM.

Au quotidien le Capitaine est le gestionnaire du navire, responsable de l'équipage, de l'utilisation des ressources, de la gestion sécurité, de la protection de l'environnement, des réactions en situation d'urgence et bien entendu d'une navigation sûre.

Il y a trois influences principales qui minent la position du Capitaine de nos jours et elles ont été identifiées durant le Séminaire du Nautical Institute sur les navires sub-standards. Les dilemmes du Capitaine sont les suivants :

- Etats du Pavillon – qui ne mettent pas en vigueur les normes des Conventions.

- Propriété du navire – de plus en plus complexe et cachée.
- Capitaines – engagés au voyage.
- Embauche de l'équipage – de plus en plus temporaire et sous-traitée.
- Législation du personnel – insuffisante pour les besoins opérationnels.
- Certification – peu fiable au regard de la condition du navire et de la qualification des marins.

Dans ces circonstances le Commandant est en position vulnérable et incapable de résister à des pressions commerciales qui demanderaient des réductions pour faire des économies. Bien que les Capitaines aient autorité légale pour gérer en toute sécurité, la compagnie décide des ressources qui doivent être disponibles.

En ce qui concerne les navires sub-standards on comprendra qu'il y ait probablement une protection légale mais le problème est la pression commerciale et les relations entre le Capitaine et les armateurs ou les opérateurs.

Le deuxième secteur où les commandants sont particulièrement vulnérables concerne leur responsabilité pénale face à la législation pour pollution décrétée par les états côtiers. A cet égard les Capitaines ne diffèrent pas des patrons d'usines en ce sens qu'ils sont tenus pour responsables de la pollution mais la pratique qui consiste à incarcérer les Commandants dans les ports étrangers sans procédure légale justifiée nous préoccupe très sérieusement.

Jusqu'à très récemment il était inconcevable pour un Etat Côtier de poursuivre un Capitaine pour pollution. Maintenant c'est devenu un délit, voir La Responsabilité pénale environnementale aux USA (Environmental Criminal Liability) pour l'industrie maritime publiée par la Chamber of Shipping of America

Les débats du Séminaire sur le Commandement

Le Commandant Roger Clipsham de IFSMA a présenté un certain nombre de cas y compris celui du Commandant Mathur de l'Erika pour illustrer le problème. Julian Parker du Nautical Institute a déterminé un certain nombre de mesures qui permettent à l'Etat Côtier de poursuivre le Capitaine pour infractions et a poursuivi en faisant un certain nombre de recommandations pour avoir des règles de procédures uniformes acceptables afin de

traiter les Capitaines équitablement, et pour que les armateurs fournissent une assurance pour la protection légale de leurs Capitaines. Il a aussi attiré l'attention sur les conventions qui étaient rédigées pour permettre aux marins impliqués dans un accident d'être jugés sous la loi du pavillon.

D'un point de vue gouvernemental le Commandant Mark Capon a décrit son travail en tant que fonctionnaire chargé de l'application de la loi pour Agence Maritime et Garde côtes Britannique. Les normes fixées par cette organisation devraient être reprises ailleurs car elles ont approuvé les procédures légales et le rôle de l'inspecteur chargé de l'accusation est tenu par des Commandants de navires recyclés dans l'application des lois.

Il ressort de ce document que les commandants ne peuvent être au dessus des lois mais que la loi peut être raisonnable pour des méthodes conformes et donner des amendes pour de grosses négligences et des opérations sub-standards qui mettent en danger la vie et les biens.

Une discussion libre qui a été rapportée dans Seaways (Journal du Nautical Institute). Le Commandant AK Bansal a écrit qu'une solution pratique internationale devait être trouvée pour aider les marins dans le pétrin dans un port étranger – une façon de résoudre ce problème est de persuader les P&I clubs d'inclure une assistance légale obligatoire pour les marins en tous points du globe.

Michael Chalos a décrit comment la responsabilité pénale à deux niveaux est appliquée aux Etats Unis.

Tout d'abord il y a une responsabilité pénale pour pollution provenant d'un navire et qui s'applique aux membres d'équipage et aux armateurs. En deuxième point les responsables de la société peuvent être tenus pour responsables de violation des ordonnances générales sur les crimes selon leur connaissance réelle des faits entourant l'accident. Mr Chalos a soutenu que leur meilleure défense est d'être sûr que toutes leurs procédures, directives, règlements internationaux et nationaux sont correctement mis en oeuvre, contrôlés et appliqués en permanence.

Le Commandant Baillod a fait remarquer que l'OMI avait reconnu la position délicate du Capitaine et avait édité les Résolutions A443 et A741. Le Code ISM aussi raffermi la position du Capitaine. Le Cdt Baillod plaide pour que les Commandants respectent un code de conduite indépendant. Il remarque aussi qu'avec de bons armateurs le Capitaine peut retrouver les motivations perdues qui sont essentielles au maintien de bonnes performances.

Le Professeur E.Gold a expliqué que la société attend de l'industrie maritime qu'elle soit sûre et n'endommage pas l'environnement maritime. En effet la Convention sur la Loi de la Mer des Nations Unies fait obligation aux Etats du Pavillon d'appliquer les Conventions. Tandis que la société donne généralement des droits aux citoyens sans responsabilité il est évident que les Capitaines ont plus de responsabilités sans les droits.

L'avenir

En fait tous les capitaines ne se sentent pas menacés ou maltraités et il est nécessaire de faire la différence entre un sentiment général de malaise provoqué par des états côtiers puissants et la gestion du navire et les pratiques de l'armateur parfois effroyables identifiées par le Commission Internationale sur le Transport maritime.

Tout d'abord il y a un moyen pour améliorer sa propre assistance ou comme le décrit le Commandant Beetham dans Master's Dilemma "la légitime défense". Par exemple il reconnaît qu'un commandant embarquant pour la première fois sur un navire ne peut déterminer son état réel lors d'un passage de suite rapide, mais qu'il peut inspecter le navire à la mer et noter les défauts importants et informer la compagnie. Un rapport juste et approprié est une part essentielle de la protection de l'emploi.

Deuxièmement, il y a besoin d'établir un code de conduite raisonnable pour la poursuite des marins, pour des incidents maritime, partout dans le monde. Que ces dispositions soient présentées comme une Résolution ou une Convention OMI, le

travail doit être fait. Nous n'envisageons pas de difficultés à proposer un tel code car nombre de pays ont déjà des procédures qui sont appliquées sans distinction de personne.

Troisièmement, il ne fait aucun doute que les Commandants sur des navires sub-standards sont impliqués et s'ils doivent affronter leurs armateurs et opérateurs ils auront besoin du soutien d'associations de capitaines pour défendre leurs droits légitimes.

Quatrièmement, il faut mettre en place un système équitable qui assure aux Capitaines la possibilité d'une assistance légale à travers le monde. Il a été proposé qu'une assurance obligatoire du P&I soit la solution, mais les Commandants ne contrôlent pas les dépenses P&I de l'armateur et il serait bon d'étudier d'autres propositions.

Le Secrétaire Général recommande que les Associations de Capitaines mettent en place de petits groupes de travail soit isolés soit en coopération sur les idées suivantes :

- 1 - Quelles mesures pratiques un Commandant peut prendre pour s'assurer que sa responsabilité légitime pour la sécurité et la protection de l'environnement ne soit pas compromise par des pressions commerciales ?
- 2 - Quelles sont les procédures correctes et les sauvegardes qui doivent être adoptées lorsque des autorités veulent poursuivre un Capitaine ?
- 3 - Par quels moyens la couverture d'assurance pour une protection juridique des Capitaines en tout point du globe serait-elle le mieux réalisée ?
- 4 - Est-il nécessaire d'ajouter au contrat de travail un code de conduite du Capitaine ? Si oui que devrait contenir ce code ?

Ces problèmes concernent essentiellement les Capitaines et l'IFSMA peut jouer un rôle prépondérant en regroupant les réponses des organisations membres et en les représentant à l'OMI.

COMITE DE LA SECURITE MARITIME DE L'OMI 73^e SESSION

S'agissant des GRANDS NAVIRES A PASSAGERS ou plus précisément des navires qui transportent de plus en plus de passagers, le but est d'identifier les règles à reconsidérer notamment en ce qui concerne les situations d'urgence, l'entraînement des équipages, la " survie " du navire permettant d'éviter ou du moins retarder l'évacuation, l'amélioration des conditions et moyens d'évacuation, prenant en compte les

moyens de sauvetage à terre (à noter que ce dernier point présente l'inconvénient de créer une complémentarité et une interdépendance entre les navires, qui y perdent de l'autonomie et de la responsabilité, et les services de sauvetage à terre à qui incombe une obligation de moyens, souvent confondue avec une obligation de résultats), le tout étant basé sur une analyse systématique des risques.

Une nouvelle culture pour le Capitaine de Navire Marchand : être bouc émissaire pour pollution.

De nos jours, CANAVESIO l'aurait intitulé sans hésiter : "le mestre de la nef et les plaideurs", tant elle illustre une profession devenue inutilement à haut risques : celle de Capitaine de Navire Marchand.

Ce marin n'est plus qu'un Capitaine pollueur dans l'esprit de son voisin et de ses contemporains. Car ceux-ci sous l'emprise d'évènements récents ont oublié que seuls 10% des hydrocarbures rejetés en mer proviennent des navires. Les autres provenant de l'activité humaine à terre, des champs pétroliers ou d'émissions naturelles.

Cet amalgame erroné nuit inutilement à l'image d'une profession qui comme toutes les autres comptent aussi des professionnels responsables, exerçant leur métier dans un environnement averti et sain.

Ces Capitaines responsables refusent d'être le bouc émissaire pour les conséquences de faits de société qui relèvent plus de l'attentisme et du manque de courage des décideurs que de la décision d'un chef d'expédition maritime confronté à un événement.

Qu'il soit donc permis à l'un de ces désagréables voisins de dire son sentiment et de participer à ce flot de pertinence sur le sujet.

- 1 - La pollution marine .
- 2 - Un environnement de travail averti et sain .
- 3- La pollution et le Capitaine , un amalgame voulu pour un rôle de bouc émissaire.

1-La pollution marine.

Des oiseaux englués agonisant au bord d'un rivage pollué par les hydrocarbures, une épave s'enfonçant dans des flots noircis, un homme encadré par des policiers sont les aspects les plus médiatisés de la pollution marine.

S'en tenir à ces clichés trop connus est forcément insuffisant pour parler de pollution marine car on



• Fresque du 15^{ème} siècle attribuée à CANAVESIO, sanctuaire de Notre Dame des Fontaines. Alpes Maritimes.

ne s'attache qu'aux conséquences certes fort dramatiques d'un type de pollution mais pas aux raisons de fond de la pollution marine. Quittons donc ce connu, incomplet.

Un marin distingue le produit polluant de la pollution. L'un n'étant que le vecteur polluant, l'autre un fait lié à des circonstances (pollution accidentelle ou pollution fonctionnelle).

1.1 La pollution accidentelle.

Elle intervient à l'issue d'imprévisibles événements de mer dont voici une liste non exhaustive.

- ✓ Accident lors des opérations de transfert d'hydrocarbures.
- ✓ Collision entre navire (abordage), avec le fond (échouement).
- ✓ Désarrimage de la pontée (perte de la cargaison transportée à l'extérieur des cales).
- ✓ Fuite d'huile à un presse étoupe de ligne d'arbre.
- ✓ Naufrage du au mauvais temps, à une avarie de structure.

L'agent polluant est donc, suivant le cas :

- ✓ La cargaison (pétrole, produits chimiques naturels ou industriels, conteneurs chargés de peinture,....),
- ✓ Les hydrocarbures et l'huile nécessaires à l'activité et à la propulsion du navire

1.2 La pollution fonctionnelle.

Elle est liée à la vie du navire, on parle de pollution par :

- ✓ Les ballasts.
- ✓ Les déchets de toute nature.
- ✓ Les hydrocarbures nécessaires à la propulsion.
- ✓ La manipulation de la marchandise.
- ✓ La pollution de l'air.

1.2.1 Les ballasts.

Un navire marchand quand il est vide, a besoin de lest pour sa sécurité et pour la qualité de sa propulsion.

Ce lest (ballast) est donc de l'eau de mer que l'on charge en un point A et qui sera vidé en un point B.

Selon le métier du navire la pollution sera de nature différente :

- ✓ Les pétroliers selon leur niveau de technicité auront des capacités pour le ballast soit mixtes, soit séparées, soit propres.

Les possibilités d'interconnexion entre le circuit eau de mer et le circuit marchandise permettant la présence d'hydrocarbures dans les eaux de ballast, le risque de pollution en sera plus ou moins important.

- ✓ Le navire de charge polluera en déversant dans le port B son eau de lest prise en A et chargée de micro organismes non endémiques du port B qui se développeront au détriment des espèces locales de ce port.
- ✓ Le navire en remplissant ses ballasts peut voir ceux-ci déborder sur le pont et entraîner la marchandise répandue sur le pont par les équipements de terre et donc polluer la surface de l'eau autour du navire.

1.2.2 Les déchets de toute nature.

- ✓ Les déchets alimentaires, les déchets de maintenance du navire, les déchets métalliques.
- ✓ Les eaux grises et noires.
- ✓ Les emballages divers, principalement ceux en plastique.

- ✓ Le reste de la cargaison qui n'a pu être déchargée suite à la technicité des équipements portuaires ou du navire. Car un nettoyage complet en fin de déchargement est coûteux en main d'œuvre et en temps.

1.2.3 Les hydrocarbures.

On ne parle ici que des rejets hydrocarbonés liés à l'emploi de machines pour la propulsion. Ce sont les huiles, les détergents, les boues de traitement issues des séparateurs et de la collecte de toutes les petites fuites du circuit combustible. Le grand public connaît ce phénomène de pollution, ce sont les fameux "dégazages sauvages" et l'irisation bien connue à la surface de certains ports de commerce ou réservés à la plaisance.

1.2.4 La manipulation de la marchandise.

Le terme marchandise recouvre une importante variété de matériaux, de produits finis ou de denrées dont la présence dans les eaux portuaires peut ne pas être sans incidence pour celles-ci. La présence de marchandises dans les eaux portuaires intervient lors des transbordements soit par chute, soit par débordement ou par fuites des équipements portuaires. Les riverains des espaces portuaires connaissent bien cette pollution. A la mer, le rejet se fait lors du nécessaire lavage des volumes à marchandises (s'il n'a pu être fait au port). Le grand public connaît cette pollution également soit sous le termes des "dégazages sauvages" quand les cuves ont contenu des hydrocarbures.

1.2.5 La pollution de l'air.

- Il s'agit :
- ✓ Des composés azotés qui se retrouvent dans les gaz d'échappement des machines.
 - ✓ De la marchandise dispersée par le vent lors des opérations de manutention de celle-ci.

1.3 Importance de la pollution marine.

L'importation de micro organismes a provoqué des dégâts importants à ce milieu isolé et particulier des eaux Australiennes. Elle devient une préoccupation majeure pour certains pays (Brésil, Canada, Corée, Etats-Unis et Israël).

De nombreux animaux marins meurent d'avoir ingéré des sacs poubelles remplis de déchets. La surface de la mer, les calanques et autres mouillages forains et certains ports de plaisance sont toujours agrémentés de sacs et d'objets en plastique sur des superficies importantes.

Les rejets d'hydrocarbures le long des routes maritimes fréquentées seraient l'équivalent de plusieurs marées noires. Les rejets d'hydrocarbures dans les ports constituent une pollution olfactive, visuelle, nocive pour les espèces endémiques.

La pollution par les gaz d'échappement, connue de tous citadins, devient critique pour les espaces sensibles fréquentés par les navires de croisières (sanctuaire animalier, petit ports des Caraïbes,...)

La pollution marine est donc de nature variée, quantitativement importante pour la pollution

fonctionnelle qui pour des cas particuliers traduit des dysfonctionnements du navire.

2-Un environnement de travail averti et sain.

Le risque zéro dans les activités industrielles de l'homme est un objectif à atteindre, mais qui ne sera jamais garanti.

Que peuvent donc faire une Compagnie de navigation, le Capitaine d'un de ses navires ?

Une Compagnie maritime responsable aura donc un projet industriel qui prendra en compte sa légitime notion de profit, le respect de l'environnement et la compréhension des textes en vigueur.

Elle mettra donc en place une politique assurance qualité dont les objectifs seront par exemple :

- ✓ Les Capitaines sont instruits de ne pas mettre en danger le navire, les hommes à bord, les biens transportés et l'environnement.
- ✓ Les Capitaines gèrent les activités du navire dans le respect du projet.
- ✓ Diminution des accidents de travail.
- ✓ Les navires et les équipements sont sélectionnés parmi les plus aptes à servir cette politique.
- ✓ Pas de pollution fonctionnelle pour sa flotte.
- ✓ Pas ou peu d'indisponibilité de l'outil de travail.
- ✓ Qualité du service rendu aux clients.

La compagnie maritime respectable a une réponse adaptée autour de 2 axes :

- ✓ Réduire les possibilités d'occurrence des pollutions accidentelles ou fonctionnelles.
- ✓ Responsabiliser sa réponse aux conséquences d'une pollution.

Réduire les possibilités d'occurrence :

- ✓ Avoir une politique assurance qualité inscrite dans l'objectif industriel de la compagnie.
- ✓ Etre régulièrement auditée sur ses objectifs sécurité.
- ✓ Navire entretenu régulièrement, doté d'équipements pertinents et muni de vrais certificats.
- ✓ Personnel compétent, fidélisé, formé et responsabilisé.
- ✓ Pratique régulière d'exercices d'entraînement aux situations dangereuses pré identifiées.
- ✓ Se conformer aux législations en vigueur.

Responsabiliser sa réponse

- ✓ Appliquer les termes de sa politique assurance qualité pour les cas de pollution.
- ✓ Avoir une cellule de crise entraînée au quartier général de l'entreprise.
- ✓ Avoir des partenaires aux structures transparentes.
- ✓ Cotisation auprès d'assurances, de club de protection et d'indemnisation de premier plan.
- ✓ Cotisation et entraînement auprès et avec des organismes chargés de dépollution.
- ✓ Se conformer aux législations en vigueur.

Mais malgré tout ce qui vient d'être dit, vos légitimes questions seront :

- ✓ pourquoi la pollution existe encore ?
- ✓ pourquoi me plaindre car je suis le seul responsable reconnu et désigné ?

La réponse est connue : coupable, mais pas responsable.

3-La pollution et le Capitaine, un amalgame voulu pour un rôle de bouc émissaire.

Le transport maritime et ses avatars existent depuis que Dieu a mis beaucoup d'eau entre les richesses du monde et ceux qui les consomment. Cette activité a toujours été le fait de nations historiquement maritimes, expérimentées en la matière, construisant des navires, formant les hommes pour les conduire, édictant des règles et des codes de conduite non dénués d'un certain sens de l'éthique.

Depuis peu au nom de la délocalisation et de la libération de l'économie, les règles du jeu ont changé :

- ✓ Des marchandises, des hommes et des navires sont devenus des choses virtuelles gérées par des entreprises bâties selon des montages financiers qui permettent l'irresponsabilité.
- ✓ Les anciennes nations maritimes ont perdu leur prépondérance, leur rôle législateur en abandonnant leur marine et en déléguant à d'autres la logistique de leur commerce.
- ✓ De nouveaux partenaires sont apparus avec des pratiques professionnelles commandées par la notion de profit immédiat. Ils exploitent toutes les failles des contrôles et systèmes juridiques, pour ne respecter aucun texte, pour organiser leur insolvabilité, pour pratiquer une concurrence déloyale et gagner ainsi des parts de marché au détriment de ceux qui continuent d'exercer honorablement leur métier de toujours.
- ✓ La sécurité maritime n'est plus qu'un enjeu économique sous la contrainte de la représentation de lobbies et des intérêts nationaux partisans qui paralysent les nécessaires réformes au sein des organismes internationaux.
- ✓ La sécurité maritime dépend de certaines sociétés certifiantes, intéressées seulement par leur part de marché et qui de plus peuvent être juge et partie.
- ✓ La sécurité maritime est une obligation régalienne, mais il y a des endroits dans le monde où l'entretien des voies navigables n'est pas à l'ordre du jour ou n'est pas inscrit au budget. Il y a même un pays où l'on met le capitaine de navire en prison parce qu'il a agressé le fond d'un chenal d'accès à un port avec la quille de son navire. Il faut savoir que le maintien de la profondeur d'un chenal recommandé n'appartient pas au capitaine du navire qui emprunte le dit chenal.
- ✓ La qualité de la construction des navires donc leur sécurité est devenu aussi un choix économique auprès d'entreprises bénéficiant de quasi monopole de construction, qui tirent les prix au dépend de la qualité.
- ✓ L'environnement n'est pas le souci affiché de certains ports qui pour conserver leur part de marché proposent peu ou pas de services aux navires. Ils rejettent donc les conséquences de leur activités sur d'autres ports ou d'autres eaux.
- ✓ D'autres ports proposent des services mais pas en fin de semaine ou pour un jour férié.
- ✓ Certaines enceintes portuaires hébergent des entreprises privées pour lesquelles le marché local de l'emploi tient lieu de préoccupations environnementales.
- ✓ Les prix pour collecter vos déchets hydrocarbonés (dans les ports où cette opération est possible) varient selon l'endroit de 0 FF la tonne à 3000FF la tonne. Ce qui est troublant.

Ce virtuel est devenu une manière de faire car politiquement correct car économiquement libéré.

De plus

- ✓ Nos sociétés continuent de refuser toute reconsidération de leur consommation et ne souhaitent pas se faire expliquer les tenants et les aboutissants économiques, écologiques et sociaux de celle-ci.
- ✓ Nos sociétés continuent de préférer un discours politiquement correct et une information à sensation.
- ✓ La pollution reste toujours un sujet réservé aux médias sous la pression de l'événement et aux politiques pour rassurer l'opinion publique.
- ✓ La pollution, phénomène qui menace notre univers, est interdite par un empilement de lois, directives qui tiennent plus de KAFKA que de l'étude de problème et de la recherche de solutions et ce sans parler des moratoires d'application.
- ✓ Le jeu du gendarme et du voleur dans le constat de la pollution s'enlise dans des procédures très longues d'identification et de recours en responsabilité et indemnisation. Ce qui n'enlève rien à la valeur du travail du gendarme.

En outre, tout le monde feint d'ignorer que s'il y a des navires sous normes, c'est surtout parce que :

- ✓ des sociétés de main d'œuvre peuvent exercer des pressions terribles sur le capitaine et les marins de ces navires.
- ✓ des affréteurs intéressés leur confient de la marchandise.
- ✓ des sociétés les certifient pour leur coque et leur gestion de la sécurité.
- ✓ des états les immatriculent.
- ✓ des assurances les couvrent.
- ✓ des ports les reçoivent.
- ✓ ce fonctionnement en dégradé d'une industrie est légale et un système équivalent arrivera bientôt sur nos autoroutes.
- ✓ il est plus facile de culpabiliser les bons navires que de punir les mauvais.

Enfin et ce sera la cerise sur le gâteau, n'oubliez pas que la directive de l'Organisation Maritime qui permettrait au Capitaine de résister aux pressions de toutes sortes qui mettraient en danger son navire et l'environnement, attend un séjour prolongé dans les tiroirs de cette organisation par manque de signatures d'états par ailleurs fort virulents quand il s'agit de parler de pollution.

Dès lors les Capitaines de navire qu'ils travaillent dans un environnement averti et sain ou dans un milieu sans foi ni loi doivent endosser une nouvelle responsabilité celle de bouc émissaire.

Face à cette situation quelle attitude adopter ?

- ✓ Celle du Christ de la fresque, car depuis l'Antiquité les marins ne sont ni des morts ni des vivants et certaines choses ne sont pas de notre monde ?
- ✓ Pratiquer l'honorable seppuku comme dans les films catastrophes made in Hollywood ? Non plutôt leur demander de consacrer une infime partie du budget du film à la lutte contre les glaces et à l'information nautique.
- ✓ Organiser son insolvabilité personnelle ?
- ✓ Sourire en pariant sur l'identité du bouc émissaire qui sera responsable des 90% de pollution non encore attribués : la machine à laver ? la voiture ? l'industrialisation sauvage ? ou encore le Capitaine ?

Thierry ROSSIGNOL

Pêche : une étude engagée sur les alarmes

Un premier constat fait apparaître que ces alarmes sont très nombreuses. A celles imposées par les différentes réglementations, viennent s'ajouter celles générées par une somme toujours croissante d'équipements et qui aboutissent pratiquement toutes en passerelle. Ces alarmes sont issues des appareils de propulsion (moteur, réducteur, groupe électrogène, hélices ...), de navigation (GPS, sondeur, radar, traceur ...), de communication, de contrôle du processus de pêche (train de pêche, hydraulique ...), de la sécurité intrinsèque du bateau (niveaux, d'eau, incendie ...), etc. "Toutes ces alarmes génèrent une charge de travail importante pour le patron, le second ou l'homme de quart qui doit les identifier, et les acquitter tout en assurant en parallèle des tâches simultanées de veille, de contrôle du train de pêche, voire de manoeuvre de l'engin de pêche", note Laure Quentin.

Évidemment, la problématique change en fonction de la taille du bateau. Aucune comparaison en effet entre le gros chalutier, où le patron peut au moins déléguer la surveillance de la propulsion à son chef-mécanicien, et le fileyeur côtier où le patron va délaissier sa passerelle pour aider son unique matelot à virer, démailler et ranger les filets sur le pont... où il a très peu de chance d'entendre sonner une alarme radar par exemple.

Le problème des alarmes intempestives

"Les sources d'alarmes se sont multipliées alors que le patron, lui, reste toujours seul, résume Yvon Le Roy. On peut tout instrumenter mais il faudra toujours quelqu'un pour identifier, interpréter, traiter et acquitter l'alarme." Et la tâche devenant de plus en plus ardue, le réflexe de shunter certaines alarmes est quasiment inévitable. Plusieurs facteurs concrets, réalistes et bien compréhensibles au demeurant poussent d'ailleurs les patrons à la faire. Parmi eux, l'alarme intempestive vient en très bonne place (retour de mer sur radar par exemple). "L'alarme intempestive revient au même qu'une absence d'alarme, commente Laure Quentin. Quand elle sonne tout le temps, elle n'a plus son rôle de déclenchement d'alerte. Elle peut aussi avoir un effet de masque pour d'autres alarmes." Sans compter le fait qu'elle finit par énerver tout le monde à bord...

Évidemment, l'étude est toujours en cours et les conclusions définitives ne sont pas encore prêtes. Mais pour l'IMP (Institut Maritime des Pêches), il semble clair qu'il faudra travailler sur une meilleure signalisation, une meilleure prise en compte de l'alarme, un meilleur regroupement et une meilleure hiérarchisation de toutes ces alarmes.

Un exemple édifiant

Patron d'un fileyeur côtier armé par deux personnes dans le nord Bretagne, Michel s'est depuis longtemps inquiété de la sécurité de son bateau et de son équipage. Fréquentant les rails de navigation de la Manche ouest il lui arrive très fréquemment de croiser de gros navires de commerce, contre lesquels son bateau ne fait évidemment pas le poids. Mais comme il doit quitter sa passerelle lors des manoeuvres de filage et de virage, il n'est plus en mesure d'entendre l'alarme de son radar en cas d'arrivée inopinée d'un mastodonte qui ne le verra peut-être pas.

Il s'est donc mis en tête de doubler l'alarme sonore en piquant le signal dans le radar de passerelle pour le faire cracher dans un haut-parleur placé là où il travaille sur le pont. Pensant avoir trouvé la solution à son problème, il a cependant très vite déchanté : le signal sonore était complètement noyé dans les bruits ambiants du pont et totalement inaudible. Et rien dans la conception même de son radar n'a rendu techniquement possible d'augmenter le volume de cette alarme sonore...

Réflexion sur la faisabilité juridique d'une garde-côtière européenne

Par Christophe Marques¹
Doctorant / Chargé de cours
Centre de Droit et d'Economie de la Mer -
CEDEM
Institut Universitaire Européen de la Mer
Université de Bretagne Occidentale - Brest

Nota bene : Ce texte a, originalement, été présenté lors de la journée d'étude organisée par la Maison de l'Europe de Brest, le 29 mars 2001, sur le thème "Entre force de sauvetage et Agence européenne de sécurité maritime : quelle garde-côtes pour l'Europe ?"

Dans la lignée de la réflexion sur les initiatives européennes en matière de sécurité maritime², il est un débat qui revient depuis de nombreuses années : l'opportunité de la création d'un corps de garde-côtes européens. La question suscite toujours de vives polémiques, même si la communication de la Commission européenne en date du 21 mars 2000³, et adoptée suite au naufrage du pétrolier Erika, paraît accorder la victoire aux détracteurs du projet... pour le moment. Elle règle en effet le sort de l'idée par cette phrase lapidaire :

"Il serait peu réaliste, ou tout au moins très prématuré, d'envisager la mise en place d'une structure opérationnelle européenne intégrée, une garde-côte européenne, dont l'action se substituerait à celle des administrations maritimes nationales".

Cette réponse est politique avant tout, et présuppose une conception de la garde-côtière qui n'est pas celle de tous les défenseurs du projet. Loin des passions, le travail du juriste devant une telle proposition doit être un exercice d'analyse afin de répondre à une question a priori simple qui est celle de savoir si, juridiquement, le projet est réalisable. Il s'agit de partir du droit communautaire tel qu'il existe et d'en cerner les potentialités, sans omettre de réfléchir sur les évolutions nécessaires à la mise en place d'un tel corps. Cette problématique justifie, en premier lieu, une exclusion et elle implique, dans un second temps, une définition.

En premier lieu, nous laissons volontairement de côté les aspects financiers

liés à la création d'un corps de garde-côtes européens. Ce n'est pas que la question ne soit pas essentielle. En effet, elle a toujours été l'un des principaux arguments des détracteurs de ce corps hypothétique et les défenseurs ont, en réponse, imaginé des systèmes ingénieux de financement. Certains évoquent même l'équité financière inhérente à la création d'une garde-côtière : à l'heure actuelle, ce sont les Etats ayant la plus grande ouverture maritime, ou concentrant au large de leurs côtes le plus fort transit, qui assument l'intégralité des dépenses (la France est l'un de ses Etats). Si la question financière est laissée de côté dans ces développements c'est qu'elle ne concerne pas le juriste - en tout cas pas directement. La réflexion porte sur la faisabilité juridique d'une garde-côtière et non sur sa faisabilité économique.

Dans un second temps, il faut définir la notion de garde-côte. Nous touchons par ce biais un point fondamental du débat. Dépassant la formule incantatoire, il faut cerner les missions d'une garde-côtière, concept multiforme qui épouse en fait des réalités fort variées d'un Etat à l'autre. Il convient par conséquent de s'entendre, au préalable, sur le contenu de cette notion fourre-tout. En effet, ce n'est pas tant la question de la faisabilité juridique d'une garde-côtière qui se pose que celle de son contenu possible. Les diverses expériences nationales laissent entrevoir des administrations assez différentes les unes des autres... et la définition du Petit Larousse laisse rêveur : "Embarcation affectée à la surveillance douanière ou à la surveillance de la pêche côtière." La question n'étant pas nouvelle, certains ont déjà conçu des projets de garde-côtières pour l'Europe dont nous pouvons nous inspirer pour cerner les missions voulues pour ce corps :

- **Les propositions du Mouvement européen** : protection des côtes, contrôles aux frontières, lutte contre les trafics illicites, protection de l'environ-

nement marin, sauvetage, surveillance de la circulation des navires, surveillance et assistance à la pêche côtière⁴;

- **Pour Brigitte Langenhagen**, députée au Parlement Européen⁵ : regroupement de la protection de la pêche, police de protection des eaux, surveillance de l'environnement, mesures préventives assurées par les systèmes de guidage du trafic maritime, unités de lutte contre les substances dangereuses ;

- **A l'étranger**, si l'on considère les principales garde-côtières mondiales (USA et Canada) : les US Coast Guards forment un corps compétent dans tous les domaines liés à la mer. Les garde-côtes canadiens agissent dans les domaines des systèmes de navigation maritime, pour les services de communication et du trafic maritime, les services de déglacage, le sauvetage, la sécurité et l'intervention en mer (i.e. la pollution) et les services techniques et opérationnels⁶.

Une pluralité de solutions est offerte, de la garde-côtière environnementale de Mme Langenhagen à une véritable administration de la mer du type US Coast Guards. Pour cette étude, nous retiendrons comme base de travail la solution présentée par M. Réglat-Boireau qui a le mérite de constituer une voie médiane paraissant a priori réaliste. Réfléchir de prime à la mise en place d'un corps du type de l'US Coast Guard nous paraît en effet trop optimiste et se limiter à une vision purement environnementale ne permettrait pas de présenter toutes les difficultés.

L'analyse juridique de la question d'une garde-côtière européenne pose de nombreux problèmes, dans des secteurs variés du droit. Afin de les présenter simplement, nous opérerons suivant un schéma logique classique en droit communautaire : nous identifierons, dans un premier temps, les compétences nécessaires à l'Union pour créer la garde-côtière avant de présenter, dans un second

temps, l'indispensable effort d'harmonisation à fournir (II).

I - Les compétences nécessaires à l'Union Européenne pour créer une garde-côtière

Obéissant au principe de spécialité, l'Union, pour pouvoir créer une garde-côtière, doit disposer d'une compétence dans les domaines d'intervention possibles. À la lecture des missions retenues, des compétences sont nécessaires en matière de protection de l'environnement, de transport et de sécurité maritime, de pêche ainsi que de douane et de police.

Parmi ces compétences, certaines sont communautarisées, d'autres non. En outre, il faut distinguer, parmi les premières, celles qui sont des compétences exclusives de celles qui sont des compétences dites partagées⁷. L'étendue de l'action communautaire dépend de ces qualifications juridiques.

1°) Des compétences communautarisées

La protection de l'environnement, le transport maritime (incluant la sécurité de ce transport), et la pêche sont des matières pour lesquelles la Communauté dispose d'une compétence conférée par les traités. À ces matières, il faut ajouter la récente communautarisation (par le traité d'Amsterdam) d'une partie des compétences relatives au contrôle aux frontières, aux demandes d'asiles et aux réfugiés ainsi qu'à l'immigration (titre IV du Traité CE).

Parmi ses compétences, seule la pêche est une compétence exclusive. Encore ne s'agit-il pas d'une exclusivité sur l'ensemble de la matière mais, comme l'a précisé la Commission lors de la signature de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, d'une compétence exclusive pour la conservation des ressources de pêche.

L'environnement (article 174 du traité CE), le transport maritime (article 80 § 2 du traité CE), et bien plus les domaines du titre IV (visa, asile et immigration) sont des compétences partagées. Concrètement, cela signifie que toutes les mesures concernant ces matières doivent obéir aux principes de subsidiarité⁸ et de proportionnalité, et que les Etats conservent la compétence de principe pour agir dans ces domaines. Par conséquent, l'action communautaire n'est pas nécessairement justifiée et l'Union doit tenir compte de cet élément lors de l'adoption de toute mesure concernant ces questions. Un bon exemple est donné dans le projet d'Agence Européenne de Sécurité Maritime où la Commission se livre à une justification de son intervention⁹.

À côté de ces compétences communautarisées, d'autres compétences nécessaires à une garde-côtière européenne restent dans le domaine de la coopération intergouvernementale.

2°) Des compétences qui relèvent toujours de la coopération intergouvernementale

Les questions relatives à l'entraide répressive et douanière ont subi quelques modifications à l'occasion du traité d'Amsterdam, mais elles restent dans le domaine intergouvernemental (troisième pilier, titre VI du TUE). Elles relèvent par conséquent du domaine de la coopération inter étatique.

Les Etats peuvent développer des systèmes de coopération, voire des actions d'harmonisation, mais il ne peut pas y avoir, en l'état actuel du traité, de normes communautaires dans ces domaines comme nous en trouverions pour les questions d'environnement ou de sécurité maritime. Il n'y a donc pas transfert de souveraineté pour ces matières. Certes, le traité d'Amsterdam ouvre de nouvelles et intéressantes pistes pour l'avenir, mais cela ne se fait pas sans d'importantes ambiguïtés et sans des frictions entre les Etats membres. Ainsi, si l'Allemagne et la Belgique sont favorables à un développement de la coopération policière avec, à terme, la mise en place d'un bureau européen de police disposant de capacités opérationnelles, des pays comme la France et le Portugal défendent l'idée que la coopération intergouvernementale doit être regardée comme la meilleure formule¹⁰.

Concrètement cela signifie que la Communauté européenne ne dispose pas d'une compétence en matière de répression car les Etats n'ont pas encore voulu opérer ce transfert de compétence.

Il apparaît, au terme de ce rapide survol des traités, que la Communauté dispose déjà d'une partie des compétences nécessaires. Elle pourrait former un corps compétent en matière d'environnement, de transport, de pêche et d'immigration dans la mesure où une volonté politique commune existerait et dans la mesure où une action d'ampleur européenne se justifierait (principes de subsidiarité et de proportionnalité). Toutefois, pour mettre en place une garde-côtière aux compétences plus étendues (c'est-à-dire disposant d'une compétence pénale), une modification du traité existant est nécessaire. Ceci ne peut se faire sans une réflexion approfondie, de chaque Etat membre, sur la notion de souveraineté et, plus loin, sur l'avenir voulu pour l'Union européenne.

La question de la compétence communautaire n'épuise néanmoins pas le sujet. L'Union n'ayant pas vocation à se substituer aux Etats qui la composent, elle doit tenir compte de l'organisation et de la législation de pays souvent riches d'un patrimoine maritime fort ancien. Disposant des compétences, elle devrait alors procéder à une harmonisation des systèmes nationaux.

II - L'inévitable harmonisation des systèmes nationaux

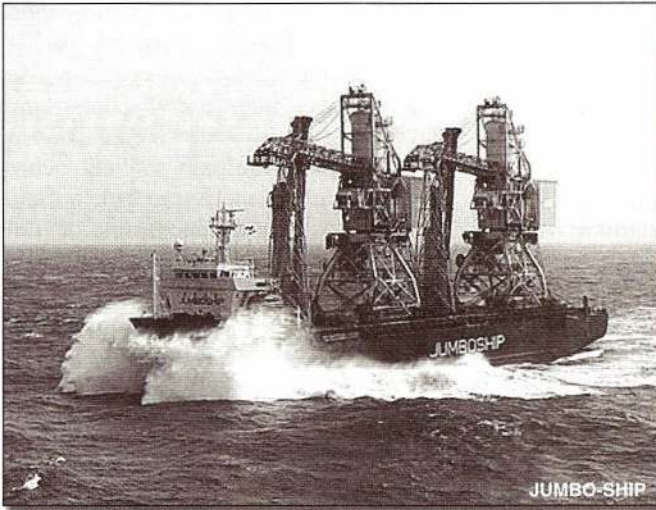
Que la forme choisie pour la garde-côtière soit celle d'une superstructure européenne fédérant l'existant ou celle d'une structure unique remplaçant les structures nationales, une certaine harmonisation est nécessaire. Elle sera plus ou moins poussée selon l'option choisie, mais devra, dans tous les cas, concerner à la fois les structures et le droit.

A - La nécessité d'une harmonisation des structures

En matière de compétences en mer, l'Europe est marquée par la diversité des organisations. Nous n'en donnerons ici que quelques exemples afin d'en illustrer la variété¹¹.

- **En Allemagne** : Un corps de garde-côtes (Kusten Wache) regroupe des compétences relatives aux frontières, à la pêche, à la navigation, à la douane et à la police maritime ;
- **Au Royaume-Uni** : la surveillance de la zone économique exclusive est confiée à la Royal Navy, la pêche relève de la compétence de l'Office des pêches, la lutte contre la pollution est placée sous la coordination de la Marine Pollution Control Unit, la Douane se charge de la défense de l'espace économique britannique ;
- **Au Danemark**, sont compétents en mer la Marine nationale, la Milice navale, le Ministère des pêches, le Ministère de l'environnement et le Ministère des transports ;
- **Au Portugal**, cette pluralité d'intervenants se retrouve : Marine nationale, Inspection Générale des Pêches¹²...
- **En France**, nous disposons des Affaires maritimes, de la Douane, de la Gendarmerie Maritime, de la Marine Nationale et surtout de cette spécificité d'organisation représentée par l'action de l'Etat en mer et le Préfet Maritime.

Nous trouvons donc sur les mers européennes des structures très centralisées (à l'exemple des garde-côtes italiens) et des administrations éclatées (Danemark). Or il est difficile de concevoir une structure européenne qui ne



qu'aux Pays-Bas, elle avoisine les 3 millions de francs. Dans le cas de déversement accidentel, la France peut infliger une peine allant jusqu'à 2 millions de francs alors que nos voisins d'Angleterre se limitent à environ 200.000 francs d'amende dans la même situation¹⁵. Si nous regardons maintenant la personne poursuivie, nous remarquons que les Pays-Bas insistent sur la responsabilité de

prendrait pas pour base un certain niveau d'homogénéité des administrations nationales. L'ensemble des auteurs ayant abordé la question d'un garde-côte européen ont, tous, mis l'accent sur ce préalable¹³. Une garde-côtière européenne ne pourrait prétendre à l'efficacité si une rationalisation n'est pas opérée au sein des structures européennes.

L'harmonisation devra également - et peut-être surtout - consister en un rapprochement des législations des divers Etats membres. Cette tâche sera particulièrement ardue car ce ne sont pas seulement les textes qu'il faudra retoucher mais également les procédures inhérentes à l'application de ces textes.

B - La nécessité d'une harmonisation des droits nationaux

L'intervention communautaire est récente. Ceci est particulièrement vrai pour les matières qui nous concernent : environnement (compétence explicite en 1986), sécurité maritime (1993), immigration (communautarisation en 1997, avec une période transitoire de cinq années). Par conséquent il est évident qu'une grande diversité législative existe si l'on se penche sur les textes relatifs à la mer dans les Etats-membres. Or, une action commune de l'Union ne peut pas être envisagée sans une harmonisation de ces textes.

1°) Une harmonisation des législations

Que ce soit au niveau des droits revendiqués, des incriminations prévues ou des éléments protégés, les législations européennes relatives à la mer qui n'intègrent pas encore le giron communautaire restent tout aussi disparates que l'organisation administrative des Etats.

Prenons l'exemple de la diversité des peines en matière de rejets des navires en infraction à la convention MARPOL 73/78 : en France, récemment, la peine est passée à 4 millions de francs¹⁴ alors

l'armateur alors qu'en France nous sanctionnons plutôt le capitaine¹⁶. Ceci n'est qu'une petite illustration de la situation. D'autres exemples pourraient être trouvés dans de nombreux domaines.

Une certaine harmonisation est déjà en route grâce à l'intervention communautaire et la création prochaine de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime contribuera encore à cet effort. Rappelons-en les grandes lignes pour le domaine qui nous intéresse : directive sur le contrôle par l'Etat du port, directive sur les sociétés de classifications, politique commune de la pêche, politique des transports... Tout cela ne suffit pourtant pas pour parler d'un espace de sécurité maritime européen résultant d'une harmonisation des politiques relatives à la mer. Une harmonisation plus poussée est nécessaire. L'existence d'une garde-côtière européenne présuppose que l'ensemble des Etats ait les mêmes droits et les mêmes devoirs, les mêmes infractions et peines, afin de pouvoir justifier d'une politique commune apte à faire échec au laxisme, et donc au détournement de concurrence induit.

Cette harmonisation législative doit être accompagnée, pour permettre un fonctionnement efficace d'une garde-côtière européenne, d'une harmonisation des procédures (ou tout au moins d'un effort de reconnaissance mutuelle).

2°) Une harmonisation des procédures

L'harmonisation des procédures part du constat que législation identique ne signifie pas procédure identique. Or les différences procédurales peuvent aboutir, dans le meilleur des cas, à un allongement des délais de poursuite et, dans le pire, à un abandon de ces poursuites. Les agents nationaux chargés de constater les infractions aux règles en matière de sécurité maritime au sens

large sont particulièrement sensibilisés au problème de la non reconnaissance de leurs actes de procédure par une autorité autre que nationale. Or, dans le cadre d'un espace de sécurité maritime européen, cette situation ne pourrait perdurer.

Si nous reprenons notre exemple de rejets en infraction à la convention MARPOL 73/78, nous admettons que l'agent qui dresse un procès-verbal pour rejet en infraction à la Convention devrait pouvoir être assuré que cet acte sera :

- Soit reconnu comme valable dans l'ensemble des Etats européens ;
- Soit reconnu comme valable devant une cour spécifique.

En effet, dans un souci d'efficacité, le procès-verbal d'un agent français constatant un rejet illicite d'un navire qui accoste, ensuite, dans un port hollandais, devrait pouvoir être pris en compte, avec la même force que celui d'un agent hollandais, par un juge hollandais et devrait donc permettre de fonder valablement des poursuites. Il ne devrait pas seulement constituer un "élément d'information". À l'évocation de cet exemple, il est aisé de saisir l'ampleur des problèmes... Et il en va de même de toute la procédure : montée à bord du navire, pouvoir d'injonction... Ainsi, si nous reprenons la loi française de 1994 sur les modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer¹⁷, il faut être certain que les diverses mesures de procédure prévues soient reconnues comme valables par tous les tribunaux européens.

L'harmonisation des législations doit donc s'accompagner d'une harmonisation des procédures ou, à tout le moins, de la reconnaissance mutuelle des procédures. Un rapport parlementaire français ne reconnaissait-il pas, encore récemment, que certains aspects de la procédure pénale française pourraient choquer nos voisins européens¹⁸ ?

L'harmonisation doit, de la même façon, toucher les modes de preuves admis devant les tribunaux. Nous pouvons reprendre notre exemple concernant les rejets illicites pour constater que les modes de preuves reçus par les tribunaux européens ne sont pas identiques, même s'ils sont proches. Ainsi le juge Anglais reçoit tous les types de preuve alors que son collègue Allemand se montre plus exigeant. Quant au juge français, il n'est que rappeler la difficulté qu'il a eu à admettre les photographies comme mode de preuve¹⁹.

Bien entendu, ces remarques sont

valables si l'on se fonde sur l'existant, c'est-à-dire que l'on imagine un système où les tribunaux nationaux jugeraient de cas encadrés par un droit national identique dans tous les Etats et quel que soit l'agent verbalisateur. Une autre solution peut être de créer à la fois des infractions "fédérales" et des cours spécifiques pour les juger²⁰. La création d'infractions fédérales²¹ spécifiques à la protection de la mer nous ramène à la question de la décision politique d'opérer ou non ce transfert de souveraineté à l'Union. Celle des juridictions se ramène aussi à ce problème tout en soulevant de nombreuses difficultés, car la création d'une nouvelle juridiction emporte la mise en place de tout un nouveau système : nécessité d'un double degré de juridiction, développement d'une organisation judiciaire de type répressif ou civil au niveau européen, aménagement des rapports entre ce degré de juridiction et les juridictions nationales.

Conclusion

En l'état actuel du traité, il est possible d'envisager une garde-côtière européenne limitée à certains domaines. C'est essentiellement la notion de "garde-côtière européenne environnementale" évoquée par Mme Langenhagen. Toutefois signalons que, même dans ce cadre, le pouvoir des inspecteurs communautaires resterait limité si nous raisonnons par analogie avec ce qui existe en matière de pêche ou si nous observons les pouvoirs prévus dans le cadre de la future Agence Européenne de Sécurité Maritime.

Aller plus avant dans la création d'un corps autonome et opérationnel implique une réflexion globale sur l'avenir de l'Union européenne. Il y a ici une question politique dans la mesure où de nouveaux transferts de compétence sont indispensables. Une voie de compromis pourrait être l'utilisation des "coopérations renforcées"²². Les Etats désirant réellement développer un corps de garde-côtes au niveau communautaire pourraient recourir à ce mécanisme. Toutefois ce dispositif, dans le cadre d'une garde-côtière européenne, est à manier avec prudence.

Enfin la solution n'est pas nécessairement toute communautaire. Elle pourrait passer par une coopération inter-gouvernementale classique s'appuyant, pour partie, sur le droit communautaire. Choisir cette voie, solution sans doute pragmatique, c'est également retrouver toutes les difficultés liées à l'inter-gouvernementalité...

- ✓ **1** L'auteur prépare une thèse sur la protection de l'environnement marin par l'Union européenne, recherche financée par le Conseil Régional de Bretagne.
- ✓ **2** cf. notamment l'article de D. Le Morvan "Vers une stratégie européenne en matière de sécurité maritime : les leçons de l'Erika", cette revue, mai 2001, page 4 et s.
- ✓ **3** COM (2000) 142, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la sécurité maritime du transport pétrolier, 31 mars 2000. Cette communication est plus communément appelée "paquet Erika 1".
- ✓ **4** Ces propositions sont synthétisées par A. Réglat-Boireau dans sa contribution "Atouts et exigences du patrimoine maritime européen", in D. Lebullenger, D. Le Morvan (dir.) La Communauté européenne et la mer, CEDECE, éd. Economica, 1990, p. 39 et s.
- ✓ **5** Question écrite posée à la Commission par Mme Brigitte Langenhagen et réponse donnée par M. Paleokrassas au nom de la Commission, JOCE C 300 du 27.10.1994, pp. 43 et 44
- ✓ **6** P. Touret "La sécurité maritime au Canada : qui fait quoi ?" JMM du 19.01.2001, p. 87 et s.
- ✓ **7** Nous n'entrerons pas, dans le cadre de cette réflexion, dans les détails de cette dichotomie entre compétences et sur les débats de doctrine qu'elle entraîne.
- ✓ **8** Nous retiendrons pour cet article une vision stricte de la subsidiarité telle qu'elle est énoncée par l'article 5 du Traité instituant les Communautés Européennes.
- ✓ **9** COM (2000) 802 du 6 décembre 2000, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le deuxième train de mesures en matière de sécurité maritime suite au naufrage de l'Erika, page 89
- ✓ **10** "Quels avenir pour l'Europe de la justice et de la police ?", rapport du Groupe présidé par P. Hubert, Commissariat Général du Plan, la Documentation Française, Paris, 2000, 119 pages
- ✓ **11** Des études comparatives plus complètes peuvent être trouvées notamment chez A Bellayer-Roille, "Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne", éd. Apogée, Rennes, 2001, notamment les p. 302 et s. ; M. Bougeard "Plaidoyer pour une garde-côtière européenne", AFCAN Info, Mars 2001, page 13 et s. On trouvera une interview de M. Bougeard sur ce même thème dans Le Marin du 20 mars 1998, p. 31.
- ✓ **12** La situation au Portugal est particulièrement complexe. Dans le seul domaine de la pêche, la répartition des compétences est déjà particulièrement délicate (entretien avec les responsables de la Mutua dos Pescadores, Lisbonne, mai 2001).
- ✓ **13** Notamment : A. Bellayer-Roille, op.cit., mais aussi J-L Métivier "Garde-côtes européens : le mythe peut-il devenir réalité ?" JMM du 24.05.1996, p. 306 et s.
- ✓ **14** Ancienne loi 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, article premier. Dorénavant ce texte est codifié aux articles L 218-10 et suivants du code de l'environnement. La peine de 4 millions de francs est le résultat de la récente modification par la loi 2001-380 du 3 mai 2001 (JO du 4 mai).
- ✓ **15** Accord de Bonn, "Manuel sur la pollution des mers par les hydrocarbures, la poursuite efficace des contrevenants", 2000
- ✓ **16** Un courant semble néanmoins s'amorcer visant à renforcer la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant du navire. Cf. Loi 2001-380, article 5.
- ✓ **17** Loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer
- ✓ **18** Rapport "Quels avenir pour l'Europe de la justice et de la police ?" op.cit.
- ✓ **19** C.A Rennes, 19 septembre 1996, "Navire Traquair", DMF 1997, p. 100, note R. Léost
- ✓ **20** L'idée est évoquée dans le rapport "Quels avenir pour l'Europe de la justice et de la police ?", op.cit.
- ✓ **21** Si l'idée peut sembler osée, nous précisons que MM Desportes et Le Guehrec défendent la thèse selon laquelle de telles infractions existent déjà dans le domaine du droit de la concurrence. cf. "Le nouveau droit pénal", 6ème édition, 1999, p 343 et suivantes
- ✓ **22** Ce mécanisme est ainsi défini par la Commission : "L'objectif visé par une telle forme de coopération est de permettre à un nombre limité d'Etats membres, capables et désireux d'aller de l'avant, de poursuivre l'approfondissement de la construction européenne, dans le respect du cadre institutionnel unique de l'Union". Les coopérations renforcées doivent toutefois remplir un certain nombre de conditions.

COMPTE RENDU DU SOUS-COMITE OMI NAV 47

LONDRES 2/6 JUILLET 2001

4 groupes de travail ont été formés en plus du travail en réunion plénière.

Un groupe de travail a traité de l'Organisation du trafic maritime, comptes rendus des navires et questions connexes.

Un 2^e groupe a traité de Aides à la navigation et questions connexes, ainsi que des questions traitées par l'UIT.

Un 3^e groupe a traité de la Formation des pilotes maritimes et délivrance des brevets, révision de la résolution A.485(XII).

Le 4^e groupe a traité des aspects opérationnels des systèmes de passerelle intégrés (IBS).

En plénière ont été traité des sujets divers dont l'élaboration d'un programme de travail sur les "Places of refuge".



Groupe chargé de: Aides à la navigation et questions connexes – (NAV 47/WP.1 et WP.1/Add.1)

- **Résolution A.815(19) sera amendée** à la demande de l' AISM (NAV47/7/1) plus particulièrement dans son appendice pour la définition de 3 normes concernant la Précision Horizontale, la Disponibilité et la Continuité d'un système de radio navigation par satellite pour navigation :
 - océanique : PH < 100m D : > 99.8% sur 30 jours C : sans objet
 - côtière/portuaire
 - à risque faible : PH < 10m D : > 99.5% sur 2 ans C : > 99.85% sur 3 Heures - 1 seule station
 - à risque élevé : PH < 10m D : > 99.8% sur 2 ans C : > 99.97% sur 3 heures - 2 stations ou +

- **Normes de fonctionnement des alarmes de quart à la passerelle.** (Homme mort) UK (NAV 47/7 et 47/7/3)

La mise en service du système peut être :

Automatique : à chaque fois que l'on passe sur gouverne automatique- arrêté lorsqu'on passe en gouverne manuelle

Manuelle ON : mise en service manuelle – fonctionnement continu gouverne automatique ou non,

Manuelle OFF : non opérationnel quelles que soient les circonstances.

Cycle de fonctionnement : Td (Td période de veille de 3 à 12 mn)

De To à Td : période de veille (avec une précision de 5% ou 5s au plus)

A Td : alarme visuelle passerelle

Td + 15s : 1ère alarme sonore : passerelle

Td + 30s : 2ème alarme sonore : dans locaux de l'officier de réserve ou du capitaine

Td + 2mn : 3ème alarme sonore : dans les locaux d'autres membres de l'équipage capables de prendre des mesures correctives (

sur les grands navires on peut aller jusqu'à Td +3mn30 pour permettre au suppléant/capitaine d'arriver à la passerelle)

L'acquiescement ne doit pas pouvoir se faire d'endroit de la passerelle d'où on ne peut assurer une veille visuelle satisfaisante.

En outre des considérations sur les positions des points d'acquiescement, couleur et type de l'alarme lumineuse, timbre des alarmes sonore sont indiquées. Des prescriptions sur l'intégrité du système et de son alimentation sont formulées.

- **Normes de fonctionnement des [THDs (Transmitting Heading Devices)] systèmes de transmission de cap** (note proposée par le Japon concerne les hautes latitudes) (NAV 47/7/5)

Insertion d'une note en bas de page dans l'annexe de la résolution MSC.116(73) dans le paragraphe 4.3.2.2 " Erreurs statiques. L'erreur statique devrait être inférieure à + 1.0° ; 1 " en bas de page "Cette valeur peut être augmentée d'un multiple de la sécante de latitude dans toutes les applications"

La détermination du cap par les gyro compas est satisfaisante par contre pour les systèmes magnétiques et radioélectriques (GPS) les normes restent à définir.

- **Directives sur les aspects opérationnels des systèmes de passerelle intégrés** (IBS Integrated Bridge System) (Document proposé par la Norvège) (NAV 47/4)

Base pour l'élaboration d'un projet de circulaire MSC qui donnerait des indications sur les aspects opérationnels des systèmes de passerelle intégrés. Toutefois le document devrait être restructuré afin de séparer les prescriptions techniques et opérationnelles ; séparer les prescriptions d'emport obligatoire des dispositions d'emport volontaire d'équipement. Sera revu et finalisé en 2002 .

- **Traité par l'UIT** (NAV 47/8 – NAV 47/8/1)

Concernes les problèmes de transmission données AIS en TDMA (Time Division Multiple Acces) ainsi que les problèmes de partage de fréquences dans les bandes 2.9 – 3.1 GHz et 9.2 – 9.5 GHz avec les problèmes d'interférences avec d'autres systèmes .

Travaux à l'étude jusqu'en 2003 sur les normes de fonctionnement des radars .

- - AIS –(NAV 47/4/2 CIRM– NAV 47/4/3 Suède Finlande Allemagne) Présentation des renseignements de navigation . Définition de normes.

Proposition de circulaire SN sur des directives intérimaires pour la définition et l'affichage de données de cibles AIS : 5 définitions de cible (Triangle isocèle aigu dont la pointe est orientée dans le sens de l'avant du navire.)

Passive : symbole de cible indiquant la présence et l'orientation d'un navire avec AIS en

un point.

Activée : symbole de cible avec vecteurs Vitesse fond (trait pointillé), Cap + Giration (trait plein)

Choisie : symbole de cible (dans un rectangle) pour renseignements complémentaires dans fenêtre d'affichage de données.

Dangereuse : CPA et TCPA inférieurs à pré-définis : symbole gras - flash + alarme (si couleur : rouge)

Perdue : symbole cible barrée gras à dernière position reçue- sans vecteurs



Groupe chargé de : Formation des pilotes Maritimes et délivrance des brevets- Révision de la Résolution A.485 (XII). (NAV47/WP.2)

Concernes les pilotes maritimes autres que les pilotes hauturiers.

Définition des **tâches du capitaine**, des officiers et du pilote à la passerelle.

Précise la responsabilité du capitaine et officiers de passerelle concernant la sécurité du navire et l'obligation de contrôler les actions du pilote.

Point d'embarquement du pilote : zone sûre et distance suffisante pour échanger informations avant début pilotage.

Précise les **procédures de demande d'un pilote** et renseignements minimum à fournir par le navire :

Nom, indicatif, Agent, Long/Larg, TE, T.Air si besoin, vitesse, propulseur(s), ETA, destination, poste, bord à quoi si besoin + prescriptions locales et infos pertinentes.

Echange de renseignements entre pilote et capitaine dès l'arrivée du pilote à bord et durant pilotage.

Fiche de pilotage type remplie, et donner au pilote infos taux de giration à différentes vitesses, cercle de giration, distances d'arrêt et autres données pertinentes. Plans de pilotage et d'intervention en cas de pb. Discussion sur conditions spéciales locales (météo, profondeur, courants, trafic); caractéristiques de manœuvre, pb machine et matériels de navigation éventuels, dispositions pour accostage, remorqueurs nbre et caractéristiques, amarage, langue de communication à la passerelle et avec l'extérieur.

Langue à utiliser pour les communications :

Les pilotes devraient être familiarisés avec les phrases normalisées OMI, les utiliser pour communications radio et passerelle. Anglais à la passerelle ou autre langue commune à pilote et personnel passerelle. Si communication avec l'extérieur dans langue autre que anglais ou comprise à la passerelle il doit expliquer aussitôt ce qui vient d'être dit pour permettre contrôle des actions par la passerelle.

Notification des accidents : le pilote devrait signaler tout fait constaté pouvant nuire à la sécurité de la navigation ou à la prévention pollution.



Photo : J.M. BILLOT

Refus des services de pilotage le pilote doit avoir le droit de refuser de piloter un navire qui constitue un danger pour la sécurité navigation ou environnement. Communication du refus aux autorités compétentes pour action.
Aptitude physique : Pilote doit être suffisamment reposé et avoir esprit alerte pour la durée du pilotage.



Groupe chargé de : SOLAS Chapitre V - AIS - (NAV47/WP.3 et WP.3/Add.1) (NAV 47/5 - NAV 47/5/1 UK, NAV 47/5/2 Corée)

• Modification des directives sur les aspects opérationnels des AIS :

L'Avertissement reçoit une mise en garde générale.

Tous les navires ne sont pas équipés d'un AIS

L'officier de quart devrait toujours être conscient du fait que d'autres navires, notamment les bateaux de plaisance, les navires de pêche et les bâtiments de guerre, ainsi que certaines stations côtières englobant des centres de service de trafic maritime (VTS Vessel Traffic Services) peuvent ne pas être dotés d'un AIS.

L'officier de quart devrait toujours être conscient du fait que d'autres navires munis d'un AIS au titre d'une prescription d'emport obligatoire, peuvent dans certaines circonstances sur décision professionnelle du capitaine, avoir mis l'AIS hors circuit.

• Objectifs de l'AIS : renforcer la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité et l'efficacité de la navigation.

• Description de l'AIS : transmission permanente des données du navire porteur vers autres navires et stations terrestres. Réception permanente des données d'autres

navires et Stations terrestres, et affichage des données reçues.

Lorsqu'il est utilisé avec l'écran graphique approprié, l'AIS peut fournir rapidement des informations en calculant CPA et TCPA à partir des données transmises par les navires cibles.

Il fonctionne sur 2 voies ondes métrique (VHF), peut se caler automatiquement sur d'autres fréquences désignées par signal reçu de terre . S'il n'existe pas de station AIS ou GMDSS l'AIS devrait être commuté manuellement.

L'AIS peut détecter des navires à portée VHF au delà des coudes ou des îles si les masses terrestres ne sont pas trop importantes. On peut s'attendre à 20 à 30 milles selon la hauteur de l'antenne, et l'utilisation de relais hertziens permet d'améliorer la couverture aussi bien pour les navires que pour les stations terrestres.

• Renseignements AIS envoyés par les navires Contenu des données relatives au navire :

Statique

MMSI	Entré lors de l'installation - Modifié si navire change de propriétaire
Indicatif - Nom	Entré lors de l'installation - Modifié si navire change de propriétaire
N° OMI	Entré lors de l'installation
Long/Larg	Entré lors de l'installation ou si elles changent
Type de navire	Choisie sur une liste préinstallée
Position antenne	Entré lors de l'installation - peut être modifiée pour navires bidirectionnels ou multi antennes

Dynamique

Position précision	Mise à jour automatiquement - Précision indiquée (ou) à 10m.
Heure UTC de position	Mise à jour automatiquement en fonction des données du capteur de position
Route fond (COG)	Mise à jour automatiquement en fonction des données du capteur de position si celui-ci la calcule - Peut ne pas être disponible.
Vitesse fond	Mise à jour automatiquement en fonction des données du capteur de position si celui-ci la calcule - Peut ne pas être disponible.
Cap	Mise à jour automatiquement en fonction des données du capteur de cap
Conditions de navigation	Entrées manuellement par officier de quart et modifiées si nécessaire par exemple :

exemple :

- ✓ fait route (propulsion mécanique)
- ✓ au mouillage
- ✓ pas maître de sa manœuvre (NUC)
- ✓ capacités de manœuvre restreintes
- ✓ amarré
- ✓ handicapé par son tirant d'eau (DDV)
- ✓ échoué
- ✓ en pêche
- ✓ en route (voile)

Ces renseignements se rapportent à COL-REG, doivent être modifiés au moment du changement des feux ou marques.

Taux giration : Mis à jour automatiquement en fonction des données de l'indicateur de taux de giration à partir du gyrocompas - Peut ne pas être disponible.

Informations relatives au voyage

TIRANT D'EAU - Entré manuellement au début du voyage (TE max prévu), modifié si nécessaire. (déballastage avant arrivée au port)

CARGAISON DANGEREUSE - Entré manuellement au début du voyage - et confirmer si réellement

(type) transportées à savoir :

- DG (Dangerous goods) Marchandises dangereuses

- HS (Harmful substances) Substances nuisibles

- MP (Marine pollutants) Polluants marins

Indication des quantités non requise.

DESTINATION & ETA - Entrée manuellement au début du voyage- mise à jour en cours voyage
Plan de route (waypoints) Si jugé utile par capitaine Entré manuellement au début du voyage - mis à jour en cours de voyage

Brefs messages sécurité

Possibilité de Brefs messages texte entrés manuellement et adressés à destinataire particulier ou tous les navires et stations côtières- format libre.

(158 caractères maxi)

Transmission des données :

Statiques

Toutes les 6 minutes ou en fonction de demande (réponse automatique)

Dynamiques - Fonction de la vitesse et du changement de cap

Navire au mouillage - Toutes les 3mn

En route 0-14nds - Toutes les 12sec

En route 0-14nds Changeant de cap - Toutes les 4sec

En route 14-23nds - Toutes les 6sec

En route 14-23nds Changeant de cap - Toutes les 2sec

En route > 23nds - Toutes les 3sec

En route >23nds Changeant de cap - Toutes les 2sec

Fonctionnement de l'AIS à bord

Fonctionnement de l'unité transmission/réception

Mise en marche

Devrait fonctionner en permanence navire en route ou au mouillage. Si la sécurité du navire peut être compromise par le fonctionnement de l'AIS (pirates..) le capitaine peut le stopper (l'indiquer au journal-de bord) et doit le remettre en route dès que le danger a disparu. Données statiques et informations du voyage conservées en mémoire. Données transmises après 2 minutes de réinitialisation. Au port se conformer aux prescriptions portuaires.

Entrée manuelle des données

Au début du voyage et à chaque changement l'Officier de quart doit entrer les données relatives au voyage (T.E, cargaison dangereuse, Destination & ETA, waypoints, conditions navigation correctes, message sécurité si besoin)

Vérification des informations

Vérification des données statiques au minimum une fois par voyage ou une fois par mois. Données ne peuvent être modifiées que sur autorisation du capitaine.

Vérification des données dynamiques : positions indiquées rapportées au WG84 , Vitesse fond, et informations fournies par les capteurs.

A la mise en route autocontrôle de l'intégrité, si défaut -> alarme et arrêt transmission. L'autocontrôle ne vérifie pas la qualité et la précision des données fournies à l'AIS.

Effectuer de contrôles périodiques durant le voyage avec fréquence accrue en eaux côtières.

Affichage des données AIS

Affichage minimal : Au moins 3 lignes de données indiquant : relèvement, distance et nom du navire sélectionné. D'autres données peuvent être affichées en faisant défiler horizontalement mais impossible de faire défiler ZV et dist.

Le défilement vertical fera apparaître les autres navires connus de l'AIS.

Affichage graphique : (voir infos données plus haut dans NAV47/WP.1et Add.1)

• **Limitations inhérentes à l'AIS :** voir ci dessus l'Avertissement (NAV47/WP.3 et WP.3/Add.1).

Les infos AIS peuvent ne pas donner un tableau complet de l'environnement et la précision des données reçues n'est pas meilleure que celle des données transmises. La transmission de données erronées peut faire courir un risque aux autres navires et au sien.

• **Utilisation de l'AIS pour éviter les situations d'abordage :** L'AIS est une source supplémentaire de renseignements de navigation, et ne remplace pas le radar et les VTS. L'utilisation de l'AIS ne dispense pas d'appliquer COLREG particulièrement pour la veille, vitesse de sécurité et manœuvres larges et franches pour éviter les situations rapprochées et s'écarter d'un autre navire.

Les informations AIS :

- sont fournies en temps réel

- présentent instantanément les changements de cap

- ne sont pas affectées par la permutation de cibles

- ne sont pas affectées par la perte de cibles dans le fouillis

- ne sont pas affectées par des pertes de cibles dues à des manœuvres rapides

- permettent de détecter les navires dans la zone de couverture VHF

L'AIS ne dispense pas de utiliser toutes les informations disponibles par ailleurs.

L'AIS permet de calculer CPA et TCPA mais il faut être conscient que les paramètres dérivés de l'AIS peuvent être différents de ceux dérivés du radar pour la même cible.

• **Applications supplémentaires à venir**

L'AIS dans les opérations de VTS

Informations concernant les pseudos AIS

Les VTS peuvent envoyer aux navires équipés de l'AIS des renseignements concernant des navires non équipés et poursuivis par le radar VTS. Les renseignements devraient être clairement identifiés comme pseudo cible. Les renseignements reçus peuvent ne pas être aussi précis que si reçus directement.

Messages texte : Les VTS peuvent envoyer des messages soit à un navire soit à tous soit à des navires dans une certaine zone ; il peut s'agir d'avertissements de navigation (locaux), de renseignements sur la régulation de trafic, de renseignements sur la gestion portuaire.

Le VTS peut demander au moyen d'un mes-

sage texte que l'opérateur du navire accuse réception. Toutefois le VTS doit continuer à utiliser la VHF en particulier en situation critique.

Correction (D)GNSS : Des correction peuvent être envoyées par le VTS par l'intermédiaire de l'AIS

Systèmes de comptes rendus de navires : Les renseignements requis figurent le plus souvent dans les données dynamiques, statiques et relatives au voyage fournies automatiquement par l'AIS.

Aides à la navigation : Si installé sur des aides à la navigation fixes ou flottantes l'AIS peut fournir : position, état, marée et courants, météo et visibilité.

Rôle de l'AIS dans un système informatique global maritime international : faciliter la planification et la surveillance du voyage, notamment des cargaisons dangereuses.

• **Documents de référence :**

Recommandation OMI - AIS MSC74(69)

SOLAS Chapitre V

UIT Appendice S18 tableau des fréquences bande ondes métriques attribuées au service mobile maritime

Recommandation UIT caractéristique AIS utilisant TDMA (UIT-R M.1371)

Norme 61993 IEC partie 2 : AIS exigence d'exploitation et de fonctionnement, Méthode d'essai et résultats exigibles.

L'annexe I donne une description technique de l'AIS , éléments , raccords.

A noter que les fréquences VHF désignées sont : AIS1 161.975 Mhz , AIS2 162.025 Mhz

Capacité au minimum 2000 créneaux temporels par minute, la norme UIT prévoit 4500 créneaux temporels par minute. Grâce au TDMA le système peut accepter une surcharge de 400 à 500% et permet d'écouler 100% des renseignements échangés par des navires dans un rayon de 8 à 10 milles

DIRECTIVES POUR L'ENREGISTREMENT D'EVENEMENTS LIES A LA NAVIGATION

SOLAS 74 règle V/28 fait obligation d'enregistrer les activités et événements de navigation importants pour la sécurité de la navigation. Doit être tenu à bord, avec suffisamment d'informations pour établir un compte rendu détaillé du voyage.

• **Enregistrement de renseignements liés à la navigation**

Avant le début du voyage : Etat du navire : effectif, approvisionnements, cargaison, T.E, résultats des contrôles stabilité/résistance; inspection des commandes, de l'appareil à gouverner, de l'équipement de navigation et radiocommunication.

Pendant le voyage : renseignements détaillés : caps suivis, distances parcourues, relevé de position, météo, état de la mer, modification du plan de route, embarquement/débarquement du pilote, respect des systèmes de routage ou comptes rendus.

Faits sur des événements spéciaux : enregistrer les renseignements détaillés sur des événements spéciaux : blessures ou décès de

membre d'équipage, fonctionnement défec-
tueux de l'équipement de bord et des aides à
la navigation, les situations potentiellement
dangereuses, les cas d'urgence et les mes-
sages de détresse reçus.

**Faits lorsque le navire est mouillé ou dans
un port :** renseigner les questions d'ordre
opérationnel ou administratif concernant le
navire et les renseignements concernant la
sécurité du navire.

- Méthode d'enregistrement : La SOLAS règle
V/28 exige que si les activités de navigation
ne sont pas consignées dans le livre de bord
du navire elles soient conservées sur un
autre support approuvé par l'Administration.
L'enregistrement doit être permanent, il peut
être manuscrit, électronique ou mécanique.
- **Reproduction inutile :** Les renseignements
visés au paragraphe 1 (avant début du voya-
ge) qui sont consignés de manière satisfai-
sante dans un registre spécial n'ont pas
besoin d'être reproduits dans le livre de bord.
- Sauvegarde des registres : Les registres
devraient être tenus de la manière suivante :
 - chaque page du livre de bord doit être
numérotée, les données manuscrites qui
ont besoin d'être corrigées ne doivent pas
être effacées ou supprimées, mais barrées
et les corrections insérées.
 - Les horloges utilisées dans les moyens
d'enregistrement permanent et automa-
tique devraient être synchronisées.
 - Les données saisies électroniquement ou
mécaniquement devraient être protégées
afin qu'elles ne puissent être effacées,
détruites ou remplacées manuellement.

DIRECTIVES SUR LA PROPRIÉTÉ ET LA RÉCUPÉRATION DES ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOYAGE (VDR)

Propriété du VDR / des données

Le VDR et les données contenues appartiennent
au propriétaire du navire. En cas d'acci-
dent les Directives suivantes sont applicables:

Récupération du VDR

La récupération du VDR dépend de l'accessi-
bilité et des données contenues.

- a) - En cas d'événement non catastrophique :
récupération de la mémoire ne devrait pas
poser de problème. Récupération dès que
possible après l'événement pour préserver
les pièces justificatives pertinentes qui
seront utilisées par l'enquêteur et le pro-
priétaire du navire. Le propriétaire est
tenu de préserver les pièces justificatives
et doit donner des instructions perman-
entes.
- b) - En cas d'abandon du navire le capitaine
devrait, s'il le peut, récupérer la mémoire
et la mettre en lieu sûr jusqu'à pouvoir la
remettre à l'enquêteur.
- c) - En cas de catastrophe si le VDR est inacces-
sible et n'a pu être récupéré avant l'abandon,
l'État du pavillon devra, avec les autres
Etats ayant des intérêts en jeu, prendre une
décision au sujet de la viabilité et du coût de
la récupération du VDR par rapport à l'uti-
lisation possible de l'information.
- d) - S'il est décidé de récupérer le VDR l'en-
quêteur devrait être chargé de coordonner
la récupération.

Garde du VDR / des données

Au cours de l'enquête l'enquêteur devrait avoir
la garde des données initialement contenues
dans le VDR , soit sous la forme du VDR ou
de parties de celui-ci.

Lecture du VDR/ des données

La responsabilité de l'organisation du transfert
et de la lecture des données contenues dans la
mémoire récupérée incombe à l'enquêteur qui
doit tenir le propriétaire informé. Si la mémoi-
re a été endommagée au cours de la catas-
trophe il peut être nécessaire d'appeler des
experts pour garantir les meilleures chances de
succès.

Accès aux données

L'enquêteur a la garde de la mémoire du VDR
pendant toute la durée de l'enquête, une copie
des données doit être fournie au propriétaire
dans les meilleurs délais.



*NAV47/WP4 est le programme de travail et
l'ordre du jour pour le NAV48 du 15 au 19
juillet 02*



Groupe de rédaction sur les Lieux de refuge (NAV47/WP.5)

Préparation d'un cadre de travail sur les lieux
de refuge afin de préparer des directives OMI
sur :

- les mesures que le capitaine devrait prendre
lorsqu'il a besoin d'un lieu de refuge (y com-
pris mesures à prendre à bord et celles
requises pour solliciter l'aide d'autres navires
dans le voisinage, des entreprises d'assistan-
ce et des Etats côtiers.)
- l'évaluation des risques et méthodologie à
suivre liés à la mise en place de lieux de
refuge et aux opérations en jeu en termes
généraux et au cas par cas.
- les mesures escomptées des Etats côtiers
pour l'identification, la désignation et la
mise en place de lieux convenables dotés
d'installations appropriées.

La structure provisoire proposée est la suivante :

Généralités

- 1 Introduction
 - Objectifs de la mise en place d'un lieu de
refuge
- 2 Contexte général
- 3 Objet des directives
- 4 Définitions

Directives concernant les mesures requises des capitaines ayant besoin d'un lieu de refuge

- 1 Evaluation de la situation
- 2 Identification des dangers et évaluation des
risques encourus
- 3 Identification des mesures requises
- 4 Etablissement des responsabilités/de com-
munications entre tous les intervenants
- 5 Mesures d'intervention
- 6 Procédures d'identification

Directives concernant les mesures escomp- tées des Etats côtiers

- 1 Evaluation concernant un lieu de refuge
 - évaluation d'ensemble
 - évaluation concernant un événement parti-
culier
- 2 Processus de prise de décision concernant
l'utilisation d'un lieu de refuge
 - allocation d'un lieu de refuge

Annexe

Directives pour l'évaluation des risques liés à la mise en place de lieux de refuge

- 1 Identification des événements , par exemple
 - Incendie
 - explosion
 - avarie
 - abordage
 - pollution
 - stabilité du navire compromise
 - échouement
- 2 Evaluation des risques liés à l'événement
identifié en tenant compte de ce qui suit:
 - .1 Facteurs environnementaux et sociaux, par
exemple :
 - sécurité des personnes à bord
 - menace pour la sécurité publique
 - zones écologiques désignées
 - habitat et espèces vulnérables
 - pêches
 - installations économiques / industrielles
 - agréments
 - installations disponibles
 - .2 Conditions naturelles , par exemple :
 - conditions météorologiques et état de la
mer
 - bathymétrie
 - effets saisonniers
 - marées
 - .3 Planification d'urgence, par exemple
rôle et responsabilités des autorités et
intervenants
besoin en matériel d'intervention et dispo-
nibilité
techniques d'intervention
coopération internationale
- 3 Intervention d'urgence et mesures consécu-
tives, par exemple :
 - Allègement
 - remorquage
 - arrimage
 - assistance
 - stockage
- 4 Incidences financières



Groupe chargé de l'Organisation du trafic maritime et questions connexes (NAV47/WP.6)

*(NAV47/2 - NAV47/2/I- NAV47/3 -
NAV47/3/I à NAV/47/3/15)*

- **Nouveaux dispositifs de séparation du trafic**
Mesures d'organisation du trafic en mer
Adriatique

Proposés par l'Italie seule (NAV47/3/5) nouveaux dispositifs de séparation et routes recommandées en Adriatique sur la base d'accord conclu entre les gouvernements albanais, croate, italien, slovène et yougoslave. Proposition non acceptée car non conjointe et non conforme aux dispositions générales.

Nouvelle proposition au NAV48

Nouveau dispositif de séparation du trafic au large de la côte méditerranéenne d'Egypte. Proposé par l'Egypte (NAV47/3/12). Deux séparations de trafic à l'approche de l'entrée du Canal de Suez. Approuvé. En vigueur 6 mois après adoption au MSC (2002)

• **Modification des dispositifs existants de séparation de trafic**

Modification du dispositif existant "Au sud de Gedser"

Conjoint Allemagne et Danemark (NAV47/3/2) pour prolonger la route en eau profonde "DW 17m" en direction du sud dans le dispositif "Au sud de Gedser" Adopté en procédure accélérée, sera en vigueur le 6 janvier 2002 en mesure intérimaire avant adoption définitive par le MSC.

Modification du dispositif d'Ouessant

Présenté par la France (NAV47/3/6) – adopté - entrera en vigueur le 1er mai 2003

Modification du dispositif "Aux abords de Los Angeles – Long Beach"

Présenté par USA (NAV47/3/8) – adopté - entrera en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002)

Modification des dispositifs de séparation de trafic dans le détroit Juan de Fuca et ses abords, dans le Puget Sound et ses abords, dans le Détroit de Haro, Boundary Pass et le Détroit de Georgia.

Présenté par USA (NAV47/3/9) – adopté – entrera en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002)

Modification du système d'organisation du trafic maritime dans la partie orientale du Golfe de Finlande résultant de la mise en exploitation du nouveau port pétrolier de PRIMORSK.

Présenté par Fédération de Russie (NAV47/3/13 et NAV47/INF.6). Modifie le dispositif existant et création de routes en eau profonde dans les eaux territoriales pour accès à Primorsk. En place le 1er novembre 2001 en mesure intérimaire avant adoption définitive par MSC.

• **Mesures d'organisation du trafic maritime autres que les dispositifs de séparation du trafic.**

Mesures d'organisation du trafic associées ayant trait aux zones maritimes particulièrement vulnérables qui entourent les Cayes de Floride et l'île de Malpelo.

Zones de mouillage interdit dans la réserve écologique des Tortugas et le banc des Tortugas dans les cayes de Floride.

Présenté par USA (NAV47/3/1) – 3 zones de mouillage strictement interdit – adopté – en

vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002)

Modification de la zone à éviter située le plus au nord au large de la côte de Floride

Présenté par USA (NAV47/3) modifie la zone à éviter existante en coupant un angle (réduction du risque de navires face à face dans le détroit de Floride) – adopté – en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002).

Zone à éviter autour de l'île de Malpelo

Proposé par la Colombie (MEPC 46/6/3). Le MEPC a chargé le NAV 47 d'étudier le problème de la mise en place d'une zone à éviter et ses coordonnées.- adopté – en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002).

Modification de la zone à éviter "Au large de la côte de Washington"

Présenté par USA (NAV47/3/11) – agrandissement de la zone et élargissement de son applicabilité aux navires > 1600 - adopté – en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002).

Routes recommandées dans le Détroit Juan de Fuca

Présenté par USA (NAV47/3/10) – établit des routes recommandées dans les eaux américaines du détroit de Juan de Fuca pour les navires plus lents de petites dimensions qui n'utilisent généralement pas le dispositif de séparation de trafic – adopté sous le terme de "route à double sens de circulation - en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002).

Zone à éviter aux alentours d'une plateforme d'exploitation

Présenté par Canada (NAV47/3/14) pour établir une zone à éviter de 10 miles de rayon centrée sur la FPSO "Terra-Nova" sur les Grands Bancs de Terre-Neuve - adopté sous le terme "zone de prudence" de 10' de rayon centrée sur FPSO Terra Nova. en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002).

Zone à éviter dans la région des îles Shetland

Présenté par UK (NAV47/3/15), modifie le texte concernant les zones à éviter "les navires de plus de 5000 Tx transportant ou pouvant transporter des hydrocarbures ou d'autres cargaisons en vrac potentiellement dangereuses devraient éviter la zone qui est délimitée par une ligne reliant les points géographiques suivants : " en vigueur 6 mois après adoption par MSC (2002).

• **Systèmes obligatoires de compte rendus des navires**

Système obligatoire de comptes rendus de navires dans les eaux du Groenland

Présenté par le Danemark (NAV47/3/3) comptes rendus obligatoires conformément à SOLAS V/8-1 lorsqu'un navire est sur le plateau continental ou dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) du Groenland. - adopté – en vigueur 6

mois après adoption par MSC (2002).

Etablissement d'un système obligatoire de comptes rendus de navire appelé "ADRIATIC TRAFFIC" en mer Adriatique.

Présenté par l'Italie seule (NAV47/3/4). Proposition non conjointe – Doute quant aux possibilités d'utiliser la VHF partout pour les CR – La limite sud empiète sur les eaux territoriales grecques et doit donc être décalée vers le nord. Sera présenté à nouveau au NAV48.

Modification du système existant de comptes rendus obligatoires de navires "Au large d'Ouessant"

Présenté par la France (NAV47/3/7) porte à 40 milles autour du Stiff au lieu de 35' la limite de compte rendu.- adopté – en vigueur le 1er Mai 2003

• **Identification et désignation de zones maritimes particulièrement vulnérables**

Examen par le groupe de travail du projet de résolution de l'Assemblée (MEPC 46/23 annexe 6) sur l'identification des PSSA (Particularly Sensitive Sea Areas) en vue de remplacer les résolutions A.720(17) et A.885(21). Pas de modifications apportées et texte du projet approuvé et à communiquer directement à la 22^e Assemblée. L'OHI fournira les symboles adoptés pour les PSSA dès qu'ils seront au point (pour cartes papier et électroniques)

Baleines franches de l'Atlantique Nord

(NAV47/INF.2 des USA et NAV47/INF.3 Suède) efficacité du système de compte rendu et des informations transmises par les autorités. 53% de navires se signalent mais il faut poursuivre les efforts.

Zone de prudence du Sunk (NAV47/INF.4 UK)

Modification de la zone de prudence existante du SUNK. Service de VTS sera créé et cartes seront modifiées.

Zone de prudence de Fisherman's Gat (NAV47/INF.5 UK)

Modification du balisage aux abords et dans le Fisherman's Gat, et points de compte rendu VTS supplémentaires. Cartes modifiées.

• **Formation antiabordage**

Accidents provoqués par des manœuvres contradictoires effectuées pour éviter des abordages. Exemples divers à destination de STCW en vue de revoir la formation

• **Renseignements à donner pour améliorer les documents proposant des mesures d'organisation de trafic.**

De nombreuses propositions n'étaient pas correctement présentées pour étude par le sous comité.

Préparation d'un document que le secrétariat pourra joindre en vue d'obtenir une bonne présentation des documents concernant l'organisation du trafic. _____

Fatigue & Hours of Rest

TIRE DE LA LETTRE IFSMA N°30



Photo : J.M. BILLOT

The Antigua & Barbuda flagged mv/ CITA grounded off Newfoundland Point, Isles of Scilly, on 26 March 1997. She was being operated as a Feeder Container Ship on a weekly schedule between Rotterdam, Southampton, Belfast and Dublin. She was manned with a Polish Master, Mate, Engineer, three Deck Ratings, an Engine Rating and a Cook. The Charter Party included the usual requirement that the Master "... prosecute all voyages with utmost despatch and ... render the customary assistance with the vessel's crew." In particular this included opening and closing of hatches, securing of containers and supervision of loading. The planned route from Southampton to Belfast was to be via the northbound lane of the Lands End traffic Separation Scheme.

The CITA was operating the Bridge watch system so common on Coastal Vessels where the Master takes each 6 to 12 watch and the Mate takes each 12 to 6 watch. No Lookouts were posted - the Officers were the sole lookouts. Neither the Master nor the Mate had received any written instructions or guidance from the Owners and No Standing Instructions had been issued by either the Superintendent or the Manager. Although fitted with a functional Watch Alarm to ensure the Bridge Watchkeeper remain-ed awake this Watch Alarm had been switched off, not only for the voyage terminated by the grounding, but also for some time previously. The Convention in force at the time of CITA's Grounding was STCW 95 with its mandatory Code.

Shortly after midnight on 26 March 1997, the Mate took over the Bridge Watch from the Master as CITA was approaching a course alteration position south of Lizard Point. On reaching it, course was altered to head for the southern end of the Land's End TSS. Some time later the Mate fixed the vessel's position and found he was about a mile to the north of the intended track. To regain it he adjusted the course to port by a few degrees and returned to his chair to resume his watch. Soon afterwards he fell asleep. Two and a half hours and about 35 miles later, without anyone on board being aware of what was happening, CITA ran aground on rocks at Northumberland Point, Isles of Scilly, while heading westwards at 13 knots and became a total Loss. The seven Crew were taken off by RNLI Lifeboat and the Master by Rescue Helicopter.

Minimum Rest Periods

STCW 95 - Regulation VIII/1 Fitness for Duty states that :

Each Administration shall, for the purpose of preventing fatigue :

- .1 establish and enforce rest periods for watch-keeping personnel ; and
- .2 require that watch systems are so managed that the efficiency of all watchkeeping personnel is not impaired by fatigue and that duties are so organised that the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

Mandatory Section A-VIII/1 Fitness for Duty states that :

- 1 - All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period.
- 2 - The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length.
- 3 - The requirements for rest periods laid down in paragraph 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.
- 4 - Notwithstanding the provisions of paragraph 1 and 2, the minimum period of ten hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each 7day period.
- 5 - Administrations shall require that watch schedules be posted where they are accessible.

Recommendatory Section B-VIII/1 Guidance regarding Fitness for Duty states that :

- 1 - In observing the rest period requirements, "overriding operational conditions" should be construed to mean only essential ship-board work which cannot be delayed for safety or environmental reasons or which could not reasonably have been anticipated at the commencement of the voyage.
- 2 - Although there is no universally accepted technical definition of fatigue, every one involved in ship operation should be alert to the factors which can contribute to fatigue including, but not limited to, those identified by the Organization, and take them into account when making decisions on ship operations,
- 3 - In applying regulation VIII/1, the following should be taken into account :

-1 provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties.

-2 that the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time; and

- 3 the provisions may be varied for ships on short sea voyages, providing special safety arrangements are put in place.

- 4 Administrations should consider the introduction of a requirement that records of hours of work or rest of seafarers should be maintained and that such records are inspected by the Administration at appropriate intervals to ensure compliance with regulations concerning working hours or rest periods.

- 5 Based on information received as a result of investigating maritime casualties, Administrations should keep their provisions on prevention of fatigue under review.

Is Fatigue at Sea an Issue?

By Capt. P. Chawla, General Manager Quality Assurance and Training Anglo-Eastern Ship Management Limited

It is the age of e-commerce. With a click of a button a doctor in Philippines can order the latest edition of a book from U.S.A. A little shop in Turkey may be ordering a load of wine from Australia at the same time.

The way goods are traded has changed dramatically in the last two decades but the cheapest method of moving those goods across the world is still by sea.

Technology is converting the entire world into a single market place, thus bringing in fiercer competition amongst businesses. This in turn increases the pressure on the shipping industry to provide their services at cheaper rates.

The shipping industry has been achieving this basically through improved productivity and efficiency, with the help of technology.

Not too long ago a general cargo ship used to be manned by 30 people. Today it is not uncommon to find a 3000 TEU container vessel manned by as few as 16 people.

The question being asked in the industry today, is whether this reduction of people on board has gone too far. Is the ship's safety being put at risk with this drive of replacing people with machines ?

What should be the minimum level of manning for a ship? What is the risk to the environment if the officer on watch of a tanker carrying 400,000 tonnes of oil loses his concentration due to fatigue?

If these questions are being asked in the bars of the seamen's clubs, why are the regulators not doing 'something' about it?

It is a complex issue and there are strong opinions on both sides.

The minimum number of people required to operate a ship is decided individually for each ship by the flag state, based on a set of guidelines contained in IMO Resolution "Principles

of Safe Manning".

These are very broad guidelines that mention the criteria to be considered by the flag state in deciding the minimum number of people required to operate the ship safely.

The problem lies in the interpretation of these guidelines by different flag states.

For example, one of the issues is, whether it should be allowed to operate a ship with only one officer on watch at night.

Trials were conducted by various countries. When the issue came up for discussion at the IMO, majority of the nations voted against allowing one-man bridge operation, but a few countries resisted very strongly.

Owners of ships manned by staff who are relatively highly paid, prefer to reduce the costs of operations, by reducing the number of people with technology.

In the example given above, one of their arguments is that one man bridge operation is equally safe if there are 'dead-man alarms' fitted that can warn others if the watch officer falls asleep.

Flag states compete fiercely to get ships into their register. Registration of ships and the earnings through the registration tax is major revenue source for some countries. If one flag state, interprets the guidelines that allow a reduction on manning, the other flag states feel compelled to do so, even if they disagree with the interpretations of another flag state.

Administrations of many nations, and Accident Investigators of some reputable countries are keen to improve the guidelines of the IMO to ensure that there is more uniformity in the interpretation of the guidelines by all flag states. Unfortunately, nations who are keen to allow operation of ships with lower manning levels disagree, and when the guidelines for manning scales were being reviewed no substantial changes were made.

Flag states presently may not be too keen to address this 'hot potato' issue of manning levels on board due to local pressures especially in the domestic or short-sea trades.

At the same time, research work being done on the subject of 'Fatigue', working hours and rest hours is increasingly making it evident that the reduction in manning scale may have gone too far on some ships and any further reductions may seriously affect the safety of the vessels.

The seafarers are increasingly complaining of long hours and inadequate rest leading to fatigue and lower levels of alertness.

The major oil companies, realizing the implications of an oil pollution caused by underperforming officers have taken a lead in looking at the manning levels of ships as part of their vetting procedures. Unfortunately in the dry cargo trade this interest by shippers or consignees in the operational aspect of the ships is minimal.

The main factor in the decision of choosing a carrier for their goods seems to be cost alone.

Perhaps, shippers of containers and of bulk cargoes also need to take the lead from the major oil companies and look carefully at the overall operation of the ships carrying their cargoes.

Oil pollution is a very 'visible' disaster, but loss of toxic chemicals from a container

into the sea, or an accident involving bulk carrier colliding with a tanker or running aground in the middle of the approaches to Rotterdam can be equally disastrous. If that happens, just like in oil pollution cases the Charterers diligence in selecting the ship in question will be under severe scrutiny.

Questions regarding the commercial pressure exerted on a tired crew to sail out, will be asked by the public and the investigators. Pressure to maintain unrealistic voyage schedules will be questioned.

The Charterers and shippers will also come under scrutiny just like in pollution cases.

Charterers, Shippers and Consignees may also suffer a serious loss of reputation.

Thus ignoring the quality of operations of

the ships is no longer an option.

The issue of Fatigue and Manning levels of ships may be complex and solutions may not be very popular but, it is not an issue that is going to go away in the near future. Will the regulations wait for a high-profile disaster involving fatigue or will a pro-active approach be taken by flag states in deciding a more uniform approach to manning levels?

The 'Smoke' around this issue clearly indicates a smoldering fire underneath the surface. Scientific studies and honest analysis is urgently needed to ensure that there is a proper response to the issue. If regulations are driven by a reaction to disasters they tend to be decided on emotional and political factors instead of being made on the basis of scientific approach or nationality.

Les marins et le manque d'officiers européens.

Extraits de la présentation du Capt Nick Soutos au CESMA, traduit par JP DALBY

En ce qui concerne la disponibilité et les chances d'emploi sur des navires de l'Union Européenne (UE) il faut distinguer les marins et les officiers.

Les marins trouvent des emplois plus intéressants à terre, les salaires à bord ne sont pas assez attractifs en comparaison de ceux de terre. De ce fait, les jeunes ne veulent plus prendre la mer et préfèrent plutôt avoir une vie meilleure à terre avec leurs familles et presque les mêmes salaires qu'à bord. Les armateurs ne peuvent augmenter les salaires des équipages car ils ne pourraient pas lutter avec ceux des autres et principalement des pays d'Asie du sud-est. Logiquement et commercialement il faut admettre, de bonne foi, l'attitude des armateurs de l'UE qui essaient de réduire les dépenses afin de rester compétitifs par rapport aux pavillons étrangers, hors d'Europe, qui emploient des équipages à des coûts nettement moindre. Tout bien considéré, je pense qu'il y a peu de chances pour que dans un futur proche ou lointain, on trouve une solution pour employer nos marins sur nos navires dans le commerce international. Bien sûr cela ne s'applique pas, pour le moment, au trafic cabotage, aux ferries etc.. qui touchent les ports européens. Ces navires emploient encore, pour la plupart, des équipages européens.

En ce qui concerne les officiers, c'est un sujet différent et nous devons étudier toutes les possibilités et accroître nos efforts pour avoir des capitaines et des officiers de l'UE sur nos navires sous un pavillon de l'UE. Il y a trois points à réaliser et pour lesquels il nous faut trouver des solutions satisfaisantes.

- Comment attirer des jeunes gens instruits vers les Ecoles de Marine Marchande et les inciter à faire carrière comme officiers dans la marchande ?

- Comment satisfaire les personnes concernées avec des rémunérations raisonnables ?

- Comment convaincre les armateurs de les employer ?

Ce qui conviendrait à chaque pays de l'UE, où dans certains il existe un chômage important, serait de générer des fonds suffisants, avec l'aide de la Commission Européenne à Bruxelles, pour mener une campagne de promotion pour inciter les jeunes à devenir officiers à bord des navires. Bien sûr chaque pays aurait ses propres méthodes.

Un autre moyen des les attirer et que nous devons mettre au point est que les officiers ne paient pas d'impôts, ou s'ils le devaient cela devrait être un montant minime.

En ce qui concerne l'emploi, nous devons réaliser que pour l'armateur, en ce qui concerne les dépenses, son navire soumis au commerce international doit rester compétitif par rapport aux autres navires des pays hors UE. Pour compenser les différences de coûts pour employer des officiers et capitaines de l'UE l'armateur de l'UE devrait recevoir des compensations, avec l'aide des gouvernements de l'UE et / ou de la Commission Européenne, sous forme de remboursement de taxes ou d'exemption de taxes sur les navires et / ou l'armateur.

Les interventions des syndicats locaux ou de l'ITF dans les ports Européens contre des navires et / ou des armateurs pour les harceler ou les soumettre à un chantage pour qu'ils emploient des marins de l'UE peut avoir des résultats provisoires, mais ne résoudrait absolument pas le problème.

Je pense avoir été de quelque aide en vous soumettant mes idées et informations pour aider les décideurs politiques de l'UE à prendre les décisions nécessaires et entreprendre les actions pour résoudre ce problème. Mon souhait le plus sincère est de ne voir que des capitaines et des officiers des pays de l'UE sur les navires de l'Union Européenne.

Embauche possible de commandants étrangers aux Pays-Bas

La ministre des transports Tineke Netelenbos veut abroger l'obligation d'un commandant néerlandais sur tout navire sous pavillon national.

Mais sa proposition suscite l'opposition véhémente du syndicat des marins FVVZ et de l'association des commandants néerlandais. Actuellement, les armements ne trouvant pas de ressortissants nationaux peuvent obtenir une dispense pour embaucher des commandants de pays de l'Union européenne et de Norvège. Depuis 1998, des dispenses ont été accordées à 51 commandants, surtout belges et allemands mais aussi britanniques, norvégiens, suédois, finlandais, portugais et espagnols.

FVVZ ne conteste pas les dispenses mais veut le maintien du principe d'un commandant néerlandais sur un navire néerlandais. De plus, il refuse l'approbation systématique de l'embauche de commandants étrangers qui permettrait ainsi à un non Européen de commander un navire néerlandais. De leur côté, les armements veulent davantage de marge de manoeuvre dans l'embauche des commandants. Ils estiment pouvoir proposer le commandement à un membre de l'équipage d'un navire armé, par exemple, par des officiers philippins. En outre, ils estiment de plus en plus difficile de se contenter de ressortissants de l'Union européenne dont tous les armements souffrent de la pénurie d'équipage.

Billet d'humeur !

Un de nos collègues attire notre attention sur des problèmes de brevets et d'équivalence de brevets dans les îles du Pacifique

Depuis quelques temps dans le cadre du STCW 95, TAHITI bruisse de mille bruits au sujet de brevets d'outre-mer (Capitaine Marine Marchande, Grand Cabotage, etc ...), le dernier bruit en date et le plus inquiétant est la délivrance aux CMM et Grand Cabotage polynésien du C2MM par équivalence, alors que les cours de CMM Polynésien d'une part n'excèdent pas 9 mois avec un niveau de 4ème ! (Il y aurait même un candidat qui aurait obtenu son brevet oralement, sans présentation à un jury, sans avoir suivi de formation, simplement parce, qu'il aurait obtenu un brevet de chef du quart E.O.R pendant son service militaire).

D'autre part ce sont des brevets monovalent. A ma connaissance la France veut figurer sur une liste blanche, en accordant des brevets de cette valeur aux Capitaines formés en POLYNESIE, elle prend le risque de se ridiculiser et les Capitaines métropolitains avec.

Dans le Pacifique les Français passent pour des rigolos ! Lorsque l'on sait que sur les passerelles, il n'y a pas de cartes,

que les Capitaines ne naviguent qu'avec des traceurs, ou simplement des GPS, sans suivi de la position; que personne ne tient de journaux réglementaires de navigation ou machine; qu'il n'y a jamais d'exercices de sécurité, que le laxisme prévaut - par exemple sur un navire transportant des touristes, les masques incendies ne sont même pas homogènes, ils ne fonctionnent tout simplement pas, il n'y a jamais d'exercices de poste d'évacuation. Il y a aussi un cargo qui n'a qu'une seule ligne de mouillage et encore elle n'est pas adaptée (la chaîne a un calibre inférieur aux mâchoires du barbotin !) ce navire navigue dans les îles et transporte des passagers.

Je pourrai vous décrire des dizaines d'anomalies, je préfère m'arrêter. Tout cela pour dire que si des brevets d'un certain niveau sont accordés par équivalence en Polynésie le ministère prend une grande responsabilité en cas de problèmes graves. Que des équivalences soient délivrées, pourquoi pas, mais après avoir passé des tests et contrôles d'aptitude professionnels sérieux.

Métiers de l'Offshore : Diplôme d'Opérateurs de Positionnement Dynamique (DPO)

Coflexip, société française, propriétaire de navires mais sous pavillons étrangers peut bénéficier des systèmes des contrats de qualification maritime pour l'embarquement des élèves officiers.

Alan Paterson, Superintendant de Northern Marine, a décrit le contrat de travail des officiers certifiés Opérateurs de Positionnement Dynamique (DPO). Le rythme de travail est de un mois suivi d'un mois de repos. Le planning est donné sur un an environ.

Chaque candidat est retenu après un entretien à Glasgow et un examen médical. Un engagement de formation (training bond) est signé. Cette formation est à la fois théorique et pratique. Elle commence par un stage de formation de cinq jours de survie en mer puis un premier embarquement de 28 jours en mer du Nord sur un navire à Positionnement Dynamique (DP Vessel) pour se familiariser avec le système opératoire.

Ce premier stage sera suivi d'une première formation sur simulateur à l'Académie Maritime de Glasgow, après avis des commandants ayant supervisé le premier stage embarqué. Un deuxième embarquement de 28 jours est proposé, toujours sur un navire DP, mais dans une autre zone géographique et un métier différent.

Cet embarquement est suivi d'une formation à la sécurité de lutte contre l'incendie et les conditions d'embarquement et débarquement par hélicoptère qui donnent lieu à un certificat.

Un troisième embarquement de 28 jours complète cette formation pratique à l'utilisation du Positionnement Dynamique des navires. Le stage final, sur simulateur, d'une semaine permet d'obtenir le certificat DPO (Dynamic Positioning Operator) à l'Académie de Glasgow après un total de 6 mois à bord d'un navire DP.

La base de recrutement sera, au maximum, de deux officiers français par mois.

OMI - Révision du recueil BC - 6^o session du Sous Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (16/18 juillet 2001)

Le groupe de travail sous la présidence de JD TROYAT a traité entre autre de :

Liquéfaction d'une cargaison de concentré de minerai de cuivre

Après un long échange de vues, le Groupe a décidé que l'avant-projet de texte devrait en partie figurer dans le projet de texte révisé du Recueil BC, mais sous une présentation modifiée. Le texte existant a été modifié comme suit :

1 au paragraphe 7.1.5, insérer ce qui suit après la deuxième phrase :

"Bien que la surface de la cargaison puisse être apparemment sèche, une liquéfaction non détectée peut se produire entraînant le ripage de la cargaison."; et

.2 au paragraphe 7.1.7, ajouter les mots "de manière très soudaine" à la fin de la dernière phrase.

●●●●●●●●

Après de longs échanges de vues, le Groupe de travail a convenu de recommander au Sous-comité les modifications suivantes:

Prescriptions relatives à la ventilation applicable au transport de FERROSILICIUM

Sous la rubrique "Ventilation", dans les fiches consacrées au Ferrosilicium No ONU 1408 et No BC 022, remplacer la phrase existante par "La ventilation mécanique en surface fonctionne de façon aussi continue que possible, si les conditions météorologiques le permettent et dans tous les cas, pendant une période raisonnable préalablement au déchargement".

Dans l'appendice qui renferme les "Prescriptions générales applicables au transport du Ferrosilicium" (No ONU 1408), paragraphe 4, remplacer la phrase existante par "La ventilation devrait fonctionner en permanence, du moment où débute le chargement jusqu'à ce que le compartiment soit vidé du Ferrosilicium, à condition que les conditions météorologiques le permettent."

●●●●●●●●

Projet de texte révisé du Recueil BC

Concernant la révision des consignes d'urgence applicables aux navires transportant des cargaisons en vrac, l'Allemagne a proposé que les fiches de sécurité du projet de texte révisé du Recueil BC soient révisées en tenant compte, dans la mesure du possible, du projet de fiches de sécurité révisées. En conséquence, le Groupe de travail a recommandé d'insérer les fiches de sécurité pertinentes après que le Comité aura approuvé les travaux du Groupe de travail sur les fiches de sécurité ;

S'agissant de l'ajout d'autres appellations à la désignation de transport de la cargaison en vrac (BCSN), le Groupe de travail ne pensait pas que l'utilisation d'appellations secondaires dans les documents d'expédition poserait des problèmes, à condition que la BCSN soit toujours mentionnée sur les documents ;

Examinant la nécessité éventuelle d'une déclaration de la cargaison en vrac, le Groupe de travail a passé en revue les renseignements sur la cargaison en vrac et la déclaration connexe qui figurait à l'appendice 5 du Recueil BLU ainsi que les renseignements sur la cargaison prévus par la règle VI.2 de la Convention SOLAS et a estimé que cette question serait résolue lorsque l'on traiterait de l'alinéa 18 du paragraphe 31 du document DSC 6/5/1 ;

S'agissant de la modification des dispositifs d'extinction de l'incendie au dioxyde de carbone (CO₂) pour les cargaisons de tourteaux, le Groupe de travail a examiné le document DSC 6/5/5 (Japon). Le Groupe de travail partageait la préoccupation exprimée par le Japon selon laquelle une telle prescription pourrait être considérée comme une interprétation des prescriptions relatives aux dispositifs fixes d'extinction de l'incendie qui figurent dans le chapitre 11-2 de la Convention SOLAS. Le Groupe de travail a également estimé que de telles mesures ne seraient pas possibles dans la pratique et qu'il ne serait pas réaliste d'installer un tel dispositif fixe prolongé d'extinction de l'incendie et il a proposé que le Sous-comité de la prévention de l'incendie (Sous-comité FP)

soit invité à prendre note de l'avis du Groupe de travail ;

Le Groupe de travail a souscrit à la proposition du Groupe de travail par correspondance visant à supprimer l'expression "Cendres volantes" en tant qu'appellation secondaire des "Pyrites calcinées" ;

S'agissant de la nécessité de remplacer la désignation de transport de la cargaison en vrac "Minerai de chrome" par la désignation "Minerai de chromite", le Groupe de travail a souscrit à la proposition du Groupe de travail par correspondance (DSC 6/5/1, paragraphe 26) ;

Le Groupe de travail a approuvé la proposition du Groupe de travail par correspondance visant à recommander au Secrétariat de modifier le système de numérotation des paragraphes et figures de l'appendice D du Recueil BC existant lorsque le texte serait transposé dans l'appendice 1 du projet de texte révisé du Recueil BC (DSC 6/5/1, paragraphe 27),

Le Groupe de travail a approuvé la recommandation du Groupe de travail par correspondance visant à remplacer la désignation de transport de la cargaison en vrac "Muriate of Potash" par la désignation "Potassium Chloride" (modification sans objet en français) et à conserver les termes "Muriate of Potash", "Potash Muriate" et "Muriate de potasse" en tant qu'appellations secondaires (DSC 6/5/1, paragraphe 28). En outre, le Groupe de travail a recommandé une correction d'ordre rédactionnel à la liste des cargaisons et groupes de risque (appendice 4 du projet de texte révisé du Recueil BC) consistant à supprimer la première des deux appellations mentionnées "Chlorure de potassium";

Après un long échange de vues, le Groupe de travail a estimé qu'en ce qui concernait l'ajout des Boues de charbon dans le groupe B, le Sous-comité devrait prier les membres d'obtenir des renseignements détaillés auprès des experts du commerce des boues de charbon avant de prendre toute décision afin de finaliser la rubrique figurant dans le projet de texte révisé du Recueil BC;

S'agissant des précautions à prendre en cas d'intempéries et des méthodes d'arrimage à recommander pour les concentrés de sulfures métalliques et les cargaisons de concentrés de minerais énumérées après la fiche consacrée à l'Acier inoxydable, poussière de moulage, dans le projet de texte révisé du Recueil BC, le Groupe de travail a décidé que les modifications ci-après devraient être apportées :

1 dans le cas des concentrés de sulfures métalliques (No BC 035), sous la rubrique "Précautions à prendre en cas d'intempéries", supprimer les crochets et ajouter ce qui suit : "Empêcher toute autre augmentation de la teneur en humidité avant et pendant le chargement, après avoir soumis la cargaison à un essai pour en déterminer la teneur en humidité". Sous la rubrique "Chargement", supprimer tous les crochets, ainsi que la deuxième phrase figurant à l'alinéa iv) et modifier la dernière phrase de l'alinéa vi) comme suit : "Il conviendrait de suspendre le chargement des concentrés en cas de forte pluie ou chute de neige et de fermer les écoutilles". Sous la rubrique "Transport", remplacer "étanches à l'eau" par "étanches aux intempéries";

2 pour les cargaisons de concentrés de minerais, sous la rubrique "Précautions à prendre en cas d'intempéries", supprimer les crochets ainsi que la deuxième phrase et ajouter ce qui suit : "Empêcher toute autre augmentation de la teneur en humidité avant et pendant le chargement après avoir soumis la cargaison à un essai pour en déterminer la teneur en humidité". Sous la rubrique "Chargement", supprimer tous les crochets, ainsi que la deuxième phrase figurant à l'alinéa iv) et modifier la dernière phrase de l'alinéa vi) comme suit : "Il conviendrait de suspendre le chargement des concentrés en cas de forte pluie ou chute de neige et de fermer les écoutilles". Sous la rubrique "Transport", remplacer "étanches à l'eau" par "étanches aux intempéries";

Le Président du Groupe de travail a présenté oralement le projet de texte révisé du Recueil BC, lequel sera finalisé et soumis au DSC 7.

Notre collègue SUSSAC à lu les documents MEPC et nous fait part de quelques remarques.

Convention MARPOL :

Les annexes 4 (Eaux usées) et 6 (pollution de l'air) ne sont pas ratifiées. Seules le sont les annexes 1 (hydrocarbures), 2 (substances nocives en vrac), 3 (polluants marins -en emballage), et 5 (ordures et déchets).

Une conclusion devrait paraître cette année à propos des peintures antifouling tributylétain complètement interdit en 2008. Sans doute nouveau certificat prévu.

Des travaux sur le rejet des eaux de ballast sont toujours en cours.

On peut signaler qu'il y a des interventions pour "adoucir" le texte actuellement proposé pour l'annexe 4; et aussi que, par exemple aux USA, il a été vérifié que l'élimination de vieux filets de pêche était correctement portée au "garbage book" (annexe 5).

Visites CAS : (Condition Assessment Scheme)

Il y a des travaux pour rendre obligatoires des visites dans un "système d'évaluation de l'état du navire", pour certaines catégories de pétroliers (dans le cadre de règle 13G de l'annexe 1).

Des travaux sont avancés pour prévoir les formes et procédures de ces visites (avec la liste des très nombreux- points à vérifier "de près"), procédures prévoyant des questionnaires, une planification détaillée (nécessaire, vu les contrôles prévus) et un certificat.

Les textes prévoient que "l'Administration" est en charge de ces visites et de la délivrance du certificat, et prévoient éventuellement une "deuxième opinion".

L'IACS fait remarquer que, dans presque tous les pays l'Administration va se tourner vers eux, dans le cadre d'une nouvelle procédure, et se pose le problème de la "deuxième opinion".

Eaux de ballast :

Dans le cadre international, des travaux sont en cours. Ils avancent pour les papiers, journal ou certificats qui seraient (ou sont déjà) obligatoires (certains étudient (!) des appareils d'enregistrement des mouvements de ballasts), mais bien des gens se rendent compte de plus en plus de grosses difficultés pratiques, ce qui n'empêche pas certains états d'édicter des réglementations de plus en plus contraignantes (Australie entre autres).

Bien des pays disent que le changement de l'eau au large n'est pas vraiment possible ni sûr dans toutes les circonstances (bien-sûr), exclus en particulier en cas de faux-bord important. Il avait été envisagé des traitements de l'eau par chauffage (pouvant occasionner des avaries à la structure du navire), par produits chimiques (mais ce seraient forcément des polluants marins qui seraient rejetés un jour ou l'autre). Des travaux sont effectués sur des procédés "physiques", mais cela nécessite, à cause des débits nécessaires dans la pratique, des installations très encombrantes (et chères d'installation et d'exploitation), impossibles à mettre en place sur des navires à la machine déjà bien encombrée. De plus, en cas d'arrivée à une décision: les ballasts des navires existants devraient être traités pour éliminer les "bêtes" dans les sédiments et sur les cloisons, d'où, au minimum, traitement des eaux de lavage.

Il avait été envisagé, pour le changement de l'eau, la définition de "zones de gestion des eaux de ballast", mais cela semble incompatible avec le droit international.

Des difficultés sont à venir pour une décision internationale (certains disent même que la seule solution pour les pays qui s'estimeraient sensibles est la présence d'installation de réception à terre des eaux de ballasts !!!).

Mais des pays ont maintenant des règles très contraignantes, avec les pénalités qui vont avec. L'Australie en vient à demander (de façon maintenant absolument obligatoire) des points de prises d'échantillon d'eaux et de sédiments des ballasts, à définir des pays "suspects", et, en fonction de la gestion du Bord et des renseignements fournis, à désigner des navires "à risque plus ou moins faible" (le tout avec un large préavis avant l'arrivée), et ainsi à communiquer les procédures autorisées ou interdites dans les eaux Australiennes. D'autres pays prennent des échantillons pour analyse afin de vérifier le changement de l'eau au large.

On peut signaler également que l'Australie demande avec insistance que le terme "avarie" (amenant certaines exonérations de responsabilité dans la convention MARPOL) soit redéfini de façon très restrictive. Et, par ailleurs a défini la limite de la Grande Barrière comme limite "terrestre" pour toute réglementation (bien que cette zone soit déjà "zone particulièrement sensible" "PSSA").

Autres remarques :

Démolition des navires : Il avait été fait allusion à la convention de Bale (exportation de déchets vers des pays tiers) pour la vente de navires à des pays qui "recyclent". Il semble que la position officielle soit que les déchets d'exploitation d'un navire, dont le rejet fait l'objet d'une autre convention, soient exclus de cette convention. Mais il est cependant demandé de rendre les navires "sûrs" avant de les envoyer dans des ateliers de démolition.

On dit: Le "recyclage", tel que pratiqué sur des plages du Bangladesh ou d'autres pays, permet à ces pays d'avoir de l'acier avec un tiers de l'énergie nécessaire pour de l'acier neuf et économise environ 20 millions de tonnes de minerai de fer; et est, en fait, la seule solution pour l'élimination des navires usagés.

Il a été adopté dans les sujets MSC à travailler, sur proposition IFSMA, l'évaluation du personnel qui devrait être présent, à la passerelle, en eaux resserrées ou en navigation délicate. Mais la priorité de ce travail a été définie comme "faible".

TEST DE STABILITE EN SERVICE TEST I.S.S. (In-Service Stability Test) NECESSITE ET FAISABILITE

Commandant Hermann KAPS - VDKS

Professeur à l'Université de Sciences Appliquées de Brème

(Extrait des Articles Techniques de la 27^e Assemblée Générale de l'IFSMA)

1- Introduction

L' idée de l'utilisation d'un Test de Stabilité pour obtenir la hauteur métacentrique réelle d'un navire en exploitation a circulé depuis longtemps mais a été rarement mise en pratique. Il y a plusieurs raisons pour ce manque d'application et d'admission

Dans beaucoup de cas, la nécessité ne s'en est pas fait sentir car les navires n'avaient qu'une pontée limitée avant l'arrivée du conteneur. Bien sûr, il existait des exceptions telles que le chargement de bois en pontée ou la manutention de colis lourds. Mais dans tous les autres cas, il semblait suffisant de contrôler la stabilité par un calcul grossier ou même par comparaison de la situation actuelle avec les conditions de chargement du manuel de stabilité.

Dans certains cas, d'autres moyens de contrôle ont été établis. L'observation de la période de roulis est devenue l'outil commun pour déterminer la dernière palanquée de bois à charger sur les petits navires.

Malheureusement cette méthode, où la période était seulement relatée à la largeur du navire, pouvait conduire à des erreurs sans référence au franc bord du navire en question.

Toute tentative d'effectuer une épreuve de stabilité en service aurait été confrontée avec la difficulté de procurer un moment de gîte connu, c'est-à-dire d'avoir une masse connue à transférer transversalement sur une distance déterminée.

La réaction du navire à ce transfert, le changement de gîte du navire résultant devait pouvoir être mesuré précisément, ceci demandant un instrument spécifique. Et finalement le déplacement du navire devait être établi, de préférence par une lecture précise des tirants d'eau prenant la densité de l'eau du port en compte. Sans oublier la crainte d'influences dérangeantes non mesurables, telles que les amarres, le vent ou les rafales de vent, les frottements des défenses ou autres...

Cette crainte était alimentée par la littérature technique sur le sujet, qui reflétait les exigences de principe applicables à l'"expérience de stabilité initiale" faite aux chantiers.

Laquelle expérience a toujours souffert

de la tension entre architectes navals et l'Administration de tutelle. [...]

A noter que la dénomination "expérience" laissait indiquer sa difficulté et sa nature quelque peu douteuse.

De plus en plus, le facteur temps a prévalu dans les discussions sur les possibilités de mesurer la stabilité d'un navire de façon à vérifier les chiffres pré-calculés. Ceci s'appliquait en particulier aux lignes où les opérations commerciales étaient tenues par des horaires serrés, tels que Porte-conteneurs, Rouliers, et Ferries.

Il faut aussi mentionner que la "Théorie du navire" dans la formation maritime a été, et est toujours dans certains pays, un sous-produit de la construction du navire. Cette matière y est souvent professée par des architectes navals qui n'ont qu'une vue limitée des besoins d'un commandant et de la pression sous laquelle il doit décider d'entreprendre un chargement pré-calculé.

Le manuel "Ship Stability" de D.R. Derett ne mentionne même pas l'existence de l'épreuve de stabilité en service. Tout ceci pour dire que beaucoup de Commandants et de Seconds ne sont pas formés pour comprendre et exécuter un tel test.

Il y a eu des exceptions, bien sûr. Certains transporteurs de colis lourds se servaient de l'orientation de la bigue dans certaines positions définies pour calculer à l'avance l'angle de gîte que le levage du colis provoquerait. Sur certains autres navires, des tanks spéciaux de test ont été installés, mais leur utilisation n'était pas décisive pour le succès économique du navire. Ils sont restés des exceptions.

2- L'Avènement du Conteneur

L'introduction du conteneur dans les années 60 a nettement changé le tableau. L'attraction de pouvoir charger plus de fret dans "moins de navire" a augmenté le poids de la pontée. Ce qui a changé les principales dimensions des navires et subséquemment leurs caractéristiques de stabilité.

La plus grande largeur, jointe au franc-bord réduit de beaucoup de petits ou moyens porte-conteneurs, a conduit à des navires "raides"(stiff) mais manquants de moment

de redressement à grands angles de gîte.

Les conséquences de ce développement sont que Commandants et Seconds peuvent être considérablement induits en erreur s'ils évaluent la stabilité de leur navire en observant de façon traditionnelle son mouvement de roulis.

Généralement une hauteur métacentrique de 0,60 m ou plus est requise sur de tels navires neufs pour un chargement complet, afin d'observer tous les critères fixés dans l'"IMO Intact Stability Code".

Ce qui est beaucoup plus que ce qui était jugé une valeur limite et que ce qui était convenable pour un bon comportement du navire à la mer.

Bien entendu, le conteneur offre des conditions idéales pour un contrôle de stabilité par calcul simple. Les unités ont une position d'arrimage avec des coordonnées définies à bord. Le Micro-ordinateur a été développé opportunément pour pouvoir gérer les données de chargement.

Il ne devrait pas y avoir de problème pour contrôler la condition de chargement réelle et la stabilité inhérente avec un minimum de travail et la plus grande précision. Et même on affirme que le contrôle complet de la stabilité du navire est exécuté dans les centres de planning de terre de telle façon qu'il ne reste plus à l'état-major du navire qu'à appliquer des corrections mineures en ce qui concerne tanks et consommables.

La vérité est que ce concept ne fonctionne pas d'une façon satisfaisante. De plus, dans beaucoup de cas, il ne fonctionne pas ou est inacceptable. La plupart des conteneurs sont souvent présentés par les chargeurs avec des chiffres inexacts à tel point que les experts des Assureurs et des P&I recommandent depuis longtemps aux Commandants de vérifier - au moins - le niveau de chargement de leur navire par des lectures régulières de tirants d'eau.

L'extrait d'un Rapport d'un Second de feeder décrivant les circonstances d'une courte traversée est typique d'un bon nombre de tels voyages.

[Ce] navire feeder, déjà partiellement

chargé, était prévu charger un lot de 350 conteneurs pour environ 5000 tonnes dans un moderne petit terminal à conteneurs, en Méditerranée, pour un autre port de la région.

La planification du chargement était exécutée à bord par avance à l'aide de booking-lists reçues des agents des affréteurs par satellite. L'ordinateur de bord laissait voir que le navire serait chargé aux marques. La stabilité serait alors limitée, en utilisant au mieux la capacité de ballastage ainsi réduite.

Une grande attention était requise car l'expérience donnait raison de suspecter les chiffres fournis. Pendant le chargement, les positions des conteneurs furent suivies strictement, les lectures de tirants d'eau furent prises et les périodes de roulis observées à intervalles réguliers. A environ 02.00 du matin le Second fit stopper le chargement car le tirant d'eau Été était atteint et la période de roulis à la limite. Il n'y avait plus aucune possibilité de déballaster. Malheureusement 40 conteneurs restaient à terre....

L'agent apparut et essaya de persuader le Commandant de charger le reste sous l'argument que les lots avec connaissements (B/Ls) communs ne pouvaient être séparés. La proposition du Second de décharger des "lots coupés", et de compléter par d'autres, dut être abandonnée car l'Agent n'était pas en possession des B/Ls qui avaient été envoyés directement aux ports de destination finale en Extrême-Orient. Le navire appareilla sans le reste du chargement avec une stabilité marginale.

Dans le port de déchargement, la réception des lots coupés fut refusée. Les conteneurs durent être rechargés avec des conséquences commerciales douteuses. C'est à cette occasion que le Commandant put jeter un œil sur les documents et s'aperçut rapidement que les Listes de Bookings ne reflétaient pas la tare des conteneurs. De plus il y avait une différence en poids de 120 tonnes, sans compter les erreurs dans les déclarations des conteneurs de marchandises dangereuses.

La réclamation subséquente des consignataires accusait l'Etat-Major du navire de mauvais calcul de stabilité, de mauvais ballastage et autres délits mineurs..

Ce cas ne s'est pas soldé par un accident comme d'autres cas similaires. Mais il met en lumière le fait que les Commandants de certains navires ont besoin d'outils pour évaluer la stabilité de leur navire de façon rapide et exacte, qui soit aussi acceptée par les autres parties commerciales. Cette évaluation devrait être indépendante de tous documents de bookings ou de lecteurs à distance de niveaux de tanks.

3 – Résultats de récentes recherches

Envisageant les difficultés manifestes énoncées plus haut, le Gouvernement Fédéral Allemand a initié un projet de recherche en 1987, pour étudier la gestion pratique de la stabilité du navire. Les buts de ce projet étaient l'identification des défi-

ciences et la proposition de solutions. Les Résultats et Recommandations notables en 1989 étaient les suivantes :

= Les résultats obtenus par le calcul de la stabilité à l'aide d'ordinateurs (à terre ou à bord)-largement répandus - sont :

- environ 5 % du déplacement d'Été en dessous des chiffres réels.
- environ 4,4% (en + ou en -) de la hauteur du Centre de gravité (KG), ou du GM (ou $r - a$)

Sur un navire PC de 120m de long cela représente une déviation de + ou - 40 cm du GM ($r - a$)

= Ces chiffres n'incluent pas la possibilité d'erreurs considérables dans la gestion des tanks du navire.

= La mesure de la stabilité par le Test ISS produit des résultats précis en moyenne et présente

- une déviation de 0,56 % du déplacement
 - et de 0.46 % du KG
- de ce fait le test est 10 fois plus fiable que les résultats calculés

= Les chiffres obtenus par l'observation des mouvements de roulis du navire au port sont moitié moins fiables que ceux émanant du Test ISS.

= L'utilisation du Test ISS fut alors recommandée en vérification du calcul de stabilité sur certains navires - (en particulier les porte-conteneurs de petite ou moyenne taille et les semi-porte-conteneurs) dans les conditions listées ci-dessous :

- Le navire doit être équipé avec un moyen adéquat de transférer une masse définie sur une distance transversale définie en un temps court.
- De plus il doit être équipé d'un dispositif pour déterminer exactement et instantanément l'angle de gîte. Cet appareil doit aussi être capable de ne pas tenir compte des autres macro ou micro oscillations du navire.
- Un moyen ou une procédure doit être établie afin de prendre et de transformer les lectures des tirants d'eau en chiffres de déplacement réel.
- Le test ne doit pas prendre plus de 10 minutes afin d'éviter un délai inacceptable des opérations de chargement.

= La recherche révéla aussi que la sensibilité au vent, à l'amarrage et autres influences des navires de taille critique (entre 60 et 180 mètres) est beaucoup plus faible dans un Test ISS que dans les conditions d'une expérience de stabilité initiale aux chantiers. Ceci parce que la précision espérée d'un Test ISS est de + ou - 10% du GM (ou $r - a$), alors que les résultats des chantiers exigent + ou -2%.

Le Gouvernement allemand lança une autre recherche dans ce secteur en 1993. Les sujets de ce projet étaient les suivants :

- Le développement de solutions de software pour l'intégration du test ISS dans les calculs de stabilité à bord ;
- Le développement et l'essai d'une méthode

de calcul pour une "expertise simplifiée" des tirants d'eau

- L'investigation de la mesure de stabilité avec le matériel " ISTS" le navire étant en marche à petite vitesse en eau calme
- L'essai d'outils manuels pour mesurer le tirant d'eau arrière dans les formes.
- Une analyse des dispositifs de lecture à distance des tirants d'eau.

Tous les objectifs de ce projet furent menés à bien. La question surprenante d'effectuer un Test ISS quand le navire est en route révéla un nombre de critères simples permettant sa faisabilité :

- le navire doit faire moins de 10 nœuds
- il ne doit pas y avoir de changement de cap pendant que le navire est sous gyropilote
- il ne doit y avoir ni vagues ni houle créant plus de 1° de roulis
- il ne doit pas y avoir de perturbations dues aux navires proches ou à l'effet de squat (la profondeur doit être supérieure à 1,5 fois le tirant d'eau pour éviter le squat)
- le navire doit être équipé d'un "ISTS" (ou appareil similaire).

Une plainte fréquente dans ce contexte se base sur la valeur d'un test après le départ du port.

Ceci amène la question plus générale de "Quand faire le test au mieux ?"

En réponse à cette question, le test doit être fait le plus tôt possible avant la fin du chargement afin qu'il y ait une bonne probabilité de ne pas avoir à décharger du fret dans le cas d'un résultat défavorable. Ceci signifie que le test doit être fait quand le déplacement atteint 95% de la condition prévue de départ.

4 – Aspects Pratiques

Il y a plusieurs façons de pratiquer un test ISS. Si un navire n'a pas d'équipement spécial, cela ne peut être fait.

L'équipement minimum consiste en un court pendule, situé à hauteur d'œil, dans un local protégé du vent. Sa longueur doit être au mieux de 114,6 cm de façon qu'un déplacement de 20 mm corresponde à 1° d'inclinaison

Il ne doit pas être plus long pour éviter des résonances avec les micro oscillations du navire.

Le moment de redressement peut être établi avec un conteneur de 20 ou 40 pieds qui a été préalablement passé à la bascule de pesage avant d'être arrimé dans une position en abord, ou encore mieux déplacé d'une position en abord à la position symétrique de l'autre bord du navire.

Une autre option valable est de demander au fabricant des grues (si le navire est gréé) le moment de la flèche à vide quand elle est débordée en travers à son angle le plus bas. Si la flèche est chavirée de l'autre bord, le double moment permet au navire de gîter suffisamment, en un temps très court.

Le déplacement doit être calculé à partir des lectures de tirants d'eau en tenant comp-

te de la correction d'assiette et de la correction d'arc (Hogging) qui est omniprésent sur les navires jusqu'à 200 m de long

L'équipement le plus avancé, disponible depuis maintenant 10 ans chez Interling **GmbH** à Hambourg et chez d'autres fabricants plus récemment, consiste en tanks spécialement calibrés avec un système de lecture de jauge. Les données des niveaux des tanks ainsi que de la gîte sont délivrées on-line sur un ordinateur et donnent le GM (ou r-a) mesuré au bout de 4 tests consécutifs, gérés par l'ordinateur.

Ces systèmes sont approuvés par les sociétés de classification.

Il reste nécessaire de fournir le déplacement par saisie manuelle, bien que sur certaines versions, le déplacement soit calculé à partir de lecteurs à distance de tirants d'eau.

La seule attention à la charge de l'Etat-Major du navire est de préparer le navire afin qu'il puisse réagir librement et exactement au moment de gîte défini. Ces préparations prennent seulement quelques minutes et sont devenues de la routine sur certains navires.

En principe le test demande à être exécuté à l'occasion de l'état final de chargement, quand la stabilité devient marginale. Mais l'expérience pratique a démontré, avec les navires équipés d'"ISTS" ou d'autres systèmes similaires, que les Commandants qui font le test régulièrement connaîtront la stabilité si bien à tous moments qu'ils ne sont pas nécessairement dépendants de son exécution avant un départ en condition critique.

Un nouveau sentiment de sécurité et de confiance peut être développé. Et pour le plaisir fréquent des affréteurs, ces tests révèlent souvent que le navire peut transporter plus de pontée que calculé, en particulier quand le Centre de gravité des conteneurs est plus bas que l'estimation coutumière à 45 ou 50 % de la hauteur du conteneur.

5 - Gestion de la stabilité du navire

Le sous comité SLF de l'IMO a décidé en 1998 de développer des "Règles générales pour la Gestion de la Stabilité". Cette décision découlait de l'intention d'améliorer la performance des opérations des navires en regard des accidents qui se sont produits et de procurer un guide aux Commandants et aux Compagnies de navigation ainsi qu'aux écoles de formation maritime.

Cependant les "Guidelines" proposées furent rejetées, à la session 43 en 2000, par une majorité suivant l'argument de l'ICS (International Chamber of Shipping) selon lequel le besoin ne s'en faisait pas sentir.

Les points problématiques de ce document rejeté étaient les suivants :

- Un certain nombre de dispositions et de recommandations visaient la documentation, l'enregistrement et la planification ; il a semblé que les armateurs et les Opérateurs de navires renâclaient à accepter de telles Règles de la part de l'OMI, craignant que certaines dispositions puissent être interprétées par les auditeurs du Code ISM comme des exigences obligatoires.
- L'inclusion du test ISI comme méthode de vérification pour l'évaluation de la stabilité semblaient apeurer certaines délégations par ses possibles conséquences légales. Elles craignaient que les Avocats puissent s'y appuyer après un accident de stabilité d'un navire (chargement, passagers) et tenir les Armateurs ou même l'Administration responsable pour ne pas avoir équipé le navire avec un système de test de stabilité.
- Bien sur, certains délégués exprimèrent l'opinion que les navigateurs ne seraient pas capables de pratiquer le test d'une manière responsable !!

Ces arguments sont inacceptables pour les Commandants et Officiers qui ont besoin d'outils appropriés pour une évaluation fiable de la stabilité, qui soient acceptées par toutes les parties concernées. Sans ces outils, ils restent à la merci des affréteurs et de leurs agents et mettent en péril leurs vies et celles de leurs équipages.

Ces outils sont disponibles et testés. Leur application est moins compliquée que l'utilisation d'un sextant et que les calculs logarithmiques de position subséquents.

Les commandants qui ont un Système de test de stabilité à bord ne voudront plus jamais naviguer sans lui.

Simple Evaluation

1 Draughts at marks

FWD	8.18 m
AFT	8.84 m
MID	8.51 m

Operator or Loading Computer

2 Draughts at PP

FWD	8.19 m
AFT	8.83 m
Displ.	13360 t

Draughts at PP Displacement

3 ISTS Stability Measurement

4 Evaluation, Cargo/Ballast Optimization

KG max for Depart	8.59 m
KG Test	8.49 m
KG Diff	0.10 m

Operator or L.C. Proposals

ISTS PROTOCOL
INTERLING STABILITY TEST SYSTEM

MS: *ISTS Test Ship*
Port: *Hamburg*
Date/Time: *21.04.97 - 13:43*
Operator:

OPERATOR'S ENTRIES

Draught FWD PP	8.19 m
Draught AFT PP	8.83 m
Displacement	13360 t
KM for trimmed cond.	9.36 m
Tankwater density	1.006 t/m ³
Preset max. angle	2°
Start heel direction	PS

INTERMEDIATE RESULTS

GM1	0.88 m
GM2	0.89 m
GM3	0.90 m
GM4	0.87 m
Max. deviation	3.4 % O.K.

TEST RESULT

- GM_{Test} 0.87 m Ship in
- KG_{Test} 8.49 m Test Condition
- Including:
 - all active free surface moments
 - 28 tm test tank free surface.
- Results to be evaluated to comply with authority's requests (free surfaces, changing items, trim, etc), see operation manual.

**674 TEU CFV "ALEXANDRA":
600 Successful measurements
in 2 1/2 years, 30 at speed.
7 min. measuring time.**

Safe Use of full Payload Capacity

Reliable Stability Measurement

The Problem: Unreliable loading data

Weights

Centres of gravity

- ▷ declared
- ▷ assumed
- ▷ unknown

The Solution: ISTS Stability Measurement

INTERLING's experience with stability measurement systems since 1973 results into extreme system reliability and simple handling:

- Ship as close as possible to departure condition
- Ballast tanks full or empty
- Hatch covers, cranes etc. in sea position
- Ropes slack to allow heel +/- 2°
- No cargo, ballast or other weights to move during measurements.

1 Draughts at marks to be taken either visually or by draught gauge system.

2 Operator to determine draughts at perpendiculars, displacement and KM either from stability booklet or by a suitable routine in the loading computer. Hog/sag and trim to be considered.

3 Automatic ISTS measurement run (Fig. 5) and warnings for eventually hampered ship's heeling. Operator may use time for preparing evaluation, interfere to:

- shorten test phases
- interrupt if ship is not heeling freely

For preliminary evaluation, intermediate results can be read at display or preliminary protocol print-out.

4 Evaluation of results: Desired maximum departure KG to be compared with KG_{Test}. KG difference to be used for deciding on final cargo and/or ballast. Experience, prepared tables or suitable routines in loading computer to facilitate decision (Fig. 7).

5 Cargo loaded after the ISTS measurement has to be considered by further calculations with vertical C.o.G. according to authority request.

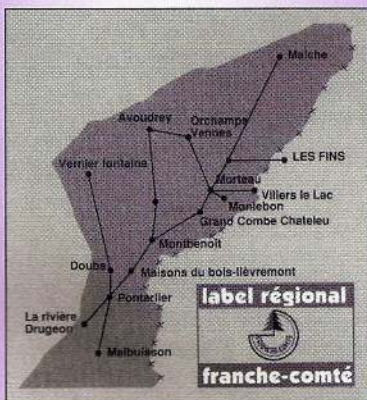
6 If stability measurements at speed are to be performed, the maximum allowed speed has to be determined by appropriate test series. Avoid rudder movements during phases A, C, E, G, J (Fig. 5).

Simple Operation

La saucisse de Morteau



En passant par la cambuse



Dans cette rubrique, j'essaie d'ouvrir notre horizon à des contrées plus ou moins lointaines, mais là, je fais fort, puisque la Franche-Comté ne figure même pas sur nos cartes marines ... et pourtant c'est une contrée gastronomique avec un de ses fleurons : la saucisse de Morteau, qualifiée aussi la Belle de Franche-Comté, depuis qu'elle a reçu le Label Franche-Comté illustré par un sapin noir et vert.

La saucisse de Morteau est fermée d'un côté par une baguette et de l'autre par une ficelle avec un scellé portant le logo du label Franche-Comté et la vignette "SAUCISSE DE MORTEAU". Ronde de couleur ocre, avec en son centre le toit d'une ferme traditionnelle, avec l'immense cheminée du "tuyé" ou "tué" où sont fumées ces saucisses.

Ce label garantit que la saucisse est faite avec de la viande de porc de première qualité, ces porcs provenant des races Large White, Landrace française, Piétrain ou Duroc élevées en Franche-Comté selon des normes de qualité, cette viande est préparée selon les règles régionales. La saucisse est séchée et fumée dans le "tué" à la sciure de résineux (sapins, épicéas, genévriers), seulement en zone de montagne, au dessus de 600 mètres d'altitude dans le Haut-Doubs, autour de Morteau.

Ayant trouvé de la saucisse de Morteau labellisée en région parisienne, avec mention "véritable saucisse de Morteau", j'ai contacté monsieur Noël MYOTTE, président de l'Association des Fabricants des véritables "saucisses et salaisons de Morteau" qui regroupe 23 fabricants et m'a confirmé que seul le label Franche-Comté garantissait le produit. Un autre label, qui ne veut pas dire un mauvais produit, permet de s'affranchir des contraintes de qualité de la viande de porc qui peut alors provenir de n'importe quelle région française

Faisons donc confiance à ceux qui acceptent les contraintes pour garder la qualité qui contentera un vrai "saucissologue" ou des poètes comme Christiane GAILLARD qui écrivait :

"La Strasbourgeoise, la Montbéliarde contentent peut-être les ignorants

Mais avec la "Belle de Morteau", festoyons, gourmands"

Ne manquons pas de dire que la véritable saucisse de Montbéliard a mérité aussi d'être protégée par le label Franche-Comté.

Maintenant que nous en savons un peu plus sur la saucisse de Morteau, comment la déguster ? Question saugrenue pour un Franc-Comtois, mais qui reste sans réponse dans beaucoup de nos régions.

La plus simple : faites cuire des pommes de terre à la pelure dans une eau, dans une autre portée à frémissement, faites cuire une saucisse de Morteau (surtout sans la piquer) pendant 30 minutes environ. Eplucher les pommes de terre, les couper en grosses rondelles, ajouter la sau-

cisse coupée en rondelles, assaisonnez d'une vinaigrette avec un peu de persil et servez encore chaud.

La Potée Comtoise : dans une cocotte, mettre 4 litres d'eau, mettre 300 g de lard salé, autant de poitrine fumée, une palette fumée y ajouter thym, laurier, un oignon clouté, ail, poivre, méfiez vous du sel, et cuire 45 minutes.

Ajouter alors 1 ou 2 choux, navets, carottes, poireaux, 1 chou rave coupé en 2, quelques pommes de terre et 2 saucisses de Morteau de 300 g chacune et laisser cuire encore 35 à 40 minutes.

Vous pourrez la manger simplement avec du chou, des lentilles, une salade, en brioche, chaude ou froide, et une fois cuite, pour faire plus délicat vous pouvez enlever la peau sans aucune difficulté. .

Vous pourrez aussi manger votre saucisse cuite, enlever la peau, couper en rondelles et servez avec des pommes vapeur sur lesquelles on aura fait couler cet autre produit labellisé de Franche-Comté : la Cancoillotte.

Cette spécialité fromagère était déjà mentionnée sous Charles Quint et des écrits relatant la prise de la Séquanie (l'ancienne Franche-Comté) par les Romains en 58 avant J.C. donnent à penser qu'elle était déjà fabriquée.

La Cancoillotte se fait en 3 phases. D'abord le "metton", obtenu avec du lait de vache écrémé, caillé et chauffé à 60° maximum, puis émietté, brassé, pressé, puis une phase d'affinage, et enfin la phase la plus délicate où le "metton" est fondu dans de l'eau additionnée de sel et de beurre, à laquelle on peut éventuellement ajouter du lait, du vin blanc ou des aromates.

La cancoillotte se consomme de préférence tiède, elle est vendue en pots, et vous choisirez bien sûr ceux qui portent le label "Franche-Comté"

Et que boire avec modération ? je proposerais un vin du Jura, un Arbois rouge. Etant dans cette région, il serait impardonnable de ne point parler du vin jaune.

Elaboré à partir du seul cépage "savagnin", vendangé début novembre pour une maturité complète, il donne le "Château Chalon" qui n'est pas un Château mais une AOC. Après fermentation, le vin est mis en tonneaux pour une durée minimale de 6 ans, pour obtenir ce vin ressemblant au Xérès fino, que l'on trouve en "clavelin", une bouteille de 62 cl, correspondant à ce qui reste des 100 cl mis à vieillir 6 ans auparavant.

Cdt Yves CHARLOT

En plus de monsieur MYOTTE, producteur de la véritable saucisse de Morteau à Orchamps-Vennes, je remercie Catherine MONGEOT, responsable Certification à Besançon pour toutes leurs informations.



New European Agreement

The European Commission has just announced an agreement whereby English will be the official language of the EU rather than German which was the other possibility.

As part of the negotiations, Her Majesty's Government conceded that English spelling had some room for improvement and has accepted a 5 year phase-in plan that would be known as "EuroEnglish".

In the first year, "s" will replace the soft "c". Certainly, this will make the sivil servants jump with joy. The hard "c" will be dropped in favour of the "k". This should klear up konfuzion and keyboards kan have 1 less letter.

There will be growing publik enthusiasm in the sekond year, when the troublesome "ph" will be replaced with "f". This will make words like "foto-graf" 20% shorter.

In the 3rd year, publik akseptanse of the new spelling kan be ekspekted to reach the stage where more komplikated changes are possible.

Governments will enkorage the removal of double letters, which have always ben a deterrent to akurate speling.

Also, al wil agre that the horrible mes of the silent "e"s in the language is disgraseful, and they should go away.

By the fourth year, peopl wil be reseptiv to steps such as replasing "th" with "z" and "w" with "v".

During ze fifz year, ze unesesary "o" kan be dropd from vords kontaining "ou" and similar changes vud of kors be aplid to ozer kombinations of leters.

After zis fifz yer, ve vil hav a reli sensibl riten styl. Zer vil be ne mor trubl or difikultis and evrivun vil find it ezi to understand ech ozer.

Ze drem vil finali kum tru!

And zen ve vil tak over ze world!