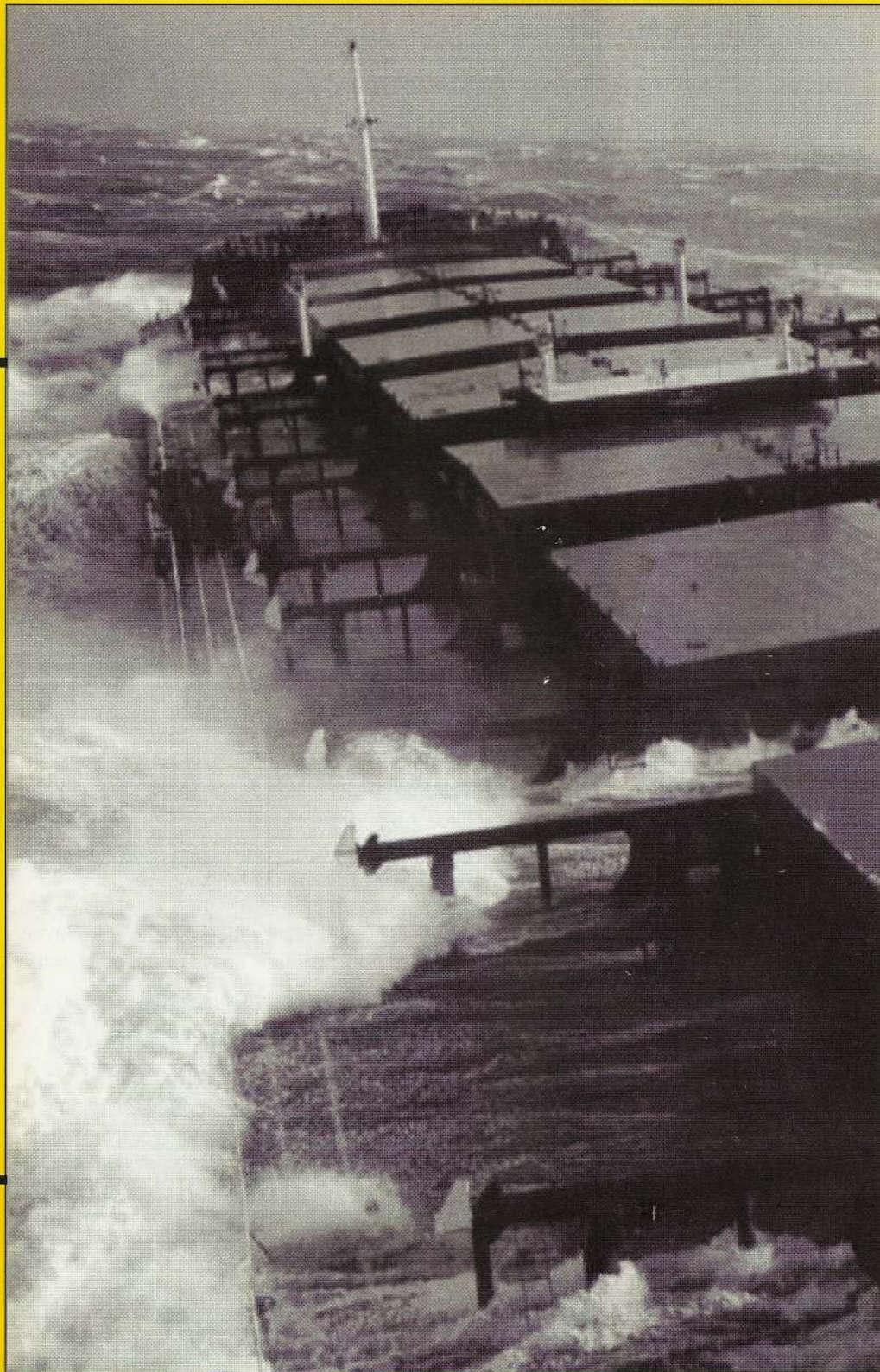


AFCAN

Informations

ISSN 1158-1735



N° 56 - JANVIER 2002

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
Ballast	4
Erika.....	8
Accidents embarcations	12
Coastal bay.....	19
Vraquiers	23
Abandon	25
Facteur humain	30
Squat	34
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 • 221 €
- Capitaines en mission à terre..... • 168 €
- Capitaines retraités..... • 43 €
- Membres associés..... • 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

L'AFCAN, association de bénévoles ne dispose par d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du bureau. Les épouses qui peuvent décrocher ne sont pas au fait des affaires suivies par l'association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.



En raison des délais d'impression de la revue, pour le 'bureau' c'est déjà le moment de présenter nos meilleurs vœux pour l'année 2002, à nos adhérents et leurs familles, ainsi qu'aux lecteurs de l'Afcan info. Nous avons une pensée toute particulière envers ceux qui, embarqués, seront éloignés de leurs proches, lors des fêtes de fin d'année.

Comme en fin 1999 et 2000 avec l'Erika et l'Ievoli Sun, fin 2001 (12 novembre) les côtes françaises ont failli connaître une nouvelle catastrophe, une fois de plus les habitants de la pointe de Bretagne, en particulier ceux de la zone d'Ouessant ont eu une belle frayeur en découvrant au petit matin, le porte-conteneurs Melbridge Bilbao, échoué sur les côtes de Molène, incroyable déjà qu'il soit arrivé jusqu'à cet endroit particulièrement 'mal pavé' ! Belle frayeur car, que serait devenu cet échouement, si le navire incriminé avait été un pétrolier ou un chimiquier, si le temps avait été à la tempête, dans ce cas il est certain que cette fortune de mer se serait traduite par un désastre, avec ses risques, humains, matériels et un choc environnemental ! La région Ouest Bretagne, plus particulièrement, ne pourrait supporter une fois de plus un tel drame. Fort heureusement, nous avons été quitte pour la frayeur et les conséquences sont très limitées. Mais comment cela a-t-il été possible ? L'enquête préliminaire, fait état de l'endormissement de l'officier de quart, en l'occurrence le second capitaine, fait reconnu par lui-même. Ainsi les règles les plus élémentaires de veille n'ont pas été respectées, à cette heure deux hommes devaient réglementairement se trouver de quart à la passerelle et de plus, semble-t-il, la navigation, son suivi souffrait de quelques manquements élémentaires sur ce navire. Surprenant aussi, de constater que personne à bord, n'a pressenti d'anomalies, certains signes alertent, en principe, tout marin qui vit, tant soit peu, avec son navire ! Reste que la zone est très surveillée depuis la terre et que rien n'a été possible pour prévenir cet accident ! Je ne souhaite pas dans ces lignes, pleurer sur le temps perdu pour accepter de modifier le dispositif d'Ouessant, (DST) ni sur le

temps que l'on est en train de perdre, sur la mise en place d'une entité spécialisée dans la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin, d'ailleurs je n'ose même plus en prononcer le nom de cette possible entité tant sa simple évocation provoque une levée de boucliers de la part de ses détracteurs ! Mais ne nous trompons pas, ce n'est pas le tout électronique, tant à bord qu'à terre, ni les tonnes de nouvelles réglementations qui sécuriseront les navires et protégeront la mer ainsi que nos côtes. Paraît-il, seuls les pays riches peuvent se payer le luxe de la précaution, de la prévoyance et de l'anticipation, alors la France est-elle si pauvre, tout ceci est-il vraiment un luxe ?

Que nous réservent les prochaines années en matière de sécurité maritime ?

- La sortie de la première promotion des futurs inspecteurs, en charge du contrôle des navires, dans le cadre du MOU de Paris ; la France va tenter de rattraper son retard européen en la matière. Le moins que l'on puisse dire c'est qu'il y a du chemin à faire avant que ces inspecteurs soient compétents et AUTORISES en la matière, pour cela il suffit de relire les résolutions OMI A.847 et A.787. Mais une question essentielle : comment la France va-t-elle faire travailler 100 inspecteurs, alors que la cinquantaine actuelle, a du mal à avoir les moyens matériels et financiers suffisants pour boucler année 2001 ?
- Dommage tout de même, que la fonction n'aie pas été rendue attractive aux contractuels issus des navigants, nous aurions fait une économie d'argent, de temps, plus la dispense de l'achat du détecteur de mensonge !
- L'installation de l'agence européenne de sécurité maritime dont nous considérons qu'elle devrait être les prémisses de la future garde-côtes européenne (je l'ai dit).
- L'ETAT va s'équiper pour que sa chaîne de compétence (la Marine, la Gendarmerie, les Douanes, les Affaires maritimes, la Sécurité civile, plus les bénévoles de la SNSM) puisse disposer de moyens supplémentaires, tel que : un navire antipollution, un ou deux remorqueurs d'avenir, un avion 'polmar' apte au travail de nuit.

Que souhaitons-nous pour 2002 ?

Ne pas voir le commandant MATHUR condamné seul responsable, (la procédure se prolongera sûrement avec la mise en examen de TotalFinaElf), aujourd'hui abandonné de son crew manager et sans moyen pour se défendre avec tous les risques judiciaires que cela engendre*.

Cette année connaîtra des échéances électorales. Comme d'habitude, des candidats, pour lesquels toutes les voix compteront, même celles des très peu nombreux marins, iront à la pêche aux voix. Nous ne manquerons pas de leur demander de relire leurs précédentes déclarations d'intentions sur le maritime et de les adapter au contexte actuel, le travail n'est pas immense. Ces dix dernières années maritimes françaises n'ont pas été bouleversées de changements et notre flotte nationale ne décolle pas vraiment alors que d'autres pays européens nous montrent comment il faut faire ! Si le nouvel organigramme de l'administration de la mer proposé au ministre des transports et du logement devait être retenu, alors qu'il ne soit pas mis en place dans le but d'une modification de plus, inutile, mais réellement dans le souci de donner au maritime la dimension et le fonctionnement qu'il mérite au sein de ce ministère et dans notre pays.

La tâche est urgente, la pénurie de lieutenants que connaissent en ce moment les armateurs français est significative du désintérêt pour la carrière maritime de la part des jeunes.

Mais, je terminerai par une dose d'optimisme, car la mer, les scientifiques l'admettent, c'est l'avenir !

* *Le crew-manager de certains membres de l'équipage du Melbridge Bilbao aurait participé à la caution de l'officier de quart mis en examen.*

D. Marrec ■



Le renouvellement des eaux de

Depuis maintenant quelques années, il est obligatoire pour les navires de présenter une gestion des eaux de ballast et de pouvoir prouver que le ballast à rejeter à la mer lors des opérations de chargement ne va pas entraîner une pollution bactériologique de l'environnement où a lieu le rejet.

Pour cela, il faut donc renouveler les eaux de ballast à la mer, de préférence en pleine mer, les ports autorisant le rejet des eaux dites "open sea" pendant le chargement.

Les pétroliers jusqu'alors n'étaient pas vraiment concernés par ce changement de ballast. Il est vrai que le changement de ballast "sale" en ballast "propre" après lavage à l'eau des citernes remplissait exactement cette fonction.

Mais avec l'arrivée des navires SBT puis Double-Coque, le ballast, qui était "propre" au départ du port de déchargement devenait tout-à-coup "sale" en arrivant au port de chargement.

Il a donc fallu sur les pétroliers se remettre à changer de ballast pendant les voyages légers. Heureusement sans trop embêter les mécaniciens, n'ayant plus besoin de vapeur (pompes de ballast électriques) ni de gaz inerte.

I. Méthodes de changement de ballast

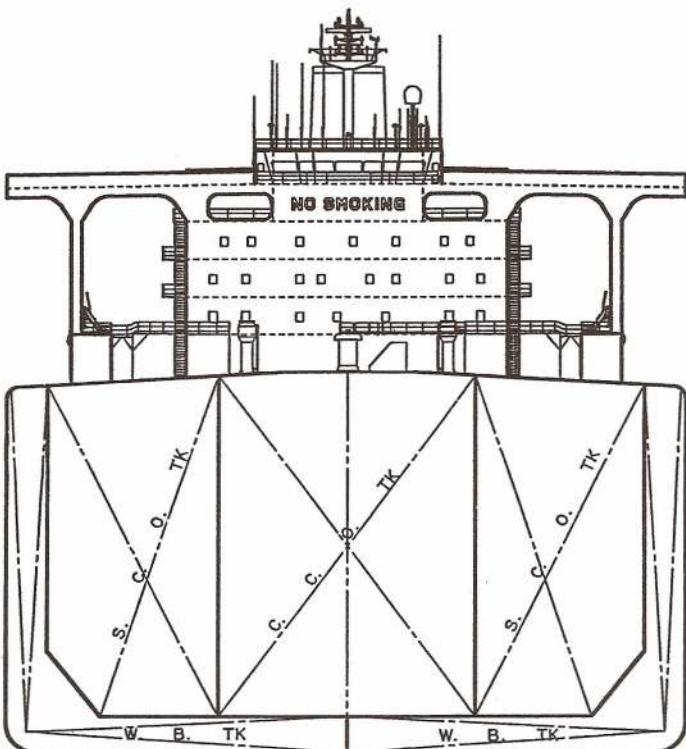
A. La méthode la plus simple et la plus efficace consiste à vider un couple de ballast puis de le reemplir. Au moins est-on sûr que toute la "mauvaise eau" du port de déchargement n'est plus à bord.

B. Une seconde méthode consiste à pousser vers le haut cette "mauvaise eau" par de la "bonne eau océanique". Plus délicat à gérer car on refoule dans un ballast déjà plein que l'on fait déborder sur le pont. Ce qui pendant quelques jours, et cela a son importance, élimine de fait tout travaux de peinture sur le pont, juste quand le navire est léger et n'a donc pas trop d'embruns.

1. Problème des double-coque

Seulement voilà, la méthode ER (*de l'anglais empty/refill*) ne marche pas sur les pétroliers double-coque, sauf pour les peaks où elle est d'ailleurs souvent la seule solution possible.

Il faut employer la méthode FT (*flow-through*).



2 exemples :

VLCC double-coque de 300,000 mt – capacité de ballast 100,000 m³
5 paires de ballast numérotées de 1 à 5 plus un peak avant, un peak arrière et des ballast latéraux machine.

Les ballasts 1 à 5 sont divisés en babord/tribord uniquement, pas de division en hauteur (*voir vue en coupe*).

Conditions minimales de navigation :

Tirant d'eau avant 8.60 m

Tirant d'eau arrière 11.20 m

On peut bien sur naviguer en dessous de 8.60 m à l'avant mais pas dans le mauvais temps et surtout pas en cas de tangage, le bulbe se trouve juste à ce niveau et en cas de tangage sort de temps en temps de l'eau pour y retomber assez violemment.

On peut aussi naviguer avec moins de 11.20 à l'arrière, mais alors l'hélice n'est plus entièrement noyée, il vaut mieux ralentir et avoir là aussi du beau temps calme.

Vider les ballasts 1 = TE AV 4.60m

Vider les ballasts 2 = TE AV 5.60m et SF (effort tranchant) -130%

Vider les ballasts 3 = TE AV 7.25m, TE AR 10.30m, BM (*Moment Fléchissant*) +140%

Vider les ballasts 4 = TE AR 8.40m, BM +120%

Vider les ballasts 5 = TE AR 7.30m et assiette négative

Autant dire pas vraiment des conditions idéales de navigation même si ce n'est que pour quelques heures.

Il faut donc appliquer la Flow-Through method qui elle ne va aucunement affecter les données de stabilité et de fatigue du navire, si ce n'est une légère augmentation de l'assiette car on récupère beaucoup d'eau à l'arrière et elle est contenue jusqu'à hauteur de 50 cm grâce à la tôle "Exxon".

En ce qui concerne le peak avant, lui aussi ballasté – on peut oublier les peak arrière et les ballasts machine qui peuvent ne pas servir – la méthode dite Flow-Through ne marche pas. En effet le peak avant ne monte pas jusqu'au pont et on ne peut le faire déborder que par les dégagements d'air, ce qui ne représente pas une ouverture suffisante pour le débit de la pompe. Et comme le peak avant ne peut communiquer qu'avec un void space lui-même plus important que le peak, le devis de poids en serait grandement modifié, sans compter qu'après il faudrait assécher et nettoyer le void space.

Vider le peak avant fait descendre le TE AV à 8.00 m ce qui est encore supportable sous de bonnes conditions de mer.

Aframax double-coque de 97,000 mt – capacité de ballast 38,750 m³
4 paires de ballast numérotées de 1 à 4 plus un peak avant et un peak arrière.

Les ballasts 1 à 4 sont divisés en babord/tribord uniquement, pas de division en hauteur.

Conditions minimales de navigation :

Tirant d'eau arrière 7.50 m (hélice)

En condition ballast moyenne, le peak avant est rempli à 15% seulement – en fonction des soutes afin d'avoir une assiette de l'ordre de 2 m.

Le renouvellement du ballast dans le peak avant par la méthode E/R ne pose aucun problème.

Ballast sur les double-coques

Vider les ballasts 1 = TE AV 1.40m – voire 2.80m avec peak plein pour compenser

Vider les ballasts 2 = TE AV 3.70m et BM +140%

Vider les ballasts 3 = TE AR 5.40m, assiette négative (0.50m) et BM +140%

Vider les ballasts 4 = TE AR 5.20m, assiette négative (1.50m)

Il faut donc là-aussi appliquer la méthode FT.

3. Cas particulier des ports à sédiments

En cas de ballast fortement chargé de sédiments (par exemple un certain port en embouchure de Loire), la méthode FT sera d'un piètre secours.

Le dépôt des boues aura déjà bien commencé au départ du port et il sera difficile voire impossible de se débarrasser des sédiments qui auront alors tendance à réapparaître en fin de déballastage.

Afin d'en éliminer une bonne partie, il convient de faire le renouvellement du ballast en deux étapes :

I - la méthode E/R

On peut vider environ 30% du ballast sans sortir vraiment des normes d'exploitation.

Mais il faut alors avoir des conditions météo très favorables, ne pas craindre de tangage, et envisager une réduction d'allure.

Dans le cas du VLCC ci-dessus, on va diminuer le TE AV en dessous des normes, mais toujours acceptable, pour les ballast 1, 2 et 3 et le TE AR pour les ballasts 4 et 5 avec une hélice tout de même dans l'eau à au moins 95%. Les efforts et moments restent eux largement en dessous des 100%.

Une fois cette première partie du renouvellement de ballast, qui aura enlevé une grosse partie de la vase, on peut passer à :

II. la méthode FT

Il faut alors la refaire complètement car l'eau océanique que l'on vient de rajouter va se charger d'une partie de la boue restée en suspension.

Cette méthode est aussi valable pour l'afamax.



4 Evidement c'est beaucoup plus long

Alors que pour un changement de ballast propre vers propre il faut compter environ 2.5 jours non-stop, pour un ballast boueux il faut compter une bonne journée supplémentaire.

Par contre le résultat est efficace.

J'ai pu visiter des ballasts (départ Donges) après vidange sans changer l'eau et après vidange en ne changeant que les 30% du fond (sans la méthode FT par la suite), la différence sur la présence de boues dans les ballasts est édifiante.

De la même manière pour avoir échangé l'eau de ballast après un port en rivière, et ayant surveillé de manière presque continue la densité, il m'est apparu qu'avec, il est vrai, une grosse différence de densité (1.000 à 1.025), il y avait un très petit interface entre les 2 eaux. En clair, l'eau ne se mélange pas à l'eau. Alors que pendant plusieurs heures la densité restait à 1, nous commençons même à nous poser des questions sur l'efficacité de la méthode, en l'espace de 10 minutes, l'eau est passée à une densité de 1.025.

Les temps de pompage pris par la suite nous avait donné un volume d'eau légèrement supérieur à celui du ballast.

Cependant des études auraient montré (laboratoire ou réel ?) qu'il faudrait par la méthode FT presque 3 fois le volume du ballast pour le renouveler. Comme pour gaz / gaz inerte / air.

A vérifier à l'occasion.

5. Heureux les pétroliers SBT simple coque et les navires à ballasts haut et fond séparés ?

Pour les pétroliers à ballast séparés et simple coque, le problème est le même. La méthode E/R ne peut pas marcher, les citernes à ballast ne sont pas en assez grand nombre, et réparties non-uniformément sur la longueur du navire, pour permettre la vidange d'un couple de ballast.

Dans la cas d'un gazier de 29000 tonnes de deadweight à ballasts haut et double fond séparés entre eux (14000 m³ de ballast à renouveler), la méthode E/R peut s'appliquer.

Elle doit même s'appliquer au moins pour les ballasts double-fonds, et obligatoirement car mis à part les dégagements d'air, ils n'ont pas d'ouverture sur le pont.

Par contre pour les ballasts haut, les 2 méthodes sont applicables. La méthode E/R car ce sont des ballasts relativement restreints donc n'entraînant pas une grande variation sur le devis de poids, et la méthode FT car ils ont eux une ouverture sur le pont.

Cependant pour les double-fonds, cela nécessite une très bonne organisation, car vider seulement une paire de double-fonds entraîne soit des variations d'assiette soit des efforts / moments trop importants. Il faut donc vidanger 2 paires de double-fonds en même temps afin de diminuer ces contraintes. Il est aussi fortement conseillé de diminuer l'allure et de surveiller de près les conditions météorologiques.

6. Conclusion

Renouveler les eaux de ballast dans le but de diminuer la pollution bactériologique est une bonne et saine chose.

Et pourtant ce n'est pas une nouveauté, il y a déjà quelques années, pour un pétrolier déchargeant – donc ballastant – dans certains ports du Brésil, on demandait que l'eau des ballasts soit renouvelée avant l'arrivée au port de chargement suivant – en général cote ouest Afrique – à cause du choléra.

Mais a-t-on vraiment pensé à la faisabilité de la chose ?

Même les navires construits après les ébauches / études de cette résolution n'offrent pas les conditions optimales de réalisation du renouvellement de ballast.

La méthode la plus sûre, pollution parlant, est la méthode E/R. Au moins on est sûr que le nouveau ballast n'est que de l'eau océanique et ne va donc pas contenir des bactéries ou organismes vivants venant d'une autre région côtière que celle où il sera vidanger.

Mais cette méthode est difficilement applicable. Sur les 4 navires précédents, elle ne peut s'appliquer que dans un seul cas, et encore en faisant des manipulations délicates qui à terme ne peuvent engendrer que des accidents de structure.

La méthode FT est plus aisée, lorsque possible, à appliquer, mais on n'est pas sûr à 100% de son résultat. Les analyses de ballast ayant lieu de plus en plus souvent à l'arrivée au port de chargement, il faut donc s'assurer peu de temps avant que le ballast est bon à être déballasté, voire faire le renouvellement ou le peaufiner peu de jours avant l'analyse.

Et si le prochain pétrolier double-coque avait 10 tranches de ballast pour 5 tranches de cargaison ?

Evidemment il y aurait plus de contrôles et d'inspections à faire dans les ballasts, plus de risques de cassure pour les navires vieillissants donc plus d'entretien, mais la manipulation du ballast en serait simplifiée et le renouvellement du ballast plus fiable.

H. ARDILLON ■



Experimental Ballast Water Management Systems

Filtering the dross

Some cautionary advice is issued from the **Global Ballast Water Management programme**, which warns shipping companies against the precipitate fitting of various systems for the treatment of ballast water which are now coming on to the market.

Responsible shipowners are anxious to play their part in preventing the spread of alien species around the world and tend to be open-minded about alternatives to mid-ocean ballast water exchange procedures, which are far from operationally perfect and bring their own problems,

So they are réceptive to approaches from equipment manufacturers advertising systems which offer to do the job better, killing every alien species in sight.

GloBallast, in its newsletter **Ballast Water News**, suggest that "governments and ship designers, builders and owners should be **extremely cautious** when evaluating new, alternative ballast water treatment systems".

There is a danger, it points out, that shipping may invest in installing systems that "may be of limited usefulness in terms of actually killing organisme" and which might become redundant in the event that IMO agrees an international standard for such systems.

By all means fit the systems, advises the agency, but remember that your investment should be considered part of the research and development effort and treated as an experiment rather than the ultimate solution.

Ballast Water News , Issue June 2001 . 5 ,April

How Effective is Effective?

IMO'S Ballast water Working Group at MEPC 46 in April, agreed:

In view of the difficulties of defining the biological efficiency of ballast water exchange, any treatment standard should not be based upon the performance of ballast water exchange.

The Working Group agreed that clearly defined standards should be set for the performance of ballast water treatment systems. An inter-sessional correspondance group has been given this task and will report to MEPC 47 in March 2002. The group is using the outcomes of the **GloBallast** standards work-shop as a starting point.

The current lack of performance standards, and the inappropriateness of using ballast exchange as an evaluation benchmark, may create a dilemma for some jurisdictions where regulations require certain vessels to undertake ballast water exchange or some other treatment that is equivalent to or better than it. This is a classic case of legislation being out of step with technology and science. Regulators may be forced to evaluate and approve alternative systems against an indefinable benchmark and without the appropriate knowledge base, criteria and procédures.

Governments and ship designers, builders and owners should be extremely cautious when evaluating new, alternative ballast water treatment systems. There is a danger that shipping will invest in installing systems that may be of limited usefullness in terms of actually killing organisme, and which might become redundant when IMO agrees an international standard for such systems. While the vital efforts of the private sector to find a solution to this problem should be applauded and fully supported, and while shipping companies should be strongly encouraged to fit and test alternative systems in real-life operational situations, as an essentiel part of the R& D effort, it must be made clear that until these systems are proven effective and approved by a relevant jurisdiction, they are experimental only.

Until international standards and procédures for the evaluation and approval of new ballast water treatment systems are agreed and implemented, any shipping company fitting or adopting alternative systems should be fully cognizant of these issues.

The industry would do well to work towards the rapid adoption of the new international ballast water convention by IMO member countries, so as to provide a global "level playing field " and to remove these elements of uncertainty.

Toutes nos excuses à Alain LE DUFF et merci pour son article

"Pêche : Une étude engagée sur les alarmes - Les alarmes intempestives - Un exemple édifiant"
(Le Marin du 1^{er} déc. 2000) que nous avons fait paraître sans le citer dans A/I 55 p.17 .

LES PETROLIERS MODERNES ET LE SLOPS

Un collègue navigant nous fait part de problèmes que peuvent rencontrer les pétroliers modernes transportant toute sortes de produits.

1- Slops des Pétroliers - situation en novembre 2000

Le navire a conservé ses slops, TROIS mois, **en raison du refus, ou de l'incapacité du port à recevoir** ceux-ci.

JUBAIL = refus du port de recevoir les slops

BAHREIN = ligne bloquée par un désoilage (produit coagulé - ce n'était pas la 1ère fois), d'où incapacité de réception.

KOWEIT = le **summum !!!** accostage refusé parce que le navire voulait envoyer ses slops à terre, avant de charger.

De la communication avec le Port Captain, il est ressorti que

- "pour complaire" aux demandes de l'OMI, il y avait une petite installation,
- qu'elle n'avait pas fonctionné depuis trois ans (dixit l'intéressé)
- qu'il n'avait pas l'intention de la mettre en route,
- que tous les navires qui venaient charger à Koweït savaient qu'il **était recommandé d'arriver sans slops !!**

A la question "comment doivent faire les navires ?", la réponse "ce n'est pas mon problème", ce qui explique sans doute le fait que la mer soit couverte d'huiles 4 à 5 heures avant l'arrivée dans cette zone.

ULSAN = refus de recevoir les slops
SRI RACHA (port de chargement) = PAS de capacité de réception

SINGAPOUR = PAS de capacité de réception au Terminal.

Finalement, sur l'insistance du Cdt, les slops ont été déchargés au départ de Singapour, sur une barge, mais la zone où s'effectue cette opération est à proximité immédiate du VTS, et traversée par de nombreuses dragues, qui évoluent rapidement, et que l'on gêne manifestement.

ACTUALISATION 26/07/01

11/ Slops des Pétroliers :

BAHREIN: Il faut tout d'abord procéder à une analyse des slops, en conséquence la terre demande à ce que le déchargement des slops soit effectué après le chargement.

Si des traces de gras sont trouvées (résidu

de machine refoulés au slop), déchargement du slop refusé.

Si le navire a chargé du F.O., déchargement slop refusé.

Enfin, généralement, après le chargement, s'il est autorisé, le déchargement du slop est refusé sous le prétexte qu'il n'y a plus le temps...

Conclusion : Bahrein, sous des prétextes divers, n'accepte plus les slops.

YANBU: Agit comme Bahrein, donc pas de déchargement de slops.

Actuellement, les slops sont déchargés sur une "Slop Barge", le FAIR MILU, en passant à Khor al Fakkan. Mais, il faut se battre à **chaque voyage** pour l'imposer. (Personnellement, si j'estime que le contenu du slop ne permettra pas de laver les citernes sans problèmes, j'informe l'affréteur que la cargaison suivante ne pourra être identique qu'à la précédente, faute de lavage...)

22/ Lavage au Pétrole Brut :

Depuis plusieurs voyages, le navire chargé (en trois ports) un mélange de Condensat, Brut, et Gas Oil. En raison du brut, le lavage (car entre les voyages de Feed stock, nous effectuons des voyages de G.O, Jet et Mogas) est très pénible, avec trop de sédiments dans les fonds. En effet, **le Receveur interdit le lavage au Pétrole Brut** - voir copie de la lettre jointe - pour ne pas "encombrer" ses propres tanks, en faisant sceller les canons de lavage sur le Pont !... La dernière fois, je suis passé outre, et la différence dans le lavage à l'eau chaude ensuite a été remarquable.

Là aussi, **dans la mesure où les Terminaux interdisent le Lavage au Pétrole Brut, au déchargement, comment lutter contre la Pollution.** A Dar Es Salaam, nous sommes actuellement le seul pétrolier à ballasts séparés ; tous les autres sont des conventionnels, alors ... ???!

Par contre, les allègements sont interdits, pour ne pas provoquer de pollution !!!

33/ Lutte Anti Pollution :

Avec de pareilles pratiques, il est difficile de faire de l'anti-Pollution, et les Commandants peu scrupuleux, ou soucieux de se faire bien voir de l'Affréteur ne peuvent que vider les slops à la mer.

Quelle autorité est susceptible d'imposer auprès des ports (ou des Etats) des installations de réception **de capacité suffisante, et en état constant de marche ??**

Où est le corps de fonctionnaires nécessaire pour vérifier l'exactitude des déclarations ??

Quelles sanctions peuvent être prises à l'encontre des Etats non respectueux des décisions OMI ?

Dans l'immédiat, il est beaucoup plus facile de se retourner contre le navire, et son représentant, le Commandant de celui-ci, voir la loi du 13 Juin 2000.

Mais, dans l'état actuel des choses, malheureusement, le plus sûr moyen de lutter contre la pollution est de dissuader les affréteurs, non pas en surveillant les eaux à proximité des côtes, mais :

- **en contrôlant les registres des Hydrocarbures, sur une période d'un an, lors d'une escale dans un port européen,**
- **en vérifiant la véracité des déclarations [lieu du (des) traitement(s) des eaux sales après décantation, et volumes déclarés],**
- **en exigeant la preuve (certificat) de la réception des slops à terre, lors des différentes escales.**

Toute infraction devrait être punie d'une amende colossale pour l'affréteur, et le receveur, afin de les dissuader d'affréter des navires ayant de telles pratiques, ou de les inciter à donner des instructions précises pour respecter la propreté des océans.

(Le montant des amendes pourrait indemniser les victimes des pollutions, ce qui ne serait que justice !)

Cordialement.

Copie de la lettre circulaire remise au commandant :

TAZAMA PIPE LINES LIMITED	
Head Office P.O. Box 71651 NDOLA Republic of Zambia Telephone 41 1721/8 Telegrams "TAZAMA" Telex ZA 34180 Fax No. 266-412631	Regional Office P.O. Box 2157 Dar-es-Salaam Tanzania Telephone 2551 10102 Telegrams Petrol
Our Ref.: R01 Date:.....	
The Master M.T. SPAMKOJ DAR ES SALAAM	
Dear Sir:	
PROHIBITED CRUDE OIL WASHING	
We are extremely concerned with unscrupulous tanker owners who continue to do C.O.W. of their tanks on board under the pretext of tank stripping and in so doing pump across all their tank bottom remains to our tanks on-shore.	
We wish to point out that such sludge is detrimental to our storage facilities as follows:-	
1 Sludge accumulation in our tanks reduce our storage capacity;	
2 Sludge holds a lot of salty water which increases corrosion rate on the bottom plates of the storage tanks;	
3 Clearing of sludge is a costly exercise and it is difficult to dispose of;	
4 Our efforts to rehabilitate and maintain the tanks are frustrated by such acts; and	
5 The extra hours taken to do C.O.W. are added on the lay-off time and on certain occasions claimed for damage whenever the lay-off time exceeds 36 hours.	
From the foregoing, therefore, we wish to advise you that crude oil washing (C.O.W.) of cargo tanks on board will not be allowed in the course of discharging the cargo.	
By copy of this letter the Tanzania Harbour Authority Mooring Master is kindly requested to observe and abide to our request.	
Yours faithfully TAZAMA PIPELINES LIMITED	
OPERATIONS MANAGER (T)	
cc: General Manager (T) cc: Tanzania Harbour Authority	
5742 car, 5th : SlopsPet.doc	

La presse ayant une fois de plus mis à mal le secret de l'instruction (à notre avis dans ce cas précis, c'est tant mieux). Le rapport de Mr CLOUET expert judiciaire sur le naufrage de l'ERIKA est rendu public de facto s'il ne l'est pas de jure.

Depuis plus d'un mois des extraits soigneusement choisis paraissent de ci de là, nous promettant des révélations tonitruantes. Un périodique (Nouvel Ouest de nov.) ayant décidé de le publier in extenso (sans les annexes, et c'est dommage car les conclusions s'appuient sur ces annexes) nous avons pu nous faire une opinion.

Remarquons tout d'abord que ce rapport est le troisième établi sur ce naufrage. On ne voit pas pourquoi il serait meilleur que les deux autres. Surtout quand il pousse l'évaluation des responsabilités à une précision des plus étonnantes : 17% pour usure structurelle, 8% pour avarie initiale, 16% pour alourdissement du navire.....(dommage la suite est sur une page manquante du rapport).

Pour la façon dont le navire s'est brisé, alors que le BEA pense, calculs à l'appui, qu'il y a eu effondrement de la cloison 3 C/2S entraînant une fissure de la coque ; que le RINA lui avance le processus inverse, c'est à dire fissure de la coque puis cassure de la cloison 3C/2S affirmant, calculs encore à l'appui, qu'il est impossible que l'entrée d'eau principale se soit faite par le pont ; le signataire de ce dernier (pour le moment) rapport démontre, toujours calculs à l'appui, que l'eau a pénétré par les fissures du pont et que le navire s'est cassé par le haut, mais n'explique pas la rapidité de prise de gîte du navire à la mi-journée du 11.

Bonjour la bataille d'experts !!

Mais revenons à ce rapport. Il désigne 6 responsables : le RINA, l'armateur au sens large, l'Etat français à travers PREMAR, TOTAL, MALTE dans une moindre mesure et surtout le commandant.

Regardons ce qui est reproché au commandant :

○ **D'avoir alourdi l'avant** en vidangeant le 4S pour redresser le navire immergeant ainsi les limites de charge. On peut déjà remarquer que le Cdt. n'a pas alourdi l'avant, il a allégé l'arrière. Ce ne sont que les entrées d'eau dues aux fissures qui ont amené le navire hors de ses marques. On note aussi "les dispositions prises d'urgence par le Cdt. sont bonnes : réduire la gîte par déballastage partiel du 4S" alors que penser ? Peut être n'aurait-il pas du tenter de redresser ?

○ **Soutes très insuffisantes** : 227 T au départ de Dunkerque pour un voyage vers Milazzo en Sicile, soit environ 5 jours de consommation à 41T/jour. L'expert ne tient pas compte des 130 tonnes

de D.O. qui permettaient environ 2 jours et demi de consommation supplémentaires. Il était question de mazoutage à Gibraltar ce qui change encore les données du problème. Si nous suivons les raisonnements du rapporteur il faudrait que les navires se promènent avec un talon de fuel de 500T pour avoir des soutes normales. Il faudra que ce monsieur fasse réviser les contrats d'affrètements.

○ **Brèche dans le pont principal d'étanchéité non protégé, même grossièrement** : l'expert pense-t-il aux prélarats de cales de nos bons cargos de divers des années 50?

○ **Mauvais choix de la route**. Le navire n'ayant pas pris la route de Brest, on ne peut émettre que des hypothèses sur ce qui se serait passé dans ce cas là. Pour nous le choix de Nantes était logique compte tenu de la furie de temps et de la rotation des vents au NW prévus dans la nuit du 11 au 12 et dans l'optique d'un déchargement à des installations pétrolières. Le rapport du BEA note que le navire ne souffrait pas plus route sur Nantes que route sur Brest. Alors qui croire ?

○ **Vitesse excessive** : on note que la vitesse maximum du navire est atteinte pour 155 RPM. Il tournait à 105 RPM et même à 75 pendant 2 heures.

○ **Commandant et Chef mécanicien incompetents** : C'est une affirmation tout à fait gratuite et qui dépasse le cadre de la mission de l'expert. C'est comme si on disait que le rédacteur de ce rapport est incompetent vue sa courte carrière de navigant dans la marine marchande, en particulier sur les pétroliers, et la façon dont il a obtenu son brevet de CLC. Nous rappelons que le commandant avait bien sûr sa qualification pétrolier. Nous relevons en outre dans ce rapport des références sur le code STCW, tronquées et mal comprises, utilisées à charge contre le capitaine.

○ **Double langage avec les autorités** : Il est vrai que le code ISM n'a pas été appliqué correctement par le navire et pas du tout par la personne désignée à terre, en particulier les messages réglementaires n'ont pas été envoyés, ou trop tard. Il faut remarquer que, bien que le rapport affirme que les moyens de transmission du navire étaient en bon état, l'ERIKA avait ses principaux moyens de transmission un pont en dessous de la passerelle (poste de l'ex-radio). A notre avis le Commandant. aurait certainement été soulagé par la présence d'un officier transmissions. On ne peut pas dire que le Commandant. ait voulu dissimuler l'état de son bâtiment (fissures de pont) puisqu'il les a signalées depuis le début (15h10) au FORT GEORGE (navire de guerre Bri-

tannique). Il y a eu un problème de transmission qui est complètement occulté par ce 3ème rapport car le commandant a été contraint d'employer les fréquences A3 (2182 kHz) pour établir un contact avec le CROSS ETEL "et d'utiliser le relais du SEA CRUSADER pour établir le contact avec la personne désignée de PANSHIP".

En conclusion les personnes qui se félicitent de ce que TOTAL soit mis en cause dans ce rapport feraient bien de le relire attentivement.

Le raisonnement impliquant TOTAL est, à notre avis, extrêmement léger. Il faut dire que ça sent l'argent bien frais. Il se serait agit de "Coco Island Oil Company very Ltd" la justice ne se serait peut-être même pas intéressé à cet intervenant.

- Les veetings sont des inspections volontaires. Même si un veeting est arrivé à expiration ce n'est pas pour cela que légalement vous ne pouvez affréter un navire en possession de sa cote. Imaginons que le grief soit retenu : les majors arrêteraient les veetings, cet effort de sécurité volontaire pouvant les condamner.

- Le fait d'avoir demandé d'être prévenu de tout incident, même minime, pendant le voyage est d'usage courant dans les affrètements. On voit bien que le rapporteur est peu au fait de cet aspect des choses.

Nous faisons confiance au RINA, à Malte, à TOTAL et même au propriétaire (qui n'est d'ailleurs pas encore identifié) pour démontrer avec l'aide d'experts aussi compétents que le rédacteur de ce rapport qu'ils ne sont pour rien dans le naufrage.

Qui restera-t-il ?

Le commandant (et, à la rigueur, la personne désignée de PANSHIP) qui, lui, n'a pas les moyens de se payer son voyage et encore moins des experts reconnus, abandonné qu'il est par l'armateur et le crew operator.

Cela arrangera tout le monde. On peut gloser sur la route ou la vitesse que le commandant aurait dû prendre. Il aurait dû ... et il n'y avait qu'à ... Pour nous la seule chose mesurable c'est l'usure anormale de la tranche 2 du navire.

Les manœuvres, tant en ce qui concerne les mouvements de ballast que la route choisie, n'étaient peut être pas les meilleures mais restaient acceptables compte tenu des éléments dont disposait le commandant.

D'ailleurs nous terminerons par un extrait du début de ce rapport :

" On peut estimer, après étude et à posteriori, que le navire, avant événement et avant l'appareillage de Dunkerque, n'était pas dans le bon état de navigabilité qu'indiquaient les certificats de classification" !!

Dont acte.

La rédaction d' AFCAN INFORMATIONS ■

NO REFUGE

There can be absolutely no surprise at the reaction from littoral states as the salvor Tsavliris attempted to discover a place of refuge for the damaged tanker "Castor", in tow of one of their major units. After the damage caused to the French and South African coasts by the "Erika" and the "Treasure" respectively, tankers with cracks will almost certainly be moved on by the authorities.

"Port of refuge" issues do not apply in such circumstances, where the "not in my back yard" philosophy is deemed to be superior.

No doubt at all, this is a dangerous case, and the abandonment of the ship a sensible precaution. If the petroleum cargo ignites, perhaps because of the two cracked surfaces grinding together as the ship works in a seaway, there could be a dreadful fire and it is as well to ensure that the crew are off.

But that being said, it could be argued that the shoreside authorities were being unnecessarily fierce in their attempt to prevent the salvors from seeking shelter, which is their immediate objective.

The "Castor" is not the first laden clean product tanker to suffer a crack in way of her cargo tanks. It is arguably possible to mitigate the risk of fire and explosion by transferring cargo and replacing the petroleum with water under an inert blanket and protected by foam. It is not exactly "routine", but there are proven procedures for such emergencies that usually work. They need moderate weather to make such strategies work.

Left to their own devices the salvors would have sought shelter, either in a port of refuge, or in the shelter of a headland, and set about stabilising the situation. With the resources available, they could be reasonably confident of success. With shelter denied them, they were forced to risk the damaged hull in the open seas, waiting for the weather to moderate.

At this time of the year (January) they may have to wait for a very long time, and indeed, the weather may deteriorate further and the ship break up.

But by their curious logic, the authorities will, in their own analysis, have done their duty to protect their coastlines. It is just one of those things, as they shift the focus of their attention on to the owners, class, etc.. of the ship which proved so deficient in a bit of heavy weather.

We might think of the case of the "Castor" as just another regular and periodic reminder of the need for movement on the issue of ports of refuge.

The intervention by the secretary-general of IMO, William O'Neil, calling for priority action perhaps might have provided a certain welcome sense of urgency.

Looked at from an international perspective, such a treaty that will afford refuge to damaged ships appears good sense. Salvage, ship-repair and anti-pollution facilities could be concentrated at such centres. Overall risk of loss or pollution could be reduced.

But at the end of the day, almost regardless of what might be decided at the international level, it comes down to individual governments being willing to bite the bullet and confront the indescribable rage of their own citizens who will fight like furies to prevent a port being nominated an "official" port of refuge. The "not in my back yard" factor remains both live and potent.

LL / 09.01.01



BROSTRÖM

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MARITIME
DE PRODUITS PÉTROLIERS

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.fr

- Une flotte moderne en pleine expansion.
- De nombreuses possibilités d'emplois.

L'école de chasse au bateau poubelle

On ne plaisante plus avec les bateaux poubelles. A l'Ecole de la Marine Marchande de Nantes, les Affaires maritimes forment des chasseurs de navires sous normes de sécurité.

Les Affaires maritimes tirent les leçons du naufrage de l'Erika. Hier une unité de formation à la sécurité maritime a été inaugurée dans les locaux de l'Ecole nationale de marine marchande de Nantes par Christian Serradji directeur des gens de mer et des Affaires maritimes. D'ici à quatre ans elle formera plus de cinquante inspecteurs chargés de vérifier l'état des navires en escale dans les ports français. Ce qui doublera les effectifs des chasseurs de bateaux poubelles sur le littoral.

On en avait besoin. En vertu du Mémorandum de Paris, 25% des navires en escale dans nos ports doivent subir une inspection. La France n'en a réalisé que la moitié : 13.2% en 1999 et 12.2% en 2000. D'où un blâme de l'Europe, survenu juste après le naufrage de l'Erika

Pistés sur Internet

Pour Christian Sauvage, directeur de l'Unité de formation, c'était un problème d'effectifs ! **"Quand j'étais inspecteur à Boulogne, j'étais le seul habilité à faire des contrôles de navires étrangers dans ce port, ainsi qu'à Calais, Etaples, et dans les trois ports de pêche de la baie de Somme. Evidemment la sécurité des ferries et des chalutiers français passant avant les inspections de navires sous normes"**

Cet article est à l'origine de la lettre ci-dessous :

Monsieur le Directeur Christian SERRADJI
Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer
3, Place Fontenoy
75007 PARIS

Trégunc le 14 novembre 2001

Objet : Propos retenus par la presse.
PJ : Copie article de presse.

Monsieur le Directeur,

Vous avez, tout récemment, inauguré à l'Ecole de la Marine Marchande de Nantes l'Unité de Formation à la Sécurité Maritime. Votre présence, ce jour là, donnait à cette inauguration son caractère solennel, montrant la volonté du Gouvernement, du Ministère, de hisser notre Pays au niveau des meilleurs ETATS signataires du MOU de PARIS.

Malheureusement à cette occasion, les propos tenus (repris par la presse) par Monsieur Christian SAUVAGE, le Directeur de cette Unité de Formation, sont tout simplement scandaleux, inadmissibles de sa part, compte tenu de sa responsabilité dans cette formation ; de plus nous ne comprenons pas du tout, que le Capitaine de navire marchand qu'il est censé avoir été, a dû "ruser pour détourner l'attention des inspecteurs afin de cacher un gros problème", ce faisant à l'époque, il a manqué gravement à ses devoirs de Capitaine et nous sommes très inquiets de l'état d'esprit qu'il va instaurer dans cette formation, dénaturant par-là même, la mission qui lui a été confiée.

A notre avis le travail des Inspecteurs, lors de leurs missions de 'contrôle' est de déterminer l'aptitude d'un navire et de son équipage à prendre la mer en fonction des textes et lois en vigueur, en faisant appel au bon sens de leur expérience embarquée antérieure et non de se focaliser sur un soupçon d'une quelconque manipulation de la part du Capitaine et de l'équipage.

A ce titre le professionnalisme dont font preuve les US Coast Guards lors de leurs visites à bord des navires mérite toute notre attention et Monsieur SAUVAGE serait bien inspiré d'en prendre exemple.

Une telle ignorance des usages de 'l'inspection' nous fait douter que ce Monsieur ait réellement commandé un jour un navire marchand!

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Daniel MARREC
Président

Une première promotion de seize inspecteurs et huit officiers des Affaires maritimes vient donc de faire sa rentrée. Pendant 18 mois dont 29 semaines sur le terrain, ils recevront une instruction très concrète sous la férule d'un tuteur, un peu comme les apprentis boulangers. **"Il y a des trucs que l'on n'apprend pas dans les écoles. Il faut savoir acquérir l'expérience des inspecteurs en activité, explique Christian Sauvage. Moi-même, quand je commandais des navires marchands et que j'avais un gros problème, je rusais pour détourner l'attention des inspecteurs : je provoquais une avarie bien flagrante, mais bénigne, qui monopolisait toute leur attention. Croyez qu'une fois passé dans le camp des contrôleurs je m'en suis souvenu !"** Les futurs contrôleurs auront, en outre, l'assistance de la base de données "Equasis" sur Internet. Et pas seulement pour pister les navires sous normes. Christian Serradji rappelle que l'Evoli Sun était récent, en bon état et doté d'une double coque.

Avec la mise sur pied de cette politique plus volontariste, la France apparaît désormais mieux placée pour accueillir l'Agence de Sécurité maritime, dont le site d'implantation sera choisi bientôt."



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Direction
des Affaires Maritimes
et des Gens de Mer

Le Directeur

185

Monsieur le Président,

Vous me faites part de votre réaction à la lecture, dans la presse, des propos tenus par Monsieur Christian Sauvage lors de l'inauguration de l'Unité de formation à la sécurité maritime dont il est le responsable sous l'autorité du directeur du GE-CIDAM.

Je ne sous estime pas l'effet qu'a pu avoir une telle déclaration. Cependant connaissant Monsieur Sauvage depuis longtemps, je me porte garant de son professionnalisme comme inspecteur de sécurité des navires à Boulogne.

Au travers de cette déclaration, certes, malheureuse, liée à une expérience passée et lointaine, il a voulu, c'est ce qu'il faut retenir, souligner l'importance d'une bonne pratique du contrôle. Les inspecteurs doivent en effet être particulièrement attentifs au cours de leurs investigations sur des navires que l'on peut qualifier de suspects au sens de la sécurité. Ils doivent aussi bien entendu entretenir et développer des relations de confiance avec les capitaines des navires. Dans la très grande majorité des cas, ces relations existent.

Il voulait enfin indiquer l'importance que revêtent les stages dans les formations dispensées. En effet, les périodes d'embarquement sont les moments privilégiés pour assimiler les pratiques du contrôle et de l'inspection.

J'ai choisi M. Sauvage comme responsable de l'UFM, à toute ma confiance. Malgré ses propos que bien volontiers je qualifie d'excessif, je vous demande d'en prendre acte.

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

Monsieur Daniel MARREC
Président de l'Association française
des Capitaines de Navires
Rue de Bassam
29200 - BREST

Le Directeur des Affaires Maritimes
et des Gens de Mer

Christian SERRADJI

3 Place de Fontenoy 75007 PARIS - Téléphone : 01 44 41 82 80 - Télécopie : 01 44 48 82 84 - Bureaux Ecole Nationale de Marine Marchande - 34 Avenue de la Marine - 44300 Nantes

BV : se préparer aux 12500 EVP

En moins d'un an, trois chantiers coréens ont annoncé qu'ils se tenaient à la disposition de tout armateur pour lui construire des 9000 EVP (géométriques) et plus: Samsung HI, le premier, propose depuis septembre dernier, son 9100 EVP; le projet Hyundai HI est plus souple puisqu'il propose des unités allant de 9100 à 9600 EVP; enfin, Daewoo n'est pas très prolixe en détails relatifs à son 9000 EVP (1).

Ces annonces consécutives à visée commerciale ont amené le BV (comme d'autres, le GL notamment) à réfléchir activement aux problèmes que ces navires allaient poser aux sociétés de classification du point de vue construction et sécurité, explique Matthieu de Tugny, responsable des projets "navires secs" (vrac et conteneurs); par ailleurs jeune "ancien" officier de marine marchande.

La limite des actuels projets coréens devrait être de l'ordre de 10000 EVP avec un seul moteur et donc une seule hélice. Au delà de 10000 EVP, il est plus difficile de garder le château à l'arrière. Il faut en effet savoir que la réglementaire actuelle limite la distance "invisible" depuis la passerelle à 500 m sur l'avant. Pour respecter cela, les hauteurs des piles de conteneurs en pontée sont décroissantes au fur et à mesure que l'on s'approche de l'avant. Du point de vue propulsion, 93000 ch. paraît la limite de puissance des plus gros moteurs. Enfin, personne ne sait réellement concevoir et fabriquer des hélices de 10 m de diamètre dont le poids, environ 180 t., pose de gros problèmes le long de l'arbre de transmission.

Pour son exercice de style, le BV a donc décidé d'innover tout en restant compatible avec les plus gros terminaux portuaires existants. Il a donc défini les dimensions: 14,5 m de tirant d'eau à pleine charge, 54 m de large pour pouvoir être manutentionné par les plus gros portiques déjà installés; et une longueur de 378 m entre perpendiculaires. Avec ce type de "spécifications", une quinzaine de ports dans le monde sont concernés.

En outre, l'idée était d'atteindre les 12 500 EVP de capacité volumétrique pour 152000 t/j (soit 12 t/EVP) et de conserver les 25 nds de vitesse de service qui sont devenus la "norme" depuis cinq à six ans. Cela dit, cette vitesse doit pouvoir être maintenue même en navigant dans des mers formées. Pour définir la puissance à installer, le BV a donc pris une confortable réserve de puissance de 30% qui convient bien au Pacifique en hiver. Sous ces conditions, il devenait impossible d'envisager d'installer un seul moteur: 2 moteurs de 50000 kW unitaire permettent aussi d'utiliser des hélices existantes d'un diamètre de 8,5 m, augmentent considérablement la manoeuvrabilité du flotteur et la sécurité en cas d'incident sur un moteur.

Par contre, du point de vue prix, la solution à deux moteurs n'est pas précisément économique.

Un château au milieu de la mer

Toutes ces considérations ont été confiées à la société danoise Knud E. Hansens qui devait concevoir pour le compte du BV une coque. Le travail du concepteur a ensuite été passé dans la "moulinette" des règlements du BV pour vérifier la compatibilité du projet aux normes applicables et prévoir les éventuels problèmes qui pouvaient en résulter.

Pour optimiser la capacité d'emport et respecter la distance aveugle de 500 m il a fallu déplacer le château vers l'avant, légèrement au delà du milieu. En outre, cela réduit les efforts de torsion que subit la coque. Accessoirement, le confort des navigants s'en trouve renforcé. Par contre, cette disposition augmente la distance avec la salle des machines mais pas plus que sur les gros car-carriers.

La salle des machines se trouve à peu près au quart arrière du navire et non plus au tiers comme sur les navires à château arrière. Cela permet notamment de réduire la longueur des arbres de transmission.

L'étude des efforts s'exerçant sur les différentes parties de la coque a montré que l'on ne ferait pas l'éco-

nomie de structures de renfort dans les cloisons, en diagonale.

Les différentes épaisseurs de tôle ont été largement étudiées notamment en fonction des possibles conceptions de la muraille.

Avant la fin de l'année, le BV aura terminé certaines études complémentaires.

L'une concerne la motorisation. Imaginant que l'installation de deux moteurs risquait de faire "tousser", le BV veut étudier la faisabilité d'installer un pod (électrique) fixe derrière une unique hélice; celle du pod servant d'hélice contrarotative. Ce dispositif innovant doit améliorer le rendement de l'hélice principale et donc permettre de réduire la puissance du moteur.

Les mouvements de plate-forme sont également à l'étude, notamment le pilonnement. En effet, la mode est à l'étrave très oblique afin de charger un maximum de conteneurs. Or l'ULCC, (Ultra Large Container Carrier et non pas autre chose) risque de "cogner" dans la houle, surtout s'il faut maintenir les 25 nds. Il est donc judicieux de savoir jusqu'où aller avant de casser.

L'ULCC du BV est équipé de trois propulseurs d'étrave devant être alimentés par du 6600 V. Se pose dès lors la question de savoir s'il ne serait pas judicieux d'étudier une propulsion diesel-électrique puisque de toutes les façons, il faut du 6600 V. Ce système existe déjà sur les plus récents grands paquebots.

Si M. de Tugny est intarissable sur les données techniques de son projet, les questions d'argent, de coûts de construction, restent encore à étudier. Il est donc difficile d'avoir une estimation du prix de l'ULCC. Tout au plus, sait-on qu'un 9000 EVP coûterait de l'ordre de \$ 80 M. Seul un chantier, après une étude précise de conception, pourrait avoir une idée.

Autre imprécision: selon les sources, le coût d'exploitation au slot de ces très gros porte-conteneurs varie dans des proportions "significatives" constate, perplexe, M. de Tugny, d'autant que le périmètre des opérations prises en compte est rarement précis.

Il est cependant question de poursuivre l'étude du point de vue économique; ce qui paraît judicieux, encore que du strict point de vue d'une société de classification, les coûts d'exploitation ne sont pas de sa compétence, directe ou indirecte. Cela dit, le 12500 EVP avec ses deux Diesel devrait pomper 370 t/j de FO, a calculé le BV.

L'effet pervers

de la taxe portuaire au tonnage

L'innovation maritime trouve ici comme ailleurs ses limites. Pour ce type de navire comme pour tous les autres, l'amarrage se fera à "l'ancienne": touline + aussière. Depuis une vingtaine d'années, toutes les recherches visant à faciliter l'amarrage ont cessé. Depuis plusieurs siècles, la tradition survit donc.

Plus spécifique, l'ULCC du BV est à cales fermées. En clair, contrairement aux porte-conteneurs de P & O dont l'absence de panneaux de cale permet d'installer des glissières fixes dans lesquelles les conteneurs sont "glissés", l'ULCC du BV est équipé de panneaux de cale sur lesquels sont posés les conteneurs, à l'ancienne. Pour traditionnel qu'il soit, ce système est lent et exige un saisissement soigné de la pontée. D'autant plus lent et délicat que l'armateur exige que les cales de son navire soient les plus réduites possibles afin de payer le moins possible de droit de port navire; ces derniers étant basés sur la jauge du navire.

P & O se bat depuis des années avec, entre autres, le port de Rotterdam pour que ce dernier reconsidère la tarification appliquée aux porte-conteneurs hatchiess.

Tant que les ports seront rémunérés à la jauge du navire, les pontées des porte-conteneurs resteront toujours aussi importantes avec toujours le risque d'un désarrimage des boîtes.

Ce combat, assez vif aux Pays-Bas, semble-t-il, n'est, peut-être, pas vain si l'on en juge par les résultats obtenus au profit des pétroliers à double coque qui, eux aussi, étaient pénalisés par la tarification au tonnage alors que leurs capacités commerciales étaient réduites ou stagnantes.

En attendant que le bon sens prenne le dessus, aidé peut-être par une pression de l'opinion publique toujours sensible aux conteneurs qui tombent à l'eau, l'ULCC du BV est équipé de "lashing bridges" qui sont des sortes de bancs métalliques d'une hauteur équivalente à celle de deux conteneurs. Sont ancrées sur ces "lashing bridges" les barres de saisissage qui bloquent les conteneurs situés en 3ème et 4ème hauteur.

Un futur logiciel de chargement en pontée

Pour optimiser le saisissement des boîtes en pontée, le BV met la dernière main à un nouveau logiciel qu'il espère pouvoir commercialiser avec succès. Le logiciel, non seulement calcule les contraintes réelles que va subir la pile de boîtes et contrôle les moyens de saisissement mis en oeuvre, mais également permet d'homogénéiser et donc d'optimiser la répartition des conteneurs en pontée. Actuellement, on se "contente" de considérer que les conteneurs sont chargés suivant le manuel de chargement et on les saisit en conséquence, ce qui peut faire perdre beaucoup de temps inutilement (mais peut-être est-ce mieux ainsi compte tenu de certaines réalités du terrain; ndlr). La limite d'utilisation du logiciel du BV est déjà connue: la connaissance précise des poids des conteneurs chargés par l'armateur. Entre les fausses déclarations des uns et les oublis des autres, il est peut-être souhaitable que les conteneurs soient saisis comme s'ils étaient chargés au maximum.

Toujours est-il que Matthieu de Tugny voyage beaucoup pour présenter son ULCC, en Allemagne, notamment. Beau pays que l'Allemagne, avec, concentrées à Hambourg, les plus importants armateurs non-exploiteurs de porte-conteneurs au monde. De nombreux opérateurs, parmi les plus prestigieux (Maersk Sealand, CMA CGM, OOCL, etc.) sont de fidèles clients des compagnies allemandes.

Michel Neumeister ■

1 - Ces projets sont développés directement par les Coréens eux-mêmes. il ne s'agit donc pas de transfert de technologie en provenance du Japon... par ex. D'ailleurs, les chantiers japonais sont très silencieux sur ce type de navires.

Les projets coréens sont des extrapolations de navires déjà construits, avec par ex. un château qui reste à l'arrière du navire. Cette façon de faire du neuf avec de l'ancien, avec "du déjà vu et connu", plaît bien aux armateurs. En effet, ces derniers restent très "conservateurs" vis-à-vis de navires quasi expérimentaux dont on ne sait rien ou presque des surprises qu'ils peuvent occasionner. Dans le cas des ULCC, Ultra Large Container Carriers, cette méfiance est renforcée par le fait que l'on "joue" avec des valeurs de l'ordre de \$ 80 à 90 M pièce et qu'il faudra en commander par paquet de 5 ou 6 pour assurer des rotations hebdomadaires à jour fixe, entre l'Europe du Sud et l'Extrême-Orient par ex.

Last but not least, avec les ULCC, il n'est plus possible de raisonner "navire" en port/port. Il faut raisonner en système de transport en point/point. En plus clair, avec des 9000 EVP, il faut concevoir les infra- et superstructures terrestres qui assureront une réception et une manutention optimale au navire; des pré- et post-acheminements des boîtes massifs, de très bonne qualité en fiabilité et en coût, et à relative longue distance. Autant dire qu'en France, cela paraît délicat à imaginer à court et moyen terme.

Étude du MAIB (Marine Accident Investigation Bureau) sur les accidents d'embarcation et de leurs systèmes de mise à l'eau

Préambule

Depuis quelque temps déjà les inspecteurs du MAIB sont inquiets du nombre d'accidents concernant les systèmes de largage des embarcations de sauvetage. Plusieurs ont entraîné des décès ou des accidents graves. Cela a conduit à une étude soignée des accidents passés pour identifier où résident les problèmes. L'étude a montré qu'il existe des faiblesses fondamentales dans les systèmes de mise à l'eau et va jusqu'à poser le problème de savoir si de nos jours les embarcations de sauvetage sont absolument nécessaires.

Il faut élargir l'étude en ayant accès à des données plus complètes que celles d'une seule organisation d'enquête. Il est recommandé que l'OMI entreprenne une étude sur l'utilité actuelle, la nécessité et le besoin de ces embarcations de sauvetage. Si on en venait à conclure que les systèmes de largage des embarcations sont indispensables il faudrait en arriver à formuler des exigences pour disposer de systèmes de largage sûrs pour les navires de commerce.

Il est recommandé qu'une telle étude soit entreprise d'urgence avant que d'autres marins ne soient tués, handicapés ou blessés et surtout avant que des passagers ne soient tués.

Glossaire des abréviations

ARI	The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 1999
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
IMO	International Maritime Organisation
MAIB	Marine Accident Investigation Branch
Ro-Ro	Roll-on Roll off
RNLI	Royal National Lifeboat Institution
SOLAS	Safety of Life at Sea (Convention)
SWL	Safe Working Load

Résumé des actions

Depuis qu'il est devenu obligatoire de disposer, pour tous à bord, de moyens de sauvetage, les systèmes de largage et d'embarcations ont évolué en fonction des exigences de capacité des embarcations, de meilleure protection pour les utilisateurs, de facilité de mise en œuvre et d'amélioration de la sécurité.

Les modifications importantes ont été imposées par des recommandations consécutives à de graves accidents dans lesquels il y eut des pertes importantes parmi les passagers, notamment après le Titanic en 1912. Bien que les embarcations de sauvetage aient été utilisées à plusieurs reprises par la suite, et notamment durant deux guerres mondiales, il n'y a pas eu de modifications importantes dans la conception et l'équipement des embarcations **malgré le décès de nombreux marins lors de leur utilisation.**

Les données accumulées par le MAIB sur une période de dix ans ont montré que les embarcations et leurs systèmes de mise à l'eau ont coûté la vie à 12 marins soit 16% des pertes en vies humaines des navires marchands. Quatre-vingt sept personnes furent blessées. **Tous ces accidents se sont produit durant des exercices ou des essais** effectués par des marins qualifiés effectuant ou supervisant les opérations.

L'exigence des embarcations de sauvetage comparée aux autres moyens de sauvetage est due au fait que l'embarcation doit pouvoir naviguer seule. Cela remonte à l'époque où les commu-

nications étaient difficiles voire inexistantes. Il existe de nombreux exemples de survivants ayant accompli des exploits en navigation sur de longues distances pour arriver enfin à bon port. Il est pratiquement inconcevable que de nos jours cela soit nécessaire avec le GMDSS quand un navire en difficulté peut demander assistance rapidement et automatiquement.

Le besoin d'embarcations de sauvetage navigantes a largement disparu. Le fait qu'elles restent en service est une exigence légale qui remonte au début du 20ème siècle. Il y a cependant des situations où le besoin de disposer de puissance existe, telles que s'écarter d'une côte dangereuse, d'un navire en feu ou qui se retourne ou qui sombre. La puissance peut aussi être nécessaire pour s'écarter d'un navire en détresse par gros temps ou lorsque qu'il faut récupérer des survivants à l'eau. Ces besoins peuvent être remplis par d'autres moyens que des embarcations de sauvetage à propulsion indépendante.

L'Etude Sécurité a montré que les utilisateurs des embarcations de sauvetage sont exposés **au plus grand risque durant l'embarquement ou la remontée à bord.** Elles démontrent que le nombre de personnes impliquées dans ces opérations peut être réduit, le risque pour les individus en sera réduit ainsi que les efforts sur le matériel.

L'Etude met en évidence cinq objectifs :

- 1 Attirer l'attention de l'industrie sur le nombre d'accidents survenus depuis 1989
- 2 S'assurer que les leçons ne sont pas oubliées
- 3 Identifier les facteurs communs à ces accidents
- 4 Revoir les risques associés aux systèmes de mise à l'eau en étudiant les problèmes communs rencontrés
- 5 Faire des recommandations qui contribueraient à améliorer la sécurité en mer.

L'Etude a montré qu'une des causes originelle de nombreux accidents était la conception trop complexe du système de mise à l'eau et de ses différentes parties qui à leur tour demandent un long entraînement pour leur mise en œuvre. Elle a aussi montré que le personnel courrait des risques. Elle a identifié que les procédures d'entraînement, de réparation et d'entretien ne correspondaient pas aux nécessités, et qu'il y avait beaucoup de problèmes avec la fabrication, la construction, l'entretien et l'utilisation.

Elle recommande que l'OMI entreprenne une étude de la valeur actuelle, du besoin et de la nécessité des embarcations de sauvetage. Une telle étude devrait inclure tous les incidents et accidents rapportés dans le monde entier. Si cette étude conclut que les systèmes de largage sont nécessaires, elle devrait être étendue pour formuler des exigences qui couvriraient des procédures de mise en œuvre communes. Les systèmes devraient pouvoir être mis en œuvre et compris avec un minimum d'entraînement et de pratique et, par-dessus tout, utilisés pour l'entraînement en sûreté et sécurité sans blesser quelqu'un.

Antécédents

Le MAIB a constaté que les embarcations de sauvetage étaient la source la plus commune d'accidents sur les navires de commerce, entraînant un nombre important et inacceptable de blessures et de décès.

Le Royaume Uni ne fut pas le seul à faire cette découverte. Dans une note au sous-comité Flag State Implementation de l'OMI du 14/10/99 l'Australie soumit un récapitulatif concernant neuf accidents entre 1991 et 1998. Beaucoup de ses constatations rejoignaient celles du Royaume Uni et que *la plupart des accidents s'étaient produits lors des entraînements ou des exercices.*

Ni la Grande Bretagne, ni l'Australie disposaient de rapports d'évacuation partielle ou complète d'un navire en utilisant les embarcations de sauvetage, mais savaient que cela s'était produit sur des navires autres que ceux de leur pavillon. Un des plus récent fut l'évacuation du navire de croisière Sun Vista sous pavillon Bahamas dans le détroit de Malacca le 20 mai 1999 où tout le monde put évacuer dans des conditions calmes. Le MAIB nota que dans le rapport d'accident de nombreuses déficiences sur les embarcations furent identifiées.

L'Etude du MAIB fut initiée pour examiner les embarcations et leurs systèmes de mise à l'eau. Cette décision fut prise partiellement en raison de rapports indiquant que beaucoup pensaient qu'il n'était pas sûr de faire des exercices d'embarcation. Si cela était vrai, cela voulait dire que la connaissance indispensable n'était plus disponible en cas d'urgence réelle.

Le MAIB fit un tri de sa base de données pour rechercher les accidents liés aux embarcations, bossoirs et leurs treuils.

Classification	Nbre d'incidents	Blessures	Décès
Crocs	11	9	7
Amenage & hissage	10	5	2
Garants, rouleaux & poulies	12	19	2
Moteur et démarrage	18	15	0
Saisines	12	10	0
Treuils	32	8	0
Bossoirs	7	7	0
Chute libre	2	1	0
Météo	2	0	0
Autres	19	13	1
Evacuation réussie	0	0	0
Total	125	87	12

Les 12 vies perdues et les 87 blessés concernent uniquement des marins professionnels

Pour situer ces accidents une comparaison fut faite avec les autres accidents mortels, durant la même période, ne concernant pas les embarcations ou les systèmes de mise à l'eau, 73 vies furent perdues.

Type d'accident	Décès
Entrée dans des espaces clos	12
Chute par-dessus bord	12
Feu et explosions	10
Accès au navire	7
Amarres et remorques	6
Ecrasement (machine)	6
Glissades et chutes	6
Ecrasement (cargaison)	5
Appareils de levage	3
Prise de remorques	2
Chavirage	2
Météo	2

Toutes les vies perdues étaient celles de marins professionnels.

Cette liste montre que le même nombre de vies furent perdues dans des accidents d'embarcations et systèmes de largage et dans les deux autres activités ayant le plus d'accidents fatals : entrée dans des espaces clos (12) et chutes par-dessus bord (12).

Problèmes fréquents avec les embarcations et les systèmes de mise à l'eau.

Largage sous tension :

La cause la plus fréquente d'accidents mortels provoqués par les systèmes de largage est l'avarie du système de largage sous tension. Dans les 11 accidents enregistrés sur les 10 ans, sept personnes furent tuées et neuf blessées.

La SOLAS a imposé sur les navires construits après le 1er juillet 1986 que le système du croc de largage puisse fonctionner aussi bien sous tension que hors tension. Un certain nombre de fabricants de par le monde ont développé divers mécanismes ingénieux qui sont devenus trop compliqués et sont à l'origine de plusieurs accidents.

On a constaté que les équipages comprennent généralement assez mal les principes de fonctionnement des crocs de largage, souvent par manque de formation. Mais ce n'est pas la seule raison. Un affichage peu clair, des mécanismes compliqués et des explications peu faciles à suivre dans les manuels de certains fabricants sont aussi apparus comme facteurs d'accidents.

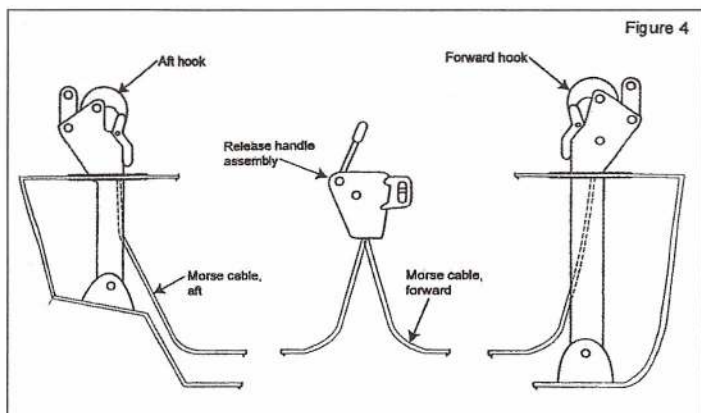
Une fois l'embarcation à l'eau, les équipages peuvent toujours trouver un moyen de la larguer de ses crocs même s'ils n'arrivent pas à faire fonctionner correctement le système de largage. Au niveau actuel de développement des largages sous tension, il est généralement possible de dégager l'anneau de levage sur place. Cela n'est pas une exigence explicite de SOLAS, mais bon nombre de systèmes observés par le MAIB ont été arrangés ainsi.

L'analyse d'un certain nombre d'accidents révèle qu'un largage prématuré du croc était souvent dû à un l'absence de repositionnement correct lors de la récupération après la mise à l'eau précédente. Ce défaut montre bien l'absence de connaissance du système impliqué et d'entraînement et dénote un entretien laxiste. Lorsque le croc n'a pas été correctement réarmé, le largage inopiné peut se produire à tout moment avant la prochaine mise à l'eau.

La plupart des conceptions des crocs de largage sous tension prévoient un système de verrouillage qui empêche le largage avant que l'embarcation soit à l'eau. Pour satisfaire au largage sous tension de la SOLAS il est toutefois possible de les shunter. SOLAS exige aussi que la capacité de largage sous tension soit protégée contre tout emploi accidentel ou prématuré. Certaines conceptions comprennent un mécanisme hydrostatique ou un verrouillage mécanique pour satisfaire cette exigence.

Certaines administrations du pavillon interprètent SOLAS différemment. Elles n'insistent pas sur le verrouillage pour éviter un largage prématuré, et de ce fait plusieurs compagnies à travers le monde ont des systèmes qui n'ont pas de système de protection contre ce largage prématuré. L'absence de verrouillage est responsable de plusieurs accidents. La responsabilité de cette situation incombe à l'Etat du Pavillon et non aux fabricants qui s'en tiennent au règlement.

Pour satisfaire à l'exigence de largage simultané des deux crocs à partir d'un seul poste, fréquemment le système de largage comporte des câbles de commande des leviers de largage. (voir figure 4). Les câbles utilisés sont généralement du type multibrin à l'intérieur d'une gaine. Ils ont l'avantage d'être légers, peu onéreux et de permettre une installation facile pour transmettre les efforts et mouvements généralement modérés pour commander la plupart des systèmes de largage.



Ces câbles peuvent gripper si le câble se corrode. De ce fait le croc de largage sous tension risque de ne pas se verrouiller correctement lors du réarmement. De ce fait il y a eu plusieurs largages imprévus. Une fois corrodés ces câbles ne peuvent être réparés et doivent être remplacés. **Cela montre à l'évidence que les responsables et l'équipage ignorent qu'un tel remplacement est nécessaire.**

Les enquêtes sur plusieurs accidents ont montré que les systèmes de largage sous tension sont complexes et difficiles à comprendre sans avoir des connaissances approfondies de leur mécanisme et de leurs instructions de mise en service.

Les équipages possèdent rarement les connaissances techniques pour bien comprendre les principes de fonctionnement du système. Dans plusieurs accidents la complexité de la conception était clairement à l'origine de problèmes d'entretien et d'utilisation. Cette complexité n'a pas toujours été prise en compte, pas plus que l'obligation d'entretien par du personnel techniquement qualifié.

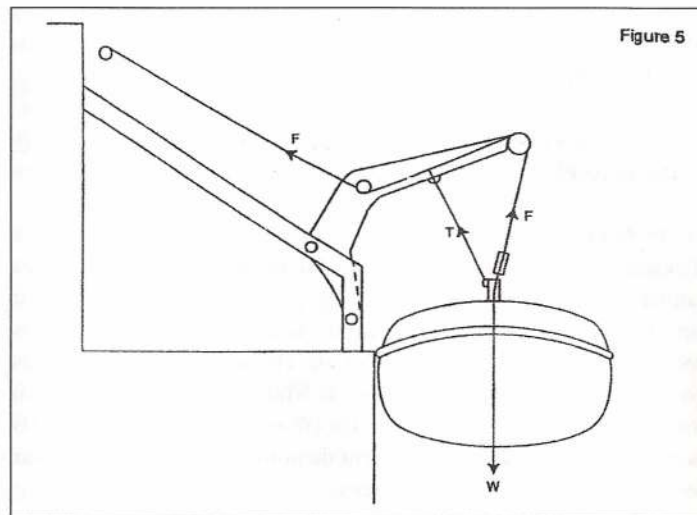
Les marins ont peu de chances de comprendre ces conceptions sans formation spécifique et instructions précises de mise en service. Il a été démontré que cela avait une influence néfaste sur la qualité de l'entretien à bord et avait aussi conduit à **des procédures d'utilisation laxistes et dangereuses.**

Le besoin d'une maintenance complète et fiable est primordial : un entretien de qualité basé sur une connaissance approfondie de la conception et des mécanismes est si important que seuls les fabricants et leurs agents ou du personnel qui a suivi un cours de formation approuvé par le constructeur peuvent entretenir de tels systèmes.

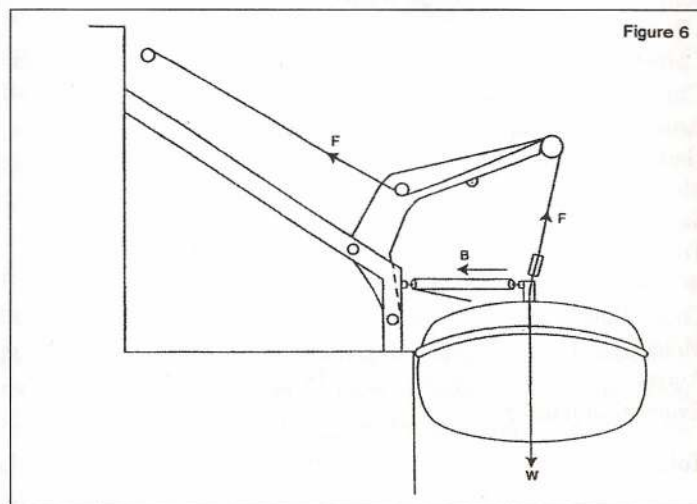
Amenage et Hissage

Sur les dix accidents rapportés découlant de mise à l'eau ou de hissage, un a provoqué deux morts et cinq des blessures.

Si on ne peut embarquer dans une embarcation de sauvetage à poste de mer, il faut pouvoir la maintenir le long du bordé pour permettre un embarquement en toute sécurité. On obtient cela en utilisant l'amenage et les accosteurs. Les procédures de mise à l'eau prévoient la descente au niveau d'embarquement en faisant travailler les bras d'accostage qui tirent l'embarcation vers l'intérieur du navire (voir figure 5).



Lorsque le niveau correct est atteint, les palans accosteurs sont crochés entre les poulies avant et arrière et le navire (voir figure 6). Lorsqu'ils sont raidis et tournés ils remplacent les bras accosteurs qui peuvent alors être largués. Ceci peut prendre du temps, tandis que les palans accosteurs peuvent être lourds et difficiles à manipuler, particulièrement sur les embarcations de grande capacité. Les enquêtes ont montré que **la procédure d'accostage complète est souvent ignorée lors des exercices.**



Lorsque l'embarcation ne transporte que son équipe de mise à l'eau, le maintien de l'embarcation le long du bord uniquement sur les brins accosteurs peut se faire relativement aisément et ne pose pas de sérieux problème. Vouloir faire la même chose avec une embarcation complètement, ou au moins partiellement chargée, est potentiellement dangereux. Un certain nombre d'accidents se sont produits ainsi.

Dans la plupart des exercices les embarcations sont rarement complètement chargées, et la mise en place des palans accosteurs est souvent omise, particulièrement si l'embarcation doit être remise à poste aussitôt après. Une telle procédure devient tout à fait normale, et les techniques correctes sont inconnues ou oubliées, l'équipage de mise à l'eau trouvant que les palans accosteurs sont lourds et que c'est une corvée inutile.

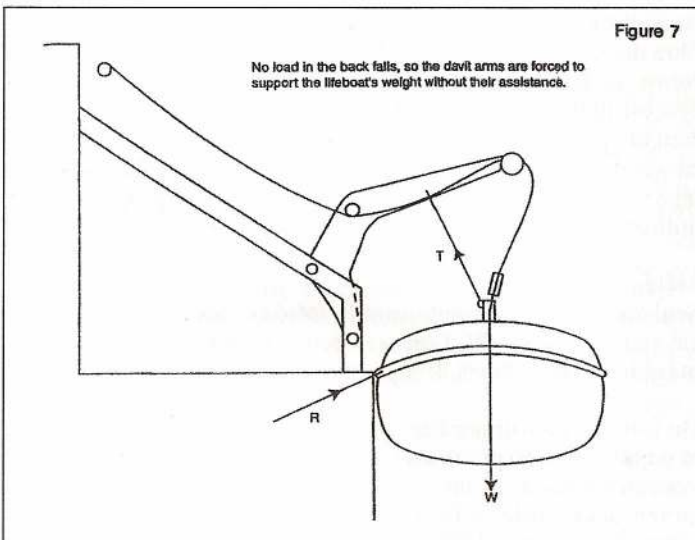
Les palans accosteurs ont un rôle important à jouer pour amener l'embarcation à l'aplomb des ses garants. L'embarcation étant en position d'embarquement sur ses brins accosteurs, il faut transférer la charge sur les palans accosteurs. De nombreuses enquêtes d'accidents, révèlent cependant une grande variété d'omissions et de procédures dangereuses qui ont provoqué des accidents.

Il est évident que certains équipages ne gréent pas les palans accosteurs, et qu'ils choisissent plutôt de larguer les bras accosteurs en libérant les crocs largables. Au mieux l'embarcation s'écarte brutalement du bordé et se balance sans contrôle, blessant, parfois sérieusement, ceux qui sont à bord. A moins que l'équipage dans l'embarcation ne soit bien amarré, il y a pour lui risque de blessure du fait de la secousse brutale ou de perte d'équilibre et de chute par-dessus bord. Le risque est grand que cela se produise, surtout s'il y a quelqu'un sur le toit pour larguer le croc largable du bras accosteur.

Grées et raidis correctement les palans accosteurs réduisent la charge sur les bras accosteurs avant de larguer les crocs largables. En les choquant doucement, l'embarcation peut être amenée doucement à l'aplomb des garants de telle sorte que tout balancement indésirable et potentiellement dangereux soit évité. **C'est la procédure que les marins ou équipage d'embarcation correctement formés et disciplinés doivent appliquer** et devient primordiale lorsque le navire prend de la gîte.

Du fait qu'au cours de tant d'exercices on ne met pas l'embarcation à l'eau, la décision est souvent prise de ne pas gréer complètement les palans accosteurs, et de n'utiliser que les bras accosteurs. Ce qui au début n'est qu'une mesure de facilité devient une pratique courante qui peut très bien provoquer des accidents lors d'exercices et entraînements, et beaucoup plus grave, devenir la procédure utilisée en cas d'urgence.

Un autre danger potentiel de ne pas accoster l'embarcation avec les palans est que l'embarcation chargée peut dépasser la charge de rupture des bras accosteurs. S'ils cassent les conséquences peuvent être graves (voir figure 7)



Cela peut se produire si l'embarcation est amenée brutalement le long du bord. Il peut même se produire que les garants prennent du mou si le touret devire trop. La rupture des bras accosteurs provoquera un balancement incontrôlé de l'embarcation, mettant en danger quiconque embarquerait à ce moment là.

Il faut noter que les palans accosteurs, au contraire des bras accosteurs, sont prévus de telle sorte que lorsqu'ils sont grées et raidis travaillent presque à l'horizontale. Les bras accosteurs sont plus près de la verticale, et de ce fait supportent une part plus importante du poids de l'embarcation. Cette géométrie assure que, s'ils sont correctement grées, les palans accosteurs ne prennent aucune partie du poids de l'embarcation, et de ce fait ne réduisent pas la charge sur les garants.

Ce point critique a conduit à une avarie totale d'un bras de bossoir lors de test de surcharge. L'inspecteur a omis de prendre en compte la charge prise par le garant sur le support du bras de bossoir. Il a accepté que la charge d'épreuve soit crochée en tête de bossoir au lieu de la crocher sur la poulie de garant de l'embarcation. A la mise en épreuve, le bras de bossoir fut arraché de son chemin de roulement. Heureusement du fait que c'était une épreuve, personne ne se trouvait en situation d'être blessé, mais cela démontre l'importance que la charge supportée par le garant peut prendre dans certaines conceptions.

Les équipages peuvent rarement savoir si les charges des garants sont des caractéristiques critiques de la conception d'un bossoir. De telles informations sont normalement du ressort du constructeur ou de ceux qui ont analysé en détail cette conception. Ceux qui utilisent les systèmes n'ont pas, en pratique, à connaître ces détails à condition **d'appliquer régulièrement l'aménagement et l'accostage corrects qui permettent d'éliminer tout danger.**

Garants, réas et poulies

Deux personnes sont mortes et dix-neuf ont été blessées en 12 accidents provoqués par rupture d'anneaux de suspente ou de chaînes.

Un facteur identifié dans la plupart de ces accidents est que les composants étaient fabriqués en acier à haute résistance. Les analyses des accidents ont montré que les traitements thermiques après soudure incomplets génèrent des propriétés inadéquates. On a aussi trouvé que des rapports de tests incomplets avaient contribué au résultat final.

L'administration britannique accepta ses constatations, et ajouta des contrôles et des documents supplémentaires pour ces articles en acier à haute résistance.

Plusieurs avaries de garants se sont produites par suite d'installation non conforme, mauvais traitement ou avaries de composants tels que réas ou interrupteurs de sécurité de relevage. Aucun n'a eu pour conséquence la mort ou blessure et il n'y a eu qu'un cas où l'avarie fut attribuée à la corrosion ou usure. Une analyse globale indique que les exigences actuelles pour les visites et remplacement des garants sont satisfaisantes.

Quelques membres d'équipage ont été blessés en démarrant les moteurs d'embarcations. En général cela a été provoqué par de mauvaises techniques de lancement et rien ne prouve que le problème était particulier aux moteurs d'embarcations.

Plusieurs des incidents furent attribués à une faute d'attention et sont communs dans beaucoup d'activité, y compris le lancement de moteurs. On peut les oublier.

Saisines

Des blessures relativement légères ont été provoquées par différentes parties des saisines d'embarcations. Dix blessés au cours de douze incidents.

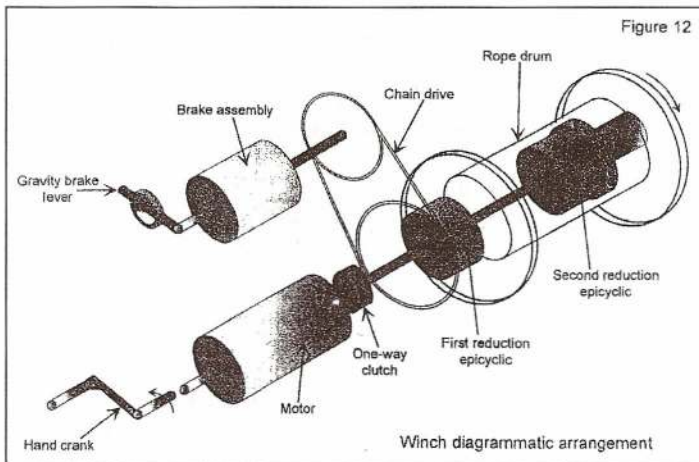
La cause la plus fréquente observée est lorsque la saisine est sous tension, et qu'une main ou un doigt est attrapé par le doigt mobile du croc de largage lorsqu'il est libéré comme un ressort à l'instant où l'anneau de retenue est largué par le coup de marteau.

Le besoin de larguer manuellement les saisines diminue progressivement avec l'introduction de systèmes de saisines automatiques ; préférés lorsque les embarcations sont rentrées en position saisie. Cela paraît efficace dans le sens qu'ils ne demandent pas d'opération manuelle de saisissage. Ils écartent réellement les opérateurs du danger potentiel.

Treuil

La source répertoriée la plus fréquente d'accidents à pour origine les treuils de hissage : il y a eu 32 incidents provoquant 8 blessés. Bien qu'il n'y ait pas eu de mort, certaines avaries auraient pu provoquer des accidents très sérieux.

Certaines conceptions de bossoirs d'embarcations utilisent une sorte d'embrayage à un seul sens pour permettre à leurs trains d'engrenages de tourner lorsqu'on vire sans avoir pour autant à libérer le frein. Ils permettent en outre d'empêcher la rotation de l'arbre du moteur de hissage lorsque l'alimentation est coupée (voir figure 12). Pendant des années ces systèmes utilisaient des linguets à ressorts sur des roues à rochets.



Les modèles de treuils ont évolué depuis ce temps là et maintenant les treuils de bossoirs ont souvent un embrayage à un seul sens. Certains de ces embrayages à un seul sens ont failli en service. Dans de telles circonstances une embarcation peut descendre sans aucun contrôle, et dans certaines conditions, telles que suspendue sous bossoir avec les palans accosteurs et les brins accosteurs en place, elle puisse basculer. Les conséquences pour les occupants risquent d'être graves.

L'avarie d'embrayage peut aussi amener l'embarcation à s'affaler sans que le frein centrifuge ni le frein manuel n'agissent. De telles avaries se sont produites aussitôt après le stoppage du moteur de hissage, en mettant à poste l'embarcation ou lors d'un positionnement au poste d'embarquement en utilisant le moteur de hissage. L'embrayage est incapable de se reverouiller après avoir fonctionné dans le sens roue libre.

Bien que l'on n'ait pas observé d'incident provoqué par une avarie du train d'engrenage, il existe beaucoup de rapports concernant d'autres éléments n'ayant pas fonctionné comme prévu, tels qu'embrayage à un seul sens, freins et contacts limiteurs de course. Ceux-ci sont généralement dus à un manque d'entretien, mauvaises réparations ou réglages mais par chance ils n'ont pas provoqué de décès.

Les rapports des armateurs et des bords insistent sur le fait que l'entretien négligé ou incorrect est à l'origine d'avarie de freins. Des exemples indiquent une usure excessive, une contamination de l'huile ou de la graisse, des réglages ou des montages incorrects. Des freins efficaces sont indispensables pour amener les embarcations en toute sécurité, et pour qu'ils remplissent leur fonction ils doivent être correctement entretenus.

Confronté à la réparation d'un treuil d'embarcation, il est peu probable que le mécanicien de bord aura reçu une formation particulière pour cela et il est probable que la notice d'entretien ne sera pas assez explicite et détaillée pour ses besoins. En dépit de ses meilleures intentions il travaillera sans connaissances approfondies des particularités d'un treuil d'embarcation. Il est bon de noter qu'une bonne part des grandes compagnies font

appel au personnel des constructeurs ou utilisent du personnel formé par ceux-ci pour l'entretien de leurs treuils et bossoirs.

Bossoirs

Sept incidents provoqués par les bossoirs ont été signalés au MAIB. Aucun n'a provoqué de blessure ou de décès.

La pratique courante est de positionner les bossoirs sur le plus bas des ponts exposés, pour faciliter l'accès et, à un certain degré, réduire les poids dans les hauts pour la stabilité. Pour réduire ce poids, mis à part les considérations de coût, l'optimisation des matériaux est importante.

Nonobstant ces besoins de légèreté, les avaries de structure des bossoirs ont été remarquables par leur absence. Des avaries se sont produites, mais toutes se sont produites en surcharge telle que lors d'épreuves, ou sous l'effet de forces dynamiques importantes consécutives à l'avarie d'autres éléments.

Embarcations à chute libre

Seulement deux incidents concernent les embarcations à chute libre sont enregistrés par le MAIB. L'un a provoqué un blessé en raison de l'avarie d'un siège lors de la mise à l'eau.

Après une formation et des exercices de mise à l'eau effectués, il apparaît que les équipages acceptent et font confiance au système de chute libre. Ce niveau de confiance est à opposer au manque d'enthousiasme d'équipages expérimentés pour certains systèmes de mise à l'eau sous bossoir.

Sur des cargos une seule embarcation à chute libre à la poupe est acceptable, et évite l'obligation de disposer d'une embarcation de chaque bord. Cela a encouragé les armateurs à installer ces embarcations, et beaucoup voient cela comme une amélioration sur les systèmes à bossoirs.

Actuellement on admet que l'utilisation des embarcations à chute libre demande une certaine mobilité physique, et même d'être en forme, de la part des occupants. La capacité de chaque embarcation est limitée par le nombre de sièges sécurité individuels. Ces facteurs peuvent empêcher leur large utilisation sur les navires à passagers où le nombre est important et dont un certain pourcentage n'aura pas les niveaux de santé et de forme physique pour les utiliser.

Météo

Seulement deux cas impliquant la météo et les embarcations ont été signalés au MAIB. Dans ces deux cas des lames ont endommagé les embarcations. Il n'y eut pas de blessé.

Du fait de pouvoir accéder immédiatement aux embarcations, et de les avoir disponibles aussitôt, il est peu probable que les systèmes actuels de mise à l'eau soient totalement écartés des zones accessibles aux lames ou aux éléments. En raison de la rareté apparente de ces incidents, il y a peu de justification à tenter de réduire le risque d'avarie par les éléments uniquement en déplaçant les embarcations ou en les modifiant.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le mauvais temps réduirait le nombre des accidents impliquant les embarcations. La plupart des accidents se sont produits lors d'exercices ou d'entraînements. Ces activités sont sous le contrôle du commandant. Par mauvais temps, il y a peu de commandant prêts à faire un exercice d'embarcation ou même un débordement. Non pas en raison du confort de l'équipage mais plus pour des raisons de sécurité.

Le résultat est que les exercices d'embarcations et les entraînements se font, pour des raisons évidentes, généralement par beau temps. *Les systèmes et les équipages sont de ce fait rarement utilisés et testés dans des conditions adverses, et les limites et capacités restent des facteurs inconnus.*

Non classables

Un certain nombre d'accidents, dont un fatal, ne rentrent pas dans des catégories aisément identifiables. L'analyse montre une série de facteurs qu'il serait difficile de surmonter uniquement par des modifications des équipements.

Un certain nombre sont dus à des erreurs d'utilisation lors de l'utilisation d'équipement. De telles erreurs sont cependant communes à l'utilisation de nombreux types d'appareils. Certaines ont rappelé aux gens que les systèmes de mise à l'eau sont nécessairement lourds et que des parties sont souvent sans caches de protection.

D'autres accidents mettent en évidence de mauvaises pratiques. L'accident typique est survenu à un officier apparemment expérimenté qui tombe d'une embarcation en manœuvrant pour accoster. Il ne portait pas de brassière et y a laissé sa peau.

A une exception près tous les décès se sont produits lors de l'aménagement, mise à l'eau ou récupération d'embarcations sous bossoirs. Un bon nombre de blessures se sont aussi produites lors de ces opérations. Une fois à l'eau une embarcation ne présente pas plus de risques pour ses occupants qu'un bateau de taille similaire. Cela ressort des données du MAIB.

Les risques peuvent être réduits si le nombre de personnes dans l'embarcation durant la mise à l'eau ou la récupération est maintenu au minimum nécessaire. Les radeaux, utilisant les systèmes d'évacuation marine (MES) sont mis à l'eau vides. Bien qu'il puisse y avoir de sérieuses difficultés pratiques de contrôle des radeaux mis à l'eau vides, une telle pratique élimine les risques.

La mise à l'eau et la récupération de radeaux armés présente des risques pour les occupants. D'autres aspects de l'utilisation des embarcations présentent des risques moindres. Si l'industrie continue à considérer les embarcations comme un moyen important, nécessaire et souhaitable d'évacuation, les risques associés à leur mise à l'eau et leur récupération doivent être réexaminés.

Construction et épreuves

Les systèmes de mise à l'eau doivent être éprouvés à 2.2 fois leur charge nominale lors de la construction et à 1.1 fois leur charge nominale après installation. Dans des conditions normales d'essais, il n'y a pas eu d'incident où la structure du bossoir ou de ses fixations à bord ait cédé et provoqué un accident. Les données du MAIB ne donnent rien qui puisse suggérer que ces exigences doivent être modifiées.

Des avaries de bossoir se sont produites lors d'épreuves. Deux vies furent perdues dans un cas particulier, et le MAIB considère que lors des tests les avaries doivent être envisagées. Une telle opération doit, et peut, être conduite de telle sorte que si elle échoue personne ne se trouve en danger.

Une préparation et une conduite soigneuse de ces opérations sont essentielles, et l'administration britannique a introduit des directives à l'usage des inspecteurs, armateurs et autres.

Manuels d'utilisation d'entretien et de formation

Les constructeurs de systèmes de mise à l'eau des embarcations fournissent souvent de la matière qui est utilisée par l'armateur, ou un consultant, pour préparer les manuels d'utilisation, d'entretien et de formation.

La qualité des informations dans ces manuels est souvent pauvre. Il manque fréquemment des descriptions claires et précises de l'équipement et de ses principes de fonctionnement. Des informations superflues amènent à la confusion, particulièrement lorsqu'un manuel d'instruction est destiné à plusieurs types de système. Des traductions imprécises peuvent aggraver ces problèmes.

Ces défauts entraînent que les équipages les ignorent du fait qu'ils sont non seulement pas fiables, mais aussi qu'ils contiennent trop de choses hors de question. On prend du temps à les lire et le résultat final est une utilisation et un entretien incorrect de l'équipement. De ce fait cela devient le facteur principal du nombre important d'accidents.

Sans exception manifeste, une grande attention est donnée à la conception, la fabrication et à l'épreuve de l'équipement selon les exigences de SOLAS. Cette énergie ne se traduit pas par des efforts pour fournir de bonnes instructions, et c'est peut être la raison pour laquelle certains armateurs insistent tant sur la formation et l'entretien.

Le coût pour améliorer la qualité en général de ces manuels, retombe finalement sur l'armateur. Cependant, il apparaît qu'il y a peu de mérite à dépenser de grosses sommes pour acheter les équipements de sauvetage nécessaires, puis de vouloir faire des économies en acceptant une documentation minable.

Le retour d'expérience des utilisateurs d'équipement de mise à l'eau d'embarcations a conduit les fabricants à corriger leurs manuels. Les versions mises à jour permettent des opérations et une maintenance sécurisées, mais les fabricants se plaignent des difficultés à joindre l'armateur actuel pour mettre à jour les manuels. Quand un navire change de mains, parfois plusieurs fois dans sa vie, le contact est perdu.

Le même problème se pose lorsqu'un fabricant essaie de maintenir un contact pour l'entretien avec l'armateur lorsque le navire a été vendu. Il y a eu, cependant, des fois où le premier armateur a délibérément supprimé de tels contacts pour réduire les coûts. Cette approche est totalement contraire à l'attitude de l'armateur à l'égard de l'appareil principal. Un lien avec le constructeur d'un appareil machine est souvent entretenu durant toute sa vie.

On ne voit pas clairement pour quelle raison l'efficacité du système de mise à l'eau est moins importante pour certains, mais il est évident que ces systèmes sont considérés comme de simples éléments de technique générale. Ces armateurs croient que les principes de fonctionnement et de conception peuvent être compris par des mécaniciens non spécialisés, sans avoir recours au support des fabricants. Il est peu probable que ceux qui sont employés ainsi fournissent des retours d'expérience aux constructeurs.

Les constructeurs devraient être encouragés à utiliser leur site web pour afficher les manuels et les mises à jour pour leurs clients. Ils devraient aussi s'arranger pour inciter les utilisateurs à leur fournir des retours d'expérience sur un site désigné.

Confiance de l'équipage

Un ferry ro-ro fut partiellement évacué à la suite d'un incendie dans la machine. Du fait qu'il fonctionnait en ferry cargo, très peu de passagers se trouvaient à bord. Un nombre suffisant d'embarcations pour une évacuation totale furent débordées et préparées pour l'embarquement mais ne furent pas, dans ce cas, utilisées. Les passagers et l'équipage non indispensable furent évacués sur des remorqueurs et des embarcations RNLI, en débarquant par la portelone du pilote au niveau du pont garage. Bien que le pont garage fut un peu envahi par de la fumée et que la tôle de pont présentât des signes d'échauffement par l'incendie en dessous, *le Commandant jugea que le moyen d'évacuation choisi était préférable à l'utilisation de ses embarcations.*

Il fut incapable de donner les raisons claires et précises de son choix. Mais il a semblé qu'il n'avait pas une confiance absolue dans la capacité de ses embarcations et de leur système de largage, pour débarquer le personnel en sécurité.

D'autres commandants signalent qu'ils accroissent la confiance de leur équipage dans le système en participant activement et régulièrement à la mise à l'eau d'embarcation. En privé ils expriment un sentiment de gêne, à la fois en prenant part à l'opération et par leur besoin de faire ainsi.

Exercice et entraînement

Des procédures incorrectes ont été la cause de plusieurs accidents avec les embarcations. La pertinence et l'importance de certaines procédures ne peuvent être évaluées que par le concepteur du matériel. Cela est surtout le cas lorsque des systèmes séparés d'accostage et de suspenste sont utilisés, ou lorsque des crocs à largage sous tension sont montés.

Plusieurs de ces accidents se sont produits lors d'exercices lorsque les embarcations sont débordées ou mises à l'eau par des marins expérimentés ou par des gens sous leur supervision. Ces marins ont l'habitude de préparer les embarcations, remplacer leurs provisions, et effectuer les inspections de routine et l'entretien. Ils ont donc l'habitude de l'équipement en raison de leur contact quasi quotidien avec le matériel. Malgré cette connaissance les accidents continuent à se produire.

Sur les navires avec deux ou quatre embarcations, il est probable qu'il y aura suffisamment de marins expérimentés pour les mettre à l'eau en cas de besoin. Sur un navire à passagers cela peut ne pas être le cas, et certaines embarcations peuvent être mises en œuvre par des navigants du personnel hôtelier ou chargé des distractions et qui n'a pas l'habitude de ces équipements qu'ont les marins qualifiés.

Bien que les données du MAIB ne prennent pas en compte les incidents où de telles équipes étaient chargées des embarcations il est certain que cela s'est produit sur des navires sous pavillons étrangers. Le MAIB pense que le risque est accru lorsqu'un tel personnel est placé dans ces conditions. *Ces risques, cependant, seront réduits par un entraînement continu obligatoire.* Des contrôles et des procédures simplifiés et standardisés aideront grandement à surmonter les problèmes identifiables.

Cependant, *l'entraînement de tout le personnel à la mise à l'eau des embarcations doit être spécifique au système et au matériel du bord.* En raison du nombre de modèles différents existant à la mer, l'entraînement des équipages avant l'embarquement est difficile. Une solution consiste en une formation et un entraînement opérationnel de grande qualité associés à un entraînement intensif à bord sur le type spécifique au navire. Dans ce contexte, l'expérience de certains armateurs a démontré l'énorme valeur de formation qu'apportent des modèles pouvant fonctionner. De tels modèles apportent un supplément utile pour la formation sur les équipements de sauvetage et font beaucoup pour réduire les accidents.

Pour que le matériel d'entraînement soit efficace il faut aller au-delà du "comment faire" ou du "faire comme ceci". Il est important que le raisonnement qui a conduit aux procédures soit expliqué. Savoir "pourquoi" les choses se font de telle manière fera beaucoup pour que les stagiaires comprennent les procédures et cela leur reviendra lorsqu'ils seront en situation. L'inspection de plusieurs manuels de formation révèle qu'ils ne vont pas aussi loin. Ainsi les auteurs sous-estiment la volonté des marins de bien faire et leur capacité à comprendre plutôt que juste se rappeler.

En pratique l'entraînement sur le tas est le plus efficace, mais les équipages doivent avoir confiance dans les systèmes. Et surtout il faut que la formation sur le tas avec le matériel soit sans danger.

Conclusions

L'étude du MAIB s'est concentrée sur les dangers des systèmes d'évacuation par embarcations de sauvetage. Cela ne veut pas nécessairement dire que les systèmes d'évacuation utilisant les embarcations à chute libre, les radeaux sous bossoirs, les canots rapides de sauvetage ou des systèmes d'évacuation marine soient moins dangereux. Les accidents lors de leur utilisation ont été signalés au MAIB, mais en quantité beaucoup plus faible que pour les systèmes de mise à l'eau des embarcations. Il y a plusieurs raisons pour ces différences entre les différents types de systèmes de sauvetage.

Les systèmes d'évacuation marine et les radeaux gonflables ne sont pas aussi fréquents que les embarcations, particulièrement en raison des difficultés à les remettre en condition d'utilisation et de la nécessité de les confier à un spécialiste pour les entretenir et les reconditionner.

Les navires d'assistance dans l'industrie offshore britannique utilisent largement les canots rapides de sauvetage mais ailleurs l'expérience de leur utilisation est encore limitée. En raison des modifications récentes de la réglementation SOLAS, le nombre des canots rapides de sauvetage utilisés sur les navires SOLAS, augmentera particulièrement sur les ro-ro à passagers. Du fait des nombreuses similitudes avec les embarcations sous bossoir, on craint que le taux d'accidents soit le même.

Les données réunies par le MAIB indiquent que les embarcations et leurs systèmes de mise à l'eau ont coûté la vie à beaucoup de marins. Douze sont morts et quatre-vingt sept ont été blessés dans les 10 dernières années. Les douze morts représentent 16% de tous ceux qui sont morts dans des accidents signalés. Les accidents ont pour origine la complexité des systèmes qui, bien que satisfaisant aux règlements, n'ont pas la confiance des marins. Cela est aggravé par des manuels d'instruction et d'entraînement de faible qualité.

Il n'y a pas eu d'équilibre entre les vies perdues et sauvées par ces systèmes. Durant les dix dernières années, le MAIB n'a jamais reçu de rapport dans lesquels les embarcations de sauvetage ont été utilisées pour une évacuation réussie ou non. On sait, cependant, que d'autres pavillons ont des expériences de l'utilisation des embarcations, avec plus ou moins de succès, pour évacuer équipage et passagers. Une étude plus large du sujet devrait être entreprise.

L'IMO en tant qu'institution internationale concernée par la sécurité devrait entreprendre cette étude en utilisant autant de données que possible provenant de tous les pavillons possibles. Les objectifs devraient aller jusqu'à revoir les exigences actuelles concernant les embarcations et si elles continuaient à être des systèmes d'évacuation valables compiler et améliorer les exigences qui pourraient améliorer leur sécurité.

L'unique recommandation de ce rapport est adressée à l'IMO. Recommandations

A la suite de cette étude il est demandé que l'IMO entreprenne une étude sur la valeur actuelle, le besoin et les avantages des embarcations. Les incidents et accidents rapportés dans le monde entier devraient être examinés en ce qui concerne les spécifications des systèmes de mise à l'eau des embarcations.

Si on conclue que les systèmes de mise à l'eau des embarcations sont nécessaires, l'étude devrait s'étendre et mettre en question la formulation d'exigences concernant des systèmes de mise à l'eau sûrs. De telles exigences devraient chercher à introduire des systèmes intégrés qui :

- auront des procédures d'utilisation communes indépendantes du fabriquant ;
- pourront être compris immédiatement par des non techniciens ;
- qui fonctionneront de manière fiable, ce qui inclue l'aménagement et la mise en œuvre pour l'entraînement ;
- qui fonctionneront sans danger avec du personnel ayant une expérience et un entraînement minime ■

Ce texte est intéressant, car on voit que :

- 1 - De nombreux feeders (sinon tous!) travaillent sur la base de 2 bordées.
- 2 - Les quarts correspondants se passent en OMBO même si sur le papier, un veilleur additionnel est en "Standby" (en fait dans sa cabine).
- 3 - Ces navires disposent de dispenses de pilotage (UK, Allemagne,..) : dans le cas du COASTAL BAY, cela voulait dire aussi toute la remontée de la Mersey jusqu'aux docks de Liverpool.
- 4 - IL ne reste aucune chance à l'officier de quart (Commandant, SD Capitaine) de pouvoir "piquer un roupillon" pendant que le pilote est (seul) à la passerelle, comme ceci se passe (se passait ?) en Seine...
- 5 - Un accident comparable peut aussi se passer en rivière, où les conséquences en termes de pollution peuvent être redoutables.
- 6 - On peut reprocher aux Commandants, même si on reconnaît leur manque de repos, de ne pas naviguer aussi sur Internet...
- 7 - On peut aussi leur reprocher de ne pas apporter de corrections aux Instructions de l'Armateur ...
- 8 - Les visites du Port State Control n'osent pas aborder ces questions (quart et repos, OMBO) sur les navires à 2 bordées ... peut être aussi parce que les inspecteurs ressentent qu'ils apportent un travail supplémentaires aux Officiers de ces navires ??
- 9 - On voit aussi que le Commandant peut être coupable de ne pas à se plaindre de ses conditions à l'Armateur... Ce qui laisse quelques questions "suggérées"
- 10 - Qu'aurait fait l'armateur si le Commandant avait demandé un Lieutenant supplémentaire? Subsidièrement, que serait devenu le Commandant débarqué?
- 11 - Est-ce que l'alarme de l "Homme mort" n'a pas été déconnectée parce qu'elle induisait un facteur de fatigue supplémentaire ?
- 12 - Quel aurait été le rythme de travail des officiers, s'il avait fallu faire appel au veilleur supplémentaire de nuit ? Qui aurait aidé à la saisie de la cargaison ? etc...
- 13 - D'après le rapport, aucune période de temps n'est citée pour les manoeuvres : or même un petit navire a besoin de tout (7 !!) son équipage pour passer les écluses de Liverpool et s'accoster)
- 14 - Et enfin rappelons que les heures de Repos citées dans STCW, comprennent la toilette, les repas, l'organisation du travail de l'équipage, les manoeuvres (voir plus haut ?)et éventuellement la lecture ou l'écriture du courrier..... etc

Je suis sûr que vous trouverez d'autres remarques, mais la traduction de 5 colonnes complètes de l'Allemand m'a fatigué !!!

ACCIDENT DU "COASTAL BAY"

Extrait d'un article paru dans "SCHIFFS UND HAFEN" d'Octobre 2001 "ENQUETE SUR DES ACCIDENTS DE MER" (par Werner KUTH, du VDKS)
NB : L'auteur de l'article y compare deux accidents récents, survenus l'un dans les eaux britanniques et l'autre dans le Sund, à deux navires pratiquant le quart à la bordée et dispensés de pilotage, et les mesures prises par les Autorités concernées.
Nous n'en avons repris que ce qui concernait le "COASTAL BAY"

Le Rapport d'Enquête du MAIB (Marine Accident Investigation Branch), comme tous ceux émis par cet organisme porte en exergue les mots suivants :
"The fundamental purpose of investigating an accident under these Regulations' is to determine its circumstances and the cause with the aim of improving the safety of Life at Sea and the avoidance of accidents in the future. It is not the the purpose to apportion liability, nor, except so far as is necessary, to apportion blame."

SYNOPSIS

Le 21.07.2000 le MAIB est informé que le Feeder porte-conteneurs "COASTAL BAY" s'est échoué sur Anglesey (Pays de Galles). L'enquête commencera 3 jours après.

Le COASTAL BAY était en route de Dublin vers Liverpool. La route prévue passait dans le DST "The Skerries"². Peu de temps avant 23.00 hrs le 20.07, le Second Capitaine prend la relève du quart du Commandant.

Environ 30 minutes plus tard, il s'endort. Un changement de route projeté n'est pas effectué et le navire s'échoue à 00.20 le 21.07.

L'Enquête met le doigt sur trois principales causes

- 1 - Le Sd Capitaine s'est endormi par fatigue extrême ou épuisement total.
- 2 - Le Sd Capitaine était seul sur la Passerelle
- 3 - L'alarme de "l'homme mort" n'était pas en service.

Ces facteurs étaient le résultat de sérieux défauts de management du CB, négligences et manquement aux exigences de STCW 95 en ce qui concerne les instructions fixant l'organisation du quart et le personnel de quart de nuit à la passerelle.

Ces dernières exigences sont applicables à tous les navires fréquentant les eaux territoriales britanniques.

Sont aussi concernés l'Armateur et l'Affréteur quant au respect de ces consignes.

DONNEES NAVIRE

Nom du Navire = COASTAL BAY
Pavillon = Antigua & Barbuda
Armateur : Cie " A " *
Opérateur : Cie " J " *
Registre = Haren / Ems
Type de navire : Porte-Conteneurs feeder / navire de diverses
Volume utile : 2481 BRZ
Longueur Hors-tout.= 87,42 m
Tirant d'Eau maximum = 5,20 m
Année de construction = 1997
Puissance motrice = 1320 KW
Vitesse en service = 12 nœuds
Equipage = 7 personnes

DONNEES METEO

Bonne visibilité, Vent orienté au Sud, force 1 à 2
Heure du Coucher du Soleil = 21.30

DEROULEMENT DES FAITS

La dernière visite du "Port State Control" par la "Maritime and Coastguard Agency" avait eu lieu le 08.01.00 à Liverpool. Aucune remarque ne fut faite.

La dernière visite du "Germanischer Lloyd" datait du 27.06.00.

L'équipage était de 7 personnes, dont parmi ceux-ci le cuisinier qui était en "surnombre" de la décision d'effectif.

Le Commandant commandait depuis 1978, et le COASTAL BAY depuis 1996. Ses durées d'embarquement étaient de 3 à 4 mois et demi, suivis par 6 semaines de congés.

Il était en possession d'une "dispense de pilotage" pour tous les ports de Mer d'Irlande jusqu'à Greenock.

Le Sd Capitaine était Officier de Quart depuis 1996 et Sd Capitaine depuis 1997 sur le COASTAL BAY, avec des périodes d'embarquement de 5 à 6 mois. Avant l'accident il avait entamé un embarquement de 4 mois le 27.04.2000. Il ne buvait aucun alcool et se trouvait en bon état de santé.

Le Commandant se trouvait à la passerelle depuis le départ de Dublin le 20.07 à 19.24 et occupait la fonction d'officier de quart. Le matelot de veille quitta la passerelle vers 20.08, le navire étant sous pilote automatique, le matelot se trouvant alors en "Stand-by".

A 22.56 le Sd Capitaine ayant pris la relève du quart, le commandant quitta la passerelle, après avoir auparavant informé le Sd Capitaine de la route et de la

vitesse (12,5 à 13 nœuds) et du prochain changement de route vers 23.50, modifiant la Route du 091 au 048°.

Après la prise de quart, le Sd Capitaine se mit à vérifier la Stabilité du navire.

Vers 23.20 il vérifia la position au moyen du GPS et corrigea la route au 098° pour tenir compte d'une dérive due au courant. Le lieu du changement de route devait être atteint à 23.45.

Le Sd Capitaine s'absenta pendant environ 1 minute et demie aux toilettes puis revint dans la timonerie.

Son souvenir suivant fut la vue de lumières sur l'avant du navire.

Une manoeuvre immédiate de mise en "Arrière Toute" n'eut aucun effet, et le navire se mit au plein.

Il était 00.20 le 21.07.

Dans les premières heures du matin un remorqueur déséchoua le COASTAL BAY.

La réparation à Liverpool dura environ 4 semaines.

Le Sd Capitaine ne peut plus du tout se souvenir de ce qui s'est passé entre 23.25 et le moment où il a vu des lumières sur l'avant à 00.20. Il ne sait pas non plus, s'il s'est endormi assis ou debout.

L'équipage est fourni par la Firme " M " à Limassol, Chypre, avec un contrat de 3 à 7 mois.

Les officiers perçoivent une solde, qui comprend les heures supplémentaires.

Le COASTAL BAY avait une Charte-partie "to operate 7 days a week throughout the year, including Bank holidays".

Typiquement le COASTAL BAY arrivait dans un port³ entre 06.00 et 07.00 et après les opérations commerciales appareillait de nouveau le jour même entre 19.00 et 20.00.

Le Commandant et le Sd Capitaine se partageaient les heures de travail en mer et au Port.

Le Sd Capitaine prenait en général le quart à la mer de 23.00 à 05.00 et supervisait les opérations commerciales de 12.00 jusqu'au départ.

Le Commandant se reposait jusqu'à 05.00 (étant en charge du pilotage) et menait des travaux de routine et de surveillance des opérations commerciales jusqu'à 12.00. Ensuite il restait à la Passerelle depuis l'appareillage jusqu'à 23.00.

Du 13 au 20 Juillet 2000, le navire se trouvait chaque jour soit à Dublin, soit à Liverpool, d'où il appareilla le 20.07.

Temps de repos :

Les occasions de repos ou plutôt de sommeil de l'équipage étaient en conséquence de l'horaire du navire et des réalités locales.

Le Commandant et le Sd Capitaine avaient généralement la possibilité de deux périodes de repos dans les 24 heures :

- le Commandant de 12.00 à 15.00 et plus tard de 23.00 à 05.30. Du fait de diverses autres interruptions il ne disposait fréquemment que de deux heures l'après-midi et de 5 heures la nuit.

- le Sd Capitaine pouvait se reposer de 06.00 à 11.30 et de 19.00 à 23.30. Le 20 Juillet il avait pu dormir de 06.00 à 11.30 et ensuite de 20.30 à 22.40, quand le Commandant le réveilla.

Le Rapport d'enquête donne alors une citation détaillée de la Règle VIII/1 et de la Section A-VIII/1 de STCW 95 dans lesquelles il est prescrit un temps de repos d'au moins dix heures au total dans les 24 heures, dont au moins un repos de six heures d'affilée.

Ensuite le Rapport se penche sur l'**armement de la passerelle.**

Au large, on peut voir que le Commandant et le Sd Capitaine effectuent de façon routinière leur **quart de nuit seuls** sur la passerelle.

Ceci se passe autrement dans les eaux où le pilotage est obligatoire (mais dont le COASTAL BAY était dispensé). Un veilleur supplémentaire se trouve alors à la proximité de la passerelle, mais seulement quand l'officier de quart l'appelle pour des cas de nécessité (par exemple : mauvaise visibilité, mauvais temps ou forte intensité du trafic).

Ni l'Opérateur du navire ni le Commandant n'avaient conscience que de nuit, un veilleur supplémentaire devait se trouver sur la passerelle, et que ceci s'appliquait aussi aux navires sous pavillon d'Antigua et Barbuda.

D'un autre côté le Manager du navire exigeait du Capitaine qu'il se comporte en conformité avec STCW 95.

Alarme de l' "Homme mort "

Une telle alarme était installée, mais rarement utilisée. Le Commandant ne l'utilisait pas du tout, et le Sd Capitaine seulement quand il se sentait fatigué.

Le système n'était pas en marche le jour de l'accident. Lors d'une réparation à Liverpool, l'alarme ne sera pas activée. Ni le Commandant ni le second Capitaine ne savaient que l'alarme était en panne. Il a été reconnu que l'Alarme n'a pas été testée par le "Germanischer Lloyd" au cours de son Inspection.

On ne sait pas si l'alarme avait été vérifiée pendant la visite du Port State Control en Janvier 2000.

On ne sait pas non plus, si l'alarme du récepteur GPS était en service, qui aurait dû avertir du dépassement du point de changement de route (vers 23.45).

"Operating Orders"

L'Opérateur du navire a édicté des directives quant à l'opération du navire.

Celles-ci ne prévoyaient rien en ce qui concerne les domaines de la prise de Quart et des temps de repos pour les gens de quart. Elles ne prévoyaient pas non plus la présence d'un homme de veille à côté de l'Officier de Quart pendant les heures d'obscurité à l'exception du cas de visibilité réduite.

Pas d'instructions non plus quant aux essais et à la mise en route de l'alarme de "l'Homme-mort".

Le commandant a omis soit d'établir des consignes soit de compléter les Consignes de l'Opérateur.

Ceci sera reproché aussi au moment de l'accident du "CITA" en 1997, également navire sous pavillon d'Antigua et Barbuda. Depuis lors, il existe des Instructions, qui sont diffusées aussi sur Internet, qui régissent le comportement des navires dans les eaux territoriales britanniques.

EXPLOITATION DES DONNEES

"Coastal Bay" était employé sur un horaire serré.

Le travail 7 jours sur 7, la navigation de nuit et les Opérations commerciales de jour avec divers autres travaux à accomplir pour le Commandant et le Sd Capitaine devaient avoir pour résultat un état de fatigue ou d'épuisement.

Dans le cas favorable, six heures de travail suivies de six heures de repos peuvent assurer deux périodes de repos de six heures chacune dans une journée de 24 heures.

En réalité il en est tout autrement.

Les changements dans l'horaire, les besoins essentiels des repas, les contacts avec l'équipage et autres ne sont pas pris en compte.

En outre le sommeil n'est pas garanti, pour un Officier même s'il est en situation de pouvoir observer les temps prescrits de repos mis à sa disposition.

Le 20 Juillet, le Sd Capitaine a dormi 5 heures et 30 minutes le matin et 2 heures 10 minutes le soir.

Ceci est bien inférieur aux temps prescrits par STCW 95.

Depuis 84 jours (avant la date de l'accident) cela donnait un retard de sommeil et ce retard devenait important.

Ces observations concourent à ce que le Sd Capitaine, dans la nuit du 20 au 21 Juillet ne pouvait plus rester éveillé.

Le fait que ni le Commandant ni le Sd Capitaine ne pouvaient profiter des heures de repos prescrites, témoignent d'une organisation défectueuse du Management à bord. Le Commandant n'avait pas informé l'Opérateur du Navire des circonstances qui empêchaient l'application de STCW 95.

Au delà aucune instruction écrite n'est donnée concernant la Prise de Quart et les Temps de Repos.

Le navire était armé avec le nombre minimum d'officiers, celui qui était nécessaire selon la "décision d'effectif".

Du fait de la succession de ports correspondant à la Charte-Partie les prescriptions de STCW 95 n'étaient pas remplies avec 2 officiers de navigation.

C'était à l'Opérateur du navire de renforcer l'équipage en conséquence.

En outre, la conduite du navire sans veilleur supplémentaire de Nuit transgressait à STCW 95.

S'il s'était trouvé une seconde personne sur la Passerelle dans la nuit du 20 au 21 Juillet, celle ci aurait pu empêcher l'endormissement du Sd Capitaine.

Selon les déclarations de l'Armateur, de l'Opérateur du navire et du Commandant, ils n'avaient reçu aucune copie de la Circulaire émise par "Antigua et Barbuda", concernant le veilleur supplémentaire de nuit ni que des instructions étaient disponibles sur Internet.

Le Rapport déplore que ni le Manager du navire ni le Commandant n'aient émis des consignes quant à l'utilisation de l'alarme de l'Homme-mort.

Il critique aussi que l'alarme, bien que possiblement déjà en panne, n'ait pas été enclenchée pendant la nuit de l'accident.

Les Conclusions et les recommandations sont reproduites à la suite dans leur intégralité afin de pouvoir être objet de réflexion pour les navires, nombreux à l'heure actuelle, pratiquant le quart en 2 bordées.

SECTION 3 - CONCLUSIONS

3.1 - Findings

- 1 - Officer manning on board "Coastal Bay" was in accordance with her safe Manning Certificate.
- 2 - The ship operated 7 days a week, including Bank holidays.
- 3 - The master and chief officer were experienced and properly certificated
- 4 - The master and chief officer shared the bridge and harbour duties
- 5 - Both master and chief officer keep night watches on their own, contrary to STCW 95 Section A-VIII/2.
- 6 - Neither master nor chief officer was able to take adequate rest in accordance with STCW 95 Section A-VIII/1.
- 7 - The chief officer had been unable to take adequate rest since joining the ship 84 days before the accident.
- 8 - The chief officer had two rest periods during the 24 hours prior the grounding : the first lasting 5 hours 30 minutes, and the second 2 hours 10 minutes.
- 9 - The ship's manager did not monitor the hours worked by the master or chief officer.
- 10 - The chief officer was in good health at the time of the accident, and had no history of faintings or blackouts. He did not drink alcohol.
- 11 - The chief officer relieved the master at the bridge at 22.56 and had charge of the ship for the period leading up to the grounding.
- 12 - The chief officer was alone on the bridge ; no additional look-out was closed up.
- 13 - The chief officer probably slept between 2325 and 0020.
- 14 - A course alteration to 048° due at about 23.45 was missed ; the ship remained on a course of 098° and made good a course of 088°.
- 15 - Although fitted , the bridge watch alarm was not switched on.

- 16 - The watch alarm had an intermittent fault and may not have functioned correctly if it had been switched on.
- 17 - The passage plan was input in the DGPS display and waypoint and crosstrack error alarms set to activate when the ship approached within 5 cables of a course alteration or deviated more than 5 cables off track.
- 18 - It is not certain whether the DGPS waypoint or cross-track alarm activated.. In any event, it did not wake the chief officer.
- 19 - Operating orders issued by the ship's manager did not specify a requirement for an additional bridge lookout during the hours of darkness, guidance on watchkeeping arrangements or rest periods, or instructions on the use and testing of the bridge watch alarm.
- 20 - The master did not produce his own orders to supplement or expand upon the orders issued by the ship's managers.
- 21 - The actions recommended by the MAIB and taken by the MCA (Maritime and Coastguard Agency) and Antigua & Barbuda Registry, following the grounding of "CITA" in 1997, did not prevent "COASTAL BAY" grounding in near-identical circumstances.

3.2 - Causes

1 - The chief officer fell asleep and the planned course alteration was missed

Underlying factors

- 1 - The chief officer was fatigued due to a lack of rest ; he had been unable to take the minimum rest periods required by STCW 95 Section A-VIII/1 since joining 84 days earlier.
- 2 - He was alone on the bridge ; an additional lookout required by STCW 95 Section A-VIII /2, as well as the UK and Antigua & Barbuda authorities was not posted.
- 3 - The bridge watch alarm was not in use.
- 4 - The ship's manager did not provide the master with written instructions regarding watchkeeping arrangements and minimum rest periods, the requirement for an additional bridge lookout to be posted at night or the use and testing of the bridge watch alarm.
- 5 - The lack of written instructions regarding the watchkeeping arrangements was not detected by the MCA during the Port State Control inspection in January 2000.
- 6 - Neither the ship manager nor master held copies or were aware of the content, of either MGN 137 (Marine Guidance Note) or the Antigua & Barbuda circular. Additionally, neither had received formal notification informing them of the availability of these documents via the Internet.

- 7 - The master did not inform the ship manager that the requirements of STCW 95 regarding rest periods could not be complied with.

SECTION 4 - RECOMMENDATIONS.

The Maritime and Coastguard Agency is recommended to :

- 1 - Instruct surveyors to target vessels engaged in the short-sea trade and carrying only two bridge watchkeepers, and to vigorously implement the guidance for the assessment of written instructions provided by owners for watchkeeping arrangements and the correct functioning of watch alarms.
- 2 - Continue to investigate methods of widening the distribution of Merchant Shipping Notices to ensure Notices applicable to non-UK flagged vessels operating in UK waters, are indeed received by such vessels.

The Management company responsible for "Coastal Bay" is recommended to :

- 3 - Consider either the employment of a third deck officer, or re-negotiation of the charter-Party to allow the rest requirements for watchkeepers laid down in STCW 95 to be met.
- 4 - Provide comprehensive written instructions to the vessel regarding watchkeeping arrangements, rest periods, the use of an additional lookout at night, and the use and testing of the bridge watch alarm.
- 5 - Implement a system to effectively monitor crew working hours.
- 6 - Consider reducing the length of employment contracts to allow more frequent leave periods.
- 7 - Subscribe to Merchant Shipping Notices (MSN = Merchant Shipping notices ; MGN = Marine Guidance Notes, and MIN = Marine Information Note) from the MCA and to visit the MCA and Antigua & Barbuda Departement of Marine Services internet sites on a regular basis.

Antigua & Barbuda Departement of Marine Services and Merchant Shipping is recommended to :

- 8 - Ensure that its circular issued in December 1998 and entitled "Look-out during Period of Darkness" is received by all vessels operating under its flag.

**Marine Accident Investigation Branch
March 2001**

¹ Du Royaume Uni ,dans ce cas

² DST = Dispositif de Séparation du Trafic "

³ Dublin ou Liverpool

* Les noms ne sont pas cités par l'auteur de l'article

PRISE DE POSITION DES MEMBRES DE L'AFCAN AGISSANT EN TANT QUE TELS

Tout individu est libre de ses opinions philosophiques, éthiques et politiques pour autant que les moyens mis en oeuvre pour les exprimer et les promouvoir ne portent pas atteinte à l'intégrité morale ou physique d'autrui, et vice versa Cette affirmation est d'autant plus indéniable lorsque ces moyens vont à l'encontre, même partiellement, des lois et règlements nationaux ou internationaux démocratiquement adoptés.

Pendant au sein de l'AFCAN chacun, lorsqu'il s'exprime en tant que membre de celle-ci, doit s'abstenir de faire état d'opinions ou de prendre des positions qui ne correspondraient pas aux buts définis dans les statuts de l'association, ou pire, iraient à l'encontre de ceux-ci.

Cette obligation ressort d'ailleurs des termes du premier alinéa de l'article 1 des statuts. Or l'alinéa 2 de ce même article vise la défense des "... intérêts moraux et matériels inhérents à la fonction de capitaine...".

Ceci concerne, entre autre, l'autorité du capitaine et les responsabilités qui en découlent en fonction des textes législatifs et réglementaires.

Or on constate depuis quelques années que certains groupes n'hésitent pas à promouvoir les buts qu'ils se sont fixés, et dont nous n'avons pas à juger de la justification, à entreprendre des actions qui vont à l'encontre de l'autorité du capitaine et risquent de mettre en péril la sécurité du navire.

C'est ainsi qu'en juin dernier en rade du Havre, à l'intérieur des eaux territoriales françaises, un "commando" composé de huit personnes embarquées à bord de trois zodiacs mis à l'eau à partir du "M/V GREENPEACE" est monté à l'assaut du pétrolier norvégien "ANNA KNOSTEN" malgré les efforts de l'équipage qui a tenté de les repousser en utilisant des lances à incendie. L'une de ces personnes s'est attachée à la chaîne de mouillage empêchant toute manœuvre du navire au cas ou un quelconque événement l'eut rendu nécessaire. Une manœuvre éventuelle eut même été rendue plus délicate, pour un capitaine ne connaissant peut-être pas la rade, sachant que "le commando a par ailleurs empêché le pilote de monter sur le navire".

Le prétexte avancé par l'organisation ayant mis cette opération sur pied était la non ratification par les USA du protocole de Kyoto et le fait que le navire soit chargé d'hydrocarbures appartenant à des sociétés américaines et devant être livrés à des sociétés de droit français On ne voit d'ailleurs pas ce qu'un navire norvégien avait à voir dans un sujet de conflit entre Greenpeace et le gouvernement des USA et l'on peut même s'étonner que cette organisation qui a mis en oeuvre ce coup médiatique ne l'ait pas plutôt fait chez elle aux Pays-Bas. Serait-ce que la "Koenijke maréchaussée" et ses donneurs d'ordres seraient moins laxistes que leurs homologues français ?

Quel que soit le bien ou le mal fondé de croyance ou de principes au nom desquels on peut être porté à s'engager, rien ne justifie que l'on s'engouffre dans l'illégalité, allant même jusqu'à la mise en danger d'autrui, en prétextant que la fin justifie les moyens. On vient de voir ce à quoi peut conduire une telle approche lorsqu'elle est envisagée par des gens certes moins raisonnables que l'est sans doute Greenpeace.. Qui peut assurer que de la part de quelques exaltés la limite entre la simple recherche de l'effet médiatique et la pure piraterie ne serait pas franchie.

C'est pourquoi nous pensons que l'AFCAN devrait, avec CESMA et IFSMA, prendre officiellement position contre les agissements tels que celui évoqué ci-dessus qui mettent directement en cause la responsabilité du capitaine. Une telle prise de position étant faite au nom de l'AFCAN sans que soit d'ailleurs engagée l'opinion en tant qu'individus de chacun de ces membres

L'action proposée s'appuie, ainsi qu'indiqué au début, sur des textes législatifs mais dans ce qui suit seule la loi du 17 décembre 1926, portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande sera prise en compte dans certaines de ses dispositions concernant d'une part le capitaine et d'autre part des tiers n'appartenant pas à l'équipage.

A - Le Capitaine :

En tout premier lieu le capitaine est responsable de la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison et il ne doit pas négliger de prendre toutes dispositions permettant d'assurer celle-ci. En effet l'article 81 de la loi portant CDPMM stipule qu'en cas de "... tout autre fait de négligence imputable au capitaine ... ayant occasionné ..." le capitaine peut être poursuivi.

Pour assumer ses obligations le capitaine doit pouvoir rester maître de l'exercice de son commandement et c'est pourquoi l'article 15 du CDPMM prévoit la poursuite de quiconque tenterait d'usurper ce commandement. Si ce dernier article ne s'applique qu'à des navires français, l'article 81 vise tous les navires quelle que soit leur nationalité et celles des membres de l'équipage lorsque les faits éventuellement constitutifs de délits sont survenus dans les eaux territoriales françaises De toute façon en ne considérant que les principes nous ne saurions admettre que ce qui est valable pour la protection ou la mise en cause des capitaines français ne le soit pas pour nos collègues étrangers.

L'affaire de l' "ANNA KNUSTEN" soulève d'ailleurs un autre problème engageant la responsabilité du capitaine en pareil cas En effet pour remplir ses obligations concernant la sécurité du navire le capitaine a fait utiliser les manches à incendie afin de tenter de repousser les assaillants. C'est en effet une pratique usuelle et même recommandée à l'encontre des pirates. Mais supposons qu'un membre du "commando" eut été de ce fait projeté à l'eau et se soit noyé. Le capitaine aurait alors été poursuivi devant la juridiction de droit commun alors qu'a-contrario il eut pu l'être devant le TMC s'il avait fait preuve d'une négligence ayant entraîné des dommages à son navire ou à des biens tiers.

B - Les tiers :

Ils sont concernés par l'article 74 du CDPMM qui vise "toute personne autre que ... qui pénètre à bord sans l'autorisation du capitaine ...", toutefois seulement si le navire est français. Dans ce cas le procureur de la République aurait pu engager des poursuites. Mais on peut se poser la question de savoir s'il aurait alors fait preuve de la même diligence que celle montrée en général par la justice pour abattre ses foudres sur la capitaine accusé d'une pollution si minime soit-elle ?

Il y aurait peut-être là matière à demander aux élus côtiers quel est leur sentiment en la matière .

Il serait toutefois injuste de prétendre que les autorités françaises n'ont pas agi pour assurer le maintien de l'ordre. En effet le journal informe que " Hier on apprenait que le préfet maritime avait mis les militants de Greenpeace en demeure de quitter les eaux territoriales". On ne sait d'ailleurs pas s'ils ont obtempéré car le journal poursuit par " Ceux-ci devaient prendre une décision dans la soirée".

Le préfet maritime les a-t-il poliment remerciés s'ils ont finalement obtempéré ?

N.B Certains termes employés tels par exemple que "commando" sont ceux qui ont été utilisés par le journaliste auteur de l'article paru dans la presse qui l'a d'ailleurs intitulé "Un pétrolier abordé par Greenpeace".

AVIS CONCERNANT LES DANGERS DE L'ENVAHISSEMENT DES COMPARTIMENTS SITUÉS A L'AVANT

À sa soixante-quatrième session (30 mai - 8 2001), le Comité de la sécurité maritime a examiné les recommandations formulées à l'issue de l'enquête officielle ouverte sur la perte du Derbyshire, conduite par le Royaume-Uni, en particulier les recommandations visant à ce que les capitaines de vraquiers soient pleinement informés des conséquences dangereuses que peut présenter la pénétration d'eau dans les espaces situés à l'avant ainsi que de la réduction de franc-bord pouvant en résulter, et il a approuvé les avis concernant les dangers de l'envahissement des compartiments situés à l'avant qui sont joints en annexe à la présente circulaire.

Les Gouvernements Membres sont invités à porter les avis ci-joints à l'attention de toutes les parties intéressées intervenant dans l'exploitation des vraquiers et des autres types de navires analogues battant leur pavillon, en particulier tous les propriétaires, exploitants et capitaines de ces navires.

AVIS CONCERNANT LES DANGERS DE L'ENVAHISSEMENT DES COMPARTIMENTS SITUÉS À L'AVANT

En septembre 1980, le pétrolier- vraquier-minéralier Derbyshire, du type capesize, coulait au large d'Okinawa durant le typhon Orchidée, avec la perte de 44 vies humaines. La cause du naufrage n'a été élucidée qu'après la localisation de l'épave en 1994, par une expédition utilisant des techniques modernes d'exploration en eau profonde. Cette première expédition a été suivie d'une inspection détaillée de l'épave en 1997 et 1998, qui a révélé des aspects du naufrage qui ont démontré, après une étude sur modèles en bassin d'essai, que la cause initiale avait été l'envahissement progressif des espaces situés à l'avant.

Dans un premier temps, le Derbyshire a subi une avarie des conduits d'aération du coqueron avant et du magasin du bosco à l'avant. Cette avarie a été attribuée à l'impact des paquets de mer sur les conduits d'aération et éventuellement au déplacement du guindeau de droite qui aurait aggravé les dégâts.

L'étude commanditée après l'inspection effectuée sur le lieu du naufrage a démontré que d'importants volumes d'eau peuvent pénétrer par les conduits d'aération endommagés du diamètre et du type normalement installés sur les vraquiers et les navires-citernes pour les compartiments situés à l'avant. On a constaté qu'un envahissement dépassant 400 m³ par heure pouvait se produire à partir d'un conduit d'aération unique de 12 pouces de diamètre par mer relativement forte mais bien en deçà de conditions extrêmes.

L'envahissement du coqueron avant et de la citerne à ballast avant par les conduits d'aération a provoqué une assiette négative, réduisant la hauteur efficace de l'étrave. L'analyse statistique des résultats d'essais en bassin de carène a indiqué qu'il était peu probable qu'à l'état intact le navire rencontre une vague susceptible de rompre un panneau d'écouille, mais qu'une réduction de la hauteur d'étrave de 1.1 m seulement pouvait porter la probabilité d'un tel événement à 70 % (en fonction de la vitesse, etc.). La défaillance des panneaux des cales No 1 et No 2 qui a suivi a permis l'envahissement rapide

de ces espaces. Dans ces conditions, la survie du navire est devenue impossible.

Les faits considérés par l'enquête indiquent que ces événements se sont succédé rapidement. Rien n'indique qu'une tentative d'abandon du navire ait été possible. Les événements se sont produits presque certainement de nuit et la conclusion a été qu'en de telles circonstances, l'équipage du navire aurait eu peu de chances de détecter la situation menant au désastre avant que le navire ne soit déjà condamné.

Les capitaines, en particulier ceux qui commandent de grands navires dont la passerelle est éloignée des espaces situés à l'avant doivent exercer une vigilance spéciale sur le maintien de l'étanchéité aux intempéries du navire. Après la fermeture initiale des ouvertures, il faudrait effectuer des vérifications régulières afin de détecter toute baisse de l'efficacité des moyens de fermeture. En particulier:

Les espaces dans lesquels on pénètre régulièrement devraient être soigneusement vérifiés après utilisation, pour garantir que l'étanchéité aux intempéries est entièrement rétablie.

- Il faudrait vérifier les dispositifs de fermeture des écoutilles à cordages ou autres afin de corriger toute réduction dans la tenue des leviers ou autres dispositifs d'assujettissement.
- Il faudrait sonder régulièrement les cales et citernes et rechercher la cause de toute pénétration d'eau.
- S'il existe des alarmes de cales, celles-ci devraient être mises à l'essai régulièrement.
- Le bon fonctionnement des installations de pompage des espaces situés à l'avant devrait être vérifié régulièrement.

Les propriétaires de navires sans alarmes de cales dans les espaces éloignés situés à l'avant devraient envisager l'installation de tels dispositifs, avec indicateurs visuels et sonores à la passerelle.

Les capitaines devraient envisager rapidement de s'écarter du danger lorsqu'une conjoncture météorologique extrême s'approche de la région où se trouve le navire. Il faudrait tenir dûment compte des caractéristiques de manoeuvre du navire et de toute limite dans sa conduite qui pourrait l'exposer dangereusement aux forces de telles conditions extrêmes.

Les capitaines devraient tenir les propriétaires ou gestionnaires au courant s'il devient nécessaire d'éviter le danger lorsque la détérioration des conditions météorologiques l'exige. De telles communications devraient donner la position, le cap et la vitesse et se faire plus fréquentes si les conditions météorologiques s'aggravent et compte tenu des limites imposées à la conduite du navire ■

Extrait de CESMA Newsletter juin 2001 Traduction par JP DALBY

DIRECTIVE EUROPÉENNE SUR LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION SUR LES VRAQUIERS

Présenté à l'AG de CESMA par l'Irish Institute of Master Mariners (IIMM)

Durant la période 1991-2000 134 navires vraquiers ont disparu entraînant la perte de 745 vies. Pour l'année 2000 14 vraquiers ont été perdus. La disparition de ces navires, souvent sans aucune trace, provoquant de lourdes pertes en vies humaines et des menaces pour l'environnement, est considérée comme un grave problème par l'industrie maritime mondiale. En 1997 l'OMI a adopté un Code de Procédures de sécurité pour le chargement et le déchargement des vraquiers, connu sous le nom de BLU (Bulk Loading Unloading) code, et incitait les Etats contractants à le mettre en application le plus rapidement possible. Selon le système juridique de l'OMI ce code n'est pas obligatoire et de ce fait ne peut être

imposé.

En 1998 la Commission Européenne annonça son intention de développer une Directive sur la sécurité des opérations de chargement / déchargement des vraquiers dans tous les ports de la Communauté Européenne (CE). Le rôle de cette Directive est d'améliorer la sécurité des vraquiers faisant escale aux terminaux de la CE. Elle vise à y parvenir en :

- Réduisant les risques d'efforts excessifs et d'avaries à la structure des navires durant les opérations de manutention.
- En établissant des conditions acceptables pour les navires et les terminaux.
- En mettant en place des procédures pour la coopération et les

RAPPORT SUR LES ACCIDENTS DE VRAQUIERS

Tiré du rapport annuel INTERCARGO pour l'année 2000 .

- communications entre navire et terminal.
- En surveillant par le Contrôle par l'Etat du Port (PSC Port State Control) la mise en vigueur et l'exécution du code BLU par le terminal.
- En auditant l'exécution de la Directive pour s'assurer qu'elle est harmonisée au sein de la Communauté afin d'éviter toute distorsion préjudiciable au commerce ou à la concurrence.
- En étendant la Directive à tous les terminaux des Etats membres qui manipulent des cargaisons en vrac et à tous les vraquiers, quel que soit leur pavillon, faisant escale à un terminal de l'Union Européenne (UE) pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac.

Elle cherche aussi à s'assurer que les cinq principes de base tels qu'indiqués dans le code BLU sont réellement appliqués dans l'UE. Ces principes sont :

- 1 – Les opérateurs du terminal doivent se conformer aux recommandations et au code BLU pertinents concernant la coopération navire / port
- 2 – Les opérateurs du terminal doivent désigner un "Représentant du Terminal".
- 3 – Le capitaine est, en permanence, responsable de la sécurité du chargement / déchargement de son navire, les détails des opérations doivent être confirmés avec l'opérateur du terminal sous la forme d'un plan de chargement / déchargement convenu.
- 4 – Dans le cas du non-respect d'un plan convenu ou dans toute autre situation mettant la sécurité du navire en danger, le Capitaine a le droit de faire stopper le chargement ou le déchargement.
- 5 – Les Autorités du Port ont le droit de stopper les opérations de cargaison solides en vrac lorsque la sécurité du navire les transportant est mise en danger.

La situation est la suivante : en juillet 2001 le Conseil de la Communauté Européenne adoptera les propositions faites par le Parlement Européen pour mettre en œuvre la Directive. Etant une Directive il appartiendra à chaque Etat membre de l'intégrer dans sa propre législation dans les 18 mois suivant son adoption. Les acteurs principaux, terminaux, autorités portuaires et autorité de l'Etat du port devront s'y conformer dans les 24 mois. Tous les terminaux devront avoir la Certification ISO 9000 dans les 48 mois.

La responsabilité de l'application de cette Directive repose principalement sur les terminaux, leurs représentants et ... le Capitaine.

Alors que les représentants des ports et des terminaux de l'UE étaient largement impliqués dans le processus de consultation, il apparaît que les capitaines ou leurs représentants n'ont guère eu l'opportunité de participer à ce processus. Parmi les questions soulevées par les représentants des terminaux il y avait la conception et la disposition des cales des navires, particulièrement en ce qui concerne les problèmes de cargaison "suspendue" dans les cales avant et arrière des vraquiers. Une mauvaise conception de ces zones fait courir des risques tant au personnel du terminal qu'aux marins. C'est aussi une des causes des avaries provoquées aux structures par les crapauds.

Le débat a mis en évidence le besoin d'une refonte de la conception et de la disposition des vraquiers et aussi d'impliquer les armateurs, les architectes navals, les sociétés de classification et les représentants des terminaux pour étudier s'il n'est pas possible d'éliminer les conditions dangereuses lors de la conception. Les représentants des terminaux ont fortement recommandé aux représentants de la Commission Européenne concernés qu'une telle refonte ait lieu.

L'IIMM et le CESMA soutiennent vigoureusement cette recommandation. Il est cependant vital que les capitaines, en tant que personnes ayant le plus d'expérience comme utilisateurs, soient impliqués dès le début du processus de consultation. Cela pourrait permettre de mettre en évidence d'autres zones de conception médiocre ou mal adaptées affectant les conditions de travail sur ces navires.

Même si un tel exercice n'apportera rien aux navires existants, il faut cependant bien démarrer à un moment ou à un autre l'amélioration des facilités d'exploitation de la prochaine génération de navires ■

Quatorze navires et 23 vies perdus en 2000, ces chiffres ne tiennent pas compte des pertes de vraquiers de moins de 10.000 tdwt, pour lesquels au moins 10 furent rapportés comme perdus.

Le total des 10 années précédentes se monte à 143 navires et 740 vies perdus. Agés d'un peu plus de vingt ans en moyenne les vraquiers disparus en 2000 représentent une perte sensiblement supérieure à celle des navires du même âge de la flotte mondiale. Les pertes notables en 2000 comprenaient le Leader L qui coula à la suite de rupture de la structure et provoqua la perte de 18 vies; cela entraîna l'expulsion du "Polski Register Statkow (PRS)" de l'IACS. Le Treasure, autre naufrage dû aussi à la rupture de la structure au large des côtes de l'Afrique du Sud après qu'on lui eut refusé l'accès à un port de refuge. Une pollution importante par les soutes en résulta. Le mauvais temps drossa à la côte 3 navires. En septembre le Bintang Biru a coulé dans un typhon au large de la Corée, et juste à la fin de l'année le John-R s'échoua sur les côtes norvégiennes et le Coral Bulker chassa sur son ancre, alors qu'il attendait pour entrer au port, et termina sur la jetée. Une compagnie, Ilias Shipping, a eu la malchance de perdre 2 navires l'Eurobulker IV et l'Eurobulker X tous deux en Méditerranée.

L'analyse des pertes sur une période de 10 ans montre une certaine uniformité dans l'âge moyen et le tonnage (dwt) des navires perdus. Cela malgré l'introduction du Programme d'inspection renforcé en 1966 et les amendements à la SOLAS chapitre VI et l'introduction du code BLU (Code des procédures sécurité pour chargement et déchargement des vraquiers) en 1998. Les vraquiers continuent à subir un nombre de pertes analogue à celui des pétroliers. Les avaries de structures restent la cause principale et récurrente des pertes tandis que la présence de cargaisons denses apparaît dans bon nombre de ces pertes ■

ANNÉE	NAVIRES PERDUS	DONT PAR DÉFAUT DE STRUCTURE	PERTES EN VIES HUMAINES
1991	22	10	186
1992	13	2	30
1993	8	2	78
1994	14	3	106
1995	5	2	57
1996	14	2	50
1997	11	0	80
1998	19	3	87
1999	14	2	43
2000	14	3	23

PROJET DE DIRECTIVE SUR L'ABANDON, BLESSURE ET MORT DES MARINS DÉVELOPPÉ PAR LE GROUPE DE TRAVAIL IMO/ILO.

Dans le but d'améliorer les conditions de travail et de garantir les droits humains des marins, il est officiellement demandé aux Etats d'exiger des Armateurs qu'ils fournissent une garantie financière pour couvrir les demandes des marins en cas d'abandon, de blessure ou de décès. Le nouveau projet de résolution et les Directives associées fut mis au point par un groupe de travail de l'IMO (International Maritime Organisation) et de l'ILO (International Labour Organisation) le 4 mai, concrétisant ainsi une initiative soumise au comité Légal de l'IMO et au bureau de l'ILO en 1998 et 1999.

Les résolutions et directives abordent le fait que, bien qu'il existe des documents internationaux couvrant certains aspects du problème relatif à l'abandon, le décès ou la blessure des marins, certains ne sont pas largement appliqués et aucun ne traite de ces problèmes dans leur ensemble.

Il en résulte que des marins abandonnés dans des ports étrangers subissent de sévères privations, y compris manque de nourriture, de soins médicaux, et autres besoins courants, ainsi que des retards dans leur rapatriement, tandis que les demandes d'indemnité des marins ou de leurs familles pour blessures ou décès sont parfois sujettes à des délais. Il est parfois observé que dans certains cas des pressions sont exercées visant à réduire le montant des indemnités au profit d'un règlement rapide.

Sécurité financière en cas d'abandon des marins.

Le projet de résolution sur la réserve financière en cas d'abandon des marins affirme que l'abandon des marins est un sérieux problème incluant des dimensions sociales et humaines et reconnaît que, étant donné la nature même de l'industrie maritime, les marins ont besoin d'une protection spéciale.

Le problème est que, si les armateurs n'ont pas de sécurité financière adéquate, les marins risquent de ne pas recevoir leurs salaires ou de ne pas être rapatriés rapidement en cas d'abandon. Le projet de résolutions affirme que des provisions pour rapatriement, entretien durant l'abandon et paiement des rémunérations doivent faire partie intégrante des contrats / ou des droits statutaires des marins et ne soient pas affectés si l'armateur est dans l'incapacité de satisfaire à ses obligations.

Le projet de Directives reconnaît aussi que, en cas où l'armateur serait défaillant, les Etats du pavillon, et dans certains cas, l'Etat national du marin ou l'Etat du port pourraient être sollicités pour intervenir. Le projet de directives déclare que les armateurs devraient organiser un système de sécurité financière qui pourvoirait aux dépenses de rapatriement et à l'entretien du marin du moment de l'abandon au moment de son retour sur son lieu de rapatriement sans que le marin ait à payer quoi que ce soit. Le paiement de toutes rémunérations en suspens et des éléments contractuels doivent être couverts ainsi que le salaire et les dépenses occasionnées durant la période d'abandon résultant de cet abandon.

Ce projet ajoute que, si l'armateur ne remplissait pas ses responsabilités, le système de sécurité financière devrait financer le rapatriement des marins par des moyens appropriés et rapides, normalement par air, y compris les dépenses de nourriture et de logement du moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée sur son lieu de rapatriement, les soins médicaux, le passage et le transport des effets personnels et autres dépenses raisonnables et justifiées.

Le système de sécurité financière peut prendre la forme d'un système de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fond national ou toute autres formes de garanties financières. Le marin doit pouvoir avoir un accès direct au système et celui-ci doit s'appliquer quelle que soit la nationalité du marin.

Les directives stipulent aussi que les armateurs doivent s'assurer que leurs navires engagés sur le trafic international ont à bord un certificat attestant de l'existence d'un système de garantie financière dans le cas d'un abandon des marins et qui doit être affiché en évidence dans les locaux de l'équipage. Les armateurs doivent aussi afficher à bord les détails pour contacter les personnes ou entités responsables des réclamations couvertes par les Directives.

Blessure ou décès des marins

Le projet de résolution sur les réclamations pour blessure ou décès des marins recommande des standards internationaux minimum pour la responsabilité des armateurs en ce qui concerne les réclamations contractuelles dans de tels cas. Le projet de résolution souligne que si les armateurs n'ont pas une assurance effective, ou tout autre forme de couverture financière, il est peu

probable que les marins soient complètement et rapidement indemnisés. Ce projet indique que c'est de la responsabilité de l'armateur de mettre en place des dispositions pour le paiement et l'indemnisation et d'assurer des conditions de travail sûres et décentes.

Le projet de directives donne des définitions pour les réclamations contractuelles, l'assurance effective etc., et fait clairement ressortir que c'est de la responsabilité de l'armateur de mettre en place une couverture d'assurance effective dans le but de permettre aux marins de recevoir un paiement rapide et complet de leurs réclamations. Il est aussi indiqué que le navire doit avoir un certificat fourni par l'assureur attestant de la couverture des risques pour blessures ou décès des marins.

Les Directives comportent aussi un modèle de reçu et de décharge qui serait signé par le marin ou son héritier ou sa famille et qui reconnaîtrait le versement d'une somme correspondant à l'obligation de l'employeur de payer les compensations contractuelles pour blessure et / ou mort. Mais chose importante, le formulaire indiquerait que le règlement est fait sans reconnaissance de responsabilité de la part de l'armateur et sans préjudice pour le marin de pouvoir poursuivre devant les tribunaux pour négligence, tort ou tout autre réparation légale valable résultant de l'accident.

Prochaine étape

Les résolutions et leurs Directives associées ("Guidelines on Shipowners Responsibilities in Respect of Contractual Clauses for Personal Injury to or Death of Seafarers" et "Guidelines on provision of Financial Security in case of Abandonment of Seafarers") seront proposées au comité Légal de l'IMO en Octobre 2001 pour approbation et à la 22^e Assemblée de l'IMO en Novembre pour adoption. Elles seront aussi proposées au bureau de l'ILO en novembre 2001 pour adoption. Une fois adoptées elle entrèrent en vigueur le 1er janvier 2002.

Le but principal de l'ILO est de permettre à tous les hommes et femmes d'obtenir un travail décent et productif, dans des conditions de liberté, égalité, sécurité et de dignité humaine. Un certain nombre de documents de l'ILO contiennent des clauses relatives aux conditions de travail à bord des navires et aux droits et devoirs des employeurs et employés maritimes ■

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

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"; et
- 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"; et

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 ■

LISTE BLANCHE STCW (suite)

Aux 72 Etats inscrits sur la Liste Blanche au 6 Juin 2000, (Voir AFCAN-INFO N° 53) le dernier MSC 74 (Juin 2001) a ajouté les 25 Etats suivants (dont le principal, selon le tonnage immatriculé est MALTE).

Ce qui porte la Liste blanche à 97 Etats.

ALGERIE	MALTE
ANTIGUA & BARBUDA	MAURICE
AZERBAÏDJAN	MICRONESIE
BARBADE	MYANMAR (ex-Birmanie)
COTE D'IVOIRE	PAPOUASIE- NELLE GUINEE
EQUATEUR	REPUBLIQUE TCHÈQUE
GEORGIE	SAMOA
HONGRIE	SENEGAL
ILES FIDJI	SLOVENIE
St VINCENT & GRENADINES	SUISSE
ILES SALOMON	TUNISIE
IRAN	YOUgoslavie
LITUANIE	

ATTENTION :

- 1 - Certains Etats cités peuvent ne pas assurer de Formation Maritime du tout ou seulement un éventail limité de formations !..
- 2 - Les brevets et Certificats valides STCW 78 (délivrés avant le 1.02.97) demeurent valables jusqu'au 1.02.2002.

Source IFSMA Newsletter Juin 2001

Tiré de la lettre du CCAF de juin 01

Le nouveau gouvernement italien annonce l'instauration d'un régime de taxation forfaitaire au tonnage

Après l'Allemagne, la Norvège, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Grèce, l'Italie et l'Espagne s'apprentent à adopter le régime de taxation forfaitaire au tonnage.

Notre ministre n'a pas encore pris le TGV de la réforme !!

Flotte Pétrolière

Selon un rapport de l'ISL de Brème, la demande en 2000 de navires pétroliers récents a fortement augmenté. Pour répondre aux besoins du marché, les armateurs ont commandé 353 navires, soit une hausse de 82% par rapport à 1999. 178 navires ont été vendus pour démolition (Lloyd's List).

Le Contrôle de la navigation maritime sur la voie du contrôle aérien ?

L'importance donnée à la lutte contre les risques de pollution depuis la convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 s'est traduite par le rôle grandissant de l'Etat du port. La notion

même de contrôle d'Etat du port a évolué vers celle d'Etat côtier responsable du contrôle des zones à risques se situant au-delà de ses limites territoriales et justifiant de ce fait la nécessité de créer une agence maritime européenne pour la sécurité maritime. Les projets de directives européennes (ERIKA II) concernant un système de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime ne constituent qu'une étape supplémentaire vers un contrôle plus poussé du trafic maritime.

Sans les progrès technologiques accomplis depuis deux décennies, tels que radars de type ARPA, systèmes de positionnement satellite et, enfin, les moyens de communication et de transmission d'informations type EDI et autres transpondeurs, de telles évolutions n'auraient pas été possibles.

Toutefois la difficulté à mesurer formellement les capacités manoeuvrières des divers navires et leur comportement dans des conditions météorologiques très variables freine cette évolution, laissant au seul Capitaine la responsabilité d'apprécier les limites de son navire, ce qui est actuellement la seule bonne solution.

Les recherches actuelles pour modéliser le comportement des navires se traduiront à terme par de nouvelles étapes dont on ne peut anticiper les résultats. Les caractéristiques propres à chaque navire et le niveau de connaissance de la zone de navigation fréquentée sont des éléments variables qui rendent difficile l'établissement de normes Générales aisément applicables.

Ceci montre bien qu'il est difficile de faire un parallèle entre l'aérien et le maritime, les débats en cours sur la notion de port de refuge ou encore les conditions limites pour appareiller en sont de récentes illustrations. Les rôles respectifs du Capitaine et des services à terre doivent être examinés avec beaucoup de prudence.

Attention à ne pas déresponsabiliser les Capitaines qui ont un rôle clé pour la sécurité de leurs navires.

Michel MARAVAL D.G Brittany Ferries

Enquête BCMOM

Une enquête, réalisée en novembre 2000 auprès des principaux armements, a clairement montré la nécessité de poursuivre la modernisation du BCMOM en intégrant à son service l'accès par Internet.

RESULTATS DE L'ENQUETE

L'ensemble des armements consultés dit recruter un total de 1640 marins (officiers et personnels d'exécution confondus) par an, ce qui représente une moyenne de 7 recrutements par jour.

Dans cette activité, la part du BCMOM est significative puisque, l'Agence arrive en seconde position (24%), tout de suite après les candidatures spontanées qui demeurent le mode de recrutement privilégié de la majorité des armements.

Dans l'ensemble, le service minitel, actuellement fourni par le BCMOM, est assez largement utilisé (67%). Toutefois à l'heure où presque 90% des armements utilisent Internet dans leur entreprise, le minitel leur semble globalement devenu inapproprié (63%). Enfin, les utilisateurs plébiscitent largement (82%) le projet de passage du BCMOM sur le Net comme devant améliorer ou faciliter leurs procédures de recrutement.

Par ailleurs il convient de noter, qu'en plus des utilisateurs actuels, il est vraisemblable que la qualité de service apportée par le site Internet permettra également d'augmenter la part du BCMOM dans les modes de recrutement ■

FICHE RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES SUBIS PAR LES COLLABORATEURS BÉNÉVOLES DU SERVICE PUBLIC

Depuis un arrêt du Conseil d'Etat de 1895 (CE, 21 juin 1895, CAMES), les personnes qui apportent un concours bénévole à l'exécution d'un service public bénéficient du régime de la responsabilité sans faute de l'Etat. Ces personnes sont considérées comme des "collaborateurs occasionnels du service public".

> **Les réservistes honoraires ont été assimilés, par la loi n° 99-894 du 22 octobre 1999 portant organisation de la réserve militaire et du service de défense, à des collaborateurs occasionnels du service public. Ils peuvent donc, en cas d'accident, engager la responsabilité de l'Etat sur le fondement de cette responsabilité sans faute.**

> **Les principes généraux de cette responsabilité sont les suivants :**

- Il permet l'indemnisation du préjudice subi par les citoyens qui ne sont couverts ni par la législation sur les pensions, ni par celle des accidents du travail lorsqu'ils participent au service public sans être des agents publics.

- Lorsqu'un collaborateur subit un dommage du fait du concours qu'il a apporté au service public, la responsabilité de la personne publique bénéficiaire de ce concours (en l'occurrence l'Etat pour le cas de la réserve) est engagée à son égard (et à l'égard de ses ayants droit) sur le fondement du risque encouru par lui du fait de sa collaboration, même en l'absence de faute de la personne publique.

Ce qui signifie que la preuve du caractère fautif du fait dommageable n'a pas à être faite par la victime, et la preuve de l'absence de faute n'a aucune conséquence sur le droit à réparation du préjudice subi.

- Cette responsabilité pour risque s'applique aux collaborateurs requis (cf. CE Chavat, 5 mars 1943), et aux collaborateurs sollicités ou même spontanés (CE Commune de Saint-Priest-la-Plaine, 22 novembre 1946).

I - Conditions de l'application de la responsabilité pour risque

Deux conditions sont requises pour l'application de la responsabilité pour risque des personnes publiques à l'égard des collaborateurs occasionnels de l'Etat.

1- L'existence d'un service public

La victime doit avoir participé à l'exécution d'un service public, c'est à dire à une activité d'intérêt général relevant de la personne morale de droit public dont la responsabilité est recherchée.

Tel est le cas des réservistes honoraires qui contribuent, par leur participation à des activités agréées, à la défense du pays.

2- le lien avec le service public

La responsabilité pour risque bénéficie aux personnes ayant collaboré directement à l'exécution du service public.

La loi du 22 octobre 1999 reconnaît ce lien direct à l'exécution du service public puisqu'aux termes de l'article 7, "tout réserviste ou ancien réserviste qui a obtenu l'honorariat peut être admis à participer bénévolement à des activités définies ou agréées par l'autorité militaire, parmi lesquelles figurent des actions destinées à renforcer le lien entre la nation et son armée. Il est alors collaborateur bénévole du service public".

II - Conditions générales de la réparation

La jurisprudence administrative a dégagé une triple condition permettant la réparation du dommage.

1- l'existence d'un préjudice

Le préjudice dont l'indemnisation est demandée doit être établi. Il appartient à la victime d'établir l'existence et le montant de celui-ci.

2- le dommage doit être certain

C'est le dommage dont l'existence est établie, même si sa réalisation n'est entièrement pas développée dans l'immédiat.

Le préjudice futur est également réparé si sa réalisation est certaine au point qu'il puisse faire l'objet d'une évaluation en argent (par exemple la perte d'une chance sérieuse d'accéder à un emploi, CE, 17 mars 1972, min éducatif/ Delle Jarrige).

3- Le dommage doit être direct

Il est la conséquence nécessaire et immédiate des faits imputables à l'administration. La victime doit prouver le lien de causalité entre le dommage et le service public.

Si le préjudice subi est la conséquence du fait d'un tiers (CE, 14 novembre 1956, Comm. de Crotoy) ou d'un cas fortuit, et non du fait de l'administration, la victime peut néanmoins obtenir la réparation intégrale de son préjudice par celle-ci, dans le cadre de la responsabilité sans faute.

III - les préjudices indemnisables

En droit commun, divers préjudices peuvent être indemnisés en application du principe de la réparation intégrale des dommages subis dans le cadre de la responsabilité administrative (CE, Commune de GRIGNY, 11 octobre 1957)

La jurisprudence admet donc notamment la réparation des dommages suivants.

- **les dommages matériels (aux biens) :** détérioration d'un bâtiment, diminution de valeur d'une propriété, etc....

- **Les dommages corporels :** atteinte à l'intégrité physique, préjudice esthétique, les souffrances physiques présentant une certaine gravité (par exemple celles résultant de plusieurs interventions chirurgicales).

- Les dommages physiques ayant une incidence patrimoniale

- frais médicaux. (incapacité temporaire totale ou partielle, ITT et ITP)

- incapacité permanente partielle (IPP)

- pertes de revenus résultant d'une invalidité ou d'un décès

- frais divers liés à l'hospitalisation aux déplacements, aux obsèques

- aide d'une tierce personne éventuellement

- Les dommages physiques réputés "personnels" :

- pretium doloris correspondant aux souffrances endurées

- préjudice esthétique : préjudice d'agrément résultant de l'incapacité de se livrer à des activités ludiques, sportives ou culturelles pratiquées antérieurement.

- **Les dommages moraux :** ce préjudice ne concerne que les membres de la famille proche de la victime en cas de décès (ascendants, enfants, collatéraux, conjoints ou concubins).

- **L'atteinte aux ressources :**

- **La perte de revenus :**

La perte de revenus professionnels résultant de l'incapacité temporaire totale ou partielle de la victime à exercer son métier est remboursée intégralement pour l'ITT et sur la base du pourcentage retenu par le médecin pour l'ITP en fonction du salaire net de l'intéressé avant l'accident.

Le salaire de référence ne peut en aucun cas être inférieur au SMIC même pour une personne à la recherche d'un emploi ou inactive.

Pour les professions libérales, la perte de revenus est déterminée par un expert comptable par comparaison avec le chiffre d'affaire et les bénéfices enregistrés au cours des années ayant précédé l'instruction.

Il est à noter que l'indemnisation prend en compte divers facteurs, notamment, l'âge de la victime, l'importance de ses infirmités, ou encore son métier (une infirmité qui paraît peu importante dans un métier peut être fortement invalidante dans une autre profession : par exemple, la perte d'un doigt pour un pianiste).

- **les préjudices financiers :** il peut s'agir par exemple du retard subi par une personne dans son entrée dans les cadres administratifs à la suite d'un accident dont elle a été la victime.

- **le remboursement des frais :** en cas d'accident, les frais exposés donnent lieu à réparation (frais médicaux, pharmaceutiques, ...)

- **les troubles dans les conditions d'existence :** cette notion jurisprudentielle permet de réparer notamment les traumatismes affectifs, physiologiques ou sociaux qui sont la conséquence d'un décès ou d'un accident. Elle est accordée aussi bien à la victime qu'aux membres de sa famille ■

L'ARRIVÉE PROCHAINE DES TRANSPONDEURS

Plus connu sous le sigle anglais d'AIS (Automatic Identification System), le transpondeur permet à un navire de transmettre en continu par VHF son identification, sa position, sa route, sa vitesse et d'autres données à tous les autres navires naviguant à proximité ainsi qu'aux stations terrestres chargées de surveiller le trafic maritime.

Le concept de l'AIS est en fait dérivé des travaux de l'inventeur suédois Hakan Lans qui a développé, au milieu des années 80, une ingénieuse technique de communication spontanée et automatique permettant à un grand nombre de transmetteurs d'envoyer des éclats de données sur un canal simple à bande étroite en synchronisant leur transmissions dans un standard de temps précis. La conception de l'AIS permet au système d'opérer dans trois modes différents qui vont considérablement augmenter la sécurité, le tout s'effectuant de manière totalement automatique et transparente pour les utilisateurs.

Dans le mode navire-navire, la position et autres données issues des capteurs sont collectées automatiquement par l'AIS, qui les formate et les transmet par éclat sur un canal VHF dédié. Reçues à bord des autres navires, ces données sont décodées et affichées sous forme de graphiques ou de textes. Ces messages sont transmis très régulièrement pour rafraîchir en permanence les informations et ne nécessitent aucune intervention de l'homme de quart. Les infos issues de l'AIS peuvent également être stockées dans le VDR (Voyage Data Recorder ou "boîte noire") pour une relecture et une analyse ultérieures.



Dans le mode navire-terre, l'AIS permet aux stations côtières d'obtenir et de "monitoriser" des informations concernant un navire et sa cargaison dans les eaux territoriales. Aux possibilités d'identification et de surveillance de la route s'ajoute alors le côté utile du système pour la coordination d'éventuelles opérations de recherche et de sauvetage.

Intégré aux stations terrestres de surveillance du trafic (VTS), l'AIS est également un puissant outil de contrôle et de monitoring des mouvements de navires, dans des zones portuaires ou resserrées. Le système

peut aussi améliorer la surveillance traditionnelle par radar, voire même offrir un système peu coûteux de surveillance, là où il n'est pas infaisable d'établir des systèmes de surveillance par radar.

Intégré au radar, l'AIS peut en fait assurer une couverture continue, même quand l'image radar est dégradée pour raisons de mauvais temps ou d'interférences. De plus, les canaux de l'AIS peuvent servir à transmettre les données portuaires, de pilotage, de poste d'accostages d'information sur les agences portuaires, de marées de courants, d'avis aux navigateurs ou toute autre information dans le sens terre-navire, navire-navire ou navire-terre.



Les messages AIS

Les Informations fournies par l'AIS se classent en plusieurs catégories. Programmées directement dans l'unité AIS lors de la mise en service, elles sont d'abord d'ordre statique : numéro OMI, indicatif radio, nom, longueur et largeur, type de navire, position de l'antenne à bord. Issues du GPS et des capteurs, elles sont ensuite d'ordre dynamique : position exacte (avec indication de précision et statut d'intégrité), heure en UTC, route et vitesse sur le fond, cap, situation de navigation (exemples : au mouillage, non-maitre de sa manoeuvre, etc)...

Entrées manuellement par le commandant à travers un mot de passe de protection, elles concernent enfin la traversée (tirant d'eau, cargaison dangereuse, destination et ETA ...). Et si besoin, se rajoutent les données concernant les messages relatifs à la sécurité qui peuvent être insérés n'importe quand par le navire ou par la station côtière.

Dépendant du statut du navire et de sa vitesse, toutes ces informations sont communiquées selon les schémas suivants : au mouillage toutes les 3 minutes ; de 0 à 14 noeuds toutes les 12 secondes de 0 à 14 noeuds et en changeant de cap : toutes les 4 secondes ; de 14 à 23 noeuds : toutes les 6 secondes ; de 14 à 23 noeuds en changeant de cap : toutes les 2 secondes ; plus de 23 noeuds : toutes les 3 secondes ; plus de 23 noeuds et changeant de cap : toutes les 2 secondes ■

Mare Forum 2001

Le Facteur Humain – Conférence tenue à La Haye les 29 & 30 octobre

Conclusions de la conférence par le Président Michael Grey - Traduction libre par JP DALBY.

CONCLUSIONS

Un certain nombre de points ressortent à la fois des articles soumis et des interventions qui concernent le problème de la réduction croissante de la qualité des recrues tant en ce qui concerne le navire que la terre, et la possibilité que ce problème prenne de sérieuses proportions.

L'absence de revenus dans toute l'industrie, son manque d'image positive et le fait que le transport maritime "semble normal" sont des handicaps qui doivent être abordés.

1 - L'activité maritime est-elle une profession attractive ?

Il est reconnu qu'il faut améliorer l'image de l'industrie et l'attrait pour le métier de marin si l'on veut y attirer des gens valables. Des propositions pour l'amélioration comprennent notamment de meilleurs revenus (plus d'argent), un environnement à bord différent ou une organisation modernisée, des conditions de travail et de vie améliorées, des communications entre le navire et la terre, le marin et sa famille meilleures. Il est suggéré que les décideurs écoutent les navigants et soient au courant de la vie actuelle en mer pour mieux comprendre leurs difficultés. Plus d'attention devrait être apportée pour aider les familles comme financer les études des enfants des marins. Il devrait y avoir un plan de carrière plus formel et mieux identifié (ou au minimum plus d'informations) entre la navigation et l'infrastructure maritime. Si la base du savoir-faire des pays de l'OCDE doit être améliorée ou même conservée, peut-être doit-on revoir ce qui peut inciter à employer des marins de l'OCDE et encourager leur recrutement et leur maintien.

2 – Faire face à la culture de la faute.

La culture de la faute et le désir accru de criminaliser ceux qui commettent des erreurs est un sérieux problème qui dégoûte les bons dirigeants de l'industrie et rend plus difficile l'attrait de la profession pour les bons marins. C'est un facteur décourageant pour l'ensemble de l'industrie, pas du tout une aide pour parler du problème du facteur humain. Il y a cependant, une prise de conscience croissante des aspects négatifs de cela, les orateurs des Pays Bas, du Japon, de la Norvège, des Etats Unis et de Grande Bretagne suggérant qu'il serait plus utile de parler de "culture de la non-faute".

C'est un besoin urgent pour rechercher les causes profondes des accidents (la fatigue étant un candidat évident) et de s'y attaquer, comme par exemple en mettant des effectifs suffisants à bord. Une culture d'entreprise ouverte dans laquelle les marins peuvent rendre compte et discuter des accidents, incidents et presque accidents serait une amélioration par rapport à celle dans laquelle les marins redoutent de révéler de tels faits.

3 – Insister sur l'enseignement et le besoin de formation pratique

Il est admis que "les équipages sous-qualifiés ne pourront s'adapter aux navires exigeants et sophistiqués du présent et du futur". Il faut se poser la question de savoir si on n'a pas visé trop bas avec les conditions de STCW 95, qui se révèle par un malaise général à l'égard de la "Liste Blanche" de l'OMI. Il est à craindre qu'il y ait une grande confusion résultant d'administrations particulières et même de compagnies introduisant leurs propres interprétations sur l'acceptabilité à l'étranger.

Néanmoins, la Liste Blanche est considérée par beaucoup comme un instrument utile qui indique une norme minimum certaine. Des contrôles supplémentaires sur la qualité sont recommandés par certains. La solution est-elle d'avoir des liens directs entre les pays de

l'OCDE et des collèges particuliers des pays fournissant la main d'œuvre, ou cela rendra-t-il la situation encore plus confuse ? Il y a une incertitude quant à savoir s'il est de la responsabilité de la compagnie de former et de développer une main d'œuvre adaptée ou si c'est du ressort de l'état ou de celui de l'employeur. La formation sur simulateurs est considérée comme offrant plus de possibilités qu'une formation basée sur la théorie.

4 – Les complexités de la recherche des causes.

Il est admis que les accidents maritimes sont très complexes, avec un lien étroit entre la direction à terre et l'exécution en mer. Il y a une demande manifeste d'en savoir plus sur les accidents et leurs causes profondes, de voir les informations et les données des enquêtes sur les accidents mieux divulguées, de mieux rendre compte des "presque accidents" sans qu'il y ait de sanctions pour ceux qui sont impliqués, de mieux identifier celui qui est dangereux ou incompetent.

Il faut ajouter qu'il serait bon d'avoir des effectifs plus réalistes sur les navires ayant une activité très chargée, et que les inspecteurs ciblent plus les éléments humains lors des inspections par l'Etat du port. Des moyens de porter ces sujets à l'attention de l'OMI ont été suggérés.

5 – Le besoin d'innovation dans les ressources humaines

La direction du personnel dans l'activité maritime laisse à désirer, en particulier au niveau des sièges. De meilleures politiques de ressources humaines pourraient améliorer le recrutement et aider à conserver le personnel. Différents modes de gestion du personnel, adaptés aux conditions actuelles ont été débattus.

Le fait que l'industrie compte sur l'utilisation de main d'œuvre temporaire, de main d'œuvre à bon marché et de contrats à courts termes n'est pas approprié au système actuel et aux navires sophistiqués. Les avantages d'une culture de qualité et le rôle conséquent de l'élément humain ont été admis.

6 – Importance de l'application des règles

Il a été largement souligné qu'il valait mieux une meilleure mise en application des règles existantes plutôt que de recourir à nouvelles règles. C'est un thème récurrent, mais qui est manifestement partagé par les industriels et ceux qui font la réglementation.

SUJETS DE REFLEXION et / ou d'ACTION

- a- Intérêt de maintenir un savoir-faire maritime important en Europe /OCDE
- b- La dépendance, inévitable, croissante à l'égard des pays fournisseurs de main d'œuvre et la nécessité "de construire des ponts" entre les fournisseurs et les "utilisateurs" de main d'œuvre si la qualité doit être améliorée.
- c- Importance de l'Etat du pavillon dans la définition de l'équipage et le besoin pour les registres d'immatriculation libres, qui jusqu'à présent se sont tenus à l'écart, de s'engager plus sur les problèmes de qualité des équipages, enseignement et formation.
- d- Le besoin de promouvoir la branche maritime comme un métier attractif possible, confronter et combattre ses côtés les moins attractifs, en étant suffisamment ouvert pour adopter des solutions radicales.

- e- Importance d'être positif dans la promotion de l'activité maritime plutôt que de montrer constamment ses défauts au public.
- f- Il y a une impatience croissante et une frustration dues aux conséquences de la culture de faute et à la criminalisation de ceux qui sont impliqués dans un accident maritime. Faire quelque chose à ce sujet, contre l'opinion publique actuelle, sera difficile.
- g- Il y a besoin d'aller plus loin dans l'investigation des accidents et dans l'analyse des causes et de diffuser largement les leçons à en tirer.
- h- Il est important d'être à la fois radical et ouvert à l'innovation sur les fronts de l'organisation et de l'enseignement, et d'admettre que l'organisation optimale du navire du 21ème siècle peut être très différente de celle du siècle précédent.
- i- Il est admis que le développement technologique est insuffisant pour améliorer la sécurité maritime et qu'il faut s'intéresser particulièrement à l'élément humain.
- j- Il est nécessaire de reconnaître que la majorité des praticiens de l'industrie subit l'influence désastreuse des 5-7% du transport maritime de mauvaise qualité ou non-conforme, elle souffre de cette compétition et est accablée par la réglementation générée par leurs déficiences et destinée à les éliminer.
- k- Il faut que les compagnies examinent et si besoin changent hardiment leurs politiques du personnel et des ressources humaines, de leurs stratégies de communication, et de leur recrutement à long terme. L'industrie maritime a un besoin urgent d'une "culture qualité", et de la meilleure gestion possible des ressources humaines.
- l- Les opérations efficaces et sûres sont compromises par des facteurs comme effectifs insuffisants, non reconnaissance des effets de la fatigue et d'un repos inadéquat, la quantité de papiers et autres soucis imposés par l'extérieur que le navigant doit subir.
- m- La demande récurrente de l'industrie à être mieux rémunérée, obtenir des primes pour la qualité, et une meilleure reconnaissance des conséquences qui en découlent, l'attrait du métier, le recrutement, la stabilité et le développement de carrière.
- n- Les problèmes liés à la responsabilité croissante à la fois sur les individus et les compagnies, le développement de la philosophie de "la responsabilité partagée" aux conséquences probablement négatives pour les responsables navigants, les armateurs et les affrèteurs.
- o- Le milieu maritime, particulièrement l'infrastructure terrestre doit reconnaître qu'il est irréaliste d'espérer que les compagnies restent responsables du recrutement, de la formation professionnelle et fournisseur d'ex-marins pour leurs besoins.
- p- L'insistance répétée du fait que de nouvelles règles ne sont pas nécessaires, mais qu'il faut absolument se concentrer sur le respect et la soumission à celles qui existent.
- q- Il existe une image erronée de l'information relative à l'homme dans le milieu maritime qui doit être corrigée rapidement. Les bonnes (comme les pires) pratiques doivent être rendues plus visibles, les bons exemples doivent être encouragés et les problèmes sécurité discutés plus largement.
- r- Le rôle des chargeurs dans l'amélioration de la qualité et leur soutien des meilleures pratiques doivent être encouragés. Inversement, leur utilisation de tonnage sous-normes et de recherche des prix les plus bas doivent être ouvertement débattus et publiquement déplorés ■

Notre collègue H.ARDILLON a traduit l'article suivant :

UK CLUB :

DE PLUS EN PLUS DE NAVIRES SONT AU NIVEAU STANDARD

Selon le Ship Inspection Report du UK P&I Club, sur 523 navires inspectés par les inspecteurs du UK Club en 2000, 97% étaient au standard requis. 279 (53%) n'ont eu aucun commentaire sur leur état ou leur opération. Pour 226 (43%) ont été proposées et réalisées des corrections pour remonter leur niveau, particulièrement sur l'opération, la maintenance et la sécurité. Toutefois, le volume des remarques et commentaires a baissé par rapport à 1999. 14 navires (2.7%) ont exigé une inspection complète non programmée afin de les remettre à niveau. 2 navires sont restés au Club mais sous couverture amoindrie, 1 s'est vu refusé le renouvellement de sa protection, et 1 autre a été démoli.

Les inspections ont eu lieu en Europe, Asie, Arabie et aux USA. Tous les types de navires ont été visités. Les inspecteurs ont regardé la partie cargaison, le manning, le contrôle anti-pollution, la maintenance et les performances opérationnelles. Les critères de résultat étaient excellent, bon, moyen, sous la moyenne et demandant une inspection complète plus approfondie. La grande majorité des navires a été reportée soit excellents, soit bons et présentant des systèmes d'amélioration de leur performance.

Des demandes fermes de réparations ont été faites pour 117 navires (44%), soit 46 vraquiers, 34 général cargo, 15 pétroliers et 9 portes conteneurs. 70% de ces demandes concernaient des navires de 15 à 24 ans. Les recommandations les plus fréquentes portent sur les opérations commerciales, particulièrement l'étanchéité des panneaux de cale, l'équipement incendie et de sauvetage, les cales machine, l'accès aux panneaux de descente des cales ou des citernes et la correction des cartes de navigation

Toutefois, parmi les navires du UK Club il n'y a pas d'indication de détérioration des standards, que ce soit avec les nouvelles entrées au Club ou les navires déjà présents.

Le but de ce programme du UK Club était d'aider les armateurs à définir et à améliorer leur standards de performance, de maintenance et de sécurité du travail.

Il est apparu une augmentation des détentions de navire, de toutes classes de classification, par les autorités portuaires lors des Port State Control. Suivant l'expérience du UL Club, ces inspections concernent essentiellement les installations de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ainsi que les séparateurs d'eau de cale. Les 'meilleurs' pays pour les détentions sont les USA, l'Italie, le Canada, l'Allemagne, l'Australie, le Japon, la Belgique, l'Espagne et le Royaume Uni.

Depuis une dizaine d'année qu'existe ce plan de surveillance des navires au UK Club, près de 5600 navires ont été inspectés. L'enregistrement, le traitement et l'analyse des informations permet au Club d'informer les membres du Club suivant leur catégorie, et de permettre au Club un meilleur suivi des contentieux existants.

Dans le futur, ces résultats seront classés pour être transmis par internet afin que les armateurs puissent préparer et transmettre une pré-inspection (avec photographies) d'entrée au Club plus facilement et au Club de s'adapter plus facilement aux évènements et aux circonstances de ceux-ci. Le Club espère mettre en oeuvre ce programme prochainement ■

L'AFKAN A TENU SON CONSEIL D'ADMINISTRATION À LORIENT LES 16 ET 17 OCTOBRE 2001 *les débats ont été ouverts par le président Daniel MARREC*

Chers Amis,

Bienvenue et merci à tous de vous être déplacés jusqu'à cette ville, ancienne, très maritime car dotée de cinq ports: pêche, militaire, commerce, passagers et plaisance.

C'est en 1666 que la compagnie des Indes, cherchant un port plus sûr que le HAVRE, jugé trop accessible des Anglais et des Hollandais qui alors, sillonnaient, avec une insolente aisance la Manche, à l'affût des richesses transportées par les navires, que cette compagnie vient, avec la bénédiction de Louis XIX et de Colbert, s'installer à "LE FAOUËDIC". Cette dénomination "locale", ne signifiant pas grand chose à la cour du ROI, c'est le nom d'un navire en construction " L'ORIENT" qui finalement sera à l'origine de LORIENT, qui nous accueille, aujourd'hui pour ce CA 2001,

Nous nous réunissons, pour définir, au cours de nos débats, la ligne d'action générale de l'association pour l'année qui va suivre. Le rappel de notre activité, sur ce dernier exercice, puis son étude, par vous les conseillers, serviront bien entendu de support, avec l'ordre du jour, pour nos orientations futures.

Vous vous rappelez tous, que la présence des actifs à nos réunions, est jugée insuffisante par le bureau et tout récemment la région de Marseille, s'en est faite l'écho. Il est important, une fois de plus, que nous nous interroguions sur ce fait et voir si nous avons les moyens d'améliorer cette situation. Le contact étroit avec les Navigants étant primordial pour que l'AFKAN reste crédible.

Encore embarqué il y a un mois, ce récent embarquement, m'a particulièrement interpellé sur au moins trois points:

A-La pénurie des lieutenants et second mécaniciens. Une fois de plus, il semble que les responsables (administration armateurs) aient volontairement ou non, mal apprécié et géré les besoins humains de la profession. Il ne suffit pas d'ouvrir les portes de nos écoles aux jeunes, encore faut-il savoir les garder quelque temps dans le métier. Je ne suis pas certain, que la passerelle tendue, en direction de la marine nationale, pour servir de réservoir à notre Marine Marchande, soit la solution de l'avenir. Je crois, hélas, mais j'aimerais beaucoup me tromper, que l'état français va devoir se préoccuper de plus en plus, au vu des derniers événements mondiaux, de la sécurité de sa population et risque de se trouver plutôt en position de demandeur.

Nous savons aussi que notre façon de naviguer ne ressemble en rien à celle qu'effectue la marine d'état et l'adaptation est difficile, pour les marins de cette provenance.

B-Plus que jamais la sécurité, en mer, près côtes, dans les ports, est d'actualité et cela dans toutes les parties du monde!

Je ne souhaite pas alimenter la psychose, mais vous savez tous que nos navires marchands sont des proies faciles, pour des gens mal intentionnés; en témoigne tout les cas de clandestins, d'actes de pirateries, dont les navires sont soumis de part le monde. Dans certains pays, le navire marchand ne présente de l'intérêt que lors de son arraisonnement et de très nombreuses personnes montent à bord pour les diverses et nombreuses formalités; pourquoi n'avons nous pas autant de personnes attachées à la sécurité du navire au cours de l'escale et de lors de notre navigation côtière?

Ces derniers mois, très souvent, le parallèle entre le transport aérien et maritime a été évoqué, pour améliorer la sécurité maritime, je pense que les marins, apprécieraient beaucoup de pouvoir escaler, aussi facilement, que le personnel navigant des compagnies aériennes franchi les frontières de la plupart des pays, ce temps gagné pourrai être consacré lors des arraisonnements au navire, à sa sécurité, aux opérations commerciales.

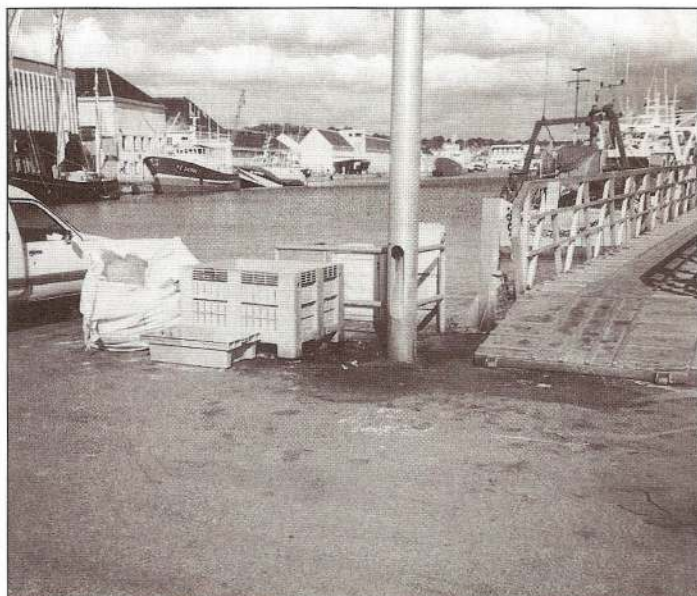
C-J'ai constaté que tous les pays, ne disposaient pas de laboratoires en mesure d'effectuer les analyses de la teneur en hydrocarbure de nos eaux mazouteuses. Comment détermine-t-on dans ce cas une pollution au-dessus des 15 PPM ?

Concernant le travail effectué par l'AFKAN, bien que le contact avec les élus ne soit pas interrompu, nous avons plutôt axé nos interventions auprès des "gens de terrain" pour l'essentiel : pêcheurs, préfecture maritime, cross, rail d'Ouessant, protection civile, droit des marins. Cela sera développé lors de la lecture du rapport d'activité. Mais une période préélectorale s'annonce et l'AFKAN se devra une fois de plus tenter quelque actions auprès des présidentiables et autres éligibles de tout bords, même si par le passé ces interventions sont restées vaines, rappelons que le découragement n'est pas de mise dans notre profession.

Comme l'AG le CA est une occasion de se rencontrer physiquement, ce qui à l'heure de la communication électronique, va devenir de plus en plus rare, aussi, durant ces deux jours j'espère que nous ne manquerons pas au plaisir du débat oral, le seul qui prouve que nous existons, le seul pouvant transmettre (pour le moment) la passion, la gravité, l'émotion de nos propos!

Je déclare ce CA ouvert et vous remercie de votre attention.

Daniel MARREC ■



La Protection du Commandant

Une compagnie de navigation britannique a suggéré que les commandants soient désormais appelés "managers", ce qui faisait plus moderne et moins anachronique.

Il y eut quelques commentaires négatifs face à cette suggestion, mais pas à cause de la position légale unique du commandant, très différente de toute autre position.

Le Nautical Institute a étudié le pouvoir, les responsabilités, le statut et la législation du commandant moderne. Mais au vu de la façon dont l'autorité du commandant est amoindrie et ses responsabilités rehaussées, cette étude a-t-elle toujours une valeur?

Un nombre croissant de gouvernements (et on peut y inclure la plupart des gouvernements européens) augmente constamment le nombre de crimes pour lesquels un commandant peut être inculpé ainsi que les peines encourues.

Au port, chaque représentant "officiel" ou de seconde zone pense avoir le droit divin de tout voir avec le commandant. Tout débutant chez un affrèteur pense avoir le pouvoir de renvoyer un commandant. On aimerait comprendre, quelquefois, pourquoi une personne autre que masochiste veuille commander un navire.

Dans un article paru dans Seaways Magazine, le cdt Edgar Gold, devenu juriste après avoir arrêté la navigation comme commandant soulignait le projet d'étude du Nautical Institute. Il récapitulait les éléments "environnementaux" qui ont augmenté la vulnérabilité du commandant, comme les états (du pavillon) qui se refusent à s'imposer des conventions standards ainsi que la complexité et l'opacité du système armatorial.

Le fait que les commandants soient souvent employés au voyage ou au contrat n'aide pas, alors même que la nature temporaire de ce type de contrat équipage augmente sérieusement son travail. De plus les lois du management

sont inadaptées et ne peuvent pas sérieusement être une indication sur l'état du navire et sur la qualification de son équipage.

Des pressions commerciales et des conflits d'intérêt rendent aussi la vie du commandant plus dure. Le code ISM devrait l'aider à renforcer sa position, mais on peut douter de son efficacité à ce propos.

Les commandants sont soumis aux lois anti-pollution, note le cdt Gold, qui fait l'inventaire d'une sinistre liste de peines établies par des gouvernements obnubilés par la plaie de la pollution.

Des états côtiers semblent s'être abroger le droit de l'état du pavillon du navire et estiment que rien pas même l'emprisonnement d'un survivant à un naufrage comme ce fut le cas du commandant de l'Erika, qui dans un autre temps eut été traité avec plus de respect, ne peut et ne doit leur être interdit par l'état du pavillon.

En résumé beaucoup de choses sont fausses dans la situation du commandant et de ses relations avec la société. Il mérite mieux et on peut souhaiter que le cdt Gold et ses collègues dans leur projet de statut développeront des mesures pratiques afin que les commandants puissent faire face aux pressions commerciales, aux poursuites judiciaires par les états, et la création d'une assurance adaptée à leur fonction ainsi qu'un code de conduite des commandants.

Le sens commun et la justice suggéreraient que la position du commandant doit être clarifiée. Elle doit certainement être réévaluée.

Est-il réellement concevable que le propriétaire d'une usine ou d'un atelier de fabrication loue les services d'une personne étrangère à sa société pour prendre en charge des bâtiments de plusieurs millions d'euros, avec une responsabilité pénale potentielle de plusieurs dizaines de millions d'euros?

Et bien, malheureusement, c'est le cas. En mer.

IFSMA Newsletter Juin 2001 - Traduction par JP DALBY

Commentaires de Roger Clipsham sur "Safe navigation in Restricted Water - Shallow Water Effect"

Qu'est-ce exactement que le "SQUAT du navire".

Le Docteur Barrass a répondu à cette question de la façon suivante: " Quand un navire se déplace dans l'eau, il pousse de l'eau devant lui. Afin de ne pas laisser un "trou" dans l'eau, ce volume d'eau poussé devant le navire doit passer sur les côtés et sous le navire. Les filets d'eau du retour sont accélérés sous le navire. Cela provoque une chute de pression, entraînant un enfoncement vertical du navire. Tout en s'enfonçant verticalement le navire change d'assiette sur le nez ou sur le cul. La diminution totale du clair sous quille sur l'avant ou l'arrière est appelé "Squat du Navire".

Quels sont les signes qui indiquent que le navire est entré en eaux peu profondes.

En 1978 le Dr. C.B. Barrass a déclaré que ceux-ci pouvaient être (a) accroissement de la vague d'étrave, (b) le navire devient plus mou à manœuvrer, (c) changement des tirants d'eau avant et arrière indiqués par les indicateurs de tirants d'eau ou par l'enregistrement du sondeur passerelle, (d) une réduction des tours machine (15% par rapport à l'allure de route libre et 20% par rapport à l'allure de manœuvre sont courants), (e) réduction de la vitesse du navire qui peut atteindre 30% en eaux libres et 60% en eaux resserrées, (f) le navire peut se mettre à vibrer brusquement du fait de l'effet d'entraînement d'eau provoquant l'entrée en résonance de la coque.

Quelles sont les trois relations qui interviennent dans le squat d'un navire?

En 1990 Bruno Ortlepp indiqua les trois relations suivantes nécessaires. (a) Un corps dans un liquide est soumis à 2 sortes de pressions distinctes. La pression hydrostatique en un point est celle due au poids du liquide au-dessus de ce point. La pression hydrostatique totale sur la surface d'un corps est la force de flottabilité. Ceci découle du principe d'Archimède qui fait qu'elle est égale au poids du volume de liquide déplacé. (b) La pression hydrody-

namique en un point dépend de la vitesse du liquide en ce point. Les forces dynamiques sont beaucoup difficiles à prévoir; il n'y a pas d'équivalent au principe d'Archimède. Elle nécessite des essais en laboratoire avec des modèles physiques pour l'élaboration de calculs théoriques (ordinateur). (c) Lorsque le corps est en mouvement la pression hydrostatique change en raison du fait que le corps (navire) déplace sa propre dépression dans le liquide, dans lequel le corps flottant en mouvement doit s'enfoncer pour continuer à déplacer son propre poids dans le liquide. En plus les forces hydrodynamiques apparaissent et provoquent le phénomène: une réduction globale du clair sous quille connu sous le nom de SQUAT du Navire.

Quels sont les effets combinés de l'interaction hydrodynamique et des petits fonds ?

En 1980 la division Marine, de ce qui s'appelait alors Département du Commerce, définissait les petits fonds comme une profondeur d'eau inférieure au double du tirant d'eau et arrivait aux conclusions suivantes : (a) les effets de l'interaction (et aussi les effets de berges) sont amplifiés par petits fonds. (b) l'efficacité du gouvernail est réduite par petits fonds, elle dépend beaucoup de la vitesse de rotation de l'hélice. Le nombre de tours minimum nécessaires pour maintenir une bonne gouverne peut être plus élevé qu'en pleine eau. (c) Une vitesse relativement élevée par très petits fonds doit être évitée en raison du danger d'échouement dû au squat. Une augmentation de tirant d'eau pouvant dépasser 10% a été observée à environ 10 nœuds, mais lorsque on réduit la vitesse le squat diminue rapidement. On a aussi constaté qu'un squat additionnel pouvait se produire, en raison de l'interaction, lorsque deux navires se croisent. (d) L'effet du pas de l'hélice change de valeur et peut même être inversé. (e) Les navires peuvent donc subir des modifications sensibles de leurs caractéristiques de manœuvre lorsque le clair sous quille change. En particulier lorsque le clair sous quille est très faible les capacités de giration se trouvent réduites.

Notes de lecture

AUTOUR DU MONDE EN CARGO, DU HAVRE A MARSEILLE VIA AUCKLAND de Louis BAUMARD,

Editions Ouest-France, 128 pages . Livre illustré par une centaine de photos et des croquis et dessins du frère de l'auteur.
Prix : 99 francs (15.09 €) .

Louis BAUMARD , journaliste du Marin, relate son tour du monde à bord des CMA-CGM MATISSE et UTRILLO . Ce récit alerte donnera à nos lecteurs l'envie de suivre les traces de son auteur qui a, d'un œil bienveillant, observé autant le monde maritime qui l'entourait que les nombreuses escales (canal de Panama, Tahiti, Nouvelle Zélande, Australie etc ...) du voyage.

Nous reproduisons ci-dessous la note de présentation :

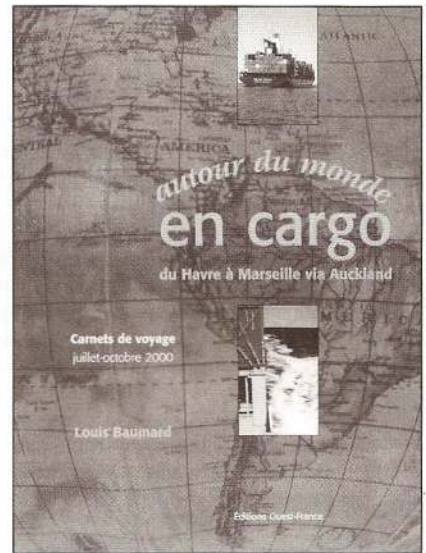
Une compagnie de navigation, la CMA-CGM, assure depuis plusieurs années une liaison commerciale sur une ligne autour du monde. Elle a désormais la bonne idée d'accepter des passagers sur ses porte-conteneurs.

L'auteur va embarquer au Havre et débarquer à Marseille avec une escale prolongée en Nouvelle-Zélande. A la vitesse démodée de 40 kilomètres/heure, il observe, note, écoute, apprend et s'interroge. Pas une minute d'ennui pendant quatre-vingts jours de mer.

Il découvre Manhattan sous un angle nouveau et prend de la hauteur aux écluses de Panama. Il est ramené plus bas que mer au sud de l'Australie, non loin des Quarantièmes Rugissants. Il est sérieusement préparé - comme tout le reste de l'équipage - à l'intrusion à bord des pirates dans le Sud-Est asiatique (ça n'arrive pas qu'aux autres) et apprend dans le golfe du Bengale ce qu'est une vraie mousson. Quant au Canal de Suez, il a bien changé depuis son dernier passage, il y a vingt-cinq ans.

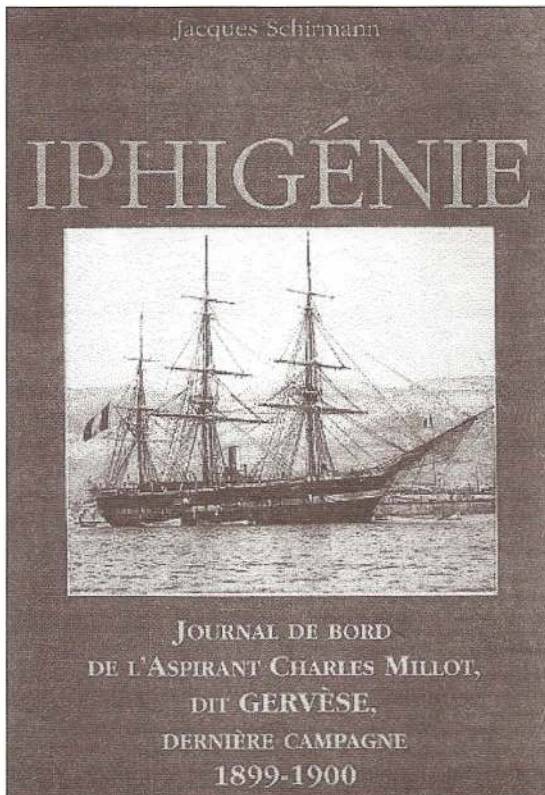
La navigation racontée ici, c'est aussi le monde portuaire des pilotes et des agents maritimes, le monde rencontré lors de quinze escales toutes différentes, le petit monde franco-roumain du porte-conteneurs à l'heure où les équipages des navires de commerce français s'internationalisent de plus en plus. Ce voyage "paresseux" - pour le passager - sert enfin d'illustration minuscule mais bien concrète à ce que recouvrent aujourd'hui la mondialisation des échanges et la manière vivement concurrentielle qui la caractérise.

Après avoir suivi des études de géographie entrecoupées de navigations dans la marine marchande et la marine nationale, Louis BAUMARD est devenu journaliste à Ouest-France et, depuis onze ans, à l'hebdomadaire Le Marin.



Paquebots vers l'orient de Philippe Ramona aux éditions Alan Sutton

Une belle évocation des paquebots des Messageries Maritimes illustré de nombreuses photos couleur et noir et blanc. La période de 1851 aux années 30 est remarquable.



IPHIGENIE de Jacques Schirmann

Un document unique : le récit, dans le détail, de la croisière d'application des élèves de l'Ecole Navale en 1899-1900, qui faisait suite aux deux années du Borda. Charles Millot, qui allait être connu comme peintre de la marine sous le nom de Gervèse, découvre la mer et le monde, en même temps qu'il s'initie à l'art de la navigation et s'imprègne de l'esprit de la marine. Ce journal est d'autant plus intéressant qu'il s'agit de la dernière croisière de l'Iphigénie. Après un périple de 9 mois, la vieille goélette école qui a vu se succéder tant de générations de futurs officiers, sera désarmée. Avec elle disparaît non sans quelque nostalgie, un des derniers vestiges de cette marine en bois, si propre à amarrer les hommes.

Jacques Schirmann a réuni en dix chapitres de larges extraits du journal : les humeurs des éléments et de la mer sont omniprésentes, si importantes pour le marin ; les tâches sont souvent répétitives et le jeune marin nous fait part de ses découvertes et de tout événement insolite.

Plus rare encore, Charles Millot embarqua avec son appareil et ses plaques. Ainsi avons nous des photographies de ce dernier voyage, effectué il y a maintenant plus d'un siècle.

Enfin des hors-textes en couleurs sur des vues de côtes, extraites des premiers carnets de voyage de Charles, heureusement conservés, travaux imposés à bord de l'Iphigénie, viennent agrémenter le texte et annoncent l'aquarelliste de talent qu'il devait devenir.

Un volume de 120 pages, format 210x270mm, avec quelque 100 photographies en noir et blanc et dessins en couleurs ; relié, cousu, couverture toilée, cartonnée et jaquette en couleurs.

ISBN 2-910821-40-4 prix public 300 francs

En passant par la cambuse

Notre collègue Yves CHARLOT n'a pu, pour des raisons de santé, nous mettre l'eau à la bouche avec ses savoureuses recettes. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement en attendant d'avoir le plaisir de saliver à nouveau en passant par la cambuse.

LE PILOTAGE HAUTURIER

Le Pilotage hauturier demande l'organisation d'un nouvel examen de recrutement pour fin juin 2002.

Il recherche des candidats et désirerait avoir 2 ou 3 commandants en retraite pour étoffer le collège des pilotes extérieurs.

Candidats - Conditions à remplir :

Age minimum 35 ans

Titulaire d'un brevet de C1NM - C2NM - Capitaine - CLC- CMM

Avoir navigué comme Capitaine pendant 12 mois ou 24 mois comme Second Capitaine

Etre apte commandement et veille.

NOTA : Avec l'entrée en vigueur de STCW 95 il pourrait y avoir des modifications dans la présentation des conditions de brevets mais la philosophie restera la même.

Pour tous renseignements (infos générales et préparation) s'adresser à :

Le Pilotage Hauturier , 1 rue L'Hermite 59140 DUNKERQUE

Tel : 03 28 66 63 80 - Fax : 03 28 21 15 55 - E-mail : pilotage-hauturier@wanadoo.fr

Pour renseignements administratifs et informations sur dossier à présenter :

Quartier des Affaires Maritimes de Dunkerque , 22 rue des Fusiliers Marins 59140 DUNKERQUE

Tel : 03 28 26 73 00 - Fax : 03 28 26 73 01

Nos lecteurs nous informent

Un de nos adhérents nous a transmis le courrier ci-dessous concernant la Formation au Positionnement dynamique.

Chers collègues,

Commandant un navire de forage à positionnement dynamique, j'ai eu besoin de savoir s'il m'était possible d'embarquer un non Officier Pont. J'ai donc interrogé une école de Positionnement Dynamique anglaise, et ai obtenu la réponse ci-dessous (en fin de courrier).

Tout d'abord, un brevet d'officier Pont n'est pas formellement requis (il est question de "marine watch" et non de "navigational watch"), mais il est fortement recommandé.

Ensuite, le cursus normal est le suivant :

- * "Induction course", c'est à dire 5 jours de stage. Il y a des écoles au moins en Grande Bretagne, en Norvège.
- * premier embarquement de 30 jours, comme "apprentice".
- * nouveau stage de 5 jours, probablement dans la même école, pourvu qu'elle ait un simulateur.
- * Ensuite acquérir 6 mois d'expérience, comme "Junior DP Operator". Cette expérience est attestée par des visas du ou des commandants successifs, sur le "DP Operator log book". Ce livret comporte tout le détail du programme de formation, considéré donc comme assimilable en 180 jours de quart en positionnement.
- * Lorsque ce livret est rempli le titulaire est considéré comme un "Senior DP Operator".

En plus, des stages plus spécifiques au matériel utilisé, peuvent être organisés par l'armateur employant le "DP Operator", ou bien celui-ci arrange à ses frais sa participation. Cela dépend de l'offre et de la demande de personnel, et on ne peut dire qu'il y a des règles absolues. Cela peut aussi être arrangé par la Manning Company : il y a peu de sociétés armant des navires à Positionnement Dynamique qui ont leur propre personnel. Elles préfèrent en général le louer selon leurs besoins à des sociétés spécialisées, car l'activité dans l'offshore, que ce soit plates-formes ou navires de forage, supports de plongée, poseurs de pipes, etc.. est très irrégulière.

Ces stages sont organisés par les fabricants du matériel : Simrad, Cegelec, Nautronix, Sonardyne ... et enseignent à opérer les systèmes.

Il y a aussi le même genre de formation pour les Officiers Mécaniciens, qui doivent être bien conscients des priorités et des règles à respecter sur les navires à positionnement dynamique. En général un stage leur suffit, sauf si un "Power Management System" est installé sur le navire.

Pour résumer, c'est donc une formation essentiellement pratique et sur le tas. C'est ce qui en rend les débuts difficiles, car on rechigne toujours un peu à embarquer un débutant complet, qui ne sera pas opérationnel tout de suite, et va donc augmenter la charge de travail des autres Opérateurs, et les soucis du Commandant ; si on peut trouver un Junior ayant déjà deux ou trois mois d'expérience !

En ce qui concerne les Français, à part Coflexip et la Surf, qui semblent vouloir avoir leurs propres États-Majors, les candidats auraient intérêt à intégrer des Manning Cies, spécialisées dans l'Offshore.

Je ne sais si on trouve l'équivalent en France.

DP Certificate enquiries

In answer to your queries, it is not compulsory for DPO's to have a Marine Deck Officer certificate but we advise that most DPO employers will require the DPO's on their vessels to have at least a Class 3 Deck certificate. What the regulations do state is that of the 2 people who have to be on watch the one who is not on the DP Desk must be capable of maintaining a marine watch & therefore will probably have to have a Deck certificate.

The IMO regulations follow the Nautical Institute guidelines on DPO'S. To obtain a DPO's certificate you would need to first attend the Basic (Induction) DP Course, then 30 days experience on a DP vessel is required by Nautical Institute regulations before the Advanced (Simulator) DP Course can be attended. Then following the Advanced DP course a further 6 months experience on a DP vessel is required before you can apply to the Nautical Institute for your Dynamic Positioning Operators certificate.

If I can be of any further assistance do not hesitate to contact me.

Best Regards

Mike Hawdon - DP Centre Course Administrator
www.thedpcentre.com

*Félicitations
au second Capitaine
pour son plan d'arrimage
et la sécurité des passagers !*

Alors, afghans les vacances ?

