

# AFCAN

## Informations

ISSN 1158-1735



N° 57 - AVRIL 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

Pollutions - Enquêtes et Tribunaux .....	3
Responsabilité du Capitaine .....	10
Validation des années de cours .....	17
Colloque Espace et Société.....	20
MARS .....	22
Notes de lecture .....	23
STCW - Liste blanche .....	26
Scénarios catastrophe.....	28
En passant par la cambuse .....	31

### 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**

IMPRIMERIE DE GUINGAMP

### ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2002

- 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 pas 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.

Photo de couverture : Cécile Masson



chers Amis,

Bienvenue à l'assemblée générale 2002.

Nous avons, sans aucun doute, entendu parler de Dunkerque, qui nous accueille, comme étant "la ville de Jean Bart". Ensuite, c'est son passé héroïque, lors du ré-embarquement, en 1940 vers l'Angleterre, des troupes alliées, qui gravera le nom de Dunkerque dans notre mémoire. La ville fût alors très endommagée, elle en a gardé longtemps des traces. Tous, un jour ou l'autre, avons effectué une escale, dans ce port de la mer du Nord, très actif, en raison de la promiscuité de sa sidérurgie et des raffineries. La réparation navale, de très bonne réputation, nous valait aussi des escales, dont à une certaine époque, nous apprécions la durée. Personne n'a pu oublier ces interminables mouvements nocturnes de "wagons" qui généraient une nuisance sonore telle, qu'une inévitable sortie à terre s'imposait, puisque de toutes façons, ce bruit infernal, interdisait tout sommeil.

Nous découvrons alors les gens du Nord, chaleureux, aimant la vie, le contact humain.

L'arrivée du "conteneur", l'éloignement des navires vers Dunkerque Ouest pour faire face à cette nouvelle demande du transport maritime, a, ensuite, notablement modifié l'attrait de l'escale dunkerquoise !

Le bilan 2000, du trafic de ce port, en progression de 18,2% avec une prévision d'investissements de 316 millions de francs (48.17 M d'euros) en 2001 montre que le dynamisme est toujours présent dans ce port et dans la région Nord.

Maintes fois, l'Afcan, a décrié l'absence de politique maritime de la part de nos dirigeants. Le rang de la puissance maritime Française, passant de la 3/4ème à la 28ème place mondiale en moins de quarante ans est le constat cruel du désintérêt de notre pays pour le maritime. Ces derniers mois, nous avons pu constater que beaucoup d'autres secteurs avaient des raisons de se plaindre, et les rues, une fois de plus, ont été utilisées pour forcer les négociations. Le résultat a été rapide, la manne financière comme par miracle a été distribuée, éveillant du même coup des émotions chez les uns et les autres.

Que penser, dans de telles conditions, de l'avenir d'une profession comme la notre qui n'a ni l'habitude ni les moyens de descendre dans la rue ?

La campagne présidentielle occupe, en ce moment et à juste titre, une grande place médiatique ; les législatives sont, bien entendu, en toile de fond. Certaines formations politiques se sont déclarées favorables au retour d'un ministère de la mer, avant d'en connaître le contenu avec plus de précision, nous en prenons, sans illusion, sans la conviction qu'il soit vraiment nécessaire, acte.

Ces derniers jours, un grand groupe français, ayant pour filiale un armement français, a inauguré avec fierté, dans un port français, le premier d'une série de neuf nouveaux navires prévus tous arborer le pavillon des Bahamas, pas un marin français de programmé pour embarquer sur ces unités !

Bravo, au gouvernement et à son ministère des transports, qui n'ont pas manqué d'être présents lors de cet événement !

Le ministre des transports déclarait, il n'y a pas si longtemps, que le ministère de la mer lui ferait plaisir s'il lui était un jour proposé, car il aimait la mer, les marins et que ce secteur avait un grand avenir ! Pendant ce temps, au sein de ce ministère, c'est une réorganisation des services "maritimes", qui préoccupe nos dirigeants ! Mais de qui se moque-t-on ? Comment devons nous interpréter les propos de Mr. Vincent BOLLORÉ lorsqu'il pense que sans intervention des ETATS les seuls efforts de son groupe suffisent à gagner davantage d'argent dans un monde du transport maritime normal ?

De graves événements sont survenus sur notre réseau routier, en particulier dans les tunnels, l'engorgement routier n'est plus à démontrer, on ne peut le développer sans perturber, plus encore, la nature et provoquer une levée de boucliers de la part des gens soucieux du mieux ETRE sur la planète. Alors que le trafic fluvial a, une fois de plus, baissé, on parle plutôt en alternative de fer-routage que de transport maritime par le cabotage qui reste, on ne sait pourquoi, marginal dans ce pays. Toute tentative de mise en service d'une ligne maritime, allégeant la densité du trafic routier, se solde par un échec, pourquoi ? Qui a intérêt à voir ces tentatives échouer ou les projets ne jamais voir le jour ? Répondre à ces questions devrait suffire à trouver quelques bonnes solutions !

Lors du CA de Lorient, nous avons évoqué la vulnérabilité des navires marchands vis à vis de gens mal intentionnés, on note ainsi avec satisfaction que l'OMI se préoccupe du sujet, elle prépare une résolution ! L'évènement du Melbridge Bilbao démontre combien la pratique du quart du Capitaine, ainsi qu'un seul Officier de veille la nuit, est dangereuse et qu'en la matière le respect de la réglementation reste primordial. D'autres cas à risques sont depuis survenus aux approches du rail d'Ouessant, ainsi qu'en Manche, avec la publicité médiatique que l'on connaît ! Mais, ensuite, qu'elles ont été les mesures prises pour que ces faits ne se reproduisent plus ? Le Melbridge Bilbao a-t-il aujourd'hui un effectif suffisant ? Le navire qui chassait sur son ancre en baie de Seine a-t-il les moyens d'avoir un homme veille en mesure d'assurer son travail ? Les conclusions des enquêtes du BEA ont-elles un suivi d'effet ? A la pêche, certains accidents auraient pour origine une réglementation Européenne qui génère le vieillissement de la flotte, d'autres mettent en cause une absence de culture de la sécurité au travail de la part des marins pêcheurs, ces derniers le reconnaissent et dorénavant se forment plus à la sécurité, envisagent de mieux s'équiper en matériel et moyens individuels de protection.

En matière de pollution maritime quelques timides démonstrations s'effectuent heureusement çà et là et des sociétés proposent du matériel de lutte, mais nous avons constaté qu'en cas de faits réels, sur des accidents mineurs, l'inorganisation reprend sa place et les lacunes sont terriblement évidentes.

Côté judiciaire et procédure, çà va mieux, on met en demeure, ou on saisi le premier navire coupable de passer dans les parages, déjà condamné avant d'avoir pu apporter la preuve de son innocence. Pendant ce temps des tonnes d'algues vertes pestilentielles sont retirées par tracteurs et camions des plages Bretonnes, en toute tranquillité, sans la présence aucune d'Officiels.

Notre présent Afcan info, donne une grande place au Capitaine face à sa responsabilité civile et pénale. L'AG doit une fois plus débattre sur ces sujets sans oublier le quart du Capitaine, ceci pour que nos collègues embarqués, appréhendent au mieux les risques inhérents à la fonction.

J'espère que vous n'avez pas trouvé mes propos trop pessimistes, d'autres armements français reçoivent des nouveaux navires, ils sont armés, pour partie ou entièrement, par des marins français, démontrant si nécessaire que quand on veut on peut.

Paraît-il que, vus de l'extérieur, nous serions enclins à être considérés comme quelque peu râleurs, jamais contents, mais qu'en final, lorsque nous sommes mieux connus, on trouve, des gens passionnés du métier et en final, attachants !

Si cela est réalité, alors nous savons ce qu'il nous reste à faire !

Je vous remercie de votre attention et déclare l'assemblée générale ouverte.

D. Marrec ■

# MELBRIDGE BILBAO

Porte conteneur 1015 TEU  
4 cales  
2 grues de 40T  
construit en Pologne en 1994  
150 m  
1 propulseur d'étrave  
18 nds  
Equipage : 14 hommes – russes et philippins.  
Pavillon Antigua qui est plus ou moins le pavillon bis allemand.  
Le Cdt., le second, le lieutenant, assurent chacun 8 heures de quart.

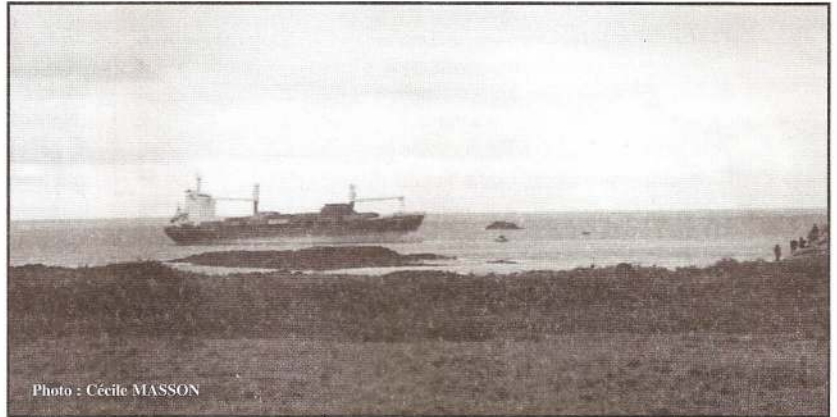


Photo : Cécile MASSON

Venant de La Havane (Cuba) pour Rotterdam, ligne régulière.

Chargé de 215 containers pratiquement tous vides.  
S'est échoué sur l'île Molène le 12 Nov. 2001 à marée basse par beau temps et bonne visibilité.

Le navire avait quitté La Havane le 1<sup>o</sup> Nov. et a traversé à 17,0 nds.

Il a évité 2 cyclones, le Cdt. avait choisi de rentrer en Manche par le DST de Ouessant voie intérieure.

Le second capitaine prend le quart à 04h00 le 12 Nov., après le lieutenant.

Il s'était mis à travailler sur son ordinateur la veille au soir sur un programme d'opérations commerciales pour Rotterdam et s'était laissé entraîné par ses travaux jusqu'à 01h30.

Il faut dire que la traversée avait été mouvementée et que ce jour là la mer était belle.

Au réveil à 4h00 il se sentait en forme malgré tout.

Passerelle moderne :

2 radars (avec fauteuil en face)

2 GPS etc.....

Une alarme "homme mort" réglable 1, 3, 12 minutes et 7 boutons pour acquitter répartis tout autour de la passerelle.

Il a shunté l'alarme pour préparer le message POSREP à lire à Ouessant trafic. Il a rectifié la route vers 05h00. Il s'est assis, attendant l'heure de tourner au waypoint SE-OUESSANT prévu vers 06h00 et s'est endormi.

Ouessant Trafic a appelé par VHF ce navire fantôme qui suivi sa route au 68° en ignorant tout appel du Cross.

Il s'est finalement échoué sur l'île de Molène à marée basse, endommageant considérablement ses bordés de fonds. En particulier il a éventré ses double fonds caisses à FO 380 cst. situées au milieu ainsi que ses ballasts adjacents en forme de L.

L'AFCAN a toujours été opposée au quart du capitaine et dans ce cas précis, cela se justifie.

Légère pollution, les caisses n'étaient pas pleines et le fuel s'est retrouvé sur le plafond de ballast et dans les ballasts à eau.

La préfecture maritime a envoyé une équipe d'investigation par hélicoptère et demandé à l'Abeille Flandre de faire route sur les lieux de l'accident. La vedette SNSM était à proximité et des marins de cette vedette sont montés à bord du M.B. et de l'Abeille à son arrivée. Nous nous étonnons d'apprendre qu'aucun pilote civil, avec cartes de détails, n'ait pas été déposé à bord par l'hélicoptère.

Le navire s'est déséchoué tout seul à la marée montante et l'ABEILLE FLANDRE l'a remorqué jusqu'au mouillage de Bertheaume à l'entrée du goulet où la Marine Nationale a installé un barrage anti-pollution et a demandé à ses plongeurs d'investiguer et décrire les avaries à la coque.

Après versement d'une caution de 600 000 F l'autorisation d'entrer au port à été obtenu d'autant que le navire ne polluait pas.

En pleine période vigipirate et après Erika/Levoli Sun la presse s'est déchaînée 2 jours, contre les pavillons de complaisance, les équipages incapables, l'inefficacité des moyens de protection de nos côtes (utilité du nouveau dispositif initié par l'AFCAN et plus éloigné des côtes) etc... les associations "keep it blue" et "défense des victimes de marée noire" ont porté plainte contre le capitaine qui n'avait pas choisi son point d'atterrissage au milieu de la Manche etc...

## Les enquêtes :

Dès l'accostage enquête par l'inspecteur du BEA

## Enquête judiciaire :

Le lendemain matin et pour 24 heures, le Cdt. et le second sont en garde à vue, interrogatoire par les gendarmes maritimes, assistés d'interprètes russes. (A remarquer que pendant quelques heures alors que le lieutenant était à son tour interrogé, il n'y avait plus d'officier pont à bord !)

Les gendarmes maritimes (qui, nous le savons, ont une grande expérience de la navigation au commerce, des règlements internationaux etc..) avaient mis hors de cause le capitaine qui après son quart dormait.

En fin de compte seul le second capitaine a été mis en examen. Il est curieux de voir la variabilité des attitudes des juges d'instruction ou des procureurs devant les accidents maritimes (dans le cas de l'Ocean Transporter, abordage avec le chalutier "Noble Art", c'est le Cdt. qui s'était retrouvé en détention provisoire alors que l'on confiait le navire au second pourtant de quart au moment de l'accident).

## Enquête par l'Administrateur des Affaires Maritimes

## Enquête par un expert commis par Antigua

### Les opérations :

Les autorités ont exigé une dépollution des soutes à fuel et des ballasts pollués. Ceci a eu lieu en cale sèche pendant 2 semaines.

L'armateur aurait semble-t-il souhaité que le navire rejoigne un port de réparation dans le nord par ses propres moyens, avec un remorqueur d'escorte.

Finalement, le centre de sécurité a exigé pour ce voyage un remorquage, navire vidé de sa marchandise, de ses soutes et sans équipage.

L'armateur ayant trouvé les délais et tarifs brestois supérieurs aux propositions allemandes, le navire est partie à la remorque.

### Le procès :

Le 8 janvier 2002.

Le second (43 ans) s'est présenté, défendu par un avocat du **P & I armateur**

Deux chefs d'accusation : " mise en danger de la vie d'autrui due au non respect du Colreg 72" et "pollution".

Rien qu'au titre de la pollution involontaire le second risquait la moitié de la peine prévue pour pollution volontaire (4 ans d'emprisonnement et 610 000 € d'amende !)

Il lui a été reproché d'avoir pris le quart fatigué, d'avoir shunté l'alarme. Il a bien sûr beaucoup été question de l'alarme homme mort... pas toujours bien comprise. Pourquoi n'avoir pas entendu l'alarme du GPS au waypoint (nous savons par expérience que si on n'a pas le nez dessus on ne l'entend pas...) - l'alarme du sondeur ? - la VHF.

Le second dormait et n'avait pas réveillé le matelot de veille !

Le procureur a requis 6 mois avec sursis et 15000 € d'amende! pour faute professionnelle.

Pour la détermination des peines, le procureur s'est référé au CDPMM, tout en précisant qu'il appartenait au TMC seul de juger au titre de ce Code.

Le jugement a été rendu le 5 février : 6 mois avec sursis, 3000 € d'amende, 2000 € de dommages et intérêts à l'Ile de Molène, 1000 € au Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton (Vigipol) et 750 € pour le remboursement des frais d'avocats. Ce n'est peut-être pas fini car le Syndicat de la Confédération Maritime (Mallardé qui conduisit le bulldozer dans la vitrine du Fipol) et l'association "Keep it blue" de Jo Leguen ont porté plainte avec constitution de partie civile.

### Un cas d'école :

Il faut savoir que le P&I et l'assureur coque assurent l'armateur et ont leur propre agent ; le manning operator prend en charge l'équipage, a son propre assureur (qui avance la caution) et a sur place son propre agent ; pour ce qui concerne la marchandise et son rapatriement l'affrètement a son propre agent ... ainsi pas de mélange.

La présidente, dès le début de l'audience a précisé que ce procès était celui du second capitaine et de lui seul, ce qui occultait "de facto" toute question éventuelle concernant le capitaine et l'armateur dans le cadre de l'organisation du quart passerelle.

Il apparaît donc une lacune dans la recherche de toutes les responsabilités.

En outre, le second capitaine étant défendu par l'avocat du P&I armateur, ce n'est pas de celui-ci qu'il fallait attendre, pour la défense de l'accusé, la recherche d'une éventuelle responsabilité partagée avec le capitaine et l'armateur dans l'organisation du travail qui a pu amener à l'accident.

Ceci confirme que pour un officier, et encore plus un commandant, faire assurer sa défense par un avocat fourni par l'armateur demande réflexion. Tant que les intérêts convergent, tout va bien, mais dans le cas contraire il ne faut pas oublier que l'on peut récuser à tout

moment le défenseur fourni pour en prendre un autre ; (D'où l'intérêt d'une association comme l'AFCAN).

Il y a là matière à réflexion pour tous les capitaines.

C'est en peu de temps le 3° navire Antigua qui s'échoue parce que l'officier de quart s'est endormi.

Comme nous le savons, il est malheureusement trop courant d'avoir des navires qui pratiquent le quart de nuit avec l'officier de quart seul.

La note sera évidemment très lourde – Marine Nationale, rémunération de remorquage, dépollution du navire et de la cale sèche, réparation (# 130 T de tôles à changer), transit des conteneurs, voyage de l'équipage, manque à gagner, une armée d'experts et d'avocats, peut être une indemnité pour l'Ile de Molène pour traumatisme de population ! etc... très chère l'heure de sommeil !

Peut être un jour les assureurs réagiront-ils en regardant de plus près la décision d'effectif, le temps de travail !

Peut être un jour l'OMI aura-t-elle le courage d'être **plus précise et plus claire sur l'interdiction absolue du quart "seul" de nuit**, et sur les modalités des dispositifs d'aide au quart éventuel "seul de jour" !

Peut être un jour, dans la boîte noire qui s'annonce, le veilleur de nuit sera-t-il enregistré, de même que la mise en fonction des dispositifs éventuels type "homme mort" !

Quoique dans ce cas particulier cela n'eut servi à rien, il serait bon que la France imite le pragmatisme anglais en interdisant le quart seul de nuit dans ses eaux territoriales. Cela donnerait toujours un motif évident d'inculpation au procureur terrien français.

Durant ces dernières années on a supprimé ou on a réduit le champ d'application des tribunaux particuliers. Revers de la médaille, les marins sont souvent jugés par des magistrats peu au courant des conventions internationales et des lois maritimes françaises. Il serait bon que dans un premier temps ils s'entourent de "sachants" en attendant de confier à la future garde-côte européenne des pouvoirs d'enquête.

La rédaction A/I



# Pollution au large

## Les faits :

Le 25/02/01 un avion des douanes françaises remarque et photographie le sillage suspect du M/S STONEGATE vraquier Panaméen en route du Brésil à Rotterdam, alors en Z.E.E. française. Le navire est contrôlé par les affaires maritimes lors de son passage dans le Pas de Calais. Les équipements anti-pollution (incinérateur, séparateur) sont réglementaires et en bon état. Le commandant bulgare refuse de signer le procès verbal établi en français.

L'affaire passe à l'audience du T.C. de Paris le 07/01/02. Un an de prison, éventuellement avec sursis et 307 000 euros d'amende sont requis. La défense, fournie par le P&I. du navire plaide la relaxe et fait remarquer que de toute façon une peine de prison ne peut être prononcée contre un prévenu étranger qui n'avait pas commis de délit sur le territoire français. Autre argument de la défense : il n'y a pas eu de prélèvement et les photos n'ont pas été prises selon les recommandations de l'I.M.O.

Jugement rendu fin janvier 2002. Se fiant uniquement sur la conviction de l'équipage de l'avion (encore que, d'après les renseignements que nous avons le commandant de l'aéronef n'a pas été très affirmatif lors de l'audience) le Tribunal condamne le manning operator à 30 000 euros d'amende, l'armateur à la même peine et le Commandant à 15 000 euros. L'armateur ne fera vraisemblablement pas appel, jugeant que le jeu n'en vaut pas la chandelle, les demandes du procureur ayant été divisées par 5.

*Vous trouverez ci dessous deux extraits : un du TELEGRAMME du 29/01/02, l'autre la traduction d'une lettre de l'ITOPF au P&I. club. Extrait du "Télégramme" du 29-01-02*

### **Le Capitaine d'un vraquier et les armateurs condamnés à 75 000 euros d'amende**

**PARIS.** Le capitaine bulgare d'un vraquier battant pavillon panaméen, surpris en février 2001 rejetant des hydrocarbures au large du Finistère sud, a été condamné hier à 75 000 euros d'amende par le tribunal correctionnel de Paris.

Le tribunal a prononcé cette amende à l'égard du capitaine Kasimir Kutsarov mais a indiqué qu'elle devrait être payée à concurrence de 30 000 euros par la SA Monégasque d'Administration Maritime (Samama) et pour la même somme par la Zodiac Maritime Agencies Ltd, armateurs du navire.

A l'audience du 7 janvier dernier, à laquelle n'assistait pas le capitaine, une peine d'un an d'emprisonnement, éventuellement assortie du sursis, et 307 000 euros d'amende avaient été requis.

Le 25 février 2001, un avion de la gendarmerie maritime avait constaté une traînée d'hydrocarbures à l'arrière du Stonegate, un vraquier qui pouvait transporter jusqu'à 100 000 tonnes de marchandises, qui allait du Brésil à Rotterdam.

Eaux de lavage du moteur

Selon les enquêteurs, cette traînée d'hydrocarbures pouvait correspondre au lavage du moteur. Ces eaux sales provenant du lavage du moteur et des cales doivent être stockées dans des ballasts avant d'être déchargées dans les ports.

L'avocat du capitaine a plaidé qu'une peine de prison ne pouvait pas être prononcée pour un prévenu non français qui n'a pas commis de délit sur le territoire national. L'infraction a en effet été commise en zone économique française, c'est-à-dire entre 12 et 200 milles au large des côtes françaises.

L'avocat avait ajouté que les 307 000 euros requis étaient supérieurs au maximum de 150 000 euros prévu à l'époque par la loi.

Depuis mai 2001, la loi contre la pollution maritime a été durcie et prévoit jusqu'à 600 000 euros d'amende.

*A propos de ce navire, à plus de 12 milles des côtes, poursuivi pour pollution, les preuves étant des photos aériennes, voici la traduction d'un document intéressant qui donne des informations utiles mais ne lève pas le doute sur la nature de la pollution et la culpabilité du navire.*

... Les règlements en vigueur sont tirés de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires, de 1973, comme modifiée par le Protocole de 1978, MARPOL 73/78 Annexe 1 (Huile) et Annexe 4 (eaux usées).

... Bien qu'en règle générale, un pétrolier soit autorisé à rejeter de l'huile à plus de 50 milles des côtes les plus proches, à un débit ne dépassant pas 30 litres au mille, cela ne s'applique pas à un vraquier.

Le rejet opérationnel d'huile (pour les non pétroliers) d'un navire de 400 T de jauge brute ou plus est autorisé seulement lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

. D'abord le navire ne doit pas être dans une zone spéciale.

. Deuxièmement le navire doit être en route.

. Troisièmement la teneur en huile de l'effluent, sans dilution, ne doit pas dépasser 15 ppm (part par million).

A cet égard il faut noter que, normalement, de telles concentrations sont invisibles, que ce soit une trace brillante ou un panache. Sur la photo fournie on peut voir un rejet.

En outre les navires de 10 000 tonnes de jauge brute et plus, doivent être équipés d'un système de séparateur d'huile avec alarme et arrêt automatique des rejets si la teneur en huile est supérieure à 15 ppm. Donc si le navire avait été en train de rejeter un mélange huileux aussi visible, l'alarme serait sortie.

Cependant le rejet d'eaux usées à la mer n'est pas interdit pourvu que le navire soit à 12 milles ou plus de la côte.

Dans le cas qui nous intéresse, des photographies ont été prises dont plusieurs montrent une nappe qui va s'élargissant derrière le navire. De telles vues aériennes tendent à montrer que la nappe émane de ce navire plutôt que d'être traversée par le navire.

Cependant, selon la Résolution A 542 (13) adoptée par l'OMI (procédures pour le contrôle des navires et des rejets selon l'Annexe 1 de MARPOL 73/78), la photographie doit fournir des informations suffisamment claires pour déterminer si ce qui se trouve à la surface de l'eau est bien de l'huile et pour estimer la quantité d'huile rejetée. Pour pouvoir identifier de tels détails, au moins une photo doit être prise à la verticale du navire à une altitude de moins de 300m, le soleil se trouvant dans le dos du photographe.

Cette recommandation ne semble pas avoir été remplie par l'avion. Cependant d'autres preuves possibles auraient pu être réunies telles que description de la nappe, échantillon, ou des données de détecteurs à distance.

Pour conclure, il ne faut pas oublier que, se trouvant à plus de 12 milles de la côte la plus proche, le navire avait le droit de rejeter des eaux usées et il est possible qu'un tel rejet ait pu donner lieu à une telle nappe. Malgré tout, les autorités peuvent être en possession d'autres informations, telles que taille de la nappe, qui permettrait de ne pas tenir compte de cette possibilité.

En s'en tenant uniquement aux photos fournies, il n'est pas possible d'identifier la nature qualitative du rejet, et plus particulièrement faire la différence entre rejet huileux et eaux usées.

## **Le commentaire de l'Afcan :**

La bonne nouvelle c'est que la responsabilité de l'armateur et du marchand d'hommes a été retenue et considérée comme double de celle du capitaine. La mauvaise, c'est qu'il y aura jurisprudence avec une condamnation se basant uniquement sur une photo aérienne et "l'impression" d'agents assermentés sur la nature du produit rejeté.

Pour une bonne application de la justice et notre image internationale il ne faudrait pas que les tribunaux français se basent uniquement sur les rapports d'agents assermentés aussi "expérimentés" soient-ils.

# MARIUS À PARIS

Marius était à Paris, seul, ce mardi 12 Février.... que faire de son après-midi, qu'il avait libre ? La pensée lui vint de visiter le Louvre, mais la vue de longues files d'attente devant la pyramide chinoise l'avait fait hésiter. Battre la semelle sous le vent et le crachin n'avait rien de réjouissant, d'autant que la contemplation des jeunes en uniforme doudoune-jeans-baskets ne pourrait le distraire.

Tant pis, Mona Lisa attendrait, avec le sourire...elle avait l'habitude.

Le nez au vent qui fraîchissait, il embouqua le Pont-Neuf. Une bonne brise soufflait sur la Seine, qui n'incitait pas à la trempette, pas plus que sa couleur dont pourtant un ancien maire avait naguère promis qu'elle changerait...

Il fut soudain accosté par un lointain ami, avocat de son état, et Breton par un cousin de sa mère :

- Marius, toi ici, est-ce possible ?

- Mon vieux Jacques ! Quelle surprise !

Maître Jacques se rendait au Palais où il devait, devant la 31<sup>ème</sup> chambre du Tribunal de Grande Instance de Paris, la spécialiste anti-pollution, défendre l'honneur d'un capitaine et les deniers de son Armateur, tous deux accusés de rejets d'hydrocarbures dans le Golfe de Gascogne.

Le premier était Bengali, le second Chinois de Hong-Kong.

- Tu parles, encore des rastaquouères qui prennent nos côtes pour des poubelles, avec des bateaux du même nom ! s'indigna Marius.

- Détrompe-toi, mon vieux ! Le bateau n'avait qu'un an, et tu verras son commandant !

- Ah bon ! Parce qu'il est venu ?

- Attends, tu le verras bien.

Ils pénétrèrent ensemble dans les labyrinthes du Palais, où se croisaient robes noires froufrouantes et tenues n°1 guindées ; un couloir les mena à la 31<sup>ème</sup> chambre, dont on eût dit une souricière, lambrissée, haute de plafond, et garnie de bancs de bois inconfortables.

La montre murale indiquait 13h15, ils avaient donc un quart d'heure avant l'ouverture de la séance. Jacques rejoignit son client, un ex-Pakistanaï de belle taille, en tenue, qui parlait avec un homme entre deux âges qui s'avéra être l'interprète d'anglais (ou plutôt de français/anglais) nommé par la Cour qui n'avait pas voulu prendre le risque de rechercher dans Paris un Bengali parlant français, - ou l'inverse - qui fût aussi versé dans le langage maritime.

Le commandant paraissait attentif aux propos de ses interlocuteurs ; il parut plus détendu lorsque Jacques lui affirma qu'il ne pourrait être invité à prolonger son séjour à Paris, ayant commis son forfait hors des eaux françaises ; Il devait répondre nette-

ment et sobrement aux questions posées, sans s'étendre ni raconter sa vie...c'était simple, non ?

A l'heure dite, la Cour entra, un juge et deux assistants, tels trois corbeaux, flanqués, à distance, par un procureur à gauche, et à droite par un robin dont Jacques avait dit qu'il représentait un mouvement écologiste qui ne trouvait la paix qu'en déclarant la guerre à tout ce qui bougeait : les pêcheurs de baleines, les retraits d'uranium, les pollueurs, les chasseurs,...tout, quoi, sauf peut-être le ridicule car il ne tue plus.

En cinq minutes, la Cour vida quelques délibérés, quelques épaules s'affaissèrent... Au suivant !

On appela alors à la barre un commandant et son Armateur sud-coréen (Mr Hyundai) - encore ! pensa Marius - dont le navire avait été survolé par un avion des Douanes en mission de "reconnaissance" dans les parages d'Ouessant. Le rapport des gabellous dénonçait, photos à l'appui, une pollution de 15 "nautiques" de long sur 100 m dans le sillage du navire. Nul accusé n'était là, ni ne s'était fait représenter. Devant un banc vide, le procureur, sortant de sa torpeur et de sa lecture, fustigea ces étrangers pollueurs qui souillaient lâchement nos côtes et s'enfuyaient, et contre qui il requerrait, Mr le Président, une amende de 100 000 euros.

L'avocat écolo lui emboîta le pas. On en a assez des "Erika", de tous ces gens dégazant impunément et salissant nos plages, et nos poissons, et nos oiseaux; à titre de dommages envers tout ceux-ci, il réclamait 450 000 euros.

Oui, Mr le Président, 30 000 m de long x 100 m de large, ça fait 3 millions de m<sup>2</sup>, à 0,15 euro pièce = 450 000 euros.

Le Président a hoché la tête, et mis en délibéré au 19 mars. Au suivant !

13h40, c'était le tour de "notre" commandant, 42 ans, brevet anglais, naviguant par le truchement d'une officine de Dacca, pour un armement chinois qui ne gardait aucun de ses 26 navires plus de 7 ans, mais dont le "Great Century" avait été pisté par un avion des Douanes, un 24 Novembre 2000 au matin.

Il venait de Hambourg, où il avait subi une inspection du Mémo de Paris, et une de Socotec avant un chargement partiel (vu le tirant d'eau) d'orge en vrac pour l'Iran. Les deux rapports étaient bons, le navire bien équipé et conforme, sans ballast et ses mailles sèches.

Par 47° N - 7°W environ, l'avion a repéré une nappe, qu'il a suivie 5mn, et les gabellous ont pris 5 clichés couleur du navire et de sa traînée irisée (15 "nautiques" sur 100m de large) que le juge à montrés au commandant, qui a reconnu son navire. Il lui a posé des questions, mais celles-ci

étaient inaudibles, de même que les répons, malgré la présence de micros.

Jacques a d'abord plaidé l'incompétence du Tribunal de Paris, arguant que les faits avaient eu lieu hors des eaux françaises, et le juge eût dû saisir l'état du pavillon, donc la Chine, qui avait ratifié Marpol ; après quelques minutes de gêne et de consultations, le juge a balayé cette argutie : "Si le tribunal de Hong Kong avait jugé l'affaire, Paris se serait dessaisi"...Tiens donc ! Voilà qui était clair !

Une lettre du commandant à son armateur, "False allegations of pollution" dans laquelle il se défendait de toute souillure lui valut quelques questions du juge, et fit bondir le procureur - qui avait repris sa lecture.

Le malheureux capitaine avait déclaré ne pas avoir entendu l'avion douanier le survoler ... "C'est incroyable ! Le maître à bord après Dieu ne voit pas l'avion au-dessus de lui, alors qu'il doit tout savoir !" ou encore "La marine, Monsieur, avait le sens de l'honneur ! Vous bafouez l'honneur des officiers de marine avec votre rapport qui n'est qu'un faux grossier !", enfin " Vous devriez avoir un minimum de respect pour les populations et l'environnement que vous salissez !"

Pour conclure, il réclame 100 000 euros. Même punition, même pollution...

L'avocat vert en rajoute une pelletée : "Vous êtes de ces dégazeurs dont les pollutions sont huit fois supérieures à celles causées par naufrages (un million de tonnes contre 150 000", ou encore "Vous ressentez un sentiment d'impunité, avec vos déballastages aux effets pervers" et, enfin "Vous devriez avoir honte de votre comportement contre la faune, la flore, les oiseaux !"

Il réclame une amende (sic) de 450 000 euros (plus 1 000 euros de préjudice moral) et la publication habituelle.

Jacques plaide, expliquant que le navire est au-dessus des normes, qu'il ne peut dégazer (n'étant pas un pétrolier), ni déballaster (l'affréteur le paie pour transporter de l'orge, pas de l'eau) ; il demande l'indulgence du tribunal, d'autant que le commandant a fait le déplacement, et qu'il n'a jamais été condamné.

Le juge hoche la tête, et met en délibéré au 19 mars. Rompez !

Marius en sortant se dit qu'il n'a pas tout à fait perdu son après-midi : le duo des compères qui font la manche l'a réjoui, et le fait que les absents n'ont plus toujours tort. Mais il a le sentiment amer que les jeux sont faits, et que les juges seront pardonnés car ils ne savent pas ce qu'ils font ; il en est persuadé.

# GOLOVA : l'accueil exemplaire d'un

Le pétrolier turc "Golova", immatriculé à Istamboul, accoste à Donges Poste 5 le samedi 26 Janvier 2002 à 22:20., venant de Fawley (UK) via Skagen, à ordres, pour charger un complet de vacuum gasoil à destination de Lavera. C'est un magnifique pétrolier/chimiquier turc de 37345 MT de Port en lourd, à double coques, 6 tranches, 12 citernes plus une tranche slops, livré il y a à peine sept mois par les Chantiers de Ulsan en Corée du Sud et armé par un équipage entièrement turc de 20 personnes. Sur le quai l'attendaient, sur instructions du procureur de la République de Lorient, des gendarmes maritimes du Morbihan accompagnés par les Inspecteurs du MOU du Centre de Sécurité des Pays de Loire à St Nazaire.

La veille Vendredi 25 sur FR3 tout un chacun avait pu voir de larges résidus visqueux noirs sur les plages du Morbihan qui manifestement provenaient d'un lavage clandestin ancien et beaucoup ont pensé que cela pouvait provenir de l'ERIKA. Pour mémoire, selon les Autorités officielles, il a été retiré de l'épave environ 22.000 Tonnes, et avec ce qui s'est répandu sur la côte, un total compris entre 22.000 et 24.000 Tonnes a été comptabilisé. La quantité connaissance étant de 30800 MT, il reste donc entre 6000 et 8000 tonnes "dans la nature".

Les gendarmes chambrent le Commandant, procèdent à son interrogatoire puis plus tard, inspectent les citernes, vides et prêtes à charger, visitent la machine, et finalement prennent des échantillons des soutes pour les envoyer au Laboratoire de la Marine à Brest. En même temps, les Inspecteurs du MOU procèdent à une inspection en règle du navire et ne relèvent aucune déficience. Elf sursoit au chargement du navire qui ne commencera que le 27 Janvier à 14:30, terminé le 29 à 00:30, documents à bord à 03:00. Mais le navire n'est pas autorisé à appareiller, en attente des résultats d'analyse et, tard dans la journée, on apprendra officiellement que le produit retrouvé sur les plages ne provient pas du navire.

Entre temps, le Conseil Général du Morbihan

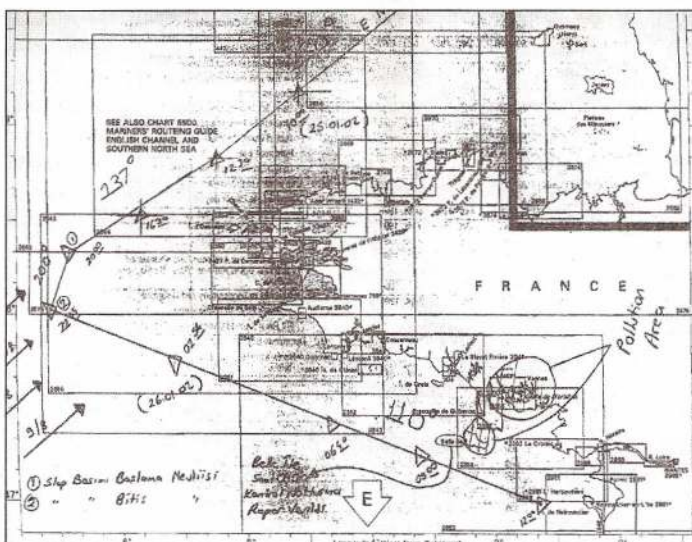
demande par référé auprès du Tribunal de Commerce de St Nazaire la saisie conservatoire du navire, le dépôt d'une caution bancaire de 1.540.000 Euro et la nomination d'un expert judiciaire. Le Commandant Smith (ancien de la Shell et un des experts pour l'Erika, nommé par le Tribunal de Commerce de Dunkerque) est désigné par le Président du Tribunal. Il arrivera à Donges le 31 matin. Pendant l'expertise, en présence de toutes les parties à savoir: l'avocat du Swedish Club, P & I du navire assisté d'un expert local, l'avocat lorientais du Conseil Général assisté d'un avocat parisien du Cabinet Delplanque, et un représentant de l'Afcan, l'expert judiciaire, très compétent, se fait expliquer par le Second Capitaine la procédure de lavage des citernes et fait prendre de nombreux échantillons : dans la traverse reliant les deux slops, soutes, double-fonds machine et l'installation Marpol. Il quitte le bord dans l'après-midi et fera analyser les échantillons dans un laboratoire hors de la région nazairienne dont il ne divulguera pas le nom. Le P & I dépose une lettre de garantie et après d'ultimes discussions entre avocats, le navire est libéré et quitte Donges à 17:30.

Le navire avait quitté Fawley le 18 Janvier dans la soirée après y avoir débarqué un complet de Light Crude Oil ex-Tallinn, à ordres à Skagen. Dès le 19 matin, il commence le lavage de ses citernes. Le 20, il mouille au large de Skagen en attente d'ordres. Affrété par Elf, il dérape le 22 à midi à destination de Donges pour y charger un complet de Vacuum GasOil pour Lavera. Le 25

Janvier de 20:00 à 22:45, alors qu'il est à 70 milles environ dans l'ouest de Brest (voir carte jointe), il procède à la phase finale du lavage des citernes en décantant les slops et rejetant les eaux de lavage propres c'est-à-dire avec moins de 15 ppm, à la mer, contrôlées et enregistrées par son ODMIS System (Oil Discrimination Monitoring System). A la fin, il reste 62 M3 de résidus huileux qu'il répartit dans les 12 autres citernes. A noter que, sur le pont, il n'y a aucune vanne à commande manuelle sur le circuit des slops de telle sorte qu'une manœuvre accidentelle de rejet à la mer est impossible. En outre, l'orifice d'évacuation sur la coque était propre, sans marque suspecte. Toutes les opérations de lavage ont été enregistrées sur imprimantes et les bandes communiquées à la Gendarmerie.

Pendant la traversée de Fawley à Donges, via Skagen, le Commandant a scrupuleusement suivi la réglementation européenne et internationale, à savoir s'est toujours signalé à tous les CROSS ou autres stations, britanniques, françaises, hollandaises, danoises. Alors que, selon la télé, la pollution a été constatée à Belle-Ile et dans le Golfe du Morbihan le 26 Janvier matin, que certains ont affirmé avoir vu un pétrolier passer au large, si le navire avait rejeté à la mer un produit aussi visqueux le 25 entre 20:00 et 22:45, la nappe aurait atteint Belle-Ile et le Golf du Morbihan à une vitesse digne de celle du TGV ! Choqué d'une part, par les déclarations à la Télé, en particulier, d'un petit Fouquier-Tinville de trottoir, l'avocat

lorientais du Conseil Général du Morbihan et, d'autre part, ayant vu moi-même à la télé les plaques de mazout noires et visqueuses, mélangées à des débris de cordage et algues, et qu'ainsi il ne faisait aucun doute que ces résidus étaient anciens, je prend contact avec l'agent du navire pour avoir des précisions sur sa provenance et les produits qu'il avait transportés et ainsi j'apprends que ce navire est neuf. Je suggère à l'Afcan d'envoyer à bord un représentant pour apporter notre soutien confraternel au Commandant de ce navire turc. Notre Président Marrec me demande d'y aller pour voir ce qu'il en est. Le 29 janvier



# navire de commerce dans un port français !!

matinée, par message via les agents locaux du navire, je lui annonce que, mandaté par le Président de l'AFCAN, je serai à bord à 16:00 afin de lui apporter toute assistance dont il pourrait avoir besoin et par conséquent notre soutien en relation avec la saisie de son navire. Le même jour en début d'après-midi un télex tombe signé par le Cdt Saïm SIVRI, président de la Turkish Ocean-going Masters' Association et du Cdt Enver BILGI, Secrétaire général, nous remerciant de notre intervention de soutien et de solidarité et nous annonçant la venue du Superintendant de la Société le Cdt Kazim IMLBIN en concluant par cette phrase : " thanking you again and appreciate your full support to master to keep him in high morale condition". A 16:00, je suis à bord . Bonne présentation de tous les Officiers et de l'Equipe, navire impeccable: tout cela me fait excellente impression. Le Cdt , très occupé, me remercie et me met entre les mains du jeune Second Capitaine et du Chef Mécanicien qui me décrivent ce qu'ils ont fait depuis leur départ de Fawley le 18 Janvier.

Le lendemain je reviens à bord vers 11:00, rencontre à la coupée le Cdt Smith, expert judiciaire et j'assiste à toute la réunion d'expertise. En même temps, je tente d'expliquer aux jeunes officiers, particulièrement choqués et surtout humiliés d'être accusés d'avoir pollué les Côtes françaises, le pourquoi de l'attitude du Morbihan General Council, sans l'excuser (séquences de l'Erika, les élections présidentielles et législatives, etc..) mais dans mon for intérieur, j'avais honte d'une telle stupidité

de certaines autorités françaises, d'autant plus que depuis la veille, le navire avait été déclaré officieusement hors de cause par le Procureur de la République de Lorient, mais par téléphone seulement.

A l'évidence, le navire, même s'il avait voulu le faire exprès, ne pouvait être à l'origine de la pollution des côtes du Morbihan et de Belle-Ile, d'abord de par la nature du produit déchargé à Fawley, ensuite par la conception même de ses installations. Mais cela n'a pas empêché, après le départ du navire, le soir à la télé locale, le petit Fouquier-Tinville, de récidiver dans ses déclarations, persévérant dans l'erreur, avec menaces ultérieures à l'appui. Que ne ferait-on pas pour ce faire de la pub sur le dos des marins de commerce !!

Enfin le 6 février, par fax, le Président de l'Association Turc des Capitaines remercie l'AFCAN et moi-même de notre intervention pour assister et aider le Capitaine, membre également de leur association. Le lendemain, l'Armateur la Société DUNA DENIZCILIK me remercie personnellement de nos efforts "to help and support the Master and to protect his rights at France ..." en prétendant même que "grâce à mes efforts" le navire a été libéré ! C'est trop d'honneur, mais on ne prête qu'aux riches !!

Ce qui est choquant dans cette affaire c'est le silence assourdissant des autorités (Préfecture Maritime, Affaires Maritimes, Parquet, BEA, Autorités portuaires, etc...) qui, si promptes à faire des déclarations à la Télévision ou la Radio dès qu'un navire de commerce fait parler de lui, n'ont pas eu le courage de dire publiquement que ce navire turc était hors de cause, ce qui aurait été une manière indirecte, intelligente et élégante de faire part de "leurs regrets".

Mais le plus stupide, c'est la persévérance dans l'erreur du Conseil Général du Morbihan que l'armateur du navire et son P & i vont attaquer mais la facture finale sera "salée" et, comme d'habitude, c'est le contribuable qui paiera !

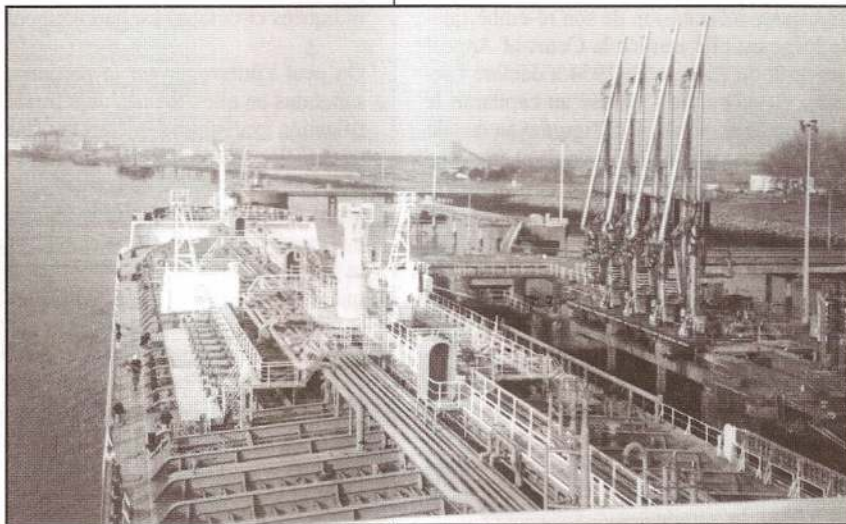
Enfin, pour terminer, inutile de rappeler que l'Afcan a été fondée il y a 23 ans pour défendre les Capitaines, en réaction aux Lois "scélérates" votées, dans le sillage du désastre de l'Amoco Cadiz, par le Parlement Français contre ... les Capitaines français. A l'époque, il y avait encore un Pavillon français, des équipages français

français homogènes. Même s'ils existaient déjà, on parlait peu des pavillons de complaisance, baptisés pavillons "économiques" par certains armateurs français. Depuis, avec la bénédiction de l'OMI, il y a de nombreux pavillons de complaisance et le Pavillon français en a été réduit à créer un pavillon-bis pour survivre, encore les équipages

sont-ils composés de 35 % de français. Mais, on assiste depuis plusieurs années, en Europe et ailleurs, à la mise en cause systématique des Capitaines avec prison à l'appui, la plus célèbre étant celle du Cdt de l'ERIKA traité d'une façon scandaleuse par la Justice française. Je pense que l'IFSMA et en particulier l'AFCAN, devraient avoir dans chaque port un représentant qualifié qui, aussitôt qu'un navire est mis en cause, est volontaire pour apporter aide et soutien moral au Capitaine, quelque soit sa nationalité. On ne peut plus laisser nos camarades en activité, français ou étrangers, seuls en face d'armateurs anonymes, de managers apatrides, d'affréteurs tout puissants ou d'autorités nationales qui, pour flatter l'opinion publique ou masquer leurs carences, s'en prennent systématiquement aux Capitaines des navires de commerce et leurs équipages. Attention aux repréailles : je plains le premier Capitaine français qui aura des ennuis en Inde ou en Turquie ! Alors nous devons être "internationalistes" et plagier le célèbre slogan :

**Capitaines de tous les pays, unissons-nous !**

Jean P. LE COZ



# Nouveaux aspects de la responsabilité du capitaine

de Pierre BONASSIES (1)

Il est souvent dit que la responsabilité des capitaines est rarement engagée. La chose n'est pas tout à fait exacte. Même "au civil", en matière de responsabilité civile, s'il est vrai que, dans la pratique, un armateur, après un sinistre maritime, hésitera toujours à mettre en cause la responsabilité personnelle d'un capitaine, en craignant que son action ne suscite une réprobation générale, cette attitude connaît des exceptions, et, en tout cas, ne concerne pas les tiers étrangers à la solidarité qui lie les professionnels de la mer.

Exceptions : dans une affaire jugée par la Cour d'appel de Rennes, le 16 septembre 1993 (Le Droit Maritime Français 1994.144), qui concerne, il est vrai, non un capitaine mais un chef mécanicien, un armateur avait agi en responsabilité civile contre ce dernier pour le dommage causé à la machine d'un chalutier par un mauvais entretien son action, reçue en première instance, étant rejetée en appel en raison de l'absence de faute grave du mécanicien. Action de tiers: dans l'affaire du navire Himalaya, une passagère britannique, certes particulièrement irascible, avait personnellement mis en cause le capitaine d'un paquebot après qu'elle ait été blessée à l'occasion de son ré-embarquement après une escale. Et le litige est allé jusqu'à la Court of Appeal britannique, laquelle, dans un arrêt du 21 octobre 1954 a déclaré l'action de la passagère recevable, et, de surcroît, refusé au capitaine le bénéfice de la clause d'exonération de responsabilité figurant au dos du billet de passage (Lloyds Law Reports, 1954.2.267). En droit français, dans l'affaire de l'Ann Bawa, soumise à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 21 février 1979 (Droit Maritime Français 1980.151), c'est le capitaine du navire, et le capitaine seul (armateur et affréteur ayant échappé à toute responsabilité pour des raisons de procédure), qui a été condamné à indemniser les tiers lésés par l'incendie du navire, dû à des fautes d'arrimage, et ce à hauteur de près de quatre millions de francs.

Le risque subsiste donc certainement, pour un capitaine français, de voir sa responsabilité civile engagée, et la chose est d'autant plus grave que cette responsabilité, normalement, n'est pas assurée. Certes, il est de principe, en droit français, que l'assureur garantit les pertes et dommages causés par les personnes dont l'assuré est civilement responsable. Et ce principe est inscrit dans les dispositions de l'article L.121-2 du Code des assurances. Mais ce texte ne s'applique pas aux assurances maritimes (voir l'article L.111-1 du Code, qui énonce que " les titres I, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. A l'exception des articles L.111-6, L.112-2, L.112-4 et L.112-7, ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes et fluviales ni aux opérations d'assurances crédit ... "). Et aucun texte analogue à l'article L.121-2 du Code des assurances ne se retrouve dans les textes concernant l'assurance maritime (loi du 3 juillet 1967, codifiée dans les articles L.171-1 et suivants du Code des assurances). Dès lors c'est seulement par bonne volonté "commerciale" que l'assureur français d'un armateur pourrait accepter de garantir un capitaine personnellement condamné à indemniser un chargeur ou un capitaine. Par ailleurs, la plupart des armateurs français assurent leur responsabilité civile auprès d'un P. & I. Club britannique. Et les Règles des Clubs ne prévoient pas la garantie de la responsabilité personnelle des capitaines. En fait, le Club prendra sans doute souvent à sa charge la condamnation prononcée personnellement contre le capitaine de l'un de ses membres, mais ce seulement sur décision de son "comité", et au cas par cas.

Des observations analogues peuvent être faites sur la responsabilité pénale des capitaines. Cette responsabilité est souvent susceptible d'être mise en jeu, soit pour délit de pollution, soit pour l'infraction que le nouveau Code pénal qualifie d'atteintes involontaires à la personne (anciens délits de blessures ou homicide par imprudence). Et là, bien sûr, il ne saurait être question d'assurance.

Il est donc important d'attirer l'attention des capitaines français sur le fait que, avec le passage au troisième millénaire, le régime juridique qui leur est applicable en la matière a été fortement amélioré, qu'il s'agisse de leur responsabilité pénale ou de leur responsabilité civile.

1. S'agissant de leur responsabilité pénale, l'évolution est, toutefois, quelque peu nuancée. Car, on constate certes un allègement général, mais d'abord une aggravation sur un point particulier.

Aggravation : la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les hydrocarbures, était déjà très sévère pour le capitaine. Les sanctions prévues par ce texte ont été alourdies par une loi du 3 mai 2001. C'est ainsi que la peine de 3 mois à deux ans d'emprisonnement et d'un million de francs d'amende prévue par l'article 1er de la loi de 1983 à l'encontre du capitaine coupable de rejet volontaire d'hydrocarbures est portée à une peine de quatre ans d'emprisonnement et de deux millions de francs d'amende. En cas de rejet involontaire dû à une faute d'imprudence, la peine prévue (laquelle est égale à la moitié des peines indiquées ci-dessus) est pareillement doublée.

On peut s'interroger sur la pertinence d'une telle loi qui aggrave des sanctions en elles-mêmes déjà fort lourdes. Elle n'a guère qu'une justification : satisfaire l'ego des législateurs. Heureusement pour les capitaines, il est à penser que les juges n'en tiendront guère compte. Ils n'ont jamais appliqué dans toute sa rigueur la loi de 1983. Pourquoi en serait-il différemment pour la loi de 2001 ? De surcroît, dans la plupart des cas, le capitaine mis en cause en cas de pollution involontaire pourra invoquer les dispositions protectrices tant de la loi du 13 mai 1996 que de la loi du 10 juillet 2000 (2).

La loi du 13 mai 1996 modifie les dispositions de l'article 121 - 3 du Nouveau Code pénal. Le texte original, encadrant tous les délits d'imprudence, énonçait qu'il y avait délit punissable - dans les cas spécifiés par la loi - en cas d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi. Le texte nouveau prévoit qu'il n'y a délit punissable "que si l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales, compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait".

Adoptée à la demande des maires, présidents de conseils généraux ou régionaux, inquiets de voir leur responsabilité mise en cause de plus en plus fréquemment pour des fautes exclusivement imputables, selon eux, à leurs subordonnés, la loi de 1996 a valeur générale et s'applique quelle que soit la qualité de la personne en cause, maire, directeur d'établissement public, ou simple particulier. Elle s'applique certainement aux capitaines. Elle vise aussi tous les délits d'imprudence. Elle concerne donc, entre autres, le délit de pollution involontaire sanctionné par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 (tel que modifié par la loi du 2 mai 2001, et devenu l'article 218-22 du Code de l'environnement). Elle concerne aussi les infractions visées par les articles 81 et suivants du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, tels l'échouement ou la perte involontaire du navire.

Sans doute, dans la plupart des cas, la mission très large dévolue aux capitaines, les pouvoirs étendus qui sont les leurs, rendront malaisé pour un capitaine d'invoquer les dispositions nouvelles. Il reste que ces dispositions devraient conduire les tribunaux à marquer une plus grande mansuétude à l'égard des capitaines. En matière de pollution involontaire notamment, la loi de 1996 nous paraît même propre à interdire au juge d'appliquer tel qu'il est écrit l'article 8 de la loi de 1983.

Cet article prévoit que sera punissable, "en la personne du capitaine", tout fait de pollution involontaire résultant d'une imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements. A prendre le texte à la lettre, et en particulier les termes en la personne du capitaine, on pourrait conclure que le capitaine d'un pétrolier, qui aurait confié la conduite de son bâtiment à un officier parfaitement qualifié, demeurerait cependant punissable, en sa personne, de la pollution résultant d'une faute de navigation commise par cet officier. - La chose ne sera plus possible avec la loi de 1996, le fait pour un capitaine de confier le navire à un officier compétent devant apparaître comme une "diligence normale", telle qu'évoquée par cette loi.

Le second texte qui devrait conduire à un allègement de la responsabilité pénale du capitaine, c'est la loi du 10 juillet 2000, insérée, elle aussi, dans l'article 121-3 du Nouveau Code pénal. Ce texte énonce que "les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas

la Cour de cassation comme susceptible de s'appliquer à un cas de pollution fluviale (Chambre criminelle 15 mai 2001, Bulletin 2001, au n° 123). Elle pourrait donc pareillement être invoquée dans un cas de pollution maritime.

Eu égard à la date très récente de la loi du 10 juillet 2000, il est malaisé de prévoir quel usage en feront les juges. Les circonstances propres à chaque espèce joueront ici un grand rôle. Par exemple, dans l'affaire du navire Snekkar (Droit Maritime Français 1997.93), le capitaine d'un bâtiment de pêche a été condamné par le Tribunal correctionnel de Dieppe, le 25 juin 1996, à six mois de prison avec sursis après l'accident fatal survenu à un marin. Alors que plusieurs membres de l'équipage s'affairaient pour mettre en place les appareils de pêche avant le départ de la campagne, l'un des câbles de manoeuvre se rompa, et venait frapper à la tête l'un des marins. Pour les juges, le capitaine était responsable de l'organisation du travail à bord du navire, notamment en application des dispositions du décret du 6 septembre 1983. Il aurait donc dû prévoir l'affectation des

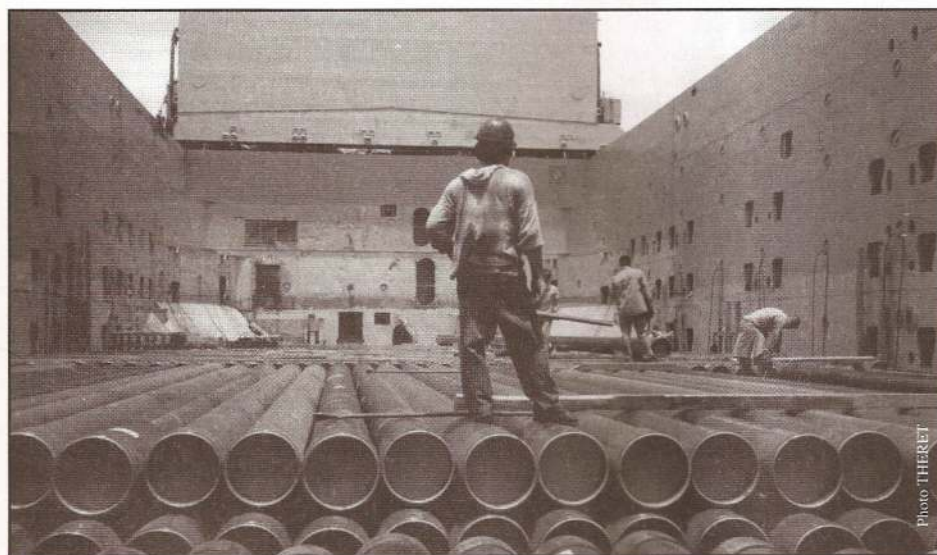
A la vérité, tout dépendra du juge. On peut néanmoins penser que, d'une manière générale, les textes nouveaux sont propres à alléger la responsabilité pénale des capitaines. Quant à leur responsabilité civile, on peut se demander si elle n'est pas pratiquement réduite à néant par un arrêt de l'Assemblée plénière de la Cour de Cassation du 25 février 2000.

2. S'agissant de la responsabilité civile des capitaines, le droit maritime français s'est toujours montré sévère. L'Ordonnance de la Marine de 1681 rendait, sans nuances, le capitaine responsable de toutes les marchandises chargées dans son bâtiment. Le Code de commerce avait repris la règle dans son article 222. Mais il l'avait aussi, et d'abord, généralisée dans son article 221, texte énonçant que tout capitaine est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions. En droit contemporain, l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969 énonce, en termes très proches, que le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Cette sévérité explique que les règles du droit français aient fait l'objet en 1967 d'une critique approfondie émanant de Robert Garron, à la fois à l'époque capitaine au long cours et docteur en droit, et devenu depuis professeur des facultés de droit.

Cet auteur avait proposé de distinguer entre le promoteur d'activité qu'est l'armateur, et le simple réalisateur qu'est le capitaine, lequel n'agit jamais que dans le cadre des instructions données par l'armateur, et pour le compte de celui-ci. Et il lui apparaissait que le responsable des dommages causés par l'exploitation d'un navire devait demeurer le seul armateur, le capitaine n'engageant sa responsabilité personnelle que très exceptionnellement, en cas de faute lourde détachable de son service. Mais le Doyen Rodière, rédacteur de la loi de 1969 n'a pas cru pouvoir suivre les idées développées par Robert Garron, idées que cependant il connaissait fort bien. Cette loi a donc, comme nous l'avons vu, maintenu la règle classique de la responsabilité du capitaine, sans distinguer d'ailleurs entre sa responsabilité à l'égard de l'armateur et sa responsabilité à l'égard des tiers.

Quarante-cinq ans après, la thèse de Robert Garron a triomphé, ayant même été étendue aux salariés terrestres, aux salariés du "droit commun". Dans un arrêt du 25 février 2000, publié dans la plupart des revues juridiques (notamment au Dalloz 2000.673 et à la Semaine Juridique 2000.11. 10295), l'Assemblée plénière de la Cour de cassation a posé le principe que "le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le commettant n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers".



Arrimage en cale - Fret Languedoc

pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer".

Comme la loi du 13 mai 1996, la loi du 10 juillet 2000 a une portée générale. Sans doute concerne-t-elle particulièrement les atteintes à la personne, comme en témoignent la référence aux fautes exposant autrui à un risque d'une particulière gravité. Mais rien, dans ses termes, n'exclut son application à toute infraction ayant entraîné un dommage. Elle a d'ailleurs été très récemment considérée par

membres de l'équipage à des emplacements définis, et s'assurer que la tâche entreprise ne mette pas le personnel en situation de danger, comme il aurait dû prévoir une vérification systématique des câbles avant leur utilisation. Il est malaisé de dire si l'application du texte nouveau aurait sauvé le capitaine de la condamnation prononcée à son encontre.

D'une part, on était bien dans l'une des hypothèses envisagées par ce texte : ce qui était reproché au capitaine, c'est de s'être abstenu de prendre les mesures permettant d'éviter l'accident. Mais, d'autre part, on pouvait plaider que, présent lors de la manoeuvre, il avait commis une faute caractérisée, faute "exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer".

# Nouveaux aspects de la responsabilité du capitaine

suite

Cet arrêt (que nous appellerons l'arrêt Costedoat, du nom du préposé concerné) ne reprend pas exactement le schéma proposé par Robert Garron, la distinction entre promoteur d'activité et simple réalisateur. Mais ses conséquences, si tant est qu'on puisse l'appliquer au capitaine, sont celles là même que souhaitait notre collègue: l'immunité du capitaine pour le dommage causé par une faute professionnelle. La question se pose donc de savoir s'il est véritablement applicable au capitaine, et, si oui, selon quelles modalités.

Dans notre opinion, rien ne s'oppose à l'application de l'arrêt Costedoat au capitaine. Certes, la Cour de cassation vise dans cet arrêt les articles 1382 et 1384, alinéa 5, du Code civil, - l'article 1382, texte qui pose le principe de la responsabilité de chacun pour toute faute, et l'article 1384, alinéa 5, texte qui pose le principe de la responsabilité du commettant pour le fait de ses préposés (les "personnes dont on doit répondre"). Or, la responsabilité de l'armateur et celle du capitaine reposent sur d'autres dispositions,

1951.1.717). Quant à l'article 5, il ne fait que reprendre, en les appliquant au capitaine, les dispositions de l'article 1382 du Code civil. Dire, comme il le fait, que le capitaine "répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions", c'est bien dire que - pour reprendre les termes exprès de l'article 1382 - "tout fait quelconque (du capitaine) qui cause un dommage à autrui oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer".

Reste toutefois un dernier obstacle : l'existence même de l'article 5 de la loi de 1969. Un tribunal peut-il méconnaître un texte aussi net, et affirmer une jurisprudence apparaissant - de prime abord tout au moins - comme directement contraire à la loi (contra legem) ?

Pour nous, la réponse ne fait pas de doute : la règle posée par l'arrêt Costedoat peut, et doit être étendue aux capitaines, et ce pour deux raisons. En premier lieu, même s'ils sont rares, il existe des exemples où la Cour de cassation n'a pas hésité à aller contre les termes exprès de la loi (ainsi, dès 1813, à

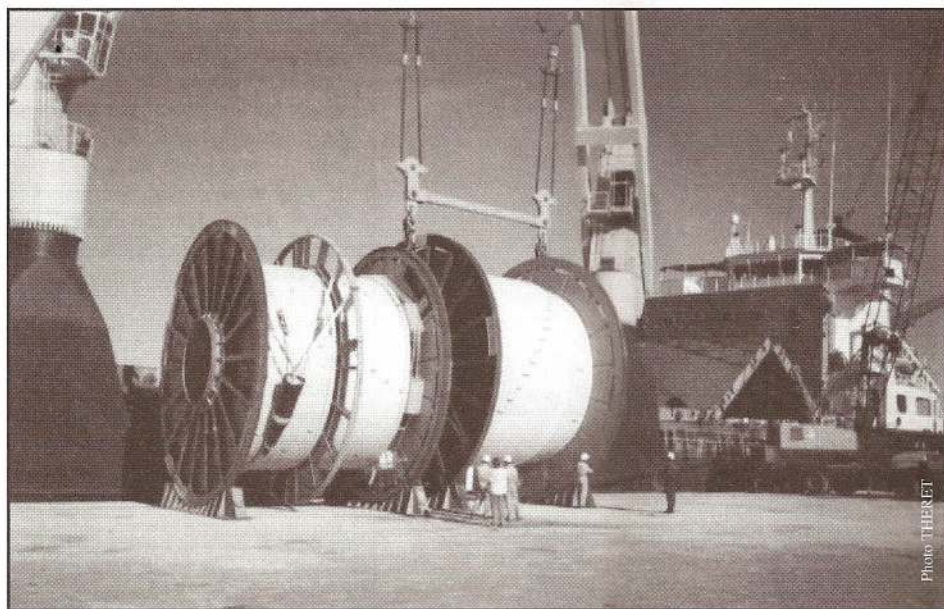
ne, préposé maritime, l'immunité affirmée, pour les préposés terrestres, par l'Assemblée plénière.

Il reste que, même si l'on admet, comme nous, que la "doctrine" de l'arrêt Costedoat doit être étendue au capitaine, l'immunité accordée à celui-ci ne vaut que pour les actes qui se situent dans "les limites de sa mission". Quels sont donc ces actes ?

Dans notre opinion, il faut adopter une interprétation extensive des termes "limites de la mission". Peu importe que le capitaine ait ou non suivi les directives ou les instructions de l'armateur. Ce qui compte, c'est qu'il ait agi dans le cadre de sa mission. Or cette mission est très vaste. Elle est d'assurer la conduite du navire, la sauvegarde des passagers ou des marchandises, comme la protection de l'environnement. Chaque fois que, par sa faute, le capitaine aura causé un dommage en ne respectant pas pleinement les exigences de sa mission, il devra bénéficier de l'immunité affirmée par l'arrêt Costedoat.

Cet arrêt lui-même illustre d'ailleurs pleinement la manière extensive avec laquelle il doit être appliqué. Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, un pilote d'hélicoptère avait procédé par vent violent à l'épandage d'herbicide, causant de graves dommages aux fonds voisins. La faute commise résultait d'une méconnaissance par le pilote tant des règles de l'art que des instructions de son employeur. La Cour de cassation n'en a pas moins censuré l'arrêt qui l'avait condamné. La conclusion s'impose: l'immunité du capitaine doit jouer même pour une faute de navigation commise par lui, tout comme aussi pour une faute "commerciale" contraire aux instructions reçues par lui de l'armateur.

Une question complémentaire se pose cependant quant à l'extension de l'immunité du capitaine : cette immunité vaut-elle à l'égard de son propre armateur ? Dans sa décision, l'Assemblée plénière n'évoque que la responsabilité du préposé "à l'égard des tiers". Il paraît cependant difficile de ne pas élargir cette immunité à la responsabilité du capitaine à l'égard de l'armateur.



Colis lourds - Fret Sologne

celles des articles 3 et 5 de la loi du 3 janvier 1969. Mais l'article 3 de la loi du 3 janvier 1969 renvoie "aux termes du droit commun", - c'est à dire précisément à l'article 1384 pour ce qui est de la responsabilité de l'armateur pour les faits de ses préposés maritimes ou terrestres. Or, le capitaine entre bien dans la catégorie de tels préposés, la Cour de Cassation ayant affirmé, dès 1951, que "malgré les pouvoirs de direction dont il dispose, le capitaine reste le préposé de l'armateur" (arrêt Lamoricière, 19 juin 1951, Dalloz

propos des dispositions de l'article 931 du Code civil sur la forme des donations). Par ailleurs, si l'Assemblée plénière a fait prévaloir l'article 1384, alinéa 5 - avec l'interprétation qu'elle lui a donnée, comme excluant toute responsabilité du préposé agissant dans l'exercice de sa mission, sur l'article 1382, on doit pareillement faire prévaloir l'article 3 de la loi de 1969, avec le renvoi qu'il comporte à l'article 1384, alinéa 5 du Code civil, sur l'article 5 de la même loi, simple copie de l'article 1382. Il faut donc étendre au capitai-

Depuis longtemps, il existe une tendance très forte en droit français pour décider que le commettant qui a indemnisé un tiers victime d'une faute d'un préposé, ou qui a lui-même été victime de son préposé, n'a pas d'action contre celui-ci. En 1958, la Chambre sociale de la Cour de cassation (alors "Section sociale") a rendu plusieurs décisions en ce sens, dont un arrêt du 27 novembre 1958 (Dalloz 1959.20), arrêt dont la thèse a été reprise depuis à plusieurs reprises, notamment par la Chambre commerciale, celle là même qui connaît des litiges de droit maritime.

Il reste que, dans la jurisprudence ici évoquée, la Chambre commerciale, comme déjà la Chambre sociale, a toujours réservé le cas de la faute lourde. Cela conduit à une ultime question, celle de savoir si l'immunité accordée au préposé - et donc au capitaine - par l'arrêt Costedoat est susceptible de jouer, quelle que soit la gravité de la faute commise, y inclus la faute lourde.

A cette question, la réponse ne pourra être donnée que par la Cour de cassation. Et il est malaisé de prévoir dans quelle direction ira cette réponse.

D'une part, il est possible que la réserve de la faute lourde - assez traditionnelle en droit français, et que l'on retrouve dans la décision de la Cour d'appel de Rennes du 16 septembre 1993 citée ci-dessus - ne l'emporte. Mais, d'autre part, l'Assemblée plénière n'a assorti l'immunité accordée par sa décision d'aucune restriction. La seule condition qu'elle mette à cette immunité est que le préposé - pour nous, le capitaine - ait agi dans les limites de sa mission. Or, l'Assemblée plénière était parfaitement informée de la jurisprudence antérieure et de la réserve de la faute lourde. On peut penser que c'est sciemment qu'elle n'a pas repris cette réserve.

Par ailleurs, maintenir l'immunité du préposé - pour nous, du capitaine -, même en cas de faute lourde, ne présenterait aucun caractère anormal. Car la règle est déjà connue, depuis largement plus d'un demi siècle, par le droit de l'assurance terrestre. En cas d'assurance de responsabilité, en effet, l'article 12 de la loi du 13 juillet 1930 (devenu l'article L.121-12 du Code des assurances), reprenant d'ailleurs une pratique antérieure des assureurs, énonce que "l'assureur n'a aucun recours contre ... les préposés, employés, ouvriers ou domestiques de l'assuré, sauf le cas de malveillance commise par une de ces personnes".

Lorsque le problème se posera à l'Assemblée plénière, voire à la Chambre commerciale, mais cette dernière statuant alors à la lumière de l'arrêt Costedoat, il est donc probable que l'immunité du capitaine sera étendue même à la faute lourde. L'hypothèse ici avancée nous paraît d'ailleurs confirmée, comme nous le verrons ci-dessous, par la jurisprudence la plus récente de l'Assemblée plénière.

En tout état de cause, limitée à la "faute simple" ou étendue à la "faute lourde", l'immunité accordée au capitaine devrait être maintenue même au cas où la faute de celui-ci serait constitutive d'une faute pénale, tout au moins s'agissant d'une faute pénale non intentionnelle. Car il est depuis longtemps admis en droit français que responsabilité pénale ne signifie pas nécessairement responsabilité civile. On peut être pénalement "coupable", et n'être cependant pas civilement "responsable". Tel est le cas des fonctionnaires. Depuis un arrêt du Tribunal des conflits du 14 juin 1935, l'arrêt Thepaz (Sirey 1935.3.17), il est admis qu'un fonctionnaire puisse continuer à bénéficier de l'immunité civile à lui reconnue par le droit administratif depuis 1873, même en cas de faute pénale.

Il faut cependant faire ici une double exception. En premier lieu c'est la logique même de la règle posée par la Cour de cassation -, le capitaine qui apparaîtrait, à travers la faute pénale par lui commise, comme ayant agi en dehors de sa mission (cas du capitaine ayant eu une querelle d'ordre privé avec un passager), devrait perdre son immunité civile. En second lieu, un arrêt tout récent de la même Assemblée plénière de la Cour de cassation apporte une limite à la règle de l'arrêt Cos-

tedoat. Dans une décision du 14 décembre 2001 (non encore publiée), L'Assemblée plénière observe que "le préposé condamné pénalement pour avoir intentionnellement commis, fût-ce sur l'ordre du commettant, une infraction ayant porté préjudice à un tiers engage sa responsabilité à l'égard de celui-ci"

Parce qu'il n'exclut de l'immunité du préposé que la seule faute pénale intentionnelle, l'arrêt du 14 décembre 2001 confirme d'abord l'analyse présentée ci-dessus pour ce qui est de la faute pénale non intentionnelle. Il permet aussi de penser que la Cour de cassation maintiendrait l'immunité du préposé même en cas de faute lourde.

0 0  
0

Au terme de cette étude, il apparaît incontestable que des progrès considérables ont été accomplis en l'an 2000, dans le domaine de la responsabilité du capitaine. Malgré le "retour de flamme" de la loi du 3 mai 2001, sa responsabilité pénale est devenue plus humaine. Quant à sa responsabilité civile, elle a pratiquement été anéantie, remplacée par une véritable "immunité civile". Cette immunité nous paraît devoir être approuvée.

La fonction première de la responsabilité civile, même si elle n'en est pas la fonction exclusive (la fonction de prévention conservant sa valeur), n'est pas, en effet, de sanctionner un coupable, mission qui ressortit aux responsabilités pénale et disciplinaire. Elle est de pourvoir à la réparation du dommage causé à une personne ou à ses biens, ce en substituant, selon la formule, pour nous très juste, du philosophe Léon Husson, "une attribution juridique du dommage à son attribution naturelle". Ce que fait, précisément, la jurisprudence Costedoat.

Et l'on ne doit pas craindre que cette immunité atténuée chez les capitaines le sens de leur mission. La règle de l'immunité civile est appliquée aux fonctionnaires depuis plus d'un siècle par le droit administratif. Elle n'a nullement entraîné l'affaiblissement de leur conscience professionnelle.

Commentant les décisions de la Chambre sociale de la Cour de cassation qui, en 1958, avaient exonéré le préposé de toute responsabilité à l'égard de son commettant (sauf faute lourde), le Doyen Carbonnier observait que ces arrêts mériteraient peut-être à cette Chambre "des offrandes d'églantine" - fleur à coloration nettement sociale (Revue trimestrielle de droit civil 1959.753). Généralisant le propos, nous dirons que l'année 2000 mérite sans doute, pour les capitaines français, le qualificatif d'année à l'églantine.

*1- Pierre Bonassies est membre associé de l'AFAN, professeur honoraire à la Faculté de droit d'Aix-Marseille, vice-président de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (I.M.T.M) et président honoraire de l'Association Française du droit maritime - le présent texte reproduit pour partie une communication faite par l'auteur lors de la journée Info-Navires organisée par l'I.M.T.M le 22 octobre 2001.*

*2- Regrettons seulement au passage que le législateur n'ait pas pris occasion de la promulgation de la loi du 3 mai 2001 pour transférer la compétence des infractions de pollution au tribunal maritime commercial.*

*3- Reste le problème de la "faute inexcusable", la faute commise témérairement et avec conscience de la probabilité du dommage à laquelle certains textes du droit maritime contemporain font référence, notamment la Convention de 1969 modifiée en 1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures. En droit interne, la faute inexcusable d'un capitaine devrait être traitée comme la faute lourde. En droit international un tel traitement pourrait se heurter au principe de la supériorité des règles du droit international sur celles du droit interne. La responsabilité personnelle du capitaine devrait alors être maintenue. Mais, à la vérité, le problème ici évoqué est trop complexe pour faire l'objet d'une analyse complète.*

# L'AFEXMAR,

*L'Association Française des Experts Maritime, au cours de son assemblée générale annuelle, a mis en évidence, dans un rapport d'expert sur le naufrage de l'ERIKA (Rapport CLOUET), les erreurs commises quant à l'interprétation de la convention internationale STCW et de son code ainsi que du chapitre IX de la SOLAS et de son code ISM.*

En résumé les principales **non-conformités de ce rapport** sont les suivantes :

D'abord les **non-conformités mineures** :

- Incompréhension des instruments de l'OMI : obligations et recommandations
- Incompréhension des textes de ces mêmes instruments : mélange de normes de formation et de normes d'exploitation
- Incompréhension totale du rôle de la personne désignée

Et enfin celles qui sont **majeures** :

- Juxtaposition d'extraits de texte officiels de conventions internationales formant phrase et donnant un autre sens à ces extraits.
- Mise entre parenthèse de ces extraits collés les uns aux autres afin de faire croire que c'est le texte originel.
- Tendance à utiliser comme références des textes qui ne s'appliquent pas à l'affaire. Sachant que ces textes seront automatiquement rejetés par la partie adverse.
- Utilisation de cette méthode afin de faire supporter soit à la compagnie, soit aux intervenants eux-mêmes (capitaine, personne désignée) la responsabilité de la mauvaise gestion de la sécurité du navire que l'expert considère comme étant la cause principale du naufrage.

*De telles erreurs grossières, volontaires ou involontaires, qui vont être aisément utilisées par les défenses, sont des camouflés pour notre profession et sont incompatibles avec l'idée que la population maritime peut se faire de notre compétence et de notre honnêteté intellectuelle.*

**Preuves :**

Il y a de nombreuses inexactitudes dans les références données dans le rapport (pagination nouvel ouest):

**Inexactitude N° 1 page 54**

**Prescriptions STCW relatives au Standards d'entraînements de Certification et de Veille des équipages**

L'original du titre de la Convention STCW est : Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers qui se traduit officiellement en français par "Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille" pour gens de mer.

Training en anglais se traduit par formation et il n'y pas de notion d'entraînement comme voudrait nous faire croire Mr CLOUET .

(Pour information, en anglais maritime "entraînement" dans le sens simulation de situation d'urgence se dit d'ailleurs "exercise")

**Inexactitude N° 2 page 55**

Le terme compagnie est effectivement défini dans le code STCW , mais ce n'est qu'une définition de terme pour mieux "cadrer" lorsque ce terme est employé - lorsque je parle de compagnie voilà ce que cela veut dire ! - et non pas une norme de structure quelconque.

**Inexactitude N° 3 page 55**

Je ne sais pas ce que viens faire la règle 1/4 ici car il s'agit de procédure de contrôle des brevets par l'état du port. !

**Inexactitude N° 4 page 55**

Mr CLOUET fait référence à la Section A-I/14 du code et ne cite pas le texte en entier.

Texte reproduit par Mr CLOUET :

*La section A-I/14 "Responsabilités des Compagnies" précise que "ces derniers, Capitaine et membres d'équipage sont individuellement tenus de s'assurer de*

*la sécurité de l'exploitation du navire. A ce titre la compagnie doit fournir au Capitaine de chaque navire la procédure décrivant les politiques et les procédures à suivre en matière de veille, de sécurité, d'urgence. Procédures qu'ils doivent connaître pour la bonne exécution des tâches qui leur sont assignées"*

Ce texte tronqué tend à nous faire croire que la compagnie est tenue de fournir au Capitaine les procédures de veille de sécurité, d'urgence, alors que le texte officiel est :

**Section A-I/14: Responsabilités des compagnies**

**1 Les compagnies, les capitaines et les membres de l'équipage sont individuellement tenus de s'assurer que toutes les obligations énoncées dans la présente section sont pleinement remplies et que toute autre mesure nécessaire est prise pour que chaque membre d'équipage puisse contribuer en toute connaissance de cause à la sécurité de l'exploitation du navire.**

**2 La compagnie doit fournir, au capitaine de chaque navire auquel s'applique la Convention, des consignes écrites décrivant les politiques et les procédures à suivre pour s'assurer que tous les gens de mer nouvellement employés à bord d'un navire ont la possibilité de se familiariser avec le matériel de bord, les procédures d'exploitation et autres dispositions nécessaires à la bonne exécution de leurs tâches, avant de se voir confier ces tâches. Ces politiques et procédures doivent comprendre :**

**.1 l'octroi à tous les gens de mer nouvellement employés d'un délai raisonnable leur permettant de se familiariser avec :**

**.1.1 le matériel spécifique qu'ils utiliseront ou exploiteront; et**

**.1.2 les procédures et les dispositions spécifiques au navire en matière de veille, de sécurité, de protection de l'environnement et d'urgence qu'ils doivent connaître pour la bonne exécution des tâches qui leur sont assignées; et**

**.2 la désignation d'un membre de l'équipage expérimenté qui sera chargé de veiller à ce que tous les gens de mer nouvellement employés aient la possibilité de recevoir les renseignements essentiels dans une langue qu'ils comprennent.**

Il s'agit bien d'une procédure de familiarisation au navire avec, entre autres, la familiarisation avec les procédures et dispositions spécifiques au navire déjà mises en place par l'équipage, ce qui n'est pas du tout la même chose que ce que dit CLOUET.

**N.B 1. Les parties soulignées sont celles reproduites par CLOUET en nous faisant croire qu'il s'agit du texte entier.**

Le rapport CLOUET en supprimant une partie du texte occulte donc complètement l'objet de cette règle qui est la familiarisation au navire, je trouve cela étrange !

**N.B 2.** Avec l'ISM ces consignes écrites n'ont plus de raison d'être car le code exige une procédure de familiarisation qui se trouve à présent dans le Système de Gestion de la Sécurité de la Compagnie.

**Inexactitude N° 5**

Mr CLOUET reproduit des bribes de textes de tableaux du Code STCW qu'il recolle entre eux . Ce sont des tableaux destinés aux Ecoles de la Marine Marchande dans un but de standardisation des enseignements et des examens et non pas **"des règles et obligations"**

Le texte d'une formation est utilisé ici à nouveau pour démontrer que des dispositions auraient du être prises ... sans dire lesquelles bien sûr !

#### **Inexactitude N° 6 page 55**

Les parties B du code STCW ne sont que des recommandations et d'ailleurs sou-vent aident uniquement à appliquer l'obligation correspondante du code, qui lui est obligatoire.

#### **Inexactitude N° 7 page 55**

Le code STCW dans sa partie B préconise un officier désigné comme formateur pour les jeunes officiers en service obligatoire à la mer durant leur cursus scolaire .

Il ne s'agit donc pas du tout d'une recommandation pour un éventuel officier formateur du ...capitaine comme laisse entendre CLOUET ; et "la compagnie n'a pas pris de risques exagérés non conformes au code STCW" : l'obligation d'officier formateur n'a pas de sens ici !

#### **Inexactitude N°8 page 55**

Rien ne prouve à ma connaissance que le capitaine et les autres membres d'équipage n'ont pas été familiarisés à leur navire comme le veut STCW et l'ISM. D'ailleurs une telle familiarisation figure obligatoirement dans le Système de Management de la Sécurité : c'est une des clés de l'ISM ! - cette obligation figure en bonne place dans la liste des vérifications des auditeurs des Administrations ou de toutes les sociétés de classification qui audient en leur nom !...et le navire n'aurait donc pu être certifié ISM sans cette procédure en place !

#### **Inexactitude N°9 page 55**

La résolution A 848 de l'OMI n'est qu'un rappel de l'OMI pour que les gouvernements contractants s'activent pour la mise en place et la certification des navires sous leur pavillon.

Ce genre de rappel sous forme de résolution de l'Assemblée est fréquent à l'OMI, mais l'obligation de la certification ISM pour l'ERIKA est à rechercher ...tout simplement dans la SOLAS !

Parler de cette résolution A 848 du 27.11.97 est donc totalement inutile et ne peut que mettre un peu plus de confusion dans les esprits et ...confirmer que CLOUET n'a pas compris grand chose dans l'application des conventions internationales.

#### **Inexactitude N° 10 page 56**

CLOUET nous ramène encore la définition du terme compagnie ... qui n'est qu'une définition.

#### **Inexactitude N° 11 page 56**

Le texte de CLOUET, prétendu de la règle 3, ne correspond pas du tout au texte du code ISM et semble être un mélange étrange d'extraits du § 13 et du § 4 qui n'existent pas en réalité.

Texte de CLOUET : "La règle 3 précise dans ses articles 1 et 2 que "la compagnie et le navire doivent satisfaire aux prescriptions du code ISM c-a-d que le navire doit être exploité par une compagnie détentricice d'une attestation de conformité telle que visée à la règle 4 qui prévoit une personne désignée pour garantir la sécurité d'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord"

Alors que les texte officiels du code est le suivant :

#### **§ 13 - CERTIFICAT, VERIFICATION ET CONTROLE**

**13.1 Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivrée une attestation de conformité le concernant.**

**13.2 Une attestation de conformité devrait être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou par le Gouvernement du pays, agissant au nom de l'Administration, dans lequel la compagnie a choisi de mener ses activités. Cette attestation devrait être acceptée en tant que preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du Code.**

**13.3 Une copie de cette attestation devrait être placée à bord afin que le capitaine puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'Administration ou par l'organisme reconnu par l'Administration.**

**13.4 Un certificat dit Certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire par l'Administration ou par l'organisme reconnu par l'Administration. Lorsqu'elle délivre le certificat, l'Administration devrait vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.**

Et

#### **§ 4 - PERSONNE(S) DESIGNEE(S)**

**Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre fournis, selon que de besoin**

NB : soulignés les extraits reproduits "à peu près et recollés" par CLOUET.

Cette inexactitude à de graves conséquences car elle tend à prouver que la personne désignée est chargée de garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire, ce qui est absolument faux . En effet vous lisez plus loin dans le code ISM que "la responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation" ...ce qui n'est pas du tout la même chose. Le texte officiel d'ailleurs pourrait être libellé ainsi :

**Pour assurer la sécurité de l'exploitation de chaque navire, une ou plusieurs personnes devraient être désignées par la compagnie pour :**

- Assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord
- Surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et
- Veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis selon que de besoin.

Il y a donc trois mots clés dans cette obligation de la personne désignée : **Surveillance, liaison** et **veille** au soutien à l'équipage.

**La personne désignée n'est pas chargée de garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire mais c'est son action de surveillance (monitoring en anglais) qui doit amener une garantie de sécurité d'exploitation.**

NB le terme anglais "ensure" a été traduit par garantir en français. A mon avis cette traduction n'est pas complètement satisfaisante car dans "garantir" il y a une obligation de réussite alors que dans "assurer" il y a plutôt une obligation de moyens : le terme assurer aurait mieux convenu.

La mauvaise interprétation du code par CLOUET est très importante car elle pourrait faire croire que la personne désignée est chargée de la sécurité des navires dans une compagnie : ce qui est faux comme je viens de le démontrer !

.... Cependant dans le cas de l'ERIKA qu'il y ait eu un manque de surveillance et un manque de fourniture de soutien de la part de la personne désignée et que, de plus, comme dans de nombreuses petites compagnies, c'est la même personne qui gère la sécurité et qui la surveille, je n'en disconviens pas ! ... mais ce n'est pas une raison pour ne pas rectifier les inexactitudes de Mr CLOUET.

#### **Inexactitude N°12 page 56**

CLOUET rassemble des extraits de § du code ISM en l'occurrence les § 1.4, 3.2, 3.3, 7, 8 et 11.3 dans une espèce de pot-pourri entre guillemets nous faisant croire ainsi encore une fois que c'est un texte du code (Je vous renvoie au code lui-même pour preuve de ce que je dis) !

Tout ceci encore est incroyable de la part d'un expert. En effet lorsqu'un expert cite un texte d'une convention internationale, qui est de droit public, il doit le reproduire in extenso ou le mettre en référence ... pour éviter toute mauvaise interprétation !

C'est tout au moins ce que nous faisons nous experts AFEXMAR !

Cdt APPERRY Bertrand  
Consultant ISM, Président AFEXMAR

# COLLOQUE SUR

## "Les évaluations des suites du naufrage de l'ERIKA"

Intervention de Jean-Paul Declercq le 24 janvier 2001

Cette intervention a pris place dans le cadre du débat sur le thème "risques et société" et fait suite aux communications de Mr MOYEN qui a traité du principe de précaution, et de Mr BOUTROLLE, courtier maritime.

Pour cette intervention, je me suis présenté comme professionnel de la mer, membre de l'AFCAN.

"Monsieur BOUTROLLE nous a indiqué à plusieurs reprises que "le risque zéro n'existe pas". C'est une réalité. Mais le plus souvent l'accident est la conséquence d'un risque, est un risque choisi délibérément, sans souci des victimes.

Je préfère donc la distinction faite par Mr MOYEN entre le "risque du peut-être" et le "risque du sûrement".

Le *risque du peut-être*, c'est un navire en bon état, correctement suivi au niveau technique,

armé avec un équipage compétent et convenablement traité, qui connaît le navire et l'armement avec lequel il travaille depuis de nombreuses années.

Malgré ces conditions optimales, un accident reste possible, par exemple lorsque deux navires doivent se croiser dans un passage étroit.

Quoique des précautions peuvent être prises pour diminuer ces risques. Ainsi par exemple, le port Nantes Atlantique interdit tout autre mouvement de navire lors de l'entrée ou de la sortie d'un transporteur de gaz liquéfié.

Par contre, il y a *risque du sûrement* quand on utilise sur un navire, même en bon état, des équipages recrutés auprès d'une société de main d'œuvre qui ne connaissent ni le navire, ni la politique de management du transporteur qui les emploie, ni l'état d'entretien du navire. Risque du sûrement quand l'entretien des navires est pratiqué avec application du principe

du "toujours moins cher", qui amène, je l'ai vécu, l'utilisation de pièces de rechange qui sont des copies parfois grossières des pièces d'origine, ce qui peut entraîner des pannes graves.

Risque du sûrement lorsque la durée de vie d'un navire est maintenue au-delà de la période pour laquelle il a été conçu par le chantier de construction.

Imaginez une centrale nucléaire où :

- on emploie comme personnel, y compris pour les fonctions de direction, des professionnels recrutés en Russie, payés au tarif de ce pays, que l'on change tous les 6 mois ;
- l'entretien est fait par des ouvriers que l'on fait venir de Roumanie, qui utilisent des pièces de rechange fabriquées au Pakistan ;
- on décide d'utiliser cet outil de production 10 ans de plus que le constructeur ne l'avait prévu.

Vous avez l'ERIKA !"

## SÉCURITÉ MARITIME :

### Le prêt-à-penser a encore frappé...

Les Premières rencontres parlementaires européennes consacrées à la sécurité maritime qui se sont tenues le 24 janvier (JMM 4286 du 8102102, p. 9), n'ont pas échappé au prêt-à-penser ambiant.

En effet, on n'hésite toujours pas à présenter les pavillons de libre immatriculation comme étant les suppôts du libéralisme absolu, comme si ces Etats disposaient de capacités d'expertise propres capables de définir une quelconque doctrine. Il suffit de feuilleter le recueil de données chiffrées publié par l'Institut d'économie maritime et de logistique de Brême pour remettre en question cette perception de la réalité.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2000, la flotte du Panama représentait 145,3 Mtp, soit 32,9 % de la flotte mondiale de commerce (navire de plus de 1000 tjb). Les navires de propriété japonaise représentaient à eux seuls plus de 41 % de la flotte panaméenne ; et les navires de propriété grecque, plus de 11,5 %. En clair, si le Panama finance la plus grande part du budget de l'OMI, le Japon et la Grèce financent la plus grande part du budget du Panama.

La démonstration fonctionne également pour le "petit" Liberia qui, avec 78,0 Mtp ne représente que 17,6 % de la flotte mondiale. Avec

un registre géré depuis les Etats-Unis qui sont à l'origine de la création de cet Etat. Les navires "grecs" représentent plus de 14 % de la flotte du Liberia ; les navires des dentistes allemands, presque 12 % ; les unités "américaines", presque 11,5 % ; celles de l'Arabie saoudite, plus de 9 % ; etc.

Toujours selon l'Institut de Brême, les dix premiers registres de libre immatriculation, caractérisés notamment par une parfaite opacité, représentaient au 1<sup>er</sup> janvier 2000, 85 % de la flotte mondiale. Les navires propriété japonaise, grecque, nord-américaine, norvégienne, de HongKong et allemande sont les plus gros contributeurs aux budgets de ces Etats d'immatriculation. Il n'y a donc pas grand risque à penser que leurs administrations consultent d'abord Tokyo, Le Pirée, Washington, etc. avant de prendre la moindre position.

La logique libérale n'est pas à Panama City et encore moins à Monrovia. Qu'on se le dise une bonne fois. Le ravage intellectuel du "75% à 80% des accidents maritimes sont dus à des erreurs humaines" a également sévi le 24 janvier. Former correctement le marin, le respecter, bien le payer et le laisser se reposer ne changera rien à l'affaire.

En effet, l'aérien où les officiers navigants sont autrement mieux formés, payés, respectés, etc.

que dans le maritime, connaît exactement le même phénomène : une large majorité des accidents est imputable à la faute humaine. Dans la conduite automobile, cela dépasse même les 95%...

La grande différence entre le maritime et l'aérien est que dans le second, les grands patrons ont considéré au début des années 90, lorsque ce mode de transport devait "exploser", que le grand public, le client, ne supporterait pas d'avoir chaque semaine environ 300 morts à se mettre sous l'œil au journal de 20h. Il fallait donc faire rapidement baisser le taux d'accident - déjà très faible - du transport aérien. Pour les plus grandes compagnies aériennes, la question était de savoir ce qu'il fallait faire de plus que respecter les normes internationales en vigueur, et d'étudier précisément comment et pourquoi se produisait l'erreur humaine.

Rien de tel ne se retrouve en maritime où le discours est minimaliste. Il est vrai que les navires qui coulent ne sont pas tous des pétroliers et que ces derniers ne coulent pas nécessairement le long d'une côte d'un Etat déve- loppé. Quant aux marins ...

On peut donc continuer à causer.

M. Neumeister

# SUITE DE L'ERIKA

## Commune de Mesquer contre Total

La cour d'appel de Rennes le 13/02/2002 dans l'affaire Commune de MESQUER c/S.A. TOTAL

- A confirmé le jugement du tribunal de Saint-Nazaire du 16/12/2001 déboutant la commune de MESQUER dans sa demande de remboursement par TOTAL des frais engagés pour le nettoyage de ses côtes suite au naufrage de l'ERIKA.

- A confirmé que le produit transporté par l'ERIKA était bien du fioul lourd n°2 correspondant aux spécifications et que ce n'était pas un déchet mais un produit énergétique élaboré pour un usage déterminé.

- A confirmé que le fioul lourd déversé sur le littoral à la suite du naufrage de l'ERIKA est devenu "déchet" par son mélange avec le sable et l'eau de mer; que la commune en tant que "détenteur" était tenue d'en assurer ou faire assurer l'élimination.

- A confirmé que TOTAL ne pouvait être considéré comme "productrice" ou "détentric" des déchets trouvés sur les plages, après le naufrage de l'ERIKA, ayant fabriqué un produit pétrolier devenu "déchet" uniquement du fait du transport.

- A confirmé que TOTAL ne pouvait être considéré comme ayant "abandonné, déposé ou traité" les déchets répandus sur le littoral à la suite du naufrage, ces termes visant en réalité des dépôts "sauvages" impliquant des actes positifs qui ne peuvent être reprochés à TOTAL.

- A confirmé que le produit répandu sur les plages ne pouvait être qualifié de dangereux au sens des textes.

Directive du 12/12/91, décision du conseil du 22/12/94 décret du 15/05/97 qui définissent une liste expressément exhaustive qui répertorie les déchets dangereux par secteurs d'activité puis en sous rubriques pour chacun des secteurs.

- A confirmé qu'au titre de l'article 1384 /1 du Code civil - la responsabilité du dommage causé par le fait d'une chose est liée à l'usage et aux pouvoirs de surveillance et de contrôle qui caractérisent la garde et que, sauf l'effet de stipulations contraires valables entre les parties, le propriétaire de la chose, bien que la confiant à un tiers, ne cesse d'en être responsable que s'il est établi que ce tiers a reçu corrélativement toute possibilité de prévenir lui-même le préjudice qu'elle peut causer -, que TOTAL n'étant pas transporteur, "le transfert de garde s'est opéré au moment du chargement du fioul lourd à bord, et qu'ainsi le transporteur ne peut s'exonérer de la responsabilité mise légalement à sa

charge que s'il prouve le lien entre le sinistre et le dynamisme propre de la marchandise; qu'en l'espèce, le fioul, dont il n'est pas établi qu'il soit dangereux, n'a joué aucun rôle dans l'événement de mer..." et que c'est seulement au titre de cet article 1384 /1 que la responsabilité de TOTAL peut être recherchée.

- A confirmé que en vertu des articles 1386-1 et suivants du code civil qui visent les détenteurs ou producteurs d'un produit défectueux, que le fioul lourd n°2 de l'ERIKA n'était pas défectueux puisque résultant d'un processus normal et produit conformément aux spécifications du destinataire, TOTAL n'a pas produit le "déchet" retrouvé à la suite du naufrage sur le domaine maritime dont la commune avait la charge, qu'elle n'en était pas "détentric" et par suite sa responsabilité ne pouvait être retenue à ce titre.

- A confirmé que selon la loi du 31/12/92- art 6 "**tout propriétaire d'une unité de distillation atmosphérique dans une usine exercée au raffinage de pétrole brut en France métropolitaine est tenu de disposer en propriété ou par affrètement à long terme d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de brut qui entre dans cette usine**", que par attestation des Ministères des Finances et des Transports du 26 Avril 2000 TOTAL disposait en 1999 des capacités de transport maritime sous pavillon français proportionné au tonnage traité, qu'il n'y a pas relation entre le naufrage et l'application de cette règle; que le chargement à bord de l'ERIKA est étranger au sinistre, le seul fait de charger ne pouvant constituer une faute, dès lors qu'à ce stade, il ne s'agissait pas de déchet et qu'aucune maladresse dans cette opération n'a par ailleurs été invoquée.

**Définitions** : selon art 1 directive 75/442/CEE du 15/07/75 modifiée par la directive 91/156/CEE du 18/03/91 reprise dans les lois françaises du 15/07/75 et 92-646 du 15/07/92 décrets 97/517 du 15/05/97 et 77/974 du 19/8/77.

**Déchet** : toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe 1, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défait.

**Producteur** : toute personne dont l'activité a produit des déchets ("producteur initial") et/ou toute personne qui a effectué des opérations de pré-traitement, de mélange ou autres conduisant à un changement de nature ou de composition de ces déchets.

**Détenteur** : le producteur des déchets ou la personne physique ou morale qui a des déchets en sa possession.

## Validation des années de cours

Une circulaire de la direction de l'ENIM, tente de clarifier les différents textes successifs et complexes, permettant une éventuelle validation, des dispositifs de formation professionnelle, auxquels les marins pouvaient accéder.

Un paragraphe traite du cas des étudiants, se destinant à la profession maritime et bénéficiant d'une bourse armatoriale.

Pour pouvoir valider rétroactivement cette période "d'élève boursier", sujet qui préoccupe certains de nos adhérents, il faut satisfaire à certaines conditions :

**A** - La bourse est un contrat, conclu entre un armateur et un étudiant se destinant à la profession maritime. Les droits et obligations entre les deux parties doivent avoir été respectés. L'armateur d'une part prend en charge les frais occa-

sionnés par la formation, l'étudiant s'engage à rester, à la fin de son cursus de formation, au service de l'armateur pendant la durée précisée dans le contrat. (référence aux conditions prévues par le code civil en matière de contrats synallagmatiques).

**B** - Le demandeur doit produire le contrat de bourse passé avec l'armateur et le certificat de scolarité. (Une simple attestation mentionnant que l'on a été boursier et suivi la scolarité ne peut suffire et la preuve testimoniale ne peut être retenue).

**C** - Bien entendu ces contrats de bourse prévoyaient que le bénéficiaire devait servir l'armateur pendant une durée déterminée à l'issue de sa formation. En cas d'inexécution de cette clause contractuelle par le marin la période de formation

ne sera pas valable, les cas suivants peuvent se présenter :

**1** - Le marin n'a pas rempli partiellement ou totalement son obligation et n'a pas remboursé la bourse : pas de validation.

**2** - Le marin n'a pas, de son propre fait, rempli son obligation mais a remboursé l'armateur, la période ne peut être validée car les clauses du contrat n'ont pas été satisfaites.

**3** - Le marin a été dispensé de son obligation pour diverses raisons, là encore on reste en présence d'une inexécution de contrat et pas de validation possible.

**D** - En final, après l'acceptation du dossier, la validation est opérée sur la base du salaire forfaitaire de la 2<sup>ème</sup> catégorie au taux (CRM part marin) en vigueur à la date la demande.

# Réponses des candidats en 1995

En 1995 nous avons demandé, à travers la Confédération des Associations de la Marine Marchande, à divers hommes politiques quel avenir ils voyaient pour la marine marchande.

Deux d'entre eux ont été au pouvoir depuis.

Voilà les réponses qu'ils nous avaient faites alors.

JACQUES CHIRAC

Paris, le 27 avril 1995

Monsieur Jean-Claude MAUR  
Président de la Confédération  
des Associations de la Marine Marchande  
C3B 11 rue Linois  
75015 PARIS

Monsieur le Président,

C'est avec le plus grand intérêt que je viens de prendre connaissance de votre récent courrier, ainsi que du document "pour une politique des transports maritimes" qui l'accompagnait et qui me paraît fort pertinent.

Je partage la totalité de votre analyse quant à la nécessité non seulement de maintenir mais surtout de développer une grande marine de commerce qui réponde à l'ambition maritime que nous devons avoir pour notre pays.

La France, membre du Conseil de Sécurité des Nations-Unies, grande puissance européenne et quatrième exportateur mondial, ne peut espérer conserver ces acquis qu'à la condition de maintenir une influence et un rayonnement dont la mer et la marine constituent des éléments clés. C'est pourquoi, j'ai exprimé ma conviction que nous devons mettre en oeuvre une politique maritime à la fois globale, cohérente, et inspirée du sommet de l'Etat.

C'est à l'Etat, en effet, qu'il appartient d'impulser le redressement de notre marine marchande. Les solutions existent et sont à notre portée. Je crois, tout d'abord, à la nécessité absolue de la relance de l'investissement maritime, parce que notre flotte a dangereusement vieilli et que le lancement d'un navire est d'un coût élevé. Atteindre cet objectif implique donc un développement significatif de la politique quinquennale.

Par ailleurs, le soutien à la compétitivité du Pavillon français est tout à fait nécessaire : seule une budgétisation totale des charges sociales me paraît de nature à répondre à la gravité d'une situation qui a vu notre marine marchande régresser en 20 ans du 5ème au 28ème rang mondial. Le coût de cette mesure serait d'ailleurs relativement limité, 200 MF annuel, soit l'équivalent de la construction d'un kilomètre d'autoroute en Ile-de-France.

Enfin, les relations entre chargeurs et armateurs doivent être renforcées et la réforme de la manutention portuaire, élément clé de la compétitivité de nos ports, achevée. Nous devons aussi prendre conscience du rôle éminent qu'ils assument dans l'aménagement du territoire.

J'ai suggéré, voici quelques mois et continue de le faire, que toutes ces orientations puissent s'inscrire à l'avenir dans le cadre d'un contrat de progrès sur cinq ans entre l'Etat et la profession.

Voici, Monsieur le Président, les principales orientations, très rapidement exposées, que je compte mettre en oeuvre, si je suis élu à la Présidence de la République, pour remédier à une situation qui ne correspond, ni à notre vocation, ni à notre ambition de puissance maritime, et qui appelle tous nos soins.

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

Jacques CHIRAC

N/Réf LI/JF/AK n° 4517

Paris, le 21.03.95

M. Jean-Claude MAUR, Président  
Confédération des associations  
de la marine marchande  
C3B 11, rue Linois  
75015 PARIS

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 20 février qui m'interroge sur les problèmes rencontrés par le transport maritime et notre marine marchande.

Le terme de "défis" me semble en effet convenablement traduire l'impression du monde maritime qui, dans notre pays, a, tout à la fois, conscience de représenter un formidable potentiel historique et culturel et l'impression que cette richesse n'est pas comprise ou semble délibérément ignorée.

A mes yeux, par delà la diversité des activités - transport, pêche, aquaculture -, il y a une réalité : le monde maritime qui, aujourd'hui, doute de sa contribution à la communauté nationale.

En effet, un observateur attentif sait que les deux années qui viennent de s'écouler n'auront pas brillé par l'effort de promotion de la vocation maritime française. Les rudes coups portés au monde maritime durant cette période sont encore dans toutes les mémoires :

- mai 1993, formation d'un gouvernement sans ministère de la mer, pour la première fois depuis bien longtemps ;
  - début 1994, mouvements de désespérance d'une ampleur rarement atteinte auparavant chez les marins pêcheurs ;
  - 1994 toujours, retrait de la Compagnie générale maritime. Notre armement national, de ses lignes d'Extrême-Orient ;
  - décembre 1994 enfin, abandon presque total de la filière construction et réparation navale dans le cadre d'un code des subventions mis en place au sein de l'OCDE.
- Ce bilan parle de lui-même.

Pour ce qui me concerne, la réponse est sans ambiguïté carrefour de trois espaces maritimes, dépositaire d'une très longue histoire où de grands noms se sont illustrés sur mer, notre pays a une vocation maritime, et doit conserver une position spécifique parmi les nations maritimes, nombreuses en Europe.

Comment assurer notre développement maritime ? C'est la question sur laquelle achoppent tous ceux qui réfléchissent à cet enjeu. Pour moi, au risque peut-être de surprendre, la réponse se trouve davantage qu'on le pense dans l'Europe.

Certes, l'Europe maritime a laissé un goût amer chez plus d'un : les tentatives autour de la création d'un pavillon EUROS ont davantage mis à jour les antagonismes d'intérêts dans l'Union qu'une volonté commune de construire un espace maritime communautaire.

Et pourtant, l'Europe maritime possède déjà des fondations, certes sur un autre terrain que celui du transport : ce sont celles de l'Europe bleue. Les socialistes veulent voir dans ces fondations l'assise d'un édifice plus vaste que l'on appellera peut-être un jour l'Europe maritime. A coup sûr, et comme vous le soulignez, l'instrument économique, d'indépendance et de souveraineté que représente une flotte marchande est toujours aujourd'hui conçu par les Etats selon une logique qui les pousse à ne retenir que leurs intérêts bien compris. Mais où en sommes-nous de cette évolution lorsque l'Europe bleue, celle de la pêche, n'a que dix ans d'âge et que des pays à vocation maritime très enracinée comme la Norvège, la Suède ou la Finlande viennent seulement de rejoindre l'Union Européenne ?

Insensiblement l'Europe maritime avance : semble-t-elle échouer sur le problème du pavillon qu'elle progresse sur celui des normes communes. L'Union à quinze comporte aujourd'hui suffisamment d'Etats d'une riche tradition maritime pour que, patiemment, des constats d'intérêts communs se fassent jour.

Les marins ne construiront pas cependant leur quotidien autour de promesses irréalistes : c'est la raison pour laquelle il faut une politique maritime nationale. Vous en brossez un tableau avec des propositions qui ont, c'est le moins que l'on puisse dire, été testées : allègements de charges, fiscalité encourageant l'investissement, pavillon économique...

Je m'arrêterai sur la question, relativement polémique, du pavillon économique. Cette notion de pavillon économique proposée par les uns, validée par les autres dans la dernière décennie, a été introduite au plus fort de la course à la rentabilité qui a affecté le transport maritime au cours des années 1980.

Elle se voulait une réponse... économique à un problème économique. Aujourd'hui, nous constatons que cet instrument peut devenir une formidable arme de désertification pour l'emploi maritime national et peut entraver jusqu'à la promotion des jeunes vers les métiers auxquels ils sont formés. Il nous appartient dès lors, de limiter l'usage du pavillon économique, qui doit rester, avant tout, une solution d'attente.

Voici le jugement que je porte sur le transport maritime. Oui, il s'agit d'une grande cause nationale ; oui, elle doit faire l'objet d'une politique spécifique. Oui, elle doit s'inscrire dans le réel horizon pour notre marine marchande que constitue la construction d'une véritable Europe de la mer.

Avec mes sincères remerciements et mon meilleur souvenir.

Lionel JOSPIN

# UN PROGRAMME INNOVANT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES EN MER : DAT@SHIP

Auteurs : Dominique Breton - Marc Brussieux - Louis Pensivy

De nombreux navires disparaissent en mer dans des conditions tragiques en raison d'une défaillance de structure ayant échappé aux procédures de contrôle. Selon les statistiques, le nombre annuel des pertes mondiales de navires par défaut de structure ne s'est pas amélioré depuis 10 ans.

L'analyse critique de l'état de l'art actuel en matière de contrôle des coques révèle que :

- les impératifs commerciaux des navires et l'importance des structures à visiter sont tels que les inspecteurs limitent leurs interventions à des examens visuels d'aspect et relevés d'épaisseur dans des zones ponctuelles réputées sensibles.

- de telles investigations comportent de nombreux risques d'erreurs ou d'omissions, notamment parce que le contrôle est effectué manuellement et non systématiquement, en un nombre de points de mesures restreint, sans vision globale de l'état de la structure.

- les fonds et/ou les doubles fonds sont souvent recouverts par une couche résiduelle de vase/boues masquant ou rendant inaccessibles par l'intérieur des zones importantes, qui restent insuffisamment inspectées.

- dans le cadres de contrôles effectués tous les 5 ans les points contrôlés diffèrent et les données relevées présentent de nombreuses incohérences.

- les déformations de la poutre navire sont mal estimées. On ne peut quantifier l'importance des effets de fatigue liés aux flexions alternées répétitives de la poutre navire (arc, contre-arc, torsions) qui entraînent ou traduisent le vieillissement des structures.

- les commandants de navires ne disposent d'aucun moyen pour apprécier rapidement l'état de la structure ou avoir une vision en temps réel des efforts subis par la coque dans le cadre d'opérations commerciales ou dans le mauvais temps.

Le programme DAT@SHIP vise à développer un réseau de surveillance intégré à la coque. Ce concept de peau intelligente se caractérise par :

- un nombre élevé de capteurs (notamment épaisseur, contrainte, mais également en fonction des besoins, température, salinité, déformation, attitude, position, accélération, PH) constituant un réseau de surveillance intégré à la structure

- une boîte noire enregistrant en permanence ces données lisibles en temps réel à bord

- cette boîte noire connectée à l'internet via le satellite pour la transmission temps réel des données à terre

- un archivage à terre de ces mesures en base de données pendant toute la durée de vie du navire permettant :

- ✓ La traçabilité de son état
- ✓ L'alerte en cas de défaillance
- ✓ La récupération du contexte après un accident

Ce programme protégé par brevets a été initié en 1999 avec le soutien du Technopole Brest Iroise.

Depuis son origine les fondateurs ont notamment engagé le développement d'un nouveau type de capteurs d'épaisseurs dans le cadre d'un programme de recherche co-financé par l'ANVAR en partenariat avec Thomson Marconi Sonar (Thales).

En février 2000 les fondateurs ont créé la société ROBOPL@NET dont le siège est à Brest pour la poursuite du programme.

Depuis septembre 2001 ce programme est soutenu par l'Incubateur Bretagne Emergys et les derniers développements se poursuivent en partenariat avec l'ISEB (Institut Supérieur d'Electronique de Bretagne).

La société ROBOPL@NET sera présente sur la conférence Saferseas où elle disposera d'un espace sur le stand du Technopole Brest Iroise pour présenter un prototype démonstrateur.

Société ROBOPL@NET

6 rue de Denver

29200 BREST

Tel : 02 98 80 32 70

Fax : 02 98 80 74 00

e.mail : roboplanet@wanadoo.fr



## UN GUIDE MONDIAL DES VTS

Le guide mondial des VTS publié par IALA IAPH IMPA a été conçu pour fournir aux capitaines, aux navigateurs et autres personnes intéressées, des indications claires précises et concises sous forme de diagrammes et de textes, les informations requises par les Centres VTS du monde entier. Une attention particulière a été portée aux communications requises.

Les systèmes VTS gérés par les autorités participantes sont décrits sous un format quasi uniforme. Les services associés sont aussi décrits mais uniquement pour les parties qui concernent les communications et les procédures.

Les pages de ce guide IALA IAPH IMPA sont disponibles sur le site web : [www.worldvtsguide.org](http://www.worldvtsguide.org)

IFSMA Newsletter juin 2001

# Colloque Espace et Société

ARC MANCHE - ROUEN 22/10/01

*Le but de ce colloque était de mettre en relation les utilisateurs potentiels des techniques satellitaires (imagerie, positionnement...) et les représentants du CNES.*

*L'AFCAN avait été sollicitée et le Cdt Ardillon avait accepté de faire un exposé traitant de l'utilisation et des besoins éventuels des navigateurs, mais il n'a pu débarquer à temps et fut remplacé par JP Dalby.*

Notre collègue Hubert Ardillon espérait être débarqué à temps pour participer à ce colloque, mais les contraintes de voyages l'en ont empêché, il doit actuellement faire route vers l'extrême-Orient et je vais essayer de le remplacer.

En ce qui concerne **l'utilisation des GPS à bord**, nous disposons actuellement de matériel GPS/DGPS de bonne qualité et de bonne facture.

Un GPS se doit de donner comme **information minimale et essentielle la position du navire** ; la précision que l'on arrive à obtenir lorsque les signaux ne sont pas dégradés atteint le centième voire le millième de mille soit 18m à 2m de précision sur un VLCC de près de 60m de large et de plus de 300m de long, indications qui sont reportées sur des cartes où la minute de latitude (le mille) est parfois inférieure au millimètre.

Les autres informations délivrées par le GPS sont le résultat de calculs divers ; on a ainsi la route suivie sur le fond par rapport au cap gyro qui donnera la dérive, la vitesse instantanée ou moyenne sur un certain temps, l'écart par rapport à la route souhaitée, la distance jusqu'au prochain point de changement de route et la route fond à suivre pour rejoindre ce point, des fonctions de calculs de route orthodromiques et loxodromiques (très appréciées des lieutenants navigation), diverses alarmes : dépassement d'un écart admissible par rapport à la route souhaitée, sortie d'une zone d'évitement au mouillage...

Ces informations ne dépendent que du modèle utilisé et de ses options donc de son prix.

Une option intéressante, rarement fournie mais cependant demandée dans certains endroits est le GPS avec imprimante intégrée qui permet à tout instant, ou à intervalles réguliers, d'imprimer la position du navire (La sécurité du navire est mise en avant mais ce sont surtout les affrêteurs – japonais entre autres – qui la demandent).

Si le système GPS n'est pas utilisé au maximum de ses capacités malgré son extrême précision, (en mer cela serait superflu, par contre il est devenu une donnée essentielle dans certains ports ou chenaux), il est utilisé en permanence et peut être un secours ou une confirmation pour la navigation visuelle ou radar.

En ce qui concerne **le GPS et les communications** : la position d'un navire n'est plus un secret grâce au GPS et aux satellites de communication, que ce soit en cas de détresse avec les balises ou bien avec le standard C.

Sur l'aspect commercial, les satcom standard C sont maintenant soit équipés de leur propre récepteur GPS, soit connectés au GPS de navigation du bord. Il est aisé d'intégrer systématiquement la position, route et vitesse d'un navire dans tout message de routine partant du navire. Il existe aussi des sociétés terriennes qui peuvent interroger elles-mêmes les navires en standard C pour connaître ces renseignements. Cela fait l'objet de contrats entre la société et l'armateur / manager du navire.

Pour ce qui est de la détresse, les installations satcom-C sont maintenant standardisées, reliées au GPS du bord comme les appareils MF/HF et VHF. Les informations circulent bien dans les deux sens, (terre / bord et bord / terre). Dans le sens bord / terre l'utilisation est assez facile, trop peut-être car elle a entraîné un grand nombre de fausses alertes.

**Les balises de détresse (EPIRB) COSPAS/SARSAT.** Telles qu'elles sont actuellement elles donnent satisfaction aux bords hormis quelques problèmes dont le principal est l'étanchéité des caissons de balise ce qui est plus du ressort du constructeur que de son concepteur. Elles utilisent des satellites à transit polaire et sont localisables par les satellites, utilisables en toutes zones.

**Les balises de détresse (EPIRB) INMARSAT** utilisables uniquement dans les zones couvertes par INMARSAT (entre 0 et 70° N et S). Quatre satellites géostationnaires, elles nécessitent l'introduction de la position à moins de disposer de leur propre système GPS interne.

**Toutefois une amélioration est envisageable : l'accusé de réception de la détresse.**

Ce système existe déjà sous une forme non officielle ; si une balise est activée volontairement ou par inadvertance, il s'écoule généralement peu de temps entre l'activation de la balise et un appel téléphonique du Marine Rescue Coordination Center (MRCC), en charge de la zone, vers le bord pour s'assurer de la réalité de la détresse voire l'informer que la balise est activée (La balise émet un signal distinctif du navire et sa position est déterminée par les satellites qui reçoivent son signal et transmettent les informations au MRCC).

Actuellement lorsque l'émission d'une balise est détectée, le MRCC de la zone Navarea envoie un avis aux navires situés dans cette zone et donc à ceux qui sont proches, pour la recherche et surtout la collecte d'informations, afin d'aider les centres en faisant connaître l'état de détresse réelle.

Cependant en cas de détresse réelle avec abandon du navire, la balise, au même titre que les transpondeurs radars et les "VHF de rescue" est prévue être emportée par un officier de pont afin de faciliter les opérations de recherche des embarcations de sauvetage.

Lorsque la détresse est générée cela peut être au dernier moment avant l'évacuation, il peut ne plus y avoir de courant à bord, voire les batteries de secours déjà à plat. Il n'y a alors aucun moyen pour l'équipage en détresse de savoir si l'alarme a été reçue à terre.

**Un "retour de détresse" vers la balise pouvant être lu d'une manière simple par l'officier en charge de celle-ci aurait à coup sûr un effet psychologique bénéfique sur l'équipage qui vient d'abandonner son navire. Ce qui est capital pour la survie.**

Compte tenu de la conception des balises qui doivent être étanches il ne peut être question d'envisager une connexion quelconque pour un appareil extérieur, mais un voyant lumineux intégré, signalant la réception à terre de la détresse, qui ne s'allumerait que lorsqu'une manœuvre volontaire à terre serait faite, pourrait suffire. **Il ne faudrait en aucun cas que cet accusé de réception soit généré automatiquement dès l'arrivée du signal de détresse à terre.**

Cela laisserait en outre le temps au service à terre de vérifier le bien fondé de cette détresse avant de déclencher le processus de recherche.

On pourrait envisager de pouvoir déclencher la balise depuis la terre, comme cela se fait pour les balises de voiliers, mais il ne faudrait pas que cela rende la balise plus complexe en utilisation et compréhension par le personnel chargé de celle-ci, ni que cela puisse réduire sensiblement sa durée d'utilisation en détresse réelle. Cela permettrait de savoir si un navire qui n'a pas donné signe de vie depuis quelque temps est toujours à flot en mer.

En cas de détresse réelle très éloignée des moyens de secours, on pourrait aussi envisager, avec le système de déclenchement, la possibilité de bloquer l'émission en continu de la balise pour économiser la batterie et déclencher l'émission à intervalles plus ou moins réguliers en fonction de la progression de ces secours de manière à suivre la dérive éventuelle des naufragés.

Il faut bien entendu considérer que plus un système est sophistiqué, plus il a de risques de pannes ou d'avaries. Il ne faudrait pas qu'en voulant trop "améliorer" un système existant qui a fait ses preuves, parce qu'il est simple, perde de sa fiabilité et par conséquent la confiance qui lui accordée par ses utilisateurs potentiels que sont les marins dont c'est l'ultime recours et espoir.

Par contre il est prévu, en cas d'abandon du navire, d'emporter les "VHF de rescue" qui permettront de communiquer avec les avions de recherche et les secours lorsqu'ils seront assez proches (quelques milles), elles ne serviront donc qu'aux derniers moments avant le sauvetage et la récupération des naufragés. Elles ne seront pas d'une grande aide pour le moral des naufragés attendant les secours surtout s'ils n'ont pas pu avoir accusé de réception de leur détresse. Les transpondeurs radar ne serviront qu'à améliorer la détection radar

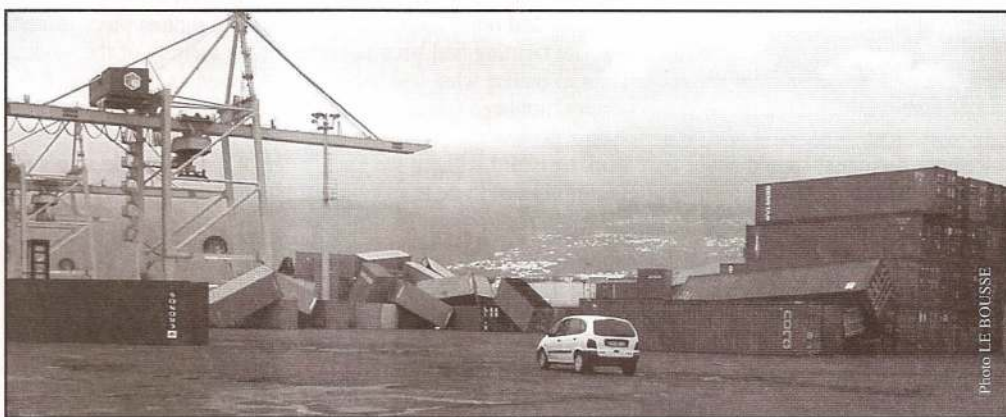
lorsque les secours seront à proximité, et de même que les VHF ne seront pas une aide pour le moral des naufragés.

Dans ce but pourquoi ne pas envisager que les satellites, qui déterminent la position de la balise et transmettent les informations à la station terrestre, pourraient être utilisés comme un système de téléphone de type GSM, avec appel sélectif identique à celui de la balise pour communiquer uniquement avec les station de coordination des secours à terre ? Cela permettrait la confirmation de la détresse, d'apporter une assistance médicale aux naufragés, de fournir des informations diverses utiles aux secours et aux naufragés (...), sans pour autant que ces satellites soient destinés à passer des communications téléphoniques commerciales.

Le sextant qui nous positionnait à quelques milles a été détrôné par les systèmes de navigation par satellite qui nous placent à quelques mètres. Savoir où nous sommes précisément est formidable, mais cela ne doit pas empêcher de rester très vigilant sur la sécurité en mer et un bon tour d'horizon du regard évitera peut-être le déclenchement d'une balise de détresse que l'on localisera mais il n'y aura plus personne à sauver.

Je vous remercie de votre attention.

*H. Ardillon, J.P. Dalby- Association  
Française des Capitaines de Navires -  
17/10/01*



Après un cyclone à La Réunion

## ACCIDENT MORTEL DANS LE MAUVAIS TEMPS

*Analyse d'accident du North of England P&I - cas PI 015 - Traduction libre par J.P. Dalby*

### L'accident :

Le second capitaine et un matelot se rendent sur le gaillard d'un navire porte-conteneurs par gros temps pour rechercher l'origine de bruits sur l'avant. Le matelot est balayé par une vague et se tue.

### Ce qui s'est passé :

Un porte-conteneurs de 60 000 tonnes se trouvait à proximité d'un typhon dans le sud de la mer de Chine. Il y avait un vent de force 11, le navire tangait fortement et embarquait des paquets de mer sur l'avant.

Dans la matinée des bruits de chocs provenant de l'avant sont entendus, indiquant que quelque chose n'était pas correctement saisi.

Le second capitaine décide d'en rechercher l'origine. Accompagné d'un matelot il se rend sur l'avant par le passavant sous pont. A l'intérieur du gaillard ils entendent l'ancre tribord qui cogne sur la coque.

Le second demande au matelot de monter sur le gaillard et de voir ce qui se passe. Le matelot grimpe l'échelle intérieure et se rend sur le gaillard. Alors qu'il se trouve sur le pont du gaillard un très gros paquet de mer embarque par-dessus l'étrave et le balaye sur le pont où il heurte l'assise d'un treuil. Le second donne l'alerte, une équipe de secours équipée de lignes de survie et de harnais se rend sur le gaillard pour ramener le matelot. Malheureusement il était déjà mort.

### Qu'est-ce qui s'est mal passé ?

Un certain nombre de facteurs ont conduit à l'accident.

De la part du commandant qui a eu tort de ne pas tenir compte des prévisions météo en préparant la traversée et a continué sa route qui a

conduit son navire à proximité d'un typhon.

La préparation du navire pour la traversée n'était pas correcte. On a constaté que les chaînes de saisissage des ancres n'étaient pas raidies comme il faut, que les amarres avaient été laissées sur le pont et que le panneau donnant accès au magasin sous teugue n'avait pas été correctement souqué.

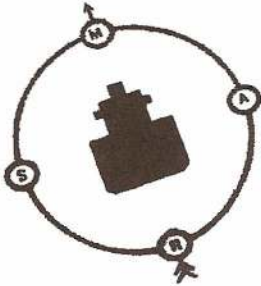
Le matelot s'est aventuré sur le gaillard sans tenir compte de la zone exposée et du très gros temps existant.

### Que peut-on retenir de cet accident ?

Le commandant aurait dû tenir compte des prévisions météo en préparant la traversée. Il n'aurait pas dû se laisser influencer par des pressions pour maintenir l'horaire ou avoir une trop grande confiance dans la capacité de son navire à affronter du gros temps en raison de sa taille.

Le second aurait dû s'assurer que les préparations avant la traversée avaient été faites. Même sur une traversée relativement courte, le navire doit être entièrement préparé au cas où il rencontrerait du mauvais temps. Cela doit systématiquement comprendre le saisissage de tout ce qui n'est pas fixé ainsi que les amarres, ajouter des saisines supplémentaires sur les ancres si nécessaire, et fermer les manches à air exposées. Ces précautions devraient être vérifiées par le capitaine.

Une étude des risques aurait dû être faite avant de s'aventurer dans des zones exposées du navire par gros temps. Le second n'aurait pas dû donner l'ordre ou laisser le matelot sortir sur le gaillard dans les conditions météo existantes.



# International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

## MARS REPORT

### MARS 200151 Engine Room Flooded

A supply vessel was conducting a ballasting operation. The fore peak tank was to be filled. The engineers had not followed the correct procedure of checking all valves prior to starting pumping. The consequence of this omission was that a valve, which should have been closed, was left open. When the ballast pump was started, the water went directly into the bilge well and subsequently flooded the engine room. All engineers should be familiar with the engine room pipe layout and the crew should be instructed in the correct procedures for each operation.



### MARS 200154 Fire in Paint Store

Our vessel was undertaking a refit in a repair yard in Europe. Modifications requiring "hot work" were being made to the paint store by shore personnel. The morning shift came on board and started work straight away without informing the ship's staff or taking any safety precautions.

In the vicinity were drums of paint, thinners and other combustible material. A molten piece of metal from the plate being cut landed on a drum of thinners and set it on fire. No means of fire fighting had been provided in the vicinity of the work and the shore personnel started panicking. It therefore took some time for the ship's crew to realise what had happened. As soon as the picture became clear, the crew extinguished the fire and isolated the drum of thinners. If this action had not been taken, the entire Bosun's Stores could have been gutted and all the contents, including mooring ropes, lost.

Shore personnel should never start work on board without the knowledge of a responsible ship's officer. The officer must inspect the work site and issue the required work permits after ensuring that there is no combustible material in the vicinity, fire fighting equipment is readily available and a fire watch is being maintained.



### MARS 200155 Steering Failure

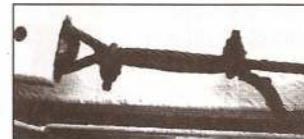
After being given sixty minutes notice prior to port approach, the Second Engineer went to the steering flat to purge the steering. A few minutes later, the gyro off-course alarm sounded (vessel still on autopilot) and the helm indicator showed the rudder to be moving to starboard. The vessel started to swing to starboard as the rudder went hard over. The Second Engineer was contacted in the steering flat. He said that he had not done anything on the steering gear but that the oil was draining out of it.

The wheel was put hard to port but the rudder remained at hard a starboard. The Chief Engineer was requested to reduce speed and then stop the engines. On stopping the vessel, the rudder returned slowly to midships. The oil was then replenished and the steering purged. The steering was then tested and found to be functioning correctly. During this time, the vessel had taken two round turns. There were several vessels in the area but fortunately the nearest was two miles away.



### MARS 200160 Lifeboat Falls Incorrectly Clamped

Whilst travelling as a passenger on a cruise ship I noticed that all the lifeboat falls had been clamped with only two bulldog grips (see attached picture). My experience in this area led me to the conclusion that the method used was incorrect.



First of all there were only two grips on each termination. A minimum of three, and preferably more, are required on lifting or safety equipment. Secondly, the lower of the two grips in the photograph has been applied in the wrong direction. All grips should be applied in the same direction with the bridge (or saddle) on the working/hauling part of the wire. All of the other terminations had been made up with the same faults or variations on these faults.

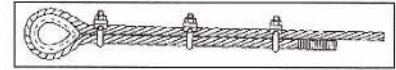
It is a well-published fact that empirical and carefully monitored tests show that two grips only, both applied in the correct direction will generally produce a slip load of about 60% of the wire's nominal breaking load (NBL). Two grips applied in opposing directions will produce a slip load of about 50%.

It could be possible that these slip loads had been taken into account when the falls were rigged and that the eyes with two grips in any configuration have been found to meet the required safety factor at the termination. I doubted that this was the case because the application on the eyes of these falls was randomly different and wrong in each instance. In other words, if two grips had been found to be sufficient, and approved as same, it would seem reasonable to suppose that the correct application of two grips would be identical on all the wires.

On further enquiry, the management of the shipping company confirmed that a dynamic 115% overload test had been successfully carried out under the supervision of a Class Surveyor. However, I still doubt that the test was carried out on all 16 differently made up falls. It may be that the test carried out with the eyes made up with two grips in the correct direction did in fact prove to be acceptable. One way or another, these falls were not properly made up and this should be corrected.

The correct method of fitting wire clips is shown in the diagram. The bridge of the grip should be fitted on the working part of the rope and the "U" bolt on the rope tail or "dead end" of the rope. The grips should not alternate in position. The table below shows the recommended minimum number of wire rope grips for each size of rope.

Diameter of rope in mm	Min. number of grips
up to and incl. 19	3
Over 19 up to and incl. 32	4
Over 32 up to and incl. 38	5
Over 38 up to and incl. 44	6
Over 44 up to and incl. 56	7



The grips should be spaced at a distance of approximately 6 rope diameters. Care must be taken to ensure that the grips are properly tightened. If properly made up, with the recommended number of grips, correctly spaced and tightened, and all the grips placed correctly, such a termination would be expected to hold at least 80% of the minimum breaking load of the rope. This figure falls to 75% if no thimble is used.



### MARS 200161 Lifeboat Falls and SOLAS

The manufacturer's instructions on the maintenance of the lifeboat falls stipulate that "the falls shall be turned end for end at intervals of not more than 30 months and be renewed when necessary, due to deterioration of the falls or at intervals of not more than five years, whichever is the earlier". This simply echoes the instructions contained in the previous consolidated text of SOLAS. Ship's staff have followed these instructions and this has created a problem.

In complying with the instruction, ship's staff have made a new splice in the fall wire using wire clamps. This type of splice should be avoided on wires used for purposes where life is at risk. Even more so if one considers that falls are often subject to shock loading. Wire clamps should be used with all clamps fitted in the same direction, the correct method being with the saddle of the clamp on the standing part of the wire, the "U" clamp being on the free end. The use of only three clamps is, in my opinion, insufficient for this purpose. In the instance stated, not only have the minimum number of grips been used but the crew have hedged their bets by placing the clamps with each saddle in the opposite direction.

The SOLAS instructions have subsequently been amended and a new paragraph added to Chapter III. This reads:

"The Administration may accept in lieu of the "end for ending" required in paragraph 4.1, periodic inspections of the falls and their renewal whenever necessary due to deterioration or at intervals of not more than four years, whichever is the earlier".

Ship's staff are highly unlikely to change the falls after four years as it will now require an Exemption Certificate to authorise such a procedure. Without intervention by the ship's management, the situation will remain unaltered.



### MARS 200163 Giving Way to Sail

A yacht was proceeding along an estuary, heading out to sea on a course of 180 degrees. The yacht was beating close hauled to starboard, well out of the channel. The skipper observed a car ferry approaching from the South. The ferry held its course to within 25 metres, then gave one blast and bore away to port at the same time as the yacht bore away to avoid a collision. If the ferry had turned to starboard, as indicated by her whistle signal, a collision would have occurred. The ferry failed to reply to three calls on Ch. 16 over a period of 10 minutes.

Lessons learnt : The ferry was well to the east of the channel, there were no large ships in the main channel. The skipper's contention is that, if the ferry is out of the main channel, it cannot claim it is restricted by draught, and should obey the normal Collision Regulations.

Views from ferry officers on this report would be welcomed. If a power driven vessel is not restricted by its draft to stay in the main channel, it surely cannot claim to have the right of way outside the channel?

## NOTES DE LECTURE

### AU BOUT DE LA REMORQUE

Editions du Seuil - Charles Claden et Hervé Hamon

Il s'agit d'une longue interview dans laquelle notre collègue Claden répond aux questions d'Hervé Hamon qui tient le rôle du Candidat de service.

Charles Claden décrit avec beaucoup de verve son métier, les décisions et les choix qu'il doit prendre tout en gardant en tête la sauvegarde de son équipage. Il faut l'entendre parler (car il vous parlera, comme à tout marin) de la prise en remorque de la partie arrière de l'ERIKA.

Notre collègue fait partie de ceux qui, dans notre profession, ont compris bon gré mal gré qu'il fallait communiquer sur le métier. Il le fait très intelligemment essayant d'éviter ce qu'il appelle avec le sourire "les dommages collatéraux". Il fait son boulot de commandant en défendant finement les intérêts de son armateur et de son affrètement (en l'occurrence la marine nationale), enfin il se montre prudent sur le besoin d'une garde côte européenne, surtout si aucun pouvoir ne lui est conféré.

Bien sûr, nous sommes égratignés par une question d'Hamon reprochant à un "syndicat de commandants" d'avoir inconditionnellement défendu le commandant Mathur avant l'examen des faits. La réponse de notre collègue est toute en finesse mais nous avons cependant écrit à Hervé Hamon pour lui expliquer notre position la dessus (mise en examen et contrôle judiciaire soit, mais mise en détention provisoire, surtout dans ces conditions, non!)

En conclusion, si vous êtes intéressés par les affaires ERIKA IEVOLI SUN je vous conseille fortement de lire ce livre donnant le point de vue d'un marin qui était aux premières loges, mieux, offrez le à un terrien pour lui faire toucher du doigt quelques évidences et ne soyez pas chiche sur les explications techniques s'il en demande. C'est comme cela que l'on peut montrer l'intérêt qu'il y a à avoir des navires en bon état et des équipages compétents.



### COLÈRES NOIRES. TANIO, AMOCO, ERIKA,

### 3 naufrages de complaisance

Par Jean Bulot

La Boiserie, 4 rue Jean de Brunhoff, 56000 VANNES

18 E + 3 E de frais de port

Le cri de colère d'un grand ancien.

# Relations professionnelles et Conditions de travail dans la Marine Marchande Internationale

Le cargo MELBRIDGE BILBAO s'est échoué sur les hauts fonds de MOLENE il y a 8 jours. Cet événement de mer, lorsqu'il a été relaté par la presse, n'a eu droit qu'à quelques lignes en pages intérieures. La télévision n'en a pas parlé.

Raison de ce silence : il n'y a pas eu pollution.

Si ce navire avait été un ERIKA, la préfecture maritime, en charge du dossier, aurait été toute aussi inefficace, et on en aurait parlé.

Ceci pour dire que tout est lié : qualité du transport, préservation des vies en mer, et préservation de l'environnement marin.

J'ai eu l'occasion de naviguer aussi bien sous pavillon français que sous pavillon de complaisance, et, pour celui-ci, aussi bien comme Capitaine que comme Subrécargue, fonction de représentation à bord des intérêts de l'affréteur, ce qui m'a permis de voir d'autres pratiques que les pratiques françaises.

Je parlerai des questions de nationalité, de cultures différentes, de l'importance du respect dû aux marins, pour terminer par la quantité et à la qualité des effectifs à bord des navires, question primordiale pour la sécurité, donc pour la vie des marins.

Car si, aux dires des statistiques, la plupart des événements de mer sont dus à ce qu'il est coutume d'appeler un "facteur humain", ces accidents ont pour origine, le plus souvent, des fautes de management, ou des problèmes de conditions de travail.

## Les nationalités différentes à bord – la question du contrat

Les lois applicables à bord sont la loi du pavillon et, dans certains cas, la loi du pays côtier.

Rares sont les situations où les marins se voient appliquer des lois différentes selon leur nationalité.

Par contre, si le contrat obéit aux règles communes du pavillon, il est fréquent pour ne pas dire général qu'il y a des contrats différents selon les nationalités.

J'ai ainsi vu sur des navires coexister des conventions collectives différentes pour application aux français, polonais, et philippins, avec des durées d'embarquement différentes et des salaires différents à fonction similaire.

Par exemple, pour prendre le cas des temps d'embarquement, 3 mois pour les français, 6 mois pour les officiers d'Europe de l'est, 9 mois pour les asiatiques.

Cette situation d'apartheid crée des tensions,

des jalousies, et alimente les réflexes racistes. Il faut dire que ces sentiments ne s'expriment en général pas. Ils peuvent cependant avoir des conséquences néfastes dans le cas de situation dangereuse. En effet, il est nécessaire d'avoir à bord un minimum de solidarité entre tous les marins d'un même navire. Cette solidarité est inexistante lorsque le traitement est différent selon la nationalité.

De ce point de vue, on pourrait estimer que la coexistence de plusieurs nationalités peut être acceptable dans la mesure où tous les marins disposent des mêmes conditions sociales.

## Les nationalités à bord – la question de la langue

Mais le principal problème de la coexistence de différentes nationalités, c'est les cultures différentes, facteur d'incompréhension mutuelle.

Il y a bien sûr la langue. Quoique cette question ne devrait pas se poser. L'unité de langue est en effet obligatoire à bord d'un navire. Sous pavillon des Bahamas par exemple, la langue officielle est l'anglais.

Mais si les officiers et marins de pont sont en général suffisamment familiers dans la langue pour communiquer en toutes circonstances, il en est rarement de même des mécaniciens, qu'ils soient officiers ou ouvriers, qu'ils soient français, croates, polonais, ou philippins.

J'ai vu des ordres par signes dans la machine, en conditions de travail normal.

On peut dire que les équipages de la plupart des navires à nationalités multiples sont incapables de communiquer correctement en situation difficile ou de détresse.

Il y a là un facteur important de risques d'avaries à la marchandise, au navire, aux installations portuaires, et de dommages aux hommes et à l'environnement.

Dans un tel cas, l'accident n'est pas dû au "facteur humain", mais à un défaut de management de l'armateur, qui n'a pas pris garde à cet aspect important de la qualification.

Au chapitre des

solutions, je pense que les inspecteurs de l'Etat du port devraient, au cours de leurs contrôles, vérifier que les officiers et marins se comprennent entre eux.

## Les nationalités à bord – la question de la culture

Mais la capacité de parler une même langue n'est pas suffisante pour se comprendre. Chaque peuple à une culture différente.

Ainsi, dans beaucoup de pays d'Asie, il n'est pas convenable de dire non, d'exprimer un désaccord, ou une incompréhension.

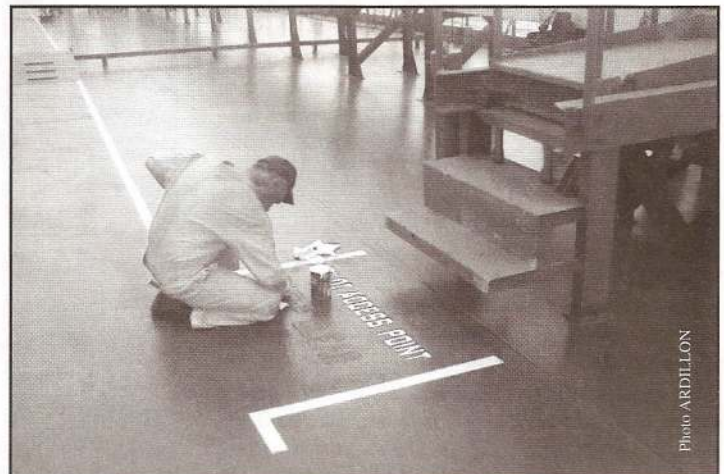
Il est donc encore plus important à bord des navires à nationalités multiples de ne pas se contenter de donner un ordre ou une consigne, mais de faire en sorte d'établir un vrai dialogue.

A cette différence entre peuples de culture différente, il faut ajouter la différence de culture d'entreprise.

J'ai pu constater ainsi que certains marins philippins considéraient que des consignes de sécurité ou de protection de l'environnement, même données par écrit et affichées, étaient considérées comme des "parapluies" déployés par la hiérarchie à bord et à terre.

Un exemple, toutes les compagnies maritimes indiquent dans leurs consignes écrites que le quart de nuit sera assuré par un homme en plus de l'officier de quart. Mais dans la réalité ce dernier est seul.

Un bon management de l'équipage, c'est donc des contrats qui amènent les mêmes marins à naviguer ensemble au sein de la même compagnie pour des périodes longues, ce qui permet à chacun de connaître la culture de l'entreprise, la culture de chacun.



Peinture à bord



Seul maître à bord après Dieu ?

### Le respect et l'importance du sentiment d'être respecté

J'en viens ici tout naturellement à l'importante question du respect. Comme toute personne, le marin est sensible au fait qu'il est respecté. Plus peut-être d'ailleurs, car le lieu de vie et le lieu de travail est ici le même, et pendant parfois une année complète.

Le respect, c'est en premier lieu un logement correct, une nourriture correcte en qualité et en quantité, les salaires payés en toute justice, l'accès aux soins médicaux.

L'expérience de 3 siècles sur les mers avait permis aux grandes compagnies maritimes de comprendre cette réalité. La France comme la Grande Bretagne ont des tableaux légaux indiquant quantités minimales de viande, poisson, légumes, ou équivalents.

Les armateurs considéraient comme normal d'offrir aux marins des cabines correctes. Les piscines et salles de sport étaient considérées comme utiles.

Tout cela est terminé. Les nouveaux armateurs font des économies sur l'équipage, et sur tous les frais d'équipage, agissant ainsi d'ailleurs contre leur intérêt, qui est de permettre aux travailleurs de renouveler chaque jour leur force de travail.

Pour en revenir au respect.

Le marin sait très bien sur quel navire, pour quel type d'armateur, avec quel contrat, il est embauché.

Il est prêt à accepter de vivre sur ce que l'on appelle ici un "navire poubelle", à faire de longues journées de travail, y compris en ne respectant pas les règles de sécurité et de protection de l'environnement.

Mais, pour le marin, un "bon navire", ce n'est pas en premier lieu un navire en bon état de sécurité, c'est surtout un navire à bord duquel il est respecté, où il n'y a pas de restrictions sur la nourriture, les salaires, et les soins médicaux.

S'il est vrai que les navires poubelles sont rarement de "bons navires", j'ai rencontré il y a peu des marins Philippins qui se sont mis en grève à bord d'un navire en bon état. Cette grève aurait été évitée si le capitaine avait su écouter les marins qui se plaignaient de l'insuffisance de nourriture, et avait accepté de partager plus équitablement certaines primes, c'est à dire s'il avait respecté les marins.

Il est sans doute difficile à un inspecteur de l'Etat du port ou à un inspecteur du travail de mesure le respect.

Quoique.

Une visite

- dans les chambres froides pour examiner la qualité et l'état sanitaire des vivres,
- en cuisine et dans les salles à manger, et dans des cabines avec l'accord des marins concernés pour regarder les conditions dans lesquelles les marins vivent,
- dans l'infirmerie, avec contrôle des médicaments et du cahier de soins devraient, avec un contrôle du registre des heures supplémentaires, faire partie de tout contrôle.

Un petit aparté à propos des soins.

Une demande de visite médicale, c'est parfois, plus qu'une maladie, l'expression d'un mal-être, au bout d'une trop longue période d'embarquement. Le constat a été fait qu'au-delà de 6 mois de bord, les marins demandent plus souvent à aller à la visite.

### Les effectifs du navire

Je vais terminer par ce qui est sans doute le problème principal, parce qu'il est la cause de la plupart des accidents, la quantité et la qualité du personnel embarqué.

Je ne connais pas les effectifs du Melbridge Bilbao, mais je parlerai du cargo *Kini kersen*, qui s'est échoué le 1er janvier 1987 sur la plage de Rozel. Ce navire, armé en principe avec 11 hommes, n'avait à bord que seulement 9 hommes de 4 nationalités différentes. Il manquait un officier pont. Le quart était partagé entre le capitaine et le second à raison de 12 heures chacun.

J'ai navigué il y a quelque temps à bord d'un porte conteneur dont les effectifs à la sortie de chantier avaient été fixés à 24 hommes, nécessaires, disait la décision d'effectif, pour assurer la sécurité. Vingt ans après, le même armateur, pour raisons

d'économie, a décidé d'un effectif de 17 hommes. Accepté par les syndicats, à qui le choix avait été donné entre cette solution ou le pavillon de complaisance.

Face à cette situation, le capitaine, responsable de la sécurité, ne doit quitter le port que si le navire est convenablement armé et équipé. Mais que peut-il faire lorsque les autorités du pavillon ont donné leur visa ?

Un capitaine français peut aujourd'hui se poser la question de savoir ce qui est le mieux pour lui, responsable du navire, des marchandises, et des hommes :

- Un navire sous pavillon français, avec un effectif réduit de marins français dont il connaît la bonne qualification, mais surchargés de travail. Navire à bord duquel on lui demandera parfois d'assurer le quart, ce qui lui permettra difficilement d'assister un officier de quart en cas de besoin (brume ou importance du nombre de navires sur la zone), alors qu'il en a l'obligation de part sa fonction.

- Un navire sous pavillon de complaisance de type Bahamas ou Kerguelen, avec un effectif suffisant en quantité, mais comprenant des marins de différentes nationalités avec les inconvénients évoqués ci-dessus, dont les qualifications ne lui sont pas parfaitement connues et sont parfois suspectes.

Je rappellerai, au sujet de cette question de qualification, les remarques du Cdt CLOUET, expert qui vient de déposer son rapport au sujet du naufrage de l'ERIKA, c'est le rôle de la compagnie exploitante de gérer les équipages et de veiller à leurs qualifications. Cette règle des conventions STCW et ISM n'est souvent pas respectée par les sociétés qui utilisent le pavillon de complaisance.

Les marins Philippins, Indiens, Croates, Polonais, Roumains, sont en effet recrutés par des sociétés de marchands d'hommes locales, qui fournissent les marins à une société de gestionnaire, laquelle fournit l'équipage, ou arme le navire pour le compte de l'exploitant.

S'il est des cas où celui-ci a une politique de suivi des marins et de fidélisation, dans le cas le plus courant seule la société de recrutement locale connaît la qualité réelle du marin.

J'ai ainsi eu l'occasion, dans une compagnie sérieuse, de renvoyer chez eux avant fin de contrat, aux frais du marchand d'homme, un bon ouvrier mécanicien, mais qui n'avait pas la qualification requise pour le poste prévu (fitter), et un très bon matelot timonier, à qui le recruteur n'avait laissé que 15 jours de repos à son domicile après 9 mois d'embarquement.

# CONVENTION S.C.T.W. : La liste blanche

## I - LES RAISONS D'ETRE ET LE PROCESSUS D'ETABLISSEMENT

Le développement de nouveaux pavillons d'immatriculation de navires et la mondialisation des équipages a montré le besoin de "Standards" de formation surtout en ce qui concerne la Sécurité.

La Convention STCW 1978 était un premier pas vers un tel développement de Critères de compétence, mais elle a vite été dépassée, soit parce que les Etats parties à la Convention ne la respectaient pas (même la France ! !) soit surtout par l'accélération des phénomènes de "mondialisation"..

- Dans les années 70/80, les pays en voie de développement ont développé leurs flottes en engageant des nationaux dont la compétence, ou plutôt les habitudes en matière de sécurité pouvait laisser à désirer.

- L'arrivée sur le marché du travail d'équipages étrangers (pays de l'Est, Philippines, etc...) qui a mené à la recherche du "moins-disant salarial" par les Armateurs... et les affréteurs.

- Le développement accéléré de l'"Outflagging", permettant aux armateurs d'échapper aux contraintes fiscales, mais aussi réglementaires de leurs Etats.

L'invention de la "Liste Blanche" par la Convention STCW 95 a paru à la plupart des Etats permettre la résolution du problème de la "Reconnaissance" des Brevets des Officiers...

### La Reconnaissance des Brevets

*Pour embarquer sur un navire, tout titulaire d'un Brevet étranger à ce pavillon doit présenter un " Visa " de reconnaissance de son Brevet, délivré par l'Autorité du pavillon du navire.*

*Cette Autorité est censée se baser sur un certain nombre de critères pour reconnaître le Brevet.*

L'invention de la "Liste Blanche" par la Convention STCW 95 a paru à la plupart des Etats signataires la "potion magique" recherchée.

*La Mise sur "Liste Blanche" est le point d'arrivée d'un processus impliquant*

*- un audit externe*

*- effectué par 5 "Personnes Compétentes" (étrangères au Pays) désignées par l'O.M.I.*

*- qui examinent tous les documents adéquats du pays impétrant concernant la formation, et la certification de leurs Gens de mer (Officiers et aussi personnel d'exécution)*

*- Documents qui sont toutes lois et décrets, tous programmes de formation, d'examens et d'inspection des Ecoles spécialisées, etc..*

*Cet "audit" doit être renouvelé tous les 5 ans.*

présentait, par rapport à une "Liste Noire", les avantages suivants :

- d'être positive,

- d'être exhaustive..(une grande partie des Etats parties à la Convention y sont listés)

- d'être utilisable d'avance (et non pas basée a-posteriori sur des incidents et infractions constatées)

- d'être "Politically Correct" (les pays du "Nord" eux aussi sont examinés).

## II - L' HISTORIQUE DE SON ETABLISSEMENT

Les débuts furent assez longs, car l' Audit ne pouvait se faire que dans les 3 langues officielles(1) de l'O.M.I., ce qui impliquait pour une bonne partie des Etats la Traduction de tous ses Textes. Ces textes furent soumis à l'OMI avant le 1<sup>er</sup> Aout 1998.

Les "Personnes Compétentes" se sont mises à l'œuvre, malgré leur petit nombre (environ 200) les obligeant à faire plusieurs 'panels'. Presque tous les panels ont demandé des informations supplémentaires (qui en fait pouvait être la promulgation de nouveaux décrets.. ou autres textes réglementaires, processus relativement long !..).

Chaque grande nation maritime était très intéressée à voir l'issue de cette procédure, non seulement parce qu'elle concernait son système d'éducation maritime, mais aussi parce qu'elle conditionnait son système de reconnaissance des brevets des marins étrangers navigant sous son pavillon.

Très rapidement il est apparu qu'une application trop sévère de cette disposition risquait de causer un arrêt du trafic mondial si certains gros pourvoyeurs de main d'oeuvre maritime ne se retrouvaient pas sur cette Liste (2)!!

La première Liste blanche a été publiée en Juin 2000 et concernait 72 Etats.

On s'est alors aperçu qu'elle n'était pas la panacée censée résoudre le problème de la Reconnaissance des Brevets, mais un système beaucoup plus compliqué parce que cette Liste est "dynamique" : elle n'est pas fixée une fois pour toutes...

- Chaque Etat sera soumis à un audit quinquennal de vérification et celui-ci peut amener à évincer ce pays de la Liste

- Tout nouveau texte réglementaire d'un pays doit être soumis à l'OMI (et donc au panel de "Personnes Compétentes")(3)

- Les pays de reconnaissance devront suivre l'évolution des textes réglementaires des pays dont ils auraient reconnu les brevets.

- Ils devront aussi vérifier périodiquement le système de formation de ces pays (par des Inspection des écoles, etc...

Pour gérer ces problèmes induits par la reconnaissance, les états intéressés cherchent des solutions :

\* développement d'accords de reconnaissances bilatéraux.

\* Il a été fortement question d'une coopération européenne en vue de distribuer les tâches de vérifications, chaque pays européen reconnaissant les pays reconnus par les autres (4).

### A NOTER :

- Si la convention interdit la reconnaissance des Brevets d'un Pays non signataire de la Convention, il ne l'interdit pas pour ceux d'un pays signataire\* **non sur "Liste Blanche" !**

- Certains Etats de la Liste Blanche peuvent ne pas assurer de Formation Maritime du tout ou seulement un éventail limité de formations !..

*1-Un Etat du Pavillon sur la Liste Blanche PEUT, par principe, ne pas accepter sur ses navires, de marins dont les brevets auraient été délivrés par des Pays hors Liste Blanche. S'il les accepte, ceux-ci devront après le 1.2.2002, produire un "Visa" émis par l'Etat du pavillon de leur navire prouvant que leur Brevet est reconnu par cet Etat.*

*2-Le fait qu'un Etat ne soit pas sur la Liste Blanche n'invalide PAS les Brevets ni les Visas délivrés par cet Etat.*

*Rien dans la Convention n'empêche l'emploi d'un marin en possession d'un Brevet ou Visa délivré par un Etat signataire de la Convention. (Ce qui n'arrangera pas les affaires des Commandants responsables de la vérification des Brevets de leur équipage ! !)*

### ETAT DE LA LISTE BLANCHE

La première Liste blanche a été publiée en Juin 2000 et concernait 72 Etats.

Au 6 Juin 2001, 26 pays y ont été ajoutés, portant cette Liste à **97 Etats**, soit la très grande majorité des états maritimes, mais de plus en plus d'Etats sujets à caution(5) ....

Il y a quelques jours, 9 autres pays y ont été ajoutés (dont certains acceptés à la majorité plutôt qu'à l'unanimité de leur "panel").

Il ne fait aucun doute que les 20 derniers postulants seront inscrits tôt ou tard sur cette liste (sauf peut-être l'Afghanistan et l'Irak ! !)

Quand on sait les montagnes de papiers qu'ont reçu les "Personnes compétentes", il semble bien que ces montagnes aient accouché d'une souris..

## CONCLUSION

La Liste Blanche n'est plus qu'un des critères, comme l'inspection régulière des établissements ou des procédures, pouvant être appliqués pour choisir des marins étrangers convenablement formés et qualifiés.....

On pourrait dire que "la montagne a accouché d'une souris" si ce n'est

1 - que ce processus a permis de faire un peu de ménage dans les règlements (ou l'absence de) de certains pays et leurs écoles de formation et que le principe d'audit quinquennal permet de pouvoir refaire ce type de ménage à intervalles réguliers...

2 - que ce processus est géré par l'OMI. (par délégation des Etats membres de l'OMI) et non pas comme dans les autres textes de Conventions Internationales, par la "nébuleuse entité" nommée "L'Administration".

Sans autres commentaires !!

J.M. BILLOT

1 Anglais, Français & Espagnol (pour cet "audit" les langues de travail n'étaient pas reconnues)

2 Un problème parmi d'autres était que cette liste blanche concerne l'Etat et non pas l'Ecole (Aux Philippines, par exemple, il existe des centaines d'Ecoles formant des Gens de mer, certaines sont excellentes, mais il y a aussi du déchet !!).

3 par exemple, un pays peut être mis sur la liste blanche mais ne pas former par exemple de Capitaines ; s'il décide plus tard d'entreprendre une telle formation, elle devra être auditée par le panel de l'IMO... mais le pays à qui sera présenté ce brevet devra se tenir au courant des changements de ces règlements sinon il risque de le reconnaître automatiquement !!)

4 pour l'instant pas de nouvelles

5 terme "diplomatique" !

# Extrait de IFSMA News Letter

N° 33 de décembre 2001 - Traduction libre de JP DALBY

Le Secrétaire Général de l'IFSMA, Rodger Mac Donald, parlant des problèmes des pilotes de l'Humber déclare que l'IFSMA doit soutenir l'IMPA défendant les pilotes qui s'opposent à la possibilité envisagée de réduire la qualification des pilotes, que cela créerait un précédent qui se ferait au détriment des relations essentielles entre Capitaine et Pilote. Certains bureaucrates, non marins, ayant des pouvoirs de décision concernant la sécurité à bord et dans les ports, pensent qu'il serait possible de guider les navires tout comme les avions qui atterrissent en suivant les instructions des contrôleurs de trafic aérien. Cela est peut être possible en théorie, mais en pratique ce sera plus de tension pour le capitaine.

Un autre point particulier concerne le changement très rapide du système de gestion de la passerelle et le recours aux systèmes électroniques avec très peu ou pas du tout d'informations introduites par le capitaine ou les officiers de quart qui sont en fin de compte les utilisateurs ultimes. En juin 2002 on verra l' AIS installé sur certains navires. Jusqu'à présent il n'y a pas eu de guide ou de formation de proposés pour l'utiliser, et il est sûr que cela augmentera la tension pour les officiers de passerelle.

**Le Système Rise** : Information pouvant présenter un certain intérêt.

Le système de passages de câbles RISE est une alternative pour les passages de cloison ou de pont étanches à l'eau ou au feu et à sa propagation. C'est système très simple à installer et le peu de composants rendent le système très facile à mettre en œuvre sur site. Les système RISE utilise des insert en caoutchouc et des manchons de remplissage qui se dilatent de 5 fois leur volume initial quand ils sont exposés au feu. Les 2 côtés du passage de cloison sont étanchés avec une couche de 2 centimètres de produit résistant au feu, étanche aux gaz et imperméable.

Le système RISE peut être utilisé pour les passages verticaux (de pont) et les passages horizontaux (cloisons). Le système d'étanchéité permet le passage de câbles en coude, courbure ou oblique sans nuire aux capacités d'étanchéité du système. Avec le système RISE il n'est pas nécessaire d'utiliser des conduits particuliers et il n'y a aucune restriction sur les types et tailles de câbles. L'isolation aux extrémités du passage n'est pas nécessaire car le système peut être utilisé sur des passages le plus courts possibles.

Le système RISE est commercialisé par Beele Engineering, Beunkdijk 11, 7122 NZ Aalten, The Netherlands (tel : 31 543 461673 - fax : 31 543 461786 - e-mail : info@beele.com - website : www.rise-systems.com)

**Récepteurs GPS** : Précautions pour éviter les dommages dans le Golfe Persique

Les informations sont tirés de MARLO (USCG Maritime Liaison Office) bulletin #02-01Bahrein

MARLO a reçu des informations comme quoi des navires de commerce auraient eu des problèmes avec leurs récepteurs GPS dans le golfe Persique particulièrement à proximité des navires de guerre américains. Bien que la cause exacte des problèmes n'ait pas été déterminée, les utilisateurs des navires de commerce pensent que cela serait causé par la puissance élevée des radars militaires.

Des recherches menée par les US Coast Guards ont déterminé que beaucoup de récepteurs GPS ont en fait un seuil de susceptibilité bas (aisément endommagés). On a constaté que le seuil de destruction d'appareils courants disponibles chez les fournisseurs se situe aux environs d'un watt de puissance de crête. En conséquence, du fait de ce seuil très bas, il y a des risques en présence de radars des navires de guerre, surtout si l'on considère l'effet cumulatif de plusieurs radars opérant à distance relativement proche dans le golfe Persique.

Beaucoup d'opérateurs commerciaux pensent que mettre le GPS hors tension, lorsqu'ils se trouvent à proximité d'un navire de guerre, évitera les avaries ; cela n'est pas vrai dans la plupart des cas. En effet certains systèmes électroniques de réception sont plus sensibles lorsqu'ils sont hors tension.

Malheureusement, en raison des nombreuses variables en interaction entre source et victime telles que la fabrication des équipements, le gain de l'antenne, la distance, les niveaux de puissance et les modes d'émission, il est très difficile de donner les solutions certaines. Des améliorations dans les capacités des satellites de navigation sont en cours avec des modifications importantes prévues pour 2003. D'ici là il y a deux choses que les utilisateurs du commerce peuvent essayer pour réduire la sensibilité de leurs systèmes de réception : (1) si possible maintenir une distance de sécurité d'au moins un mille de tout navire de guerre important, (2) et si on ne peut maintenir cette distance de sécurité, couvrir l'antenne de la victime potentielle avec 3 couches de feuille d'aluminium. La feuille d'aluminium est facile à poser et enlever quand c'est nécessaire.

Les opérateurs qui envisageraient de s'équiper d'un appareil GPS plus robuste regarderont les spécifications qui réduiront la sensibilité du GPS. Prendre des récepteurs GPS avec un gain d'antenne faible ( le gain se situe entre 6dBi et 4dBi) et des antennes avec filtres d'entrée sélectifs. De plus installer l'antenne du GPS à des endroits qui sont protégés par les superstructures, ce qui les met hors d'atteinte directe des radars des navires de surface, tout en permettant un accès correct à la couverture satellite, réduira aussi leur sensibilité.

# AFCAN : Scenarii Catastrophes

Lettre mensuelle Janvier 2002 - Safer Seas

L'expression est un peu forte : imaginer l'inimaginable est un exercice intellectuel très difficile, voir impossible; ce qui expliquerait pourquoi aucune réponse n'est parvenue au Bureau. Exemple : avant le 11 Septembre, qui aurait pu imaginer que des fanatiques prennent les commandes d'avions remplis de passagers et les jettent contre le World Trade Center à New-York ! Seule, la collision d'un petit avion de tourisme avait été envisagée par les architectes, y compris à Paris pour la tour Montparnasse ! Mais cela n'empêche de réfléchir à la question et, au lieu de parler de scénario catastrophe, d'analyser quels dangers porte en lui-même un navire de commerce, selon son type et sa spécialité.

Tout d'abord, je suis étonné qu'à l'Afcan personne ne puisse donner un élément de réponse alors que quelques-uns d'entre nous ont connu la guerre Iran-Irak, reçu des missiles de l'un ou l'autre belligérant ou que l'on a pu voir à la Télé quelques navires incendiés et de plus, il y a l'histoire d'où l'on peut tirer quelques leçons.

Pour ma part, je ne peux parler que des gaziers (butane, propane) et méthaniers (Gaz naturel), laissant à d'autres pour les pétroliers, plus compétents que moi.

## A - Un peu d'Histoire

Mars 1965 : "Jules-Verne", méthanier de 25000 M<sup>3</sup>, mis en service en Janvier 65, à Arzew, lors du chargement, la Cuve n°5 déborde, le méthane liquide (-162°C) par la torchère de dégazage, tombe sur le dôme de la Cuve n°2 et se répand sur le pont tribord. Le dôme de la Cuve s'ouvre et le pont principal (30 mm d'épaisseur) casse sur une longueur de 1 m environ. Pas de victime

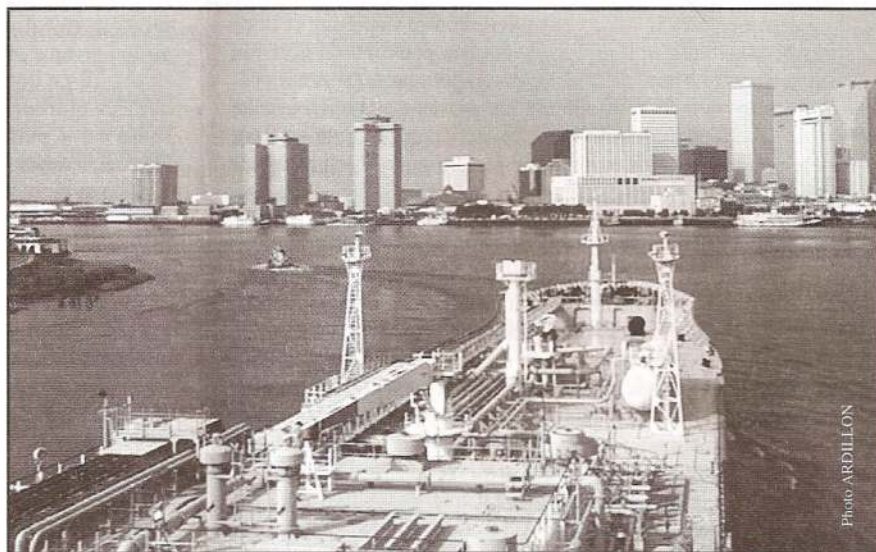
1970 : "Pythagore", méthanier expérimental de 600 M<sup>3</sup> (historiquement le premier méthanier français), au cours d'un arrêt technique au Havre, explosion dans l'espace interbarrière, alors que le navire était complètement dégazé. Peu de dégâts, pas de victime.

1970 : à la même époque que l'incident ci-dessus, "Jules-Verne", au Havre, au cours des opérations de dégazage préalables à l'arrêt technique, les sept torches amovibles, mises en place sur chaque cuve, s'enflamment au cours d'un orage, à quelque heures de la fin officielle des opérations. Aucun dégât, pas de victime.

Juin 1979 : le méthanier de 130000 M<sup>3</sup> "El Paso Paul Kayser", construit à Dunkerque, prototype d'une série de 10 navires identiques (dont l'Edouard LD, 4<sup>ème</sup> de la série), construits à Dunkerque et la Seyne) venant d'Arzew à destination de Cove-Point, dans la Chesapeake, s'éventre, dans le détroit de Gibraltar, sur le récif de la Perle, à 1 mile de la côte, et s'arrache tous les fonds à 14 nœuds, jusqu'à 1 mètre du cofferdam arrière. Pas de cuve éventrée, pas de victime, tous les fonds arrachés.

1980 : Méthanier "LNG Taurus" échouement : pas de victime, seul les double-fonds ont souffert. Aucun autre détail au sujet de cet incident.

1985 : Méthanier "Ramdane Abane" de 126000 M<sup>3</sup> venant d'Arzew en route vers Montoir : abordage à l'entrée du Détroit de Gibraltar. Partie avant babord endommagée. Pas de victime. *Nous croyons savoir que ce même méthanier au large du Cap Finisterre est tombé en panne de propulsion pendant plus d'une dizaine d'heures (janvier 2001) et a été pris en remorque à quelques milles de la côte.(N.d.l.R)*



Remontée du Mississippi - Nouvelle Orléans

## Guerre Iran-Irak

De nombreux pétroliers et gaziers ont été attaqués et touchés par des missiles. Je me souviens très bien avoir vu à la télévision un Gazier ex-Gazocean, (*Gas Fountain de Navtomar*) construit à la Ciotat, touché par un missile, un énorme jet de gaz enflammé sortait par un trou dans la coque tribord. (*Le service sécurité P&O et le remorqueur Salvanguard ont réussi en arrosant à éteindre le feu, puis en bouchant le dôme ouvert avec des planches, caoutchouc et ciment, des flexibles cryogéniques furent installés. Des cablages électriques furent installés pour alimenter compresseurs et pompes cargaisons. Un générateur de gaz inerte mobile a été approché. La cargaison de 17204 T de butane et propane fut transbordée à Dubaï sur un navire "courageux" le "RIBAGORCA" a un rythme de 211 T/h- dans l'accident 1200 T ont été volatilisées. Un mois plus tard le dégazage de l'isolation de la cuve 3 prit fin. Le navire trop vieux ne méritait plus d'être réparé et fut découpé au Pakistan. (N.d.l.R)*

Le même navire avec un équipage espagnol a été victime d'un incendie machine du côté des Groupes Electrogènes en Méditerranée. L'équipage n'a pas réussi à éteindre et a évacué, mais avant d'évacuer ils ont eu l'idée d'allonger une manche entre l'évaporateur du ballon d'azote et la clairevoie machine. L'azote a finalement éteint le feu. Le navire à la dérive en Méditerranée, le port de Marseille très courageusement a accepté le navire et a transféré la cargaison à quai avec des générateurs sur le quai. (N.d.l.R)



GAYLUSSAC - Gazier

### **B - Analyse succincte des dangers potentiels de ces navires**

D'abord, comme tous les navires de commerce, incendie dans la machine ou pollution due aux soutes lors d'un échouement ou collision avec un autre navire.

Rappelons que les méthaniers, construits depuis 1969, selon les techniques françaises (cuves intégrées à la coque) Gaz-Transport ou Technigaz (double-coque avec deux espaces interbarrières d'isolation soit à la perlite ou alors avec du balsa et en permanence inertées à l'Azote), transportent du Gaz naturel sous forme liquide à la pression atmosphérique à - 162°C

La US Coast-Guard a conduit, avant d'admettre les méthaniers aux Etats-Unis, à la fin des années 60 (1967, je crois), des études pour connaître le comportement du gaz naturel liquide soudainement déversé dans l'eau. Ils en sont arrivés à la définition d'explosion sans flamme c'est-à-dire qu'une quantité de gaz naturel liquide qui tombe dans l'eau de mer, forme autour d'elle une épaisse carapace de glace et, à l'intérieur, comme le liquide continue à se vaporiser, il se produit de fortes détonations de détente brutale !

Ceux d'entre nous qui ont navigué sur ces navires se souviennent parfaitement que les lances à incendie servaient plutôt à se protéger des méfaits du froid : on les élogeaient sur le pont avant chargement déchargement, prêtes à entrer en action en cas de fuite, même minime, occasionnelle. Et, de plus, au droit des traverses de chargement, existent des rampes destinées à interposer un rideau d'eau pour protéger la coque en cas de fuite accidentelle.

Pour ma part, je ne crois pas aux dangers d'explosion ou d'incendie (sauf locaux et machines) mais aux dangers dus au froid c'est-à-dire à la soudaine vaporisation de la cargaison en cas d'abordage ou d'échouement : une cuve éventrée passant subitement de -162°C à + 20°C soit une élévation de température d'environ 180°C demandera une énorme quantité de chaleur, d'où gèle de tout ce qui est autour du navire, le GNL étant plus léger que l'air.

Si échouement avec éventration d'une cuve, gèle immédiat de toute l'eau autour du navire avec ensuite un probable débordement de ou de la cuve éventrée, donc méthane sur le pont et rupture du pont, de la coque etc...

Rappelons que ces navires sont tous à double coque.

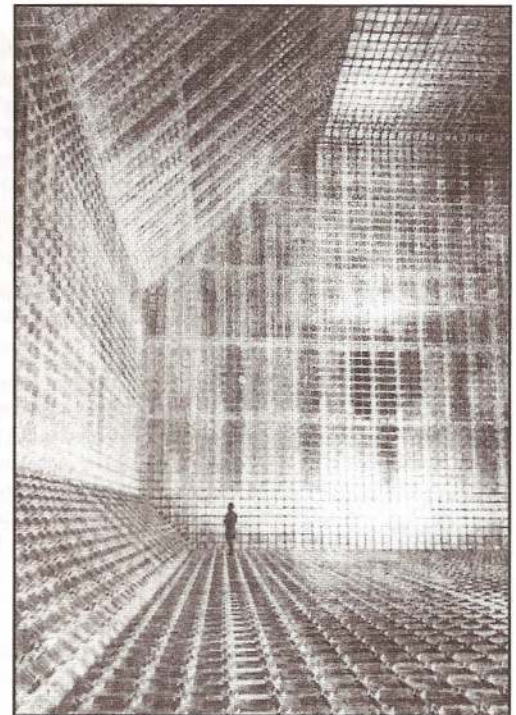
Le problème est différent pour les Butaniers propaneurs communément appelés Gepeelliers.

D'abord le butane et le propane sont plus lourds que l'air, ils sont liquides, à la pression atmosphérique, aux températures suivantes :

- Butane à - 0°5 C
- Propane - 40°C

Donc ici, à notre avis, le grand danger sera le feu et l'explosion et si éventration d'une cuve feux explosion plus gaz qui se répandra sur le site et également dangereux pour les sauveteurs et l'environnement, pouvant conduire à l'embrasement rapide de tout ce qui est autour du navire.

Sévérac le 24 Janvier 2002



Cuve d'un gazier - Les tôles gauffrées Technigaz

Jean P. LE COZ

# TIRÉ DU FAIRPLAY

## Support for 'places' of refuge

**SPEAKERS** at the London Shipping Law Centre's annual Cadwallader lecture strongly supported providing places of refuge for damaged cargo vessels. The lecture covered collective responsibility in ship safety. Lessons must be learnt from the Erika and Castor incidents, said IMO Legal Committee chairman Alfred Popp QC. "All EU coastal states must identify shelter areas and draw up rules for procedure," insisted Willem de Ruiter, EC head of maritime safety. Frank Wall, head of shipping policy at the UK transport department, agreed. "Could an 'Erika' happen in UK waters?" he asked, pointing out that the AB Bilbao is currently sheltering off Margate with an "increasingly unstable" cargo of styrene. The environmental interests of all coastal states would be served by international co-operation in identifying places of shelter. He recommended areas other than ports, but which (controversially) he said should not be publicised. "Alarming people in advance invariably means you lose the facility."

## Convention spells end of TBT

**THE IMO** has confirmed details of its anti-fouling convention adopted on October 5, banning the use of environmentally damaging metallic compounds (organotin) and the future use of other harmful substances in ship anti-fouling paint. The ban on new use of organotins is effective from January 1, 2003, and by January 1 2008 ships must either be externally free of the compounds or must carry a barrier coating preventing their leaching out from underlying treatment. Internationally-operating ships over 400 GT must undergo survey for an anti-fouling system certificate while other vessels will be subject to an anti-fouling system declaration. Signatories to the convention must prohibit and/or restrict the use of the banned substances on ships flying their flag, operating under their authority, and entering ports, shipyards or terminals in their jurisdiction. The regulations will take effect 12 months after 25 states representing 25 per cent of world merchant tonnage have ratified the convention.

## Haulier fined for toxic omission

**A UK LORRY** owner/driver has been fined £3,500 (\$5,072) for omitting to declare that his vehicle was carrying dangerous chemicals on a cross-Channel passenger ferry. Paul Anthony Faulker boarded a P&O Stena Line ferry at Calais, France on November 20, 2000 having declared that his articulated lorry was only carrying paper products, and with no signs on the lorry indicating dangerous goods. There were 623 passengers on the ferry. After its arrival at Dover, the lorry was found in fact to be carrying over 20 different types of potentially toxic or corrosive chemicals, the UK Maritime and Coast Guard Agency (MCA) said yesterday. As well as his fine, Faulker was ordered to pay £4,000 in costs for what the Canterbury Crown Court called "an extremely serious offence" that "blatantly flouted the Regulations" (which provided for the safety of all on the ship).

## BV head to call for stronger ships

**THE shipping** industry should be demanding "stronger, more robust, more fit-for-purpose ships," believes Bernard Anne, executive vice president and head of Bureau Veritas' marine division. In a speech planned for this evening, he is expected to say that "if we do that, then our crews, our managers and the public will all sleep better at night." He will tell BV clients and other guests that "overall you are getting the rules and the ships you and the market ask for" and his draft speech dismisses suggestions that unilateral action by a single class society could make a difference. "If one society... doubled its steel requirements, do you think it will get more owners to use it? ... What good owners want is for all class societies to raise the minimum requirements," he will say. To achieve this, he will suggest, "charterers, ship owners, managers, shipyards and class [must] have the common will to demand something [that] sets the minimum standard for newbuildings higher." And they must be prepared to pay for it, he will warn. "Ship owners, and their clients, the charterers, have to want more, and be prepared to pay for it."

## US ports demand crew lists

**US Captains** of the Port have been instructed to seek a crew list from all vessels wishing to enter US waters, irrespective of flag. The International Shipping Federation reported yesterday that failure to submit the required list would result in the ship being barred from entry. If seafarers from any of the following countries are identified they will not be allowed to leave the ship: Afghanistan, Algeria, Comoros, Cuba, Egypt, Iran, Iraq, Jordan, Kuwait, Libya, Malaysia, Maldives, North Korea, Pakistan, Palestinian people, Qatar, Saudi Arabia, Somalia, Sudan, Syria, Tajikistan, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, United Arab Emirates, Uzbekistan, Yemen, Yugoslavia.

## Two held in Caribbean licence fraud

**A FORMER US Coast Guard** employee and an accomplice have been arrested in connection with a widespread fraud operation discovered in the Coast Guard's Puerto Rico division more than a year ago. The USCG said one of its legal instru-

ment examiners, employed in San Juan between 1991 and 2000, has been arrested along with a man "falsely portraying himself as a Coast Guard certified instructor". The service recalled mariner's licences and other documents issued in San Juan after discovering that 650 licence blanks and a merchant mariner document-producing machine were missing. Coast Guard merchant marine licences are issued for positions such as officers of large merchant ships and operators of smaller commercial vessels such as charter boats, while seafarers' documents are issued for positions such as able bodied seaman, steward, and tankerman. Evidence to a grand jury in San Juan says the men conspired to embezzle almost \$370,000. Investigators confiscated 318 of the initial 650 compromised licences and 256 "to date" of what the service called 957 "questionable" merchant mariner documents.

## Australia set for Coast Guard service

**AN AUSTRALIAN Coast Guard** service could be formed as a result of legislation tabled in the country's parliament. If passed, it would shift the responsibility for coastal surveillance and border protection from Australia's defence forces and a number of other agencies. The Australian Coast Guard Bill 2001 was submitted as a private bill earlier this week by opposition Labor Party leader Kim Beazley, with the intention that a Coast Guard would provide border protection and police services for Australia's coastal area, contiguous zone and exclusive economic zone. All functions previously undertaken by the Coastwatch arm of the Australian Customs Service, including surveillance of Australia's coastal zones, would be carried out by the Coast Guard, if the legislation is approved. Co-ordination of search and rescue operations in maritime zones, which fall under Australia's responsibility - currently handled by the Australian Maritime Safety Authority (AMSA) - would also transfer to the new service, as well as response to oil spills and other marine environmental incidents.

## Philippine crewing faces crisis

**WARNINGS** about the vulnerability of the Philippine crewing industry, which have largely been ignored in recent years, are finally starting to cause worries in Manila, according to Fairplay's cover story this week. After the panic to achieve White List status, the old mood of complacency among regulators and seafarers has returned. Ship owners and managers are losing patience with the slow speed of government departments and the sheer number of bodies involved. An increasingly haughty attitude among some seafarers, and the proliferation of arrests in pursuit of dubious claims is also persuading owners to sample Eastern European, Burmese and Chinese alternatives. Now with around a billion dollars in foreign exchange at risk, the industry is waking up to the threat.

## Pirates shift to hostage taking

**TAKING** crew members hostage rather than looting ships' cargo is a "dangerous new trend" in attacks on ships traversing the Malacca Straits, according to Noel Choong, regional manager at the International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur. Six Indonesian tug crewmen were released recently after pirates were paid a ransom reportedly amounting to Rupiah 300M (about \$34,000). Choong denied reports that he was critical of those paying ransoms. "All I said was that the [August 25] hijacking may have been prompted by a similar incident in June when a ship's master was released after an undisclosed sum was paid," he clarified to Fairplay. He said that hostage taking pointed to tactics adopted by Somali pirates. "Our advice in such situations is to promptly alert authorities." The Singapore-based tug charterer told Fairplay today that the crew and the tug "are safe," but declined to comment on press reports that money was paid to obtain their release.

## North of England Club makes waves

**THE doubling** of maximum wave heights in the Atlantic and Pacific oceans over the past 30 years has emphasised the need for masters to pay more attention to cargo-securing, warns the North of England P&I Club. Ongoing satellite measurements by scientists at the Southampton Oceanography Centre show that climate change has increased average winter wave heights in the north-east and central Atlantic and the north Pacific from 2.5-3 m to 4-4.5 m over the past 30 years. The biggest waves have almost doubled in height to 9 m. "While most ships are designed to resist all but the most extreme conditions, the findings mean that safety margins are now narrower," says North of England head of loss prevention Captain Phil Anderson. "Ships trading to and from North America are particularly affected," he added. Masters are fully justified in slowing down or altering course if they consider sea conditions are too dangerous to continue with charterers' orders, the club says.

# En passant par la cambuse

## BRAZIL

C'est en 1500 qu'Alvarez Cabral prend pied à Porto Seguro près de Salvador, c'est en 1532 que de Sousa fonde Sao Vicente près de Santos. Mais sur ces 6000 Km de côte que possède le Brésil, bien d'autres vont prendre pied, ce sont les "bandeirantes" anglais, espagnols, hollandais qui tentent de s'établir en différents points du rivage, mais peut-être que nous pouvons classer dans ces bandeirantes notre Amiral de Coligny qui de 1550 à 1560 avait pris pied à Rio.

Dès leur arrivée les Portugais introduisent la culture de la canne à sucre très gourmande en main d'oeuvre, ce qui oblige à faire appel aux esclaves venus surtout d'Afrique. Le Brésil est indépendant depuis 1822 et devient Etat Fédéral en 1891.

Dans ce pays de 8.500.000 Km<sup>2</sup>, peuplé de Portugais, d'Amérindiens, de noirs d'Afrique, d'Italiens et autres Européens, de l'Est notamment, ainsi que de Japonnais et autres Asiatiques; allant de Belem sous l'équateur, à Rio Grande do Sul en zone tempérée, et à Manaus en plein coeur de la forêt amazonienne.

Et cette grande diversité a tout de même donné un plat national incontournable: la FEIJOADA, et un alcool national: la CACHACA.

La feijoada c'est le plat de haricots que se cuisinaient les esclaves, y ajoutant des viandes que leurs maîtres pouvaient leur donner, ou quelques viandes qu'ils chapardaient ou issues de leurs petits élevages comme celui du cochon.

Pour une feijoada, faire tremper toute une nuit 500 g de haricots noirs secs (feijao preto). Faire dessaler les viandes de boeuf et de porc que vous aurez.

Dans une cocotte, mettre les hari-

cots à cuire pendant une bonne heure. Dans une autre, mettre 200 g de lard fumé, 200 g de lard 1/2 sel, de la langue fumée ou salée, du boeuf salé ou séché, une tomate, laurier, poivre, une cuillère de concentré de tomate, couvrir d'eau et laisser mijoter pendant une heure.

Dans une poêle, faire blondir un oignon, ajouter 150 g de chorizo fort et haché, 3 gousses d'ail écrasées, puis une louche de haricots avec du jus de cuisson, bien écraser à la fourchette et verser dans la cocotte de haricots, puis ajouter les viandes coupées en morceaux pour pouvoir donner de toutes les viandes aux convives. Cuire encore 30 à 45 minutes.

On peut ajouter des saucisses fumées en morceaux, du piment si vous aimez, ne saler qu'en fin de cuisson.

Accompagner cette préparation avec du riz blanc cuit simplement à l'eau salée et de 250 g de "farofa amarela", c'est à dire de la farine de manioc dorée à sec dans une poêle. Certains mettront un peu de beurre et ajouteront oignons, noix, raisins secs etc...ce qui pour moi est inutile, il y a assez d'arômes dans la feijoada. Ajouter par dessus 3 ou 4 oranges non pelées, coupées chacune en 8 ou 10 quartiers, ce qui apporte un peu de fraîcheur.

Le Brésil n'est pas un pays de vin, malgré quelques belles promesses et la boisson typique reste la "caïpirinha" dont j'ai déjà donné la recette: 1/2 citron vert coupé en morceaux, 1 cuillère à café de sucre de canne, écraser au pilon dans le verre pour extraire les jus et ajouter 5 cl de cachaça et de la glace.

On peut remplacer la cachaça par de la vodka pour obtenir la "caïpiroch-

ka" ou par du rhum blanc pour obtenir la "caipirissima". De toute façon, à boire avec modération.

Préférons quand même la cachaça si elle est le produit des bouilleurs de cru brésiliens.

En effet, la cachaça industrielle, c'est le jus de canne à sucre distillé en continu. La cachaça artisanale est issue d'une double distillation.

Une première distillation donne un alcool à 63° qui est mis en fûts de chêne pendant six mois pour éliminer les éthers, puis on ajoute de l'eau pour descendre le degré à 43° et on laisse reposer à nouveau six mois et faire une deuxième distillation qui donnera la cachaça de qualité.

Ce procédé est utilisé par environ 5.000 petits producteurs qui ne représentent que 5% de la production brésilienne.

*Cdt Yves CHARLOT* ■

*En Décembre 2001, le "poiré de Domfront" a obtenu son A.O.C. Le pays de Domfront, petite ville de l'Orne est une région plantée de nombreux poiriers de haute tige, dont les fruits sont pressés comme les pommes et donnent le poiré, boisson assez répandue en Normandie.*

*Domfront avait déjà une A.O.C. pour son Calvados, issu de la distillation d'un mélange de cidre et de poiré dans lequel le poiré doit entrer pour au moins 30%. It's great !*

# La Qualité de vie !

Un industriel américain se trouvait sur la jetée d'un petit village mexicain, lorsqu'une embarcation portant un seul pêcheur accosta. Dans l'embarcation se trouvaient quelques barracudas. L'américain complimenta le pêcheur mexicain sur la qualité des poissons et lui demanda combien de temps il lui avait fallu pour les prendre. Le mexicain lui répondit " Juste un petit moment, senior".

L'américain lui demanda alors " Pourquoi ne pas sortir plus longtemps et attraper plus de poisson ?"

"J'en ai assez pour satisfaire les besoins immédiats de ma famille." Répondit le mexicain.

"Mais qu'est-ce que vous faites le reste du temps?" demanda l'américain.

"Je me lève tard, je pêche un peu, je joue avec mes enfants, je fais une petite sieste avec ma femme Maria, je fais un tour au village tous les soirs où je déguste du vin et joue de la guitare avec mes copains. J'ai une vie bien remplie senior !"

L'américain s'esclaffa "Je suis diplômé d'économie de Harvard et je peux vous aider. Vous devriez pêcher plus longtemps, avec les bénéfices acheter un bateau plus grand. Avec les bénéfices du grand bateau vous pourriez acheter plusieurs autres bateaux et avoir ainsi une flotte de bateaux de pêche. Au lieu de vendre votre pêche à un intermédiaire vous pourriez vendre directement à un industriel, et même ouvrir votre propre conserverie. Vous contrôleriez ainsi le produit, sa transformation et sa distribution. Vous quitteriez ce petit village de pêcheurs pour Mexico, puis Los Angeles et pourquoi pas New-York où vous dirigeriez votre entreprise en pleine expansion"

"Oui mais combien de temps va-t-il falloir pour faire tout ça ?" demanda le mexicain.

" Oh ! De quinze à vingt ans " répondit l'américain.

" Oui , et après senior ?"

L'américain sourit et dit " Voilà le meilleur. Au bon moment vous vendrez vos actions et deviendrez très riche, vous empocherez des millions !"

" Des millions, senior ? Et alors ?"

"Alors, vous prendrez votre retraite, vous vous installerez dans un petit village de pêcheurs où vous pourrez vous lever tard, jouer avec vos enfants, faire la sieste avec votre femme, descendre au village le soir, y siroter du vin et jouer de la guitare avec vos copains !" répondit l'américain.