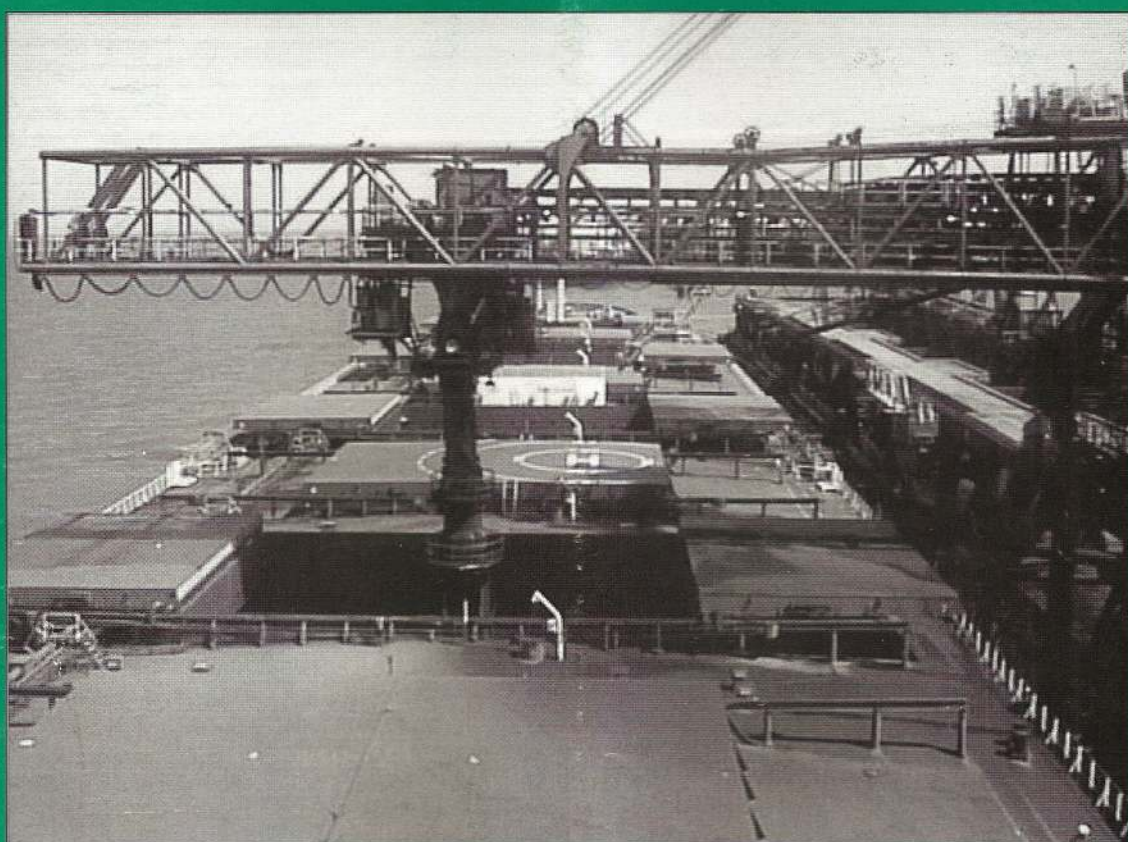


AFCAN

Informations



N° 58 - JUILLET 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

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

Colloque Safer Seas	p.4
Vraquiers	p.13
Elimination des déchets	p.18
L'OMI.....	p.20
SHOM	p.23
Technique	p.24
M.A.R.S	p.26
Brèves.....	p.31
En passant par la cambuse	p.35

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles

Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,

Pour ceux qui ont un E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

4 numéros par an

Siège social :

**rue de Bassam
29200 BREST**

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

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.

Comment ne pas en parler ! L'élection Présidentielle, dont le résultat du premier tour met la France sous le "choc", puis les Législatives, avec en final "une vague bleue" qui permet au Président de la République et à son gouvernement d'avoir les pleins pouvoirs pour diriger le pays. Lourde responsabilité car il n'y aura pas de partage en cas d'échec ! Grande incertitude aussi, puisque le plus grand parti du pays est celui des "abstentionnistes", la "base" ne se sent plus concernée par les choix du futur ou, les choix du futur ne concernent plus la base ?

Pour l'activité maritime, sujet qui nous préoccupe, le candidat Président s'était dans un premier temps déclaré favorable au ministère de la mer, après réflexion, ce dernier est devenu un secrétariat d'État à la mer, nul doute que ceci confirme combien la pêche se sent bien à l'Agriculture ! Toujours est-il que le secrétariat d'ÉTAT à la mer (s'il se confirme dans les prochains jours) va devoir mettre en œuvre les promesses électorales, la principale étant de porter de l'intérêt au "maritime". Ainsi, le transport des marchandises par mer (et le fluvial ?) va devenir une préoccupation car, seul en mesure de désengorger, de rendre plus sûr, notre réseau routier, tunnels compris. Le "rail" a aussi, son rôle à jouer, mais la cohabitation marchandises/voyageurs sur les même lignes est aujourd'hui un handicap et le ferroutage a plus d'atouts pour les pays (ils ont déjà compris eux !) ne disposant pas de façade maritime.

Des études traitant du cabotage sont d'ores et déjà "ficelées", les problèmes sont connus, répertoriés, une volonté et un courage politique sont nécessaires pour aller plus avant !

L'arrivée sur le marché des grands PC, ainsi que les projets futurs, s'ils devaient voir le jour, vont inévitablement changer la donne maritime. Les grands ports existants vont connaître des limites de tirant d'eau, limite déjà suffisante pour primer sur les autres que sont : largeur, longueur, tirant d'air. Mais, quel élément déterminant fixera la taille des prochains PC ? L'architecte naval, lui, serait en mesure de concevoir des 15000 EVP, par contre, le commercial (pourtant demandeur), s'inquiète du remplissage, en temps, de telles unités ! Des Armateurs pensent que les services à terre, ne sont pas en mesure de servir un tel navire et tout moment d'inertie en amont compromet l'escale en cours et ipso facto l'escale suivante et ainsi de suite, les coûts engendrés par pertes de temps, inhibant l'intérêt du très grand navire. Quoi qu'il en soit, ceux en service actuellement doivent, pour rester rentables et gérables, toucher un nombre limité de ports, d'où une très grande ouverture au feedering et au cabotage.

Une question reste préoccupante, quelle place occupe, ou occupera, le marin sur ce nouveau type de navire, lorsqu'une escale devient une quasi "fenêtre de tir" à ne pas rater sous peine de pertes financières énormes ? Plus simplement, que devient l'élément humain, sa maîtrise de l'outil en opérations commerciales, en cours de navigation, avec sa gestion au quotidien d'une consommation en combustible de 250 à 300t/24h, avec ses résidus, le renouvellement des eaux de ballast et les contraintes sur la poutre navire ?

L'OMI, sur la question de l'élément humain, est momentanément en panne, le tour des questions relatives à la fatigue et à l'évaluation formelle de la sécurité a fait son plein. Le sujet restera à l'agenda des MSC, en attendant probablement, d'aller plus avant lorsque les travaux de l'OIT seront terminés et acceptés.

Les USA pensent qu'il faudra dans l'avenir apprendre aux marins à gérer leur fatigue, probablement qu'une qualification supplémentaire verra le jour lors d'un prochain renouvellement de brevet. Mais peut être que le moment est venu de cesser de vouloir tout mettre sur le dos de la formation, cette dernière a des limites et ne peut à elle seule résoudre les problèmes.

Pour ma part, en matière de fatigue, je pencherais pour des effectifs adéquats aux navires, un Capitaine n'assumant pas le quart, des escales ou l'arrondissement du navire, ainsi que les divers contrôles techniques restent du domaine raisonnable, tant physique que moral ! (voir la convention FAL)

La sûreté des transports maritimes, sous la pression des USA, a été le grand sujet du MSC 75, une conférence diplomatique sur la prévention des actions de terrorisme en mer aura lieu en décembre 2002.

Un code international pour la sûreté des navires et des ports entrera en vigueur dans un avenir proche. Les navigants seront-ils vraiment protégés par un tel code ? Probablement oui dans certains pays ayant les moyens, certainement pas dans d'autres plus démunis !

Lors de l'ERIKA, des protestations s'élevaient, certains pensaient qu'il n'y avait aucun Droit en haute mer, que l'on pouvait y faire n'importe quoi ! Ceux qui ont suivi le récent épisode du "Winner" savent maintenant que la haute mer n'est pas un lieu de non DROIT.

Pour justifier du déclin maritime de notre Pays, combien de fois n'avons nous pas entendu dire que "Bercy" n'avait pas le pied marin, alors si le remède est là n'hésitons pas à mettre en place une formation adéquate et qu'on en finisse de pleurnicher sur notre sort !

Conseil d'Administration

Elus → 2003	Elus → 2004	Elus → 2005
J.P. Dalby	H. Ardillon	B. Apperry
J. Ernault	M. Bougeard	Th. Caudal
M. Le Doaré	F. Jean	M. Gidon
J. Loiseau	R. Le Bousse	R. Le Doaré
D. Marrec	J.F. Le Gall	H. Quéré
A. Piette	F.X. Pizon	J. Ruz
Th. Rossignol	P. Recher	J.D. Troyat

Bureau

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

Conseil Assurance
Ch. Loudes

Site web
F.X. Pizon

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

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes
Tél. 02.35.41.33.25.

MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer -
Contact : 04.42.82.11.80.

NANTES : Contact : 02.40.24.99.48.

Coordonnées

AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -

Tél.02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Permanences Lundi et jeudi 14h-18h

D.MARREC - juin02

Propositions pratiques aux capitaines et aux législateurs pour un transport maritime plus sûr pour l'environnement

par Charles Claden,

Les Abeilles Internationales, France

Dr. Shoichi Hara, National Maritime

Research Institute, Japon

et Dr. Michel Girin, CEDRE, France

Introduction

Il y a une trentaine d'années, lors d'une grande catastrophe maritime, ce qui intéressait le grand public était la perte de marins et des biens. Les actions pour améliorer la sécurité maritime qui en découlèrent s'orientèrent toutes vers la réduction des pertes de vies humaines et des conséquences économiques pour les propriétaires du navire et de la cargaison. Depuis lors, un certain nombre de catastrophes ont fait apparaître une autre sujet d'inquiétude : l'impact d'un accident maritime sur l'environnement et sur ceux vivant de cet environnement. Les navires qui transitent au large sont devenus une menace pour les populations côtières. La perte de 20 marins dans le naufrage brutal d'un minéralier ne fait plus les gros titres que dans les journaux locaux et pour un ou deux jours. Une pollution de 200 tonnes de pétrole ou d'un autre polluant fait la une des mêmes journaux pendant des semaines. Celle de 2000 tonnes de polluant fait la une des journaux nationaux et télévisés.

Les gouvernements, les organisations régionales, l'Organisation Maritime Internationale et les assureurs maritimes ont commencé à prendre le problème en considération. Toute pollution marine importante provenant d'un navire génère maintenant, au cri de "plus jamais ça !", un flot d'idées pour protéger l'environnement. La plupart des ces idées n'arrivent pas à se concrétiser à travers le long et difficile processus d'entérinement par les entités locales et internationales. Des exemples nous sont donnés par plusieurs accidents tels que ceux du Nakhodka (1997), au Japon, de l'Erika (1999) et de l'Ievoli Sun (2000) en France.

Mais certaines propositions arrivent à faire leur chemin. Inconnues du grand public, la plupart de ces propositions concrétisées ne sont pas toutes neuves : il y a longtemps qu'on en parlait sans pouvoir les faire aboutir, et elles sont réalisées en raison du besoin d'agir à la suite de la catastrophe. Nouvelles ou non les idées pour "plus jamais ça" sont en général des évolutions positives. En augmentant la sécurité de la navigation elles contribuent réellement à l'amélioration à long terme de la protection de l'environnement.

Parmi des exemples récents on a l'accélération de la mise à la casse des pétroliers anciens à simple coque ou de l'amélioration des Inspections par l'Etat du Port (PSC). Mais aucune proposition, quelle que soit sa valeur, ne peut garantir le "plus jamais ça". Les accidents continueront à se produire et des améliorations supplémentaires seront nécessaires pour que les conséquences des accidents maritimes soient moindres pour l'environnement.

Ces propositions pour des "conséquences réduites" n'auront pas de meilleures sources qu'une bonne analyse de retour d'expérience opérationnelle des professionnels qui vivent réellement les incidents de pollution et des études scien-

tifiques et techniques pour résoudre les problèmes constatés. C'est le cas des propositions présentées ici. Ce ne sont pas les seules à présenter un intérêt. Mais les auteurs veulent démontrer qu'elles auraient eu un avantage primordial lors d'accidents récents, et qu'elles ne coûteraient pas très cher par rapport aux conséquences qu'elles pourraient éviter.

L'une est une base de donnée systématique, disponible au plan international, gérée scientifiquement et tenue à jour, sur les routes, les tensions, les paramètres météorologiques au cours d'opérations de remorquages d'urgence typiques, de telle sorte que les sauveteurs pourraient tirer le meilleur parti des expériences précédentes pour améliorer les résultats.

Une seconde est l'installation, sur tous les navires à cargaison dangereuse, de systèmes de remorquage d'urgence, ou au moins d'œils, adaptés pour les remorquer lorsqu'ils sont à demi submergés, retournés ou cassés en deux.

Une troisième est une formation des capitaines sur leur responsabilité à l'égard de l'environnement, de sorte qu'ils se sentent réellement concernés et fassent de leur mieux pour assister ceux qui sont chargés de lutter contre la pollution lorsque leur navire peut être une source de pollution.

Une quatrième, directement en relation avec la précédente, serait des outils et des règles pour que les capitaines puissent transmettre rapidement des informations sur leur navire et leur cargaison aussitôt après l'envoi d'un "Mayday". Ce pourrait être sous forme de message électronique pré-formaté, concernant la structure du navire, ses équipements, sa cargaison, et qu'ils puissent emporter avec eux en cas d'évacuation, du genre disquette ou CD Rom ou équivalent qui pourrait être copié



à partir de l'ordinateur cargaison. On pourrait envisager encore plus d'éléments. Un exemple: au Japon, un projet national pour la recherche de nouveaux moyens pour protéger l'environnement des pollutions provenant de pétroliers vient d'être lancé. Dans ce projet on étudie le remplacement de robustes étraves à bulbe par des avants amortisseurs.

Retour d'expérience sur le remorquage d'urgence

Lorsqu'un navire est en avarie en mer, les politiciens, les journalistes et le grand public considèrent que la seule question vraiment importante est qu'il soit accepté par un port de refuge convenable, et que son remorquage soit rapidement organisé, si remorquage il y a besoin. L'opération de remorquage par elle-même étant considérée comme purement technique : les professionnels connaissent leur travail et le feront.

Les professionnels connaissent bien leur travail et sont passionnés. Ils connaissent parfaitement les capacités et les limites de leur navire, de leur équipage et de leur matériel. Mais ils ne peuvent qu'imaginer celles du navire endommagé, de son équipage et de ses réactions en fonction des conditions météorologiques. Ils apprécieraient grandement de pouvoir avoir accès immédiatement au dossier d'un accident semblable, impliquant un navire similaire, dans des circonstances assez proches. Mais biens que la plupart des remorqueurs de haute mer soient affrétés par les Autorités, ils sont généralement la propriété d'armateurs privés et de ce fait les professionnels ont rarement accès aux informations détenues par d'autres compagnies de sauvetage.

Pour l'instant, la plus grande partie des retours d'expérience repose sur l'expérience que possède l'équipage du remorqueur. Si les hommes changent, l'expérience est perdue. Les archives des sauvetage décrivent les routes de remorquage, les conditions météo, la tension de la remorque, les conditions du navire remorqué. Si une

base de données pour ces informations était disponible, les sauveteurs auraient accès à des données réelles.

Ceci est de la plus grande importance, car le remorquage est la prévention de second niveau, ce qui veut dire la capacité à limiter les conséquences d'un incident ou d'un accident lorsqu'il se produit. Il faut réagir :

- Dans le minimum de temps
- Avec la meilleure connaissance possible
- Avec la plus grande efficacité

Le but est d'agir, d'agir vite et bien. **Pour atteindre ce but, Il faut non seulement être entraînés à la réponse d'urgence, mais aussi il y a besoin d'avoir accès aux dossiers des actions précédentes afin d'aider à prendre une décision.**

La généralisation des remorqueurs d'assistance sous le contrôle des autorités, basés en permanence dans des zones dangereuses à trafic important, doit améliorer la possibilité de rassembler des retours d'expérience. Un groupe international d'étude sur la technique de remorquage, dont le but serait de faciliter un accès mutuel aux dossiers de remorquage et de retour d'expérience permettrait d'élaborer des propositions qui pourraient être présentées conjointement à l'OMI.

Un tel projet ne serait pas onéreux. Il pourrait démarrer sur une base de volontariat, chapeauté par une organisation bilatérale ou régionale déjà existante, éventuellement comme une extension des échanges de coopération déjà en place au sein du NMRI-CEDRE (Girin 2001). Il pourrait prendre la forme de réunions de petit groupe de spécialistes cooptés. Chaque réunion serait centrée sur l'exposé et la discussion d'une ou plusieurs opérations de remorquage importantes, avec l'accord et le soutien de l'autorité responsable, dans chaque pays, par les remorqueurs de haute mer sous son contrôle. Un secrétaire de groupe créerait et tiendrait à jour une base de données permanente, et accessible, regroupant les informations rassemblées et échangées lors des réunions. Les membres du groupe seraient invités à coopter d'autres membres. Par la suite le groupe pourrait être formalisé sous l'autorité de l'OMI.

Appareils de remorquage pré-positionnés pour navires retournés ou cassés

Les systèmes de remorquage installés, particulièrement les systèmes de remorquage par l'arrière sur les pétroliers, sont

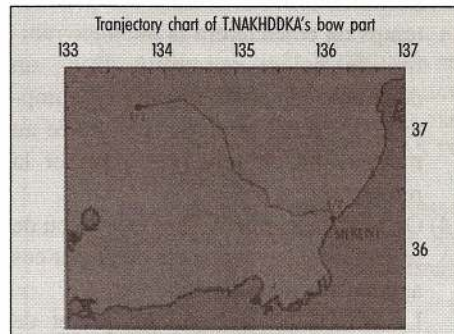


une amélioration considérable pour le passage de remorques en urgence. L'exemple du pétrolier Erika a montré l'efficacité d'un tel système. Mais pour le moment, ce n'est obligatoire que sur les pétroliers de plus de 20000 tonnes de port en lourd.

Indépendamment de la taille, tous les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes devraient être équipés d'un tel système, notamment les porte-conteneurs, tout en insistant sur le fait que la meilleure précaution est d'agir sur le confinement, c'est à dire sur le navire (voir l'accident du MSC CARLA au large des Açores en 1997).

De tels systèmes sont inutiles avec des navires cassés. Mais malheureusement certains types de navires ont une tendance toute particulière à se casser par le milieu par mer forte. Les minéraliers et les pétroliers en sont un exemple typique.

Les archives d'accidents montrent que la partie arrière d'un navire cassé en deux flotte tout d'abord normalement, puis plus ou moins rapidement coule à partir de l'avant, la poupe émergeant totalement pour quelques instants. Un système de remorquage par l'arrière, lorsqu'il existe, présente un intérêt certain. La partie avant souvent se couche et se retourne peu après avoir cassé, et tout système de remorquage sur le pont devient aussitôt inutilisable.



Il arrive parfois que le navire se brise ou se casse en deux en raison de son âge, d'une collision sur une mer forte ou souvent dérive à la suite d'une avarie machine. La coque entière du navire ou la partie qui dérive vers la côte peut provoquer une



pollution très importante, ou bien une collision, une explosion et un incendie. Le remorquage devient nécessaire pour éviter qu'une seconde catastrophe se produise à la suite de la première. Le passage d'une remorque est particulièrement difficile lorsqu'il s'agit d'épaves séparées. Dans le cas du Nakhodka (SOF 1997) les sauveteurs ne pouvant s'en approcher en raison de la mer forte, deux navires de patrouille des Coast Guards Japonais tentèrent d'aider à l'empêcher de dériver en utilisant son fil d'acier de remorquage. Le frottement sur l'angle de la coque en raison des mouvements sur la houle provoqua la rupture de ce fil d'acier de remorquage.

Le passage de la remorque sur l'épave est généralement réalisé par les équipes de secours ou de sauvetage dans une opération quasi désespérée. Les probabilités de réussite de passage de la remorque diminuent très vite par mer forte. Si des pattes de remorquage sont pré-installées sur la coque, le travail des équipes de secours ou de sauvetage peut être considérablement réduit et le taux de réussite pour éviter la seconde catastrophe considérablement accru. Bien que ces mesures concrètes n'aient pas encore été proposées, les navires transportant des cargaisons dangereuses devraient être équipés de moyens efficaces de sauvetage.

En ce qui concerne les spécifications pour les pattes de remorquage on doit prendre en compte :

- (1) Le niveau de résistance de la patte de remorquage en fonction du type navire.
- (2) Lorsque l'aide de plongeurs est nécessaire, au moins une position sous le tirant d'eau devra être étudiée pour le passage de la remorque .
- (3) Les positions devront être soigneusement choisies à la fois verticalement et horizontalement. Dans un premier temps on considèrera la manoeuvrabilité du navire remorqué. Dans un deuxième temps on prendra en compte la dérive de la partie remorquée au moment où on sera prêt à passer la remorque.
- (4) On réduira au mieux l'augmentation de résistance à l'avancement créée par ces appendices supplémentaires

Le NMRI a démarré un projet de recherche sur ces points à la suite de l'accident du Nakhodka. Le sujet étant tout à fait en rapport avec ce qui vient d'être exposé, il pourrait être intégré dans le programme du groupe de travail international sur le remorquage proposé plus haut. Dans ce cas, le groupe examinerait les recherches sur les pattes de remorquage



existantes ou programmées dans les autres pays et pourrait inciter des instituts de recherche compétents pour formuler et améliorer des projets de recherche sur ce sujet.

Formation de base des capitaines sur leur responsabilité à l'égard de l'environnement

Les capitaines et les armateurs se plaignent souvent que les commandants sont mal traités par les autorités nationales lorsqu'ils sont impliqués dans une pollution, parfois jetés en prison pour des mois, et poursuivis sans aucune considération des règles de leur pays ou de leur pavillon. C'est une plainte recevable. Mais d'un autre côté les autorités concernées et les populations côtières des régions touchées sont souvent surprises par les faibles connaissances et le peu d'intérêt pour l'environnement de beaucoup de capitaines de navires pouvant polluer ou polluant.

Un exemple récent est celui du porte-conteneurs Melbridge Bilbao (France 2001). En route de Vera Cruz (Mexique) et la Havane (Cuba) pour Rotterdam (Pays Bas), le navire se dirigeait de nuit sur le dispositif de séparation de trafic de Ouessant, à la pointe de Bretagne (France), avec un officier seul de quart à la passerelle. Il a raté la voie montante du TSS de plus de 10 miles et s'est échoué à 17 nœuds, à 07h20, entre deux rochers, sur l'île de Molène. Heureusement il a pu se tirer de cette situation inconfortable à la pleine mer de l'après-midi et a été remorqué dans l'anse voisine de Berthaume pour une inspection (il avait perdu du fuel), le jour suivant il entra au port de Brest.

La pointe de Bretagne a été l'objet d'une pollution considérable de la part du trafic maritime durant les 30 dernières années, et les populations côtières sont très sensibilisées à toute menace de la part des navires transitant le long des côtes. En outre l'explosion, dans le port de Brest, d'un navire transportant du nitrate d'ammonium, juste après la dernière guerre, a fait beaucoup de victimes dans la population et toute entrée de marchandises dangereuses dans le port est l'objet de discus-

sions animées. Tout au long de cette journée, le commandant avait confirmé aux Autorités maritimes Françaises qu'aucun des 218 conteneurs à bord ne contenait de marchandise dangereuse, que ce soit potentiellement explosive ou polluant marin potentiel. Ce ne fut que vers la mi-journée du 13, alors que les dispositions finales pour le remorquage vers le port étaient en cours, que le manifeste complet fut communiqué aux Autorités faisant apparaître la présence d'un conteneur de polluant marin potentiel, plus précisément "produits catalytiques", avec information de contact en espagnol renvoyant à une compagnie à Mexico.

Les spécialistes pollution durent attendre l'ouverture des bureaux à Mexico pour contacter le personne compétente et apprendre que les produits étaient d'origine européenne, renvoyés au fournisseur, ne contenant rien de plus dangereux pour l'environnement que du diesel. Les Autorités concernées, le port et le capitaine ne furent informés de l'absence de danger que moins d'une heure avant l'arrivée du navire à l'entrée du port, évitant ainsi un refus d'accès.



L'incident s'est terminé sans dommage physique, mais sans enthousiasme de la part des Autorités françaises ni des populations. Comment était-il possible que le capitaine n'ait pas pris soin d'informer les Autorités dès le début qu'il avait à bord un conteneur de dangereux? Comment se fait-il qu'il ne se soit pas senti concerné par la recherche d'informations sur le danger de cette cargaison? Il n'y avait qu'une seule réponse : il ne se sentait pas concerné par les dangers que présentait son navire pour l'environnement.

Lorsque 60 conteneurs tombèrent à la mer le 1er février 2002, dont un de 3 citernes de produit chimique hautement réactif dans l'air et l'eau de mer, à 135 milles dans le SW d'Ouessant, le commandant du Lykes Liberator, en route de Brême (Allemagne) vers Charleston (USA), ne fit rien de plus que prévenir les Autorités françaises de cette perte. Ce ne fut que 6 jours plus tard, après de nombreux coups de fil, que l'équipe Française de lutte contre les pollutions

put informer le public de la nature réelle de ces produits chimiques, des dangers présentés, et des précautions à prendre au cas où les citernes seraient drossées à la côte. Etait-il réellement impossible pour le commandant d'apporter son aide durant ces 6 jours? Ou était-il trop occupé pour se sentir concerné? Etait-il conscient qu'il n'était guère très apprécié ni des Autorités ni des populations côtières.

En fonction de ces exemples et de nombreux d'autres, **nous pensons qu'il y a un besoin évident d'informer les capitaines sur la façon dont les pollutions par les navires sont perçues par les populations côtières. Il faudrait leur apprendre à comprendre pourquoi et comment ces pollutions se sentent condamnées par des lois internationales qui sont différentes, comment elles ont l'impression d'être prises au piège par les dangers potentiels d'un trafic maritime international qu'elles perçoivent comme loin d'être un passage innocent. Une simple session de 3 jours sur le sujet dans toute la carrière d'un capitaine pourrait efficacement changer son attitude à l'égard des polluants potentiels à bord de son navire. Il comprendrait sa responsabilité vis à vis des pays au large desquels il navigue.**

Des formateurs dans les zones côtières proches de grandes routes maritimes seraient heureux d'organiser de tels stages, à un coût modéré pour les compagnies. Et les compagnies maritimes pourraient revendiquer, à bon droit, que des capitaines, formés et aidant réellement les équipes de luttes à faire face à un accident majeur, ne soient pas mal traités ni jetés en prison. En outre, le traitement de crises devrait être inclus dans les formations des capitaines, non seulement pour la sécurité du navire et de son équipage, mais aussi afin de faciliter d'autres interventions consécutives à des incidents dans le but d'éviter des dommages aux populations côtières et à l'environnement.

Le CEDRE, conseiller de l'Autorité française de lutte contre les pollutions marines et centre de formation international aux techniques de lutte serait certainement très heureux d'organiser des sessions abrégées de formation pour les capitaines, en coopération avec des armateurs le souhaitant. Si les parties intéressées trouvaient ce stage valable, il pourrait ensuite être présenté conjointement à l'OMI pour une intégration possible dans les formations OMI.

Transmission rapide des informations navire et cargaison

Les sauveteurs français, qui se portèrent volontaires pour être héliportés sur le chimiquier Ievoli Sun le 30 Octobre 2000 (M.Girin, C.Rousseau), après que le commandant et l'équipage aient été mis en sécurité à terre, et les spécialistes français de lutte contre la pollution, qui ont évalué les dangers présentés, auraient très certainement apprécié que le commandant de ce navire montre qu'il se sentait concerné par la protection de l'environnement et qu'il voulait coopérer. Ses officiers et lui-même sont arrivés à terre sans aucun document concernant le navire et sa cargaison, ils n'avaient que les informations dont ils pouvaient se souvenir. Ils étaient saufs, grâce aux Autorités françaises, leur navire allait sombrer très bientôt, mais ils ne se sentaient pas concernés par les conséquences possibles du naufrage.

Il aurait pu être techniquement possible pour le commandant d'envoyer aussitôt après son "Mayday" un fax ou un message électronique donnant des informations sur la structure du navire, les moyens de remorquage et la cargaison, au profit non seulement de ceux qui essaieront de le sauver lui et son équipage, mais aussi qui auront à faire face ensuite contre la pollution engendrée par son navire. Un commandant conscient de l'environnement, ayant suivi le stage de formation proposé ci-dessus, aurait peut être été professionnellement fier d'emporter avec lui, au moment du sauvetage, un jeu complet des informations indispensables sur la structure du navire, de ses équipements et de la cargaison, sous la forme d'un CD Rom ou équivalent, chargé rapidement depuis les ordinateurs du navire.

Cela n'est pas à l'ordre du jour pour les capitaines, ni pour les législateurs d'en faire une règle au moment de l'évacuation. Dans cet accident particulier, la conséquence a été que les sauveteurs français ont dû rechercher des informations sur place, sur un navire prêt à sombrer, dans un environnement à risques en raison du mauvais temps, des produits dangereux et du risque potentiel d'explosion.

Un des principaux problèmes était de bien comprendre la situation avant d'intervenir, afin de préparer la logistique de l'opération. Sans documents fiables il a fallu travailler sur des plans approximatifs.

Le manque d'information peut conduire à des évaluations diverses de la situation et compromettre toute l'opération, car lorsqu'ils sont sur place, les sauveteurs ne peuvent faire confiance qu'à eux-mêmes.

Dans ce même accident, les membres de l'équipe de lutte contre la pollution essayaient de déterminer la nature exacte de l'un des 3 produits chimiques à bord du navire, lorsque le commandant et les officiers sont arrivés au poste central de lutte contre la pollution et purent enfin les éclaircir. Pendant ce temps là les médias n'arrêtaient pas de poser des questions sur la nature exacte de la cargaison et ses dangers. L'équipe de lutte aurait sûrement apprécié de disposer de beaucoup plus d'informations écrites, en particulier les données de sécurité pour le transport maritime des produits, qui n'arrivèrent de l'affréteur que plusieurs heures plus tard.



Avec les moyens modernes de communication, il devrait être facile d'élaborer une procédure de transfert en direct, automatiquement à partir du navire, des données concernant le navire et sa cargaison à destination des Autorités chargées de la lutte. Nul besoin de règles internationales pour cela. Les armateurs peuvent décider d'eux-mêmes d'équiper leurs navires des moyens nécessaires et de donner les instructions pertinentes à leurs capitaines. Mais sont-ils réellement prêts à en prendre l'initiative? Attendront-ils, une fois de plus, pour commencer à bouger, que des règles internationales soient proposées par d'autres, que des pressions soient exercées, puis que ces règles soient négociées puis mises en vigueur. On a dit à plusieurs reprises qu'un armateur "ne doit pas payer plus que ses concurrents" et que son souci principal, lorsqu'il est certain de ne pas payer plus, est la solidité de son navire, pas question d'aider les autres même si son navire devient une source de problèmes (Mikelis, 2001). Mais il est évident que les conséquences potentielles d'une pollution, en terme d'image, de nouvelles règles et finalement d'augmentation des coûts, font que les armateurs s'ouvrent à de nouveaux concepts.



Conclusion :

Les idées et propositions présentées ne sont que des exemples tirés de l'expérience de trois spécialistes de formations très différentes mais très complémentaires. Il faut bien comprendre qu'elles ont été formulées uniquement parce que le monde maritime actuel a été incapable de démontrer un intérêt pour la protection contre les dommages causés à ceux qui vivent le long de côtes mises en danger par le passage, pas si innocent que cela, d'un trafic maritime intense.

Les auteurs sont des techniciens spécialisés, pas des activistes. Ils ne demandent pas de limitation du trafic, d'augmentation des sanctions, ou de traitement différent. Ils comprennent les soucis des armateurs pour une saine compétition. Ils comprennent que la sécurité, du point de vue de l'armateur ou du capitaine est tout d'abord la sécurité de l'équipage, puis la sécurité des biens de l'armateur et de l'affrètement, et le reste ensuite. Mais ce "reste" ne peut rester ignoré de l'armateur du fait qu'il existe un système international de

compensation, dans des limites financières fixées, pour les dommages économiques. Qu'ils le veuillent ou non, les armateurs devront montrer dans l'avenir qu'ils sont prêts à prendre en compte l'existence des populations côtières.

Les idées et propositions présentées pourraient contribuer à démontrer un début de prise en compte par les armateurs des intérêts d'autrui. Elles ne veulent pas révolutionner le monde du transport maritime. Aucune ne peut réaliser le rêve de "plus jamais ça" du grand public. Mais chacune est une pierre, pas très onéreuse, qui pourrait contribuer efficacement à un transport maritime plus sûr pour l'environnement.

Les auteurs sont conscients que d'autres, dans leurs pays et ailleurs, ont de l'expérience, des idées et des propositions intéressantes, qui pourraient devenir d'autres pierres constructives vers un transport maritime plus sûr pour l'environnement. Ils contribueront avec joie, dans le cadre du projet à venir des agences régionales pour la sécurité maritime, à la mise en place d'un ou plusieurs groupes de réflexion ou de travail, internationaux

et informels, pour étudier et discuter les idées présentées ici, ainsi que d'autres idées intéressantes, et déterminer les meilleurs moyens pour mettre en œuvre les plus valables et à des coûts acceptables.

Les groupes de réflexion étudieraient les côtés techniques favorables et défavorables de chaque idée. Ils prendraient en compte les vues légitimes de toutes les parties concernées. Leur objectif serait de trouver les conditions techniques acceptées par tous pour une mise en œuvre efficace. Ces conditions techniques seraient ensuite librement accessibles, par tout moyen adéquat, aux législateurs régionaux, nationaux et internationaux, pour éventuellement légiférer à quelque niveau que ce soit, si cela est opportun.

Dans le même temps, si des projets étaient acceptés par les Autorités concernées et par les éléments les plus innovants du monde maritime, les groupes de réflexion proposés pourraient se transformer en groupes opérationnels, pour commencer la mise en œuvre des projets acceptés, à titre de pilote, avec les éléments volontaires.

Saferseas Brest

Réponses technologiques et facteur humain

Hier nous avons pu être convaincus du fait que les catastrophes maritimes dans nos régions lorsqu'elles sont bien médiatisées sont à l'origine de l'évolution de la sécurité maritime.

Malheureusement, dans la précipitation, des décisions sont malgré tout prises un peu vite sans une étude approfondie des conséquences à long terme (par exemple, le pétrolier double coque sera-t-il aussi sûr qu'on veut l'espérer dans 20 ans?)

Les marins sont rarement associés à la conception des futurs navires, ni à leur construction, les réductions d'effectif ont limité la maintenance à un minimum, quant aux contrôles souvent imposés, incomplets, parfois répétitifs et quelquefois abusifs, **ils sont absolument nécessaires et doivent être menés par des vrais professionnels** : les orateurs qui me suivent vous en parleront.

Nous n'avons pas encore assisté à toutes la variété possible d'accidents maritimes avec leur conséquence en perte de vie humaine ou de catastrophe écologique.

Peu d'accidents sont bénins au sens écologique, souvenez vous de ce paisible cargo "FENES" chargé de blé qui s'est éventré sur la côte Corse, créant une pollution significative par la fermentation du blé répandu sur le fond.

Nous avons vu le porte conteneurs "MELBRIDGE BILBAO" venu s'échouer sur les rochers de L' ILE MOLENE comme ses frères "KINI KERSTEN" sur une plage du Cotentin ou "COASTAL BAY" à l'entrée de LIVERPOOL parce que l'officier de quart s'était endormi.

Imaginons le porte conteneurs de 12000 boîtes que certains armateurs veulent construire, se brisant sur la côte, conteneurs chargés évidemment d'une énorme quantité de produits dangereux ou polluants.

- Imaginons à la place d' "AMOCO CADIZ" un LPG de 75.000 m3 chargé de propane ! Que serait devenue la population et toute la vie côtière ? Le propane se vaporisant et restant particulièrement froid aurait recouvert la côte asphyxiant tout, à moins de ne rencontrer une étincelle créant une énorme explosion !

- Imaginons un transport de GNL de 125.000 m3 victime d'un abordage à proximité d'un port ! Le méthane (à -164°) se déversant à la mer, créant un iceberg qui en se désintégrant progressivement bombarderait de glaçons les environs tout en créant des ondes de choc et créant un risque pour la navigation aérienne.

- Imaginons le désastre qu'aurait pu présenter l'abordage du "VASCO da GAMA", éthylénier, devant TERNEUZEN, qui n'a heureusement pas eu de cuve touchée... certains spécialistes disaient que si une cuve s'était déversée brutalement dans l'estuaire, l'explosion se serait fait sentir jusqu'à Anvers où plus aucune vitre ne serait restée en place.

- Imaginons l'abordage d'un navire à passagers, loin de côtes équipées, par un transport de gaz (certains constructeurs "géniaux" imaginent déjà des paquebots avec 10.000 passagers !). Le feu, l'explosion, la tempête etc.. rendant le sauvetage immensément difficile.

- Mesure-t-on les conséquences d'une brèche dans une cuve d'un chimiquier transportant du "VCM" ou tout autre produit hautement cancérigène à l'abord d'un port ?

N'oublions pas que tout navire, même les caboteurs, peuvent devenir abordeur et être à l'origine de catastrophe, pourquoi les administrations autorisent-elles des effectifs si squelettiques et par le fait acceptant le risque ?

Cette litanie apocalyptique, non pas pour vous empêcher de dormir ce soir, mais pour poser les questions :

- Les décideurs, nos protecteurs, les organismes de sauvetage et de protection sont-ils prêt à affronter de tels désastres ? Chaque accident semble surprendre et oblige à innover. Sauf peut être la lutte contre la pollution par hydrocarbures, hélas assez courante, qui a fait des progrès, encore que la mise en place de cellule d'intervention doit encore poser bien des problèmes en maints endroits !
- Se donnera-t-on les moyens de limiter la course au gigantisme ?

- A-t-on fait le maximum pour éviter les accidents ? La meilleure prévention passe par la formation (STCW doit être strictement appliqué - les règles doivent être identiques pour tous - **le retard de six mois accordé pour son application est bien suspect** !). Formation adéquate signifie meilleure qualité des équipages et de leur travail.

- A-t-on fait le nécessaire pour la surveillance de la qualité de vie des marins, de la qualité des navires et du traitement de leurs effluents ?

Ne l'oublions pas, ce sont les marins souvent les premières victimes et c'est de la qualité de leur travail que dépend la propreté des mers.

- En juillet, le code ISM sera obligatoire sur tous les navires. Les scénarios "catastrophes" y sont théoriquement prévus. Depuis le 11 septembre, les armateurs et navigateurs mais aussi et surtout les autorités doivent envisager la présence de terroristes sur les navires et ne pas oublier toutes mesures contre les pirates dont le nombre de méfaits ne semble guère baisser..

Jacques LOISEAU
Mars 2002

Considérant la fatigue, principal facteur humain, les besoins des marins dans les développements technologiques sont-ils pris en compte ? L'AIS est un exemple de technologie développée sans vraiment se préoccuper du facteur humain.

Un des principaux facteurs humains affectant l'industrie maritime est la fatigue. Bien que ce soit reconnu, l'industrie et les Etats du Pavillon n'en tiennent pas compte. Prenez par exemple le cas de l'AIS (Système d'Identification Automatique) qui est considéré comme une aide utile à la navigation et qui risque de stresser encore plus l'officier de quart en lui fournissant des informations qui peuvent être source de confusion et ne sont pas indispensables.

Entre juillet 2002 et juin 2008 les navires devront s'équiper de l'AIS. Cette technologie est très impressionnante et sera utile aux contrôleurs terrestres du trafic maritime. Cependant on ne s'est pas préoccupé des officiers de quart qui auront, à la fois, à préparer les informations à transmettre, et à interpréter les nombreux éléments d'informations qui apparaîtront sur leurs écrans. Il n'est pas encore décidé si ces informations seront affichées sur un écran séparé ou incorporées sur leur écran radar par exemple.

Pour augmenter la confusion, tous les navires ne seront pas obligés de disposer de cet équipement, et l'officier de quart ne recevra donc, de ce système, que des informations partielles. Ce n'est pas pour dire que l'AIS est inutile, mais pour démontrer une fois de plus que la technologie progresse sans intégrer les besoins des utilisateurs finaux.

Ce qui est le plus inquiétant c'est que, pour l'instant, on n'a pas proposé de formation pra-

tique sur l'utilisation et l'interprétation des informations acquises grâce à l'AIS. Il est à souhaiter que cela soit rectifié avant que l'on assiste à la première collision assistée par AIS. Ce n'est pas la technologie qui créera des mers plus sûres mais la compétence du navigateur qui l'utilise.

L'AIS est juste un problème actuel. C'est la formation des navigateurs qui doit être reconsidérée. Les amendements de 1995 à la Convention STCW 1978 ont introduit le principe de l'aptitude basée sur la formation, l'évaluation et la certification. Dans ce contexte le meilleur endroit pour former et juger de la compétence est le lieu de travail lui-même. Ce n'est pas une nouveauté à la mer, et dans le passé des officiers chevronnés ont pourvu à la formation des élèves. Les médecins font de même, ils doivent former et contrôler les étudiants en médecine et s'assurer que durant toute leur vie leurs connaissances sont entretenues et améliorées.

Cependant ce concept a perdu de sa vigueur du fait du manque de temps provoqué par la réduction des effectifs, les escales raccourcies etc... et on pense que non seulement ce concept doit être réactualisé, mais aussi que le principe formateur / stagiaire devrait s'appliquer à tous les niveaux. Afin d'assurer une formation efficace à bord il est nécessaire de fournir à ceux qui doivent former les moyens et aptitudes nécessaires à la formation. Un moyen d'y parvenir serait d'introduire une partie au

niveau gestion dans le programme pour la certification pont et machine.

A défaut de prescription claire en ce qui concerne le temps minimum à la mer, l'âge minimum et sa justification, on trouve différentes approches prises par certains pays. Cela rend difficile la comparaison des certificats de compétence nationaux. Une condition approuvée de formation à bord rendrait la comparaison aisée et utile et éliminerait les délais serrés de stages pour correspondre au cycle de la formation scolaire.

Il est aussi important de prendre en compte l'évolution de la technologie qui équipe les navires modernes et qui n'est pas forcément enseignée dans les écoles à terre. La technologie change d'un navire à l'autre et par conséquent il est indispensable qu'un temps de familiarisation et de formation soit prévu quand un officier embarque sur un nouveau navire.

La formation à bord bénéficiera aux armateurs car cela réduira considérablement le temps de formation dans les écoles à terre. Les économies générées pourront être utilisées en mettant un officier instructeur sur des navires équipés pour avoir des groupes de stagiaires. Ceci permettrait en outre au capitaine ou au chef mécanicien de disposer d'un officier supplémentaire pour assister les officiers de quart lorsque les conditions créant de la fatigue surviennent.

L'élément humain dans le transport maritime

Comme vous pourrez le déduire de l'introduction, j'ai l'intention d'essayer de clarifier le facteur humain du point de vue du capitaine, qui est toujours la seule personne responsable de ce qui se passe à bord d'un navire. Beaucoup de lois ont été changées, mais la position du capitaine n'en a pas été affectée pour autant pour la simple raison qu'il est la seule personne qui agit lorsque nécessaire dans des conditions où il est impossible de joindre la direction à terre. Avec les moyens de transmission améliorés,

la position du capitaine est un peu modifiée dans la gestion au quotidien de son navire. Les compagnies de navigation modernes, dans le domaine du transport des conteneurs par exemple, ont des informations détaillées sur la position du navire, sa route, sa vitesse et même sur la consommation de combustible. Les programmes d'entretien peuvent être vérifiés par le département technique et des visites peuvent être organisées de loin.

Cette "surveillance" n'est active que durant les jours ouvrés, mais pour les longs

La gestion à bord autrefois et maintenant, les changements dans la culture de la gestion et l'impact sur le facteur humain.

week-ends le navire se trouve de nouveau livré à lui-même. La navigation, la météo et les incidents à bord restent bien sûr du ressort de l'équipe du bord. Il y a peu de raisons de penser que cela changera dans le futur, en raison du fait que lorsqu'il y a un accident, le bouc émissaire est à rechercher à bord et non dans les bureaux. La criminalisation du capitaine est même devenue d'une actualité brûlante, même dans l'entourage de l'OMI, car des responsables de l'industrie maritime ont réalisé, enfin, que ce système était illo-

gique et inhumain. Par ailleurs aucun être humain civilisé ne choisira une carrière à la mer en sachant qu'il peut être coupable d'un crime au point d'être jeté en prison avant d'être reconnu coupable d'une erreur d'appréciation de certaines conditions dans des circonstances qui sont parfois au delà de toute compréhension humaine.

Ces appréciations ou décisions humaines font les unes depuis que des études ont démontré qu'environ 80 pour cent des accidents maritimes sont dus à l'élément humain. Avec le déclin de l'expérience et des connaissances des marins à bord des navires navigant dans nos eaux européennes, l'influence de l'élément humain dans les accidents maritimes augmentera très certainement. Toutes les conventions et la bonne volonté montrée par l'OMI pour contrôler la qualité des marins n'ont en fait pas eu d'effet pour la simple raison que le "liste blanche" n'a pas eu l'effet souhaité. Il est toujours facile de se procurer des certificats frauduleux et on a constaté qu'il était très difficile de lutter contre ces procédés criminels. Des essais récents ont montré que c'était la triste réalité.

De nombreux accidents maritimes ont montré que le facteur humain joue un rôle important. Un exemple pas très récent mais significatif est l'échouement du "Torrey Canyon" en 1967. Depuis lors le monde a pris conscience de l'impact dramatique des

énormes dangers du transport maritime de produits pétroliers. Du fait d'une position erronée, non décelée, du sélecteur du système de gouverne automatique, le navire s'est trouvé provisoirement sans contrôle de cap et s'est échoué, toujours à pleine vitesse, sur Pollard rock. L'accident était un exemple parfait de l'élément humain ou de l'erreur humaine. Comme déjà dit, on estime qu'environ 80 pour cent des accidents maritimes sont dus à des raisons semblables. Malgré cette connaissance, de tels accidents continuent, et continueront, à se produire. Il va sans dire que les capitaines ne sont pas, le moins du monde, exclus de ce phénomène. Ils sont même tenus pour responsables des actes des autres, comme l'a montré le désastre récent de "l'Erika". Qui plus est, le facteur humain reste toujours un sujet très complexe. Les développements techniques visent à influencer sur l'élément humain dans les accidents maritimes par des systèmes d'alarme et des aides à la décision pour éviter que la personne responsable sur la passerelle ne fasse des erreurs. Le Système d'Identification Automatique (AIS) a été développé pour donner une meilleure image du trafic autour du navire et éviter l'erreur d'interprétation lors de ce que l'on appelle "les règles de barre VHF" qui deviennent de plus en plus courantes et risquent de remplacer les "Règles de Barre et de route" internationalement acceptées.

Le but de l'IMCO (devenu l'OMI) était de développer mondialement la sécurité du navire et de l'équipage. Les Conventions qui en découlèrent telles que SOLAS et MARPOL ont contribué à la réalisation de cet objectif, la dernière visant la protection de l'environnement. En premier lieu on s'est occupé du "hardware" soit de la construction des navires et des équipements. Le "software" ou "humanware", la partie chargée de conduire le navire de A à B, et à laquelle est attribuée la plupart des accidents, fut prise en compte plus récemment. La Convention STCW et le Code ISM furent, parmi d'autres, responsables de ce nouveau phénomène dans l'industrie maritime. Entretenir une culture sécurité à bord des navires a été jusqu'ici le souci des officiers à bord. Le Code ISM, cependant, montre que le facteur humain permet difficilement que la culture sécurité soit simplement du ressort du personnel du navire.

Il y a, cependant, une large part réservée, notamment, au capitaine, qui doit être en position de prendre une part active, en dépit des interférences de nombreuses autorités et parties dans le secteur du transport. La spécialisation peut avoir un impact positif à ce sujet. Les agences de personnel qui emploient souvent des gens de toutes sortes, contribuent rarement à une acceptable culture sécurité à bord.

Traduction libre, par JP Dalby, d'un texte présenté par F. Van WIJNEN, Secrétaire Général de CESMA, au colloque Safer Seas à Brest.

La sécurité maritime en Europe est-elle en vue ?

Point de vue d'un Capitaine

Mesdames et Messieurs c'est un plaisir de vous parler aujourd'hui au nom de CESMA, représentant les commandants de 10 nations de l'Union Européenne, et nous remercions Mr. POIGNANT député Européen de l'occasion qui nous est offerte d'exprimer notre point de vue sur un sujet qui est une des préoccupations majeures de l'Union Européenne.

Cela concerne la sécurité des équipages et des passagers sur les navires battant un pavillon de l'Union Européenne. Depuis le 11 septembre 2001 ce sujet est devenu un problème majeur. Les avions et les tours ne sont pas les seuls à être objet du terrorisme,

les navires et leurs équipages aussi. Jusqu'à présent les navires n'ont pas été victimes d'attaques mais de nombreux rapports laissent penser que des actes de terrorisme dirigés contre nos navires seraient possibles. Les membres de notre association nous font part de leurs doutes quant à une protection efficace des grands navires à passagers. Ces énormes navires, en raison de leur taille, sont des cibles faciles pour toutes sortes d'activités terroristes. En tant que personnes responsables de leur "cargaison humaine" ces collègues nous demandent d'agir rapidement auprès des administrations pour les convaincre du sérieux de ce danger. Tout le monde sait qu'une surveillance efficace

implique de très gros investissements que les compagnies de navigations peuvent difficilement supporter dans les conditions actuelles, cependant cette excuse ne doit pas être utilisée pour se permettre de négliger des procédures efficaces. Ce sujet a été discuté récemment à Tokyo, au Japon.

Il en va de même pour les ferries reliant les ports de l'Union Européenne. Bien qu'ils soient toujours en état d'alerte, en fait on peut faire peu de chose pour empêcher des terroristes d'embarquer. Un contrôle sévère de tous les passagers, des camions et de leur cargaison, demanderait beaucoup de temps et pourrait affecter les horaires d'appareilla-

ge et créer des dépenses pour les compagnies de navigation. Avec des bénéfices très faibles, de telles mesures pourraient mettre en danger l'existence même des compagnies. Nous en arrivons alors aux méthodes "d'évaluation des risques" que l'on peut expliquer de différentes façons.

La sécurité des marins ou des gens de mer est un autre chapitre. CESMA ne cesse de répéter que la sécurité en mer ne peut être assurée que si les navires sont armés correctement avec des marins compétents et responsables, bien motivés, qui ont le soutien de leurs employeurs qui leur fournissent une protection sociale et des conditions de vie à bord décentes. En outre l'image de la profession devrait être améliorée. D'une manière ou d'une autre l'image de la profession a décliné dans les dix dernières années, ce qui a conduit de nombreux marins professionnels de l'Union Européenne à quitter le métier. Ceci a été provoqué par de bonnes opportunités offertes à terre, bien souvent dans le secteur maritime, proposant, au moins, les mêmes conditions.

L'introduction du conteneur et du GPS a donné une impression de simplicité du métier. En outre la mondialisation et l'introduction de la Convention STCW 95 et de la Liste Blanche a donné l'impression que le métier de marin pouvait être accompli par n'importe qui disposant d'un paquet de certificats, parfois frauduleux. Des rapports de nos collègues commandants de l'Union Européenne nous signalent que, dans les dernières années, les conditions de sécurité en mer ont chuté rapidement. Même les marins récemment formés dans l'UE, au niveau de STCW 95, ont des capacités qui laissent à désirer en raison du nouveau système d'enseignement dans les écoles maritimes de l'UE.

Les mesures prises par l'OMI, telles que l'ISM, ont pu apporter quelques améliorations, mais selon des rapports récents, les officiers responsables sont exaspérés par le nombre croissant d'audits inutiles effectués par des gens qui, parfois, ne savent même pas de quoi ils parlent. Cela perturbe les opérations du navire et démotive le personnel, déjà submergé de travail, particulièrement par l'énorme paperasserie à remplir, même sur les ferries qui font des rotations quotidiennes.

Cela nous amène à un autre problème, que CESMA a essayé de soulever auprès de la Commission Européenne. De nombreux caboteurs feeder de conteneurs et de petits navires citernes parcourent les eaux européennes avec un équipage ramené au strict minimum, suffisant pour conduire le navire d'un point A à un point B, mais insuffisant pour accomplir toutes les tâches supplémentaires qui sont attendues de l'équipage d'un navire. Cela entraîne des périodes de travail

très longues et de repos très courtes, provoquant une fatigue très importante de nos collègues. De nombreux accidents sont dus à cette fatigue. Non seulement la vie des marins est mise en danger mais l'environnement marin aussi. C'est aussi une des raisons pour lesquelles de nombreux marins exténués quittent définitivement le métier.

Les niveaux des effectifs, quoique considérés comme suffisants par la Commission, devraient être reconsidérés, tout comme les niveaux de compétence des gens de mer embarqués sur des navires parcourant les eaux de l'UE. Les Certificats, délivrés selon les règles de l'OMI et de la Liste Blanche, ne sont pas suffisants pour garantir une navigation sûre. Le manque de gens de mer oblige les armateurs de bonne volonté à engager du personnel par l'intermédiaire d'agences de recrutement, qui, elles mêmes, n'ont pas de vue d'ensemble des qualifications des marins qu'elles emploient. Mesdames et messieurs, des informations récentes montrent que les syndicats du crime s'intéressent de près au marché des marins en raison des énormes masses d'argent qui sont en jeu.

La sécurité des ferries dans les eaux de l'UE est un sujet qui nous tient à cœur. La plupart des trafics coupent les voies maritimes les plus encombrées du monde, créant des risques bien supérieurs à ceux du trafic normal. Pour ces raisons, ces ferries doivent être armés par des capitaines et des officiers compétents et bien formés. A ce sujet la directive de l'UE mérite notre soutien car elle n'autorise pas les armateurs à remplacer les personnels, relativement onéreux de l'UE, par des homologues moins chers et pas toujours compétents. La sécurité de plusieurs milliers de citoyens de l'UE, qui utilisent quotidiennement les ferries, est ici en jeu et les opérateurs sous normes qui utilisent des équipages sous normes doivent être bannis des ports et des eaux de l'Union Européenne.

Pour conclure nous recommandons quelques mesures pour améliorer la sécurité dans nos eaux de l'Union Européenne :

Comme je l'ai déjà dit, les experts maritimes, plus spécialement hollandais, pensent que le système du tonnage brut conduit à construire des navires dangereux. Le chavirage du "Dongedijk" près de Port Said a montré qu'un franc-bord réduit peut avoir des conséquences désastreuses pour la sécurité de navires, particulièrement par mauvais temps ou si la stabilité est minimale, ce qui était le cas du "Dongedijk".

Des communications à l'OMI sur ce problème n'ont pas entraîné de réaction car plusieurs pays ont soutenu la Convention sur les Lignes de Charge qui est à l'origine du système du tonnage brut.

Des ports de refuge et des remorqueurs de sauvetage disponibles le long des côtes de l'UE pour les navires en détresse comme "l'Erika" ou le "Castor". Les nations et les ports concernés devraient être totalement indemnisés pour leurs efforts et les dommages éventuels.

Un système de navigation par satellite indépendant et fiable, gratuit, une aide pour les marins les moins compétents, un phénomène avec lequel il nous faudra, malheureusement, apprendre à vivre. La navigation et la manœuvre par visibilité réduite et par mauvais temps sont une autre histoire. Nous considérons Galiléo comme part intégrante de la sécurité de la navigation le long des côtes de l'UE. On a constaté des erreurs sur le GPS à plusieurs reprises, ainsi que des informations tardives sur des avaries du système, qui manque d'intégrité propre. En outre le système est vulnérable au sabotage. Nous soutenons totalement les plans de la Commission pour créer Galiléo.

Pour garantir une navigation sûre de navires dangereux, un système, organisé par l'UE, de pilotage hauturier pourrait être imposé lorsqu'il y a des raisons de croire que la qualité de l'équipage ou du navire peut être un danger pour la sécurité de la navigation ou pour l'environnement. Le pilotage pourrait être rendu obligatoire dès que le navire concerné entrerait dans les eaux territoriales de l'UE. La future Agence pour la Sécurité Maritime pourrait jouer un grand rôle à cet égard.

La création d'un Bureau Européen d'Enquêtes pour les Accidents Maritimes, permettrait d'avoir une vue d'ensemble des accidents survenant dans les eaux de l'UE et de prendre des mesures pour les éviter. Tous les pays de l'UE n'ont pas de bureau d'enquête accident dédié, ce qui fait que beaucoup d'accidents sont négligés ou même ignorés sans que les actions nécessaires soient prises.

Mise en place d'un système (MET) Européen d'Enseignement Maritime. CESMA est déjà impliqué dans le projet METNET et les premières recommandations pratiques ont été adressées à CETEMAR (à Barcelone) qui assure la coordination avec la World Maritime University. Tous les pays de l'UE devraient développer un système compatible avec le MET qui pourrait remplacer et supprimer toutes les structures actuelles. Une Université Maritime créée par l'UE pourrait être le premier pas dans cette direction. Notre but est la sécurité dans la profession maritime et dans nos eaux de l'UE. Donnons l'exemple de la sécurité par nos propres capacités et connaissances européennes.

Je vous remercie de votre attention.

F. Van WIJNEN

Safety first !

Navire battant un très prochain pavillon de l'Union Européenne faisant escale dans un grand port français.

On appréciera les effets dévastateurs

- du code de la gestion de la sécurité (ISM Code) sur un navire, bien entendu certifié, et dont l'exploitant s'est vu délivrer le fameux DOC (Document of Compliance);
- du renforcement du contrôle par l'état du port en France - le navire a été visité par un inspecteur français au titre du MOU (Memorandum of Understanding de Paris) au retour au port du navire suite à un incident grave - puisque aucune des déficiences notées n'a concerné la sécurité de l'accès à bord.

Des comme ça, j'en vois beaucoup mais je ne réagis pas toujours, de peur d'encourager les colonnes d'AFCAN INFO et de décourager des inspecteurs trop peu nombreux, parfois insuffisamment qualifiés, mais qui, dans leur immense majorité, font du mieux qu'ils peuvent avec ce qu'ils ont.

Un fidèle adhérent



Un planchon sûr ! (photo Anonyme)

Trafic d'êtres humains

Traité dans Ouest-France du 19.04.02.

Sabine Dusch a publié au Presses universitaires de France "Le Trafic d'êtres humains" (310 p. 25 Euros)

Phénomène mondial qui représente plusieurs centaines de milliards d'Euros, au mains des mafias qui contrôlent le trafic. Selon Interpol "c'est la troisième source de profits pour les organisations criminelles", immédiatement après la drogue et le trafic d'armes. Selon l'ONU près de 15 millions d'immigrés s'adressent à des trafiquants. De 400 à 500 000 clandestins pénètrent ainsi chaque année dans l'Union Européenne. Le trafic des immigrants est en pleine expansion, et les destinations les plus recherchées sont Les Etats Unis, le Canada, l'Australie, l'Europe occidentale.

Il existerait une cinquantaine de réseaux dans le monde, fournissant moyens de transport, faux papiers et même "travail" à l'arrivée à destination.

Le nombre de clandestins augmente mais aussi, de ce fait, le nombre de décès en cours de route, noyade accidentelle (entre Maroc et Espagne ou en Indonésie) ou volontaire par les passeurs, asphyxie dans un camion ou un conteneur... Le chiffre exact des décès est inconnu. Mais qu'ils arrivent ou non ils ont payé des fortunes au départ, ceux qui n'ont pu le faire se trouvent "endettés" à l'arrivée et pour rembourser fourniront une main d'œuvre soumise et à bon marché dans des ateliers clandestins de confection, le bâtiment, l'agriculture, ou dans des activités criminelles (armes, drogue, prostitution) et devront travailler des années pour "rembourser le passage".

Dans ce trafic d'êtres humains une place particulière doit être faite à la traite des femmes qui seront, à destination, prostituées ou employées domestiques.

Pour les employées domestiques, des organisations ayant pignon sur rue font miroiter des salaires plus élevés dans les pays étrangers. A l'arrivée le patron confisque le passeport, verse des salaires de misère et le reste va à l'organisateur qui récupère parfois jusqu'à dix fois le prix du voyage.

La prostitution est le trafic le plus lucratif,

un proxénète en Europe gagne en moyenne 110000 Euros par an et par fille. C'est la première source de profits réalisés par les groupes criminels. Tous les moyens (fausses promesses, menaces, violences et même enlèvement) sont utilisés pour se procurer des femmes qui ne sont souvent que de toutes jeunes filles qui peuvent être achetées et revendues (de 600 à 1 600 Eur par femme en Albanie) entre trafiquants. En Europe 70% des prostituées sont étrangères.

Le plus odieux est le trafic d'enfants. "La traite d'enfants à des fins d'adoption augmente continuellement" indiquait en 1998 un rapport de l'ONU. Ils sont enlevés, ou achetés à des parents pauvres, conçus contre rémunération... ils viennent de Russie, de Chine, de Corée du sud,

Ils peuvent aussi devenir des "esclaves" dans des plantations africaines, bonne à tout

faire au Proche Orient, fabriquer des tapis, des chaussures de sport, des ballons ; travailler à la pêche ou l'agriculture, généralement dans ses pays en voie de développement. Malheureusement ils peuvent aussi tomber dans la prostitution (800 000 enfants en Asie), L'industrie mondiale du tourisme chiffre à 15Millions le nombre de touristes pédophiles (soit 1% des voyageurs). Le pays le plus touché étant la Thaïlande, et depuis la chute du Mur de Berlin la traite des enfants a explosé en Europe orientale.

Dans tous les pays concernés, le droit d'asile est détourné par les réseaux de prostitution. Les législations des Etats ne sont pas harmonisées en Europe. En Décembre 2000 a été signée à Palerme la Convention de l'ONU contre le crime organisé. En France une loi sur le trafic des êtres humains est en préparation.

Les choses avancent dans le bon sens mais pas assez vite.

BROSTRÖM
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MARITIME
DE PRODUITS PÉTROLIERS

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

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

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

Directive 2001/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûr des vraquiers

Article 1^{er}

Objet

La présente directive a pour objet de renforcer la sécurité des vraquiers faisant escale aux terminaux des États membres pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, en réduisant les risques de contraintes excessives et d'avarie matérielle de structure du navire au cours du chargement ou du déchargement, par l'établissement:

- 1) de critères harmonisés d'aptitude applicables à ces navires et terminaux, et
- 2) de procédures harmonisées de coopération et de communication entre ces navires et terminaux.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique:

- 1) à tous les vraquiers, quel que soit leur pavillon, faisant escale à un terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, et
- 2) à tous les terminaux des États membres où font escale des vraquiers qui relèvent du champ d'application de la présente directive.

Sans préjudice des dispositions de la règle VI/7 de la convention SOLAS de 1974, la présente directive ne s'applique pas aux installations qui ne sont utilisées que de manière exceptionnelle pour le chargement, dans des vraquiers, et le déchargement, hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac et ne s'applique pas dès lors que les opérations de chargement ou de déchargement sont effectuées uniquement au moyen des équipements à bord du vraquier concerné.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "conventions internationales", les conventions définies à l'article 2, point 1, de la directive 95/21/CE du Conseil(6), telles qu'en vigueur le 4 décembre 2001;
- 2) "convention SOLAS de 1974", la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, tels qu'en vigueur le 4 décembre 2001;
- 3) "recueil BLU", le recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, tel qu'il figure à l'annexe de la résolution A-862(20) de l'assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, en son état au 4 décembre 2001;
- 4) "vraquier", un vraquier tel que défini dans la règle IX/1-6 de la convention SOLAS de 1974 dans l'interprétation de la résolution 6 de la conférence SOLAS de 1997, à savoir:
 - un navire comptant un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémies dans ses espaces à cargaison et qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac, ou
 - un minéralier, c'est-à-dire un navire de mer à un seul pont comportant deux cloisons longitudinales et un double fond sous toute la tranche à cargaison, qui est destiné au transport de minerais dans les cales centrales uniquement, ou
 - un transporteur mixte tel que défini dans la règle II -2/3.27 de la convention SOLAS de 1974;
- 5) "cargaison sèche en vrac" ou "cargaison solide en vrac" les cargaisons solides en vrac telles que définies dans la règle XIII/1.4 de la convention SOLAS de 1974, à l'exclusion des grains;
- 6) "grains", les grains tels que définis à la règle VI/8.2 de la convention SOLAS de 1974;
- 7) "terminal", toute installation fixe, flottante ou mobile équipée et utilisée pour le chargement dans des vraquiers ou le déchargement hors de vraquiers de cargaisons sèches en vrac;
- 8) "exploitant de terminal", le propriétaire d'un terminal, ou tout organisme ou personne à qui le propriétaire a confié la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées au terminal;
- 9) "représentant du terminal", toute personne nommée par l'exploitant de terminal qui a la responsabilité générale de la préparation, de la conduite et du déroulement des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées par le terminal et l'autorité pour contrôler l'ensemble;
- 10) "capitaine", la personne qui a le commandement d'un vraquier, ou un officier du navire chargé par le capitaine des opérations de chargement et de déchargement;
- 11) "organisme agréé", un organisme agréé conformément à l'article 4 de la directive 94/57/CE du Conseil(7);
- 12) "administration de l'Etat du pavillon", les autorités compétentes dont le vraquier a droit de battre le pavillon;
- 13) "autorité chargée du contrôle par l'État du port", l'autorité compétente d'un État membre habilitée à appliquer les dispositions relatives au contrôle prévues dans la directive 95/21/CE;
- 14) "autorité compétente", une autorité publique nationale, régionale ou locale d'un État membre habilitée par la législation nationale à mettre en oeuvre et faire appliquer les dispositions de la présente directive;
- 15) "renseignements sur la cargaison", les renseignements sur la cargaison requis aux termes de la règle VI/2 de la convention SOLAS de 1974;
- 16) "plan de chargement ou de déchargement", un plan tel que visé par la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974 et établi selon le modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU;
- 17) "liste de contrôle de sécurité navire/terre", la liste de contrôle visée à la section 4 du recueil BLU et établie selon le modèle figurant à l'appendice 3 dudit recueil;
- 18) "déclaration relative à la densité de la cargaison solide en vrac", les informations sur la densité de la cargaison qui doivent être fournies en application de la règle XII/10 de la convention SOLAS de 1974.



Déchargement de soja (photo M. Le Gall)

Article 4

Exigences concernant l'aptitude opérationnelle des vraquiers

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les exploitants de terminaux s'assurent de l'aptitude opérationnelle des vraquiers au chargement ou au déchargement de cargaisons solides en vrac en contrôlant la conformité aux dispositions de l'annexe I.

Article 5

Exigences concernant l'aptitude des terminaux

Les Etats membres s'assurent que les exploitants des terminaux veillent à ce que, en ce qui concerne les terminaux dont ils sont responsables en vertu de la présente directive :

- 1) les terminaux respectent les dispositions de l'annexe II;
- 2) un ou plusieurs représentants du terminal soit/soient nommé(s);
- 3) des manuels de renseignements soient préparés indiquant les exigences propres au terminal et celles des autorités compétentes ainsi que les renseignements concernant le port et le terminal énumérés à l'appendice 1, point 1.2, du recueil BLU, et que ces manuels soient mis à la disposition des capitaines de vraquiers faisant escale au terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, et
- 4) un système de contrôle de la qualité soit élaboré, mis en oeuvre et maintenu. Un tel système de contrôle de la qualité est certifié conformément à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente qui couvre au moins tous les aspects de la norme ISO 9001:2000, et fait l'objet d'audits selon les orientations de la norme ISO 10011:1991 ou d'une norme équivalente qui couvre tous les aspects de la norme ISO 10011:1991. La directive 98/34/CE(8) est respectée en ce qui concerne les dites normes équivalentes.

Il est accordé une période transitoire de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive pour la mise en place du système de contrôle de la qualité et une année supplémentaire pour l'obtention de la certification du système.

Article 6

Autorisation temporaire

Par dérogation aux exigences de l'article 5, point 4, l'autorité compétente, peut délivrer :

pour les terminaux qui ont été aménagés récemment, une autorisation temporaire d'exploitation d'une validité maximale de douze mois. Le terminal doit toutefois faire la preuve de son intention de mettre en oeuvre un système de contrôle de la qualité conforme à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente, comme prévu à l'article 5 point 4.

Article 7

Responsabilité des capitaines et des représentants des terminaux

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les principes énoncés ci-après concernant les responsabilités des capitaineries et des représentants des terminaux sont respectés et appliqués.

1) Responsabilités du capitaine :

- a) le capitaine est responsable à tout moment du chargement et du déchargement sûrs du vraquier dont il a la charge;
- b) le capitaine indique au terminal, suffisamment à l'avance par rapport à l'heure d'arrivée probable de son navire au terminal, les renseignements visés à l'annexe III,
- c) avant tout chargement de cargaison solide en vrac, le capitaine s'assure d'avoir reçu les renseignements sur la cargaison requis par la règle VI/2.2 de la convention SOLAS de 1974 et, si nécessaire, une déclaration relative à la densité de ladite cargaison. Ces renseignements sont inscrits dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison figurant à l'appendice 5 du recueil BLU;
- d) avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le capitaine s'acquitte des obligations énoncées à l'annexe IV.

2) Responsabilités du représentant du terminal :

- a) à la réception de la notification initiale de l'heure d'arrivée probable du navire, le représentant du terminal fournit au capitaine les renseignements visés à l'annexe V;
- b) le représentant du terminal s'assure que le capitaine a été avisé dès que possible des informations contenues dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison;
- c) le représentant du terminal notifie sans délai au capitaine et à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port les anomalies manifestes qu'il a constatées à bord d'un vraquier qui pourraient menacer la sécurité du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac;
- d) avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le représentant du terminal s'acquitte des obligations énoncées à l'annexe VI.



Déchargement de soja (photo M. Le Gall)

Article 8

Procédures entre les vraquiers et les terminaux

Les États membres veillent à ce que les procédures ci-après soient appliquées aux fins du chargement, dans des vraquiers, ou du déchargement, hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac.

- 1) Avant le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac, le capitaine convient avec le représentant du terminal d'un plan de chargement ou de déchargement conforme aux dispositions de la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974. Le plan de chargement ou de déchargement est élaboré conformément au modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU. Le numéro OMI du vraquier concerné y est indiqué et le capitaine et le représentant du terminal confirment leur accord sur le plan en le signant.

Toute modification du plan susceptible, aux yeux de l'une ou l'autre partie, de nuire à la sécurité du navire ou de l'équipage est mise au point, acceptée et approuvée par les deux parties sous forme d'un plan révisé.

Le plan de chargement ou de déchargement approuvé, ainsi que toute révision ultérieure approuvée, sont conservés à bord du navire et au terminal pendant une période de six mois, pour permettre aux autorités compétentes de procéder à toute vérification nécessaire.

- 2) Avant le commencement du chargement ou du déchargement, la liste de contrôle de sécurité navire/terre est complétée et signée conjointement par le capitaine et le représentant du terminal conformément aux directives figurant à l'appendice 4 du recueil BLU.
- 3) Une communication effective entre le navire et le terminal est établie et maintenue tout au long de l'opération, permettant de répondre aux demandes de renseignements concernant le processus de chargement ou de déchargement et de réagir rapidement au cas où le capitaine ou le représentant du terminal ordonne de surseoir aux opérations de chargement ou de déchargement.
- 4) Le capitaine et le représentant du terminal conduisent les opérations de chargement ou de déchargement conformément au plan convenu. Le représentant du terminal est responsable du chargement ou du déchargement de la cargaison solide en vrac pour ce qui concerne l'ordre des cales, les

quantités et la cadence de chargement ou de déchargement indiqués dans le plan. Il ne s'écarte pas du plan de chargement ou de déchargement approuvé, sauf consultation préalable et accord écrit du capitaine.

- 5) A l'issue du chargement ou du déchargement, le capitaine et le représentant du terminal conviennent par écrit que le chargement ou le déchargement a été exécuté conformément au plan, y compris toute modification convenue. Dans le cas du déchargement, cet accord écrit est accompagné d'un document attestant que les cales à cargaison ont été vidées et nettoyées conformément aux exigences du capitaine, et indique toute avarie subie par le navire ainsi que toutes réparations effectuées.

Article 9

Rôle des autorités compétentes

- 1) Sans préjudice des droits et obligations du capitaine prévus à la règle VI/7.7 de la convention SOLAS de 1974, les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes empêchent ou fassent cesser les opérations de chargement ou de déchargement de cargaisons solides en vrac lorsqu'elles disposent d'éléments précis donnant à penser que la sécurité du navire ou de l'équipage serait menacée par ces opérations.
- 2) Lorsque l'autorité compétente est informée d'un désaccord entre le capitaine et le représentant du terminal sur l'application des procédures prévues à l'article 8, l'autorité compétente intervient, en cas de besoin, dans l'intérêt de la sécurité et/ou de l'environnement marin.

Article 10

Réparation des avaries survenues au cours du chargement ou du déchargement

- 1) Si une avarie de la structure ou des équipements, du navire survient au cours du chargement ou du déchargement, elle est signalée par le représentant du terminal au capitaine et, si nécessaire, réparée.
- 2) Si l'avarie est susceptible de nuire à la structure ou à l'étanchéité de la coque, ou aux systèmes techniques essentiels du navire, l'administration de l'État du pavillon, ou un organisme agréé par elle et agissant en son nom, ainsi que l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port sont informées de la situation par le représentant du terminal et/ou le capitaine. La décision sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur la possibilité de son report est prise par l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port, en tenant compte de l'avis, s'il a été exprimé, de l'administration de l'Etat du pavillon ou de l'organisme agréé par elle et agissant en son nom, et de l'avis du capitaine. Lorsqu'une réparation immédiate est jugée nécessaire, il y est procédé à la satisfaction du capitaine et de l'autorité compétente avant que le navire ne quitte le port.
- 3) Aux fins de la décision visée au paragraphe 2, l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port peut faire appel à un organisme agréé pour entreprendre l'inspection de l'avarie et émettre un avis sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur son report.
- 4) Le présent article s'applique sans préjudice de la directive 95/21/CE.

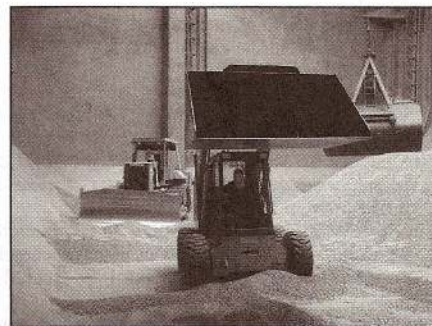
Article 11

Surveillance et établissement de rapports

- 1) Les Etats membres s'assurent régulièrement que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5, point 1, de l'article 7, point 2 et de l'article 8. Cette procédure de surveillance comprend l'exécution de visites inopinées au cours des opérations de chargement ou de déchargement.

De plus, les Etats membres s'assurent que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5, point 4, à l'expiration de la période prévue au dit point 4 et pour les terminaux récemment installés, à l'expiration de la période prévue à l'article 6.

- 2) Les Etats membres fournissent tous les trois ans à la Commission un rapport sur les résultats de la surveillance. Le rapport contient également une évaluation de l'efficacité des procédures harmonisées pour la coopération et la communication entre les vraciers et les terminaux prévues dans la présente directive. Le rapport est transmis au plus tard le 30 avril de l'année qui suit la période de trois années calendaires sur laquelle il porte.



Déchargement de soja (photo M. Le Gall)

Article 12

Évaluation

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur le fonctionnement du système prévu par la présente directive, rapport qui se fonde sur les rapports des États membres visés à l'article 11, paragraphe 2. Ce rapport contient également une évaluation quant à la question de savoir s'il est nécessaire que les États membres continuent à fournir les rapports qui sont visés à l'article 11, paragraphe 2.

Article 13

Notification à l'OMI

La présidence du Conseil, agissant au nom des États membres, et la Commission informent conjointement l'OMI de l'adoption de la présente directive, en faisant référence au point 1.7 de l'annexe de la résolution A.797(19) de l'OMI.

Article 14

Comité de réglementation

- 1) La Commission est assistée par le comité institué à l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CEE du Conseil(9), ci-après dénommé "comité".
- 2) Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
- 3) Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 15

Procédure de modification

- 1) Les définitions qui figurent à l'article 3, points 1 à 6 et points 15 à 18, les références aux conventions et recueils internationaux ainsi qu'aux résolutions et circulaires de l'OMI, aux normes ISO et aux instruments communautaires, ainsi que leurs annexes, peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 14, paragraphe 2, afin de les mettre en conformité avec les instruments internationaux et communautaires adoptés, modifiés ou entrés en vigueur après l'adoption de la présente directive, dans la mesure où le champ d'application de cette dernière n'en est pas.
- 2) La procédure visée à l'article 14, paragraphe 2, s'applique en cas de modification de l'article 8 et des annexes aux fins de la mise en oeuvre des procédures prévues par la présente directive et en cas de modification ou d'abrogation des obligations en matière d'établissement de rapports, visées à l'article 11, paragraphe 2, et à l'article 12, dans la mesure où ces dispositions n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

Article 16

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en oeuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 17

Transposition et application

1) Les États membres adoptent et publient, avant le 5 août 2003, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1er mars 2004.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2) Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de leur droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.



Sucesseuse de déchargement (photo Rossignol)

Article 18

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 19

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 2001.

Par le Parlement européen, la présidente, N. Fontaine

Par le Conseil, le président, D. Reynders

(1) JO CE 311 du 31.10.2000, p.240 et JO C 180 E du 26.6.2001, p. 273

(2) JO C 14 du 16.1.2001, p.37

(3) Avis du Parlement européen du 6 février 2001 (JO C 276 du 1.10.2001, p.38, position commune du Conseil du 27 Juin 2001 (non encore parue au Journal Officiel) et décision du Parlement européen du 25 octobre 2001 (non encore parue au Journal Officiel)

(4) JO L 184 du 17.7.1999, p.23

(5) JO L 183 du 29.6.1989, p.1

(6) Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) (JO L 157 du 7.7.1995, p.1) Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/97/CE de la Commission (JO L 331 du 23.12.1999, p.67)

(7) Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994, p.20) Directive modifiée par la directive 97/58/CE de la Commission (JO L 274 du 7.10.1997, p.8)

(8) Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 204 du 21.7.1998, p.37) Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p.18)

(9) Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre relatives aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (JO L 247 du 5.10.1993, p.19) Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/74/CE de la Commission du 1er octobre 1998 (JO L 276 du 13.10.1998, p.7)

La commission vauquiers de l'AFCAN a travaillé sur les propositions élaborées par les autorités françaises.

Traduit de IFSMA Newsletter de mars 2002 par JP DALBY

Actions pour améliorer la sécurité des vauquiers

L'IACS (International Association of Classification Societies) a annoncé en mars de nouvelles conditions pour améliorer la sécurité des vauquiers.

Les nouvelles initiatives concernant les navires existants accéléreront le plan de renforcement des cloisons ondulées avant et des doubles fonds, s'attaqueront à la résistance des structures de bordés dans les cales, augmenteront les conditions requises pour les panneaux de cale de l'avant, exigeront l'implantation de pavois améliorés ou de brise-lames lorsque les navires ne sont pas équipés de teugue, et en outre elles augmenteront les exigences du programme ESP (Enhanced Survey Program) de l'IACS qui sera conduit plus tôt dans la vie de ces navires.

Les nouvelles exigences concernant les navires existants comprennent deux lots d'actions. Le premier comprenant trois mesures entrera en effet le 1er Janvier 2003 :

-1- Entrée en vigueur de SOLAS chapitre XII avancée. Le but est d'avancer le renforcement des cloisons transversales entre les cales 1 et 2 et du double fond de la cale 1.

Les navires devront être en conformité :

- à 10 ans pour les navires âgés de moins de 10 ans au 1er Juillet 2003

- à la date de la prochaine Visite Intermédiaire ou Visite Spéciale (la première des deux) après le 1er juillet 2003 pour les navires entre 10 et 15 ans au 1er juillet 2003.

Auparavant ces exigences devaient être remplies à 15 ans. Les changements ont été introduits à la suite de l'adoption de la nouvelle révision de IACS UR S23, qui reprend la précédente modification de l'IACS UR S19 existante et UR 22 pour les vauquiers existants à simple coque.

-2- Adoption de la nouvelle révision de UR Z10.2 (Hull Surveys of Bulk Carriers). Ces Conditions Unifiées étendent les conditions ESP pour examen approfondi à la Visite Spéciale n°2 et exigent que les Visites Intermédiaires des vauquiers de 10 - 15 ans aient exactement le même domaine que la visite Spéciale n°2.

-3- Application étendue de l'IACS UR S24, exigeant l'installation de détecteur et d'alarmes d'entrée d'eau dans toutes les cales des vauquiers existants et des vauquiers neufs.

Les cinq autres mesures restantes, qui seront introduites dans la seconde phase d'action sur les vauquiers existants, sont à l'étude. Le but est de déterminer les obligations à temps pour donner un préavis suffisant aux armateurs et leur permettre de planifier et effectuer les modifications pour la date de la pro-

chaine Visite Intermédiaire ou Spéciale ayant lieu après le 1er janvier 2003. Ces mesures sont :

-1- Obligation de mettre en place un pavois ou un brise-lames sur les vauquiers existants ne disposant pas d'un gaillard, et d'un gaillard sur les navires neufs, pour améliorer la protection des panneaux de cale avant et des appareils de pont.

-2- Obligation d'améliorer la solidité des appareils du pont avant sur les vauquiers existants et neufs pour résister à l'embarquement de gros paquets de mer.

-3- Mise en application de la réglementation sur les panneaux de cale sur l'avant des 0,25 L pour les navires existants qui est généralement équivalente à UR S21 pour les navires neufs. UR S21 est en cours de révision au vu des essais sur modèles conduits par le Royaume Uni avec des données de l'IACS et les résultats du RFI à la suite de la perte du "Derbyshire".

-4- Mise en application de la réglementation pour la résistance des structures de bordé sur les navires existants en prenant pour base l'IACS UR S12, qui actuellement ne s'applique pas pour les structures de bordé des vauquiers neufs.

-5- Mise en place de détecteurs et d'alarmes d'entrée d'eau pour les espaces sur l'avant de la zone cargaison.

Notre Président a participé à la réunion DTPL pour les opérations commerciales sûres des vraquiers.

La réunion du 28 Mai 2002 à Paris à la DTPL, consistait à débattre de la transposition en droit national, de la directive 2001/196/CE du Parlement Européen et du Conseil du 04 décembre 2001.

Cette directive établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers. Cette directive étant largement inspirée des travaux de l'OMI sur la sécurité des vraquiers, sujet qui en raison du nombre élevé d'accidents de navigation pour ce type de navire, associé à de nombreuses pertes en vie humaine, fait l'objet de nombreux travaux depuis déjà quelques années et dont le dernier (MSC(75)) en a fixé la finalité pour le MSC 77.

En attendant une réponse plus globale à la conception, puis à l'exploitation des vraquiers, l'analyse des causes d'accidents fait apparaître que les opérations de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac, si elle ne sont pas exécutées correctement, peuvent contribuer à la perte de vraquiers, pour contraintes excessives sur la structure du navire, ainsi que suite d'avaries mécaniques des éléments de structure du navire dans les cales à cargaison. De ces faits, la sécurité des vraquiers peut être renforcée en adoptant des mesures réduisant le risque d'avaries de structure et de pertes dues à la mauvaise exécution d'opérations de chargement/déchargement.

C'est ainsi que l'OMI a adopté (résolution A820(20) le recueil BLU et qu'à son habitude elle invite les gouvernements contractants et concernés à prendre des mesures législatives afin d'appliquer les principes du recueil.

L'Europe, ne voulant pas être en reste, émet donc la directive en question et la FRANCE transpose en droit national.

L'AFCAN contactée par la DTPL a tenté d'émettre le point de vue des Capitaines et quelques uns de ses membres ont travaillé très rapidement sur les documents en leurs possessions, c'est à dire la directive CE et le recueil BLU.

Pour la réunion du groupe de travail à la DTPL, hélas le travail était bien plus avancé car les travaux consistaient à examiner le "Projet de décret relatif aux conditions de chargement et de déchargement des navires vraquier "puis" l'arrêté" en découlant. Ces documents étant déjà quasi ficelés par la DTPL et les services concernés de l'ETAT (ports, capitaineries) cela n'a pas été facile pour les professionnels qu'étaient les manutentionnaires, les responsables des terminaux, le CCAF, les capitaines de navires. Chacun tentant de mettre en avant les anomalies (à leurs sens) des documents présentés.

Néanmoins tout le monde a pu s'exprimer ; une fois de plus la spécificité Française est apparue notamment sur la façon dont nos ports sont exploités, la complexité entre l'imbrication privé/public, le personnel de manutention, les responsabilités.

Un nouveau document qui tente d'intégrer les remarques formulées sera diffusé très rapidement, puis après examen par le groupe de travail, poursuivra son chemin administratif et, s'il aboutit, sera référencé au titre III du code des ports.

Mon sentiment est très mitigé sur le résultat final !

Sommes-nous certains que l'objectif fixé, sera atteint grâce à ces documents, c'est à dire : opérations de chargement et déchargement conduites sereinement, en conformité avec les contraintes mécaniques propres aux navires. A cela nous devons associer : les contraintes commerciales, nautiques, les imprévus d'exploitation, côté terminal et navire, les aléas en personnel et matériel des terminaux, ceux des entreprises de manutention, l'application de la norme ISO, les avaries diverses aux navires à la marchandise, etc. Peut être que, grâce à cette nouvelle contrainte réglementaire, le navire sera traité avec plus d'égards, que l'avis du Capitaine sera mieux pris en compte, qu'ainsi des vies humaines seront épargnées dans l'avenir !

En cas de litige entre navire et terminal une autorité est nécessaire - ce devrait être le PSC - encore faudrait-il qu'il y ait des avaries constatées avant le départ.

A noter qu'un nouveau jet du projet de décret et d'arrêté nous sera communiqué pour examen.

D.Marrec

Etude sur le risque des manoeuvres portuaires

Une étude, faite par le Sweden's National Maritime Administration (SSPA) sur les effets de "banc", a permis de quantifier le risque inhérent aux manoeuvres portuaires.

Cette étude a déterminé que 13% des collisions entre navires survenues en Suède en 1999 avaient eu lieu dans les ports. Pour les collisions entre navires et autres structures, ce chiffre était de 36%.

La source de ce problème n'est pas difficile à déterminer, la proximité d'autres navires, les petits fonds, l'environnement sont souvent causes de difficultés.

Le squat, phénomène important dans les petits fonds, est aussi une de ces causes. Une autre est l'effet de quai pendant les manoeuvres (force latérale importante sur le navire, pouvant amener une déviation de cap importante).

Selon SSPA, comment et quand opérer un navire dans les ports ainsi que dans les approches portuaires est devenue une question essentielle aujourd'hui.

Les expériences faites étaient principalement centrées sur la mesure des forces latérales et des moments giratoires, mais la mesure des vagues a aussi été prise en compte afin d'en étudier les effets au passage d'un banc.

Avec un fort tirant d'eau, un navire est normalement sujet à un phénomène de rejet de l'avant, et donc un moment ramenant l'arrière du navire vers le banc. Ainsi pour maintenir une route et éviter une collision possible avec le banc, il est nécessaire de garder de la dérive vers le large et d'avoir un angle de barre vers le banc en permanence, ceci afin de contrecarrer l'effet de banc.

Si le navire passe près d'un banc sur de très petits fonds, cette force latérale devient alors répulsive le repoussant en dehors du banc. Cette force et son moment pouvant devenir très importants, une dérive et un angle de barre - tout deux vers le banc - deviennent alors nécessaires.

Selon SSPA, les risques augmentent, car alors qu'auparavant on considérait que seuls les navires à "petite vitesse" - comme les pétroliers - encouraient des effets de banc sérieux (aussi les études avaient été menées principalement sur ce type de navire) il apparaît que les effets de banc sont aussi apparents sur les navires à grande vitesse. De plus l'agrandissement des navires de toutes sortes, diminuant les marges de sécurité banc / navire, augmente les risques pour tout type de navires (plus un navire est large, plus il prend de place dans un chenal).

Toujours selon SSPA, les navires sont maintenant souvent utilisés dans ce que 30 ans plus tôt on appelait "conditions extrêmes".

Ainsi il n'est plus rare de voir des navires manoeuvrer avec une hauteur sous quille de 10% du tirant d'eau maximum.

Plus de navires plus larges et profonds, voilà qui ne va pas diminuer les risques d'accidents lors des manoeuvres portuaires et d'approches.

H. Ardillon

Directive européenne 2000/59 "Port Waste Management" "Installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison"

■ **Article 1 – Objectif :** Réduire les rejets notamment illicites, effectués par les navires à destination des ports de la Communauté en améliorant disponibilité et utilisation des installations de réception portuaires.

■ **Article 2 – Définitions :**
"Résidus d'exploitation des navires": tous déchets exceptés les "résidus de cargaison"

■ **Article 3 – Champ d'application :**

Tout navire et engin flottant
Tout port des Etats Membres de la Communauté

■ **Article 4 – Installations de Réception Portuaires :**

Les Etats Membres sont responsables de l'existence, de la disponibilité et de l'adéquation de celles-ci.
Une procédure de signalisation des insuffisances doit être mise en place.

■ **Article 5 – Plan de Réception et de Traitement des Déchets**

(selon Annexe I)
Soumis à approbation (et ré-approbation triennale) de l'Administration de l'Etat membre.

■ **Article 6 – Notification :**

Exempts : Navires de Pêche et plaisanciers (sauf agréés pour > 12 passagers).

Champ d'application : "Tout navire en partance pour un port de la Communauté"

Destinataire : selon l'Etat membre (envoi direct à l'exploitant possible).

Préavis : au moins 24 heures (sauf exceptions)

Notification selon Formulaire en **Annexe II**

Copie de cette notification disponible pour les autorités du port suivant.

■ **Article 7 - Dépôt des déchets d'exploitation des navires**

Obligation de dépôt de tous ceux-ci.

Nonobstant, le navire peut être autorisé à quitter le port sans déposer ses déchets s'il s'avère sur la base des informations de la "Notification" qu'il est doté d'une capacité suffisante de stockage jusqu'au port de dépôt.

ANNEXE
RENSEIGNEMENTS À NOTIFIER AVANT D'ENTRER DANS LE PORT DE ...
(port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive 2000/59/CE)

1. Nom, code d'appel et, le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire:

2. Etat du pavillon:

3. Heure probable d'arrivée au port:

4. Heure probable d'appareillage:

5. Port d'escale précédent:

6. Port d'escale suivant:

7. Dernier port où les déchets d'exploitation des navires ont été déposés et date à laquelle ce dépôt a eu lieu:

8. Déposez-vous la totalité une partie aucun (Tous vos déchets dans les installations de réception portuaires?)

9. Type et quantité de déchets et de résidus à déposer (évalué restant à bord, et pourcentage de la capacité de stockage maximale que ces déchets et résidus représentent).
Si vous déposez la totalité de vos déchets, complétez le deuxième volume comme il convient.
Si vous ne déposez qu'une partie ou aucun de vos déchets, complétez toutes les colonnes.

Type	Quantité de déchets à déposer (M3)	Capacité de stockage maximale (M3)	Quantité de déchets restant à bord (M3)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés (M3)	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre le moment de la notification et le port d'escale suivant (M3)
1 - Huiles usées					
Boues					
Eau de cale					
Autres (préciser)					
2 - Déchets					
Déchets alimentaires					
Plastique					
Autres					
3 - Déchets liés à la cargaison (préciser)					
4 - Résidus de cargaison (préciser)					
* Autre (spécifier et donner estimation)					

(-) Cocher le case approprié.
Je confirme que:
les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects et
la capacité à bord est suffisante pour stocker tous les déchets produits entre le moment de la notification et le port suivant où les déchets seront déposés.

Date: Heure: Signature:

Notes:
1. Ces renseignements peuvent être utilisés à des fins de contrôle par l'Etat du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Les Etats membres obligent les organismes qui reçoivent des copies de cette notification.
3. Le présent formulaire doit être complété sauf si le navire bénéficie d'une exemption conformément à l'article 6 de la directive 2000/59/CE.

1987 (ex. fac.) Doc 2000-08 Ann.006

"Lorsqu'il y a de bonnes raisons de croire" qu'il y a risque de déversement en mer, l'Etat membre peut obliger le navire à débarquer ses déchets avant d'appareiller.

■ **Article 8 – Redevance à verser pour les déchets d'exploitation**

Afin d'éviter que le recouvrement des coûts ne constitue une incitation au "jet à la mer",

Les systèmes de recouvrement doivent être constitués :

- d'une **taxe spécifique**, supportés par tous les navires (au moins le 1/3 des coûts)

- le reste étant supporté par les navires déposant effectivement leurs déchets.

Une **réduction de la taxe** pourra être accordée aux navires "dont le capitaine peut apporter la preuve" qu'ils produisent une quantité réduite de déchets.

■ **Art 9 – Exemptions :** (Navires à escales fréquentes et régulières)

■ **Article 10 – Dépôts de "Résidus de Cargaisons"**

Le Capitaine doit s'assurer que les installations sont conformes à MARPOL 73/78

Toute redevance liée à ces résidus est supportée par l'utilisateur.

■ **Article 11 - Exécution**

* Vérification par inspection (avec nombre suffisant d'inspections) ciblée sur les navires n'ayant pas envoyé de notification ou sur ceux dont l'examen des infos donne lieu de croire à non-application.

- Cette vérification peut être effectuée dans le cadre du Port State Control (et des 25%).

- L'Inspecteur peut interdire l'appareillage avant d'avoir déposé déchets et résidus.

- L'Inspecteur peut informer l'Autorité Compétente du port suivant qui pourra retenir un navire ayant appareillé sans avoir déposé ses déchets ou résidus. Le navire ne pourra alors quitter le port qu'après inspection et évaluation détaillée.

■ **Article 12 – Mesures d'accompagnement à prendre par les Etats Membres**

■ **Article 13 – Sanctions**

■ **Article 14 – Mise en Œuvre : Avant le 28 Décembre 2002**

1. Il faut sûrement comprendre "à destination d'un port de la Communauté"

2. La différence est bien faite entre "déchets d'exploitation du navire" et "résidus de cargaison"

3. La détermination du risque de déversement ne peut se faire qu'à priori, en fonction de la notification actuelle (Art.7) et des informations connues de l'Etat membre. Cependant l'obligation de conserver à bord la notification faite au port précédent, accessible sur demande des Autorités(Art.6) rend possible la recherche à posteriori du déversementAttention aux "notifications bidon" en provenance de ports peu sûrs !!!

Nos collègues nous informent

Elimination des détritrus domestiques à Fujairah

Comme maintenant la plupart des ports très fréquentés, Fujairah – Emirats Arabes – autorise et accepte le débarquement à terre des poubelles.

Il suffit pour cela d'en faire la demande à l'avance à l'agent. Une demande précise statuant la quantité et la qualité de ce qui sera débarqué: plastiques, cendres, papiers, verres, pots de peinture, vieille aussière, etc... doit être envoyée.

Si tout se passe bien, lors du séjour sur rade, assez long parfois pour certains navires, un navire spécialisé dans la récupération de déchets (4 bennes à ordures sur le pont) viendra le long du bord, prendra les ordures et délivrera un certificat signé de Green Peace Est. (Avoir un certificat Green Peace sur un pétrolier, quelle chance!)

Encore faut-il que le bateau soit libre de tout engagement pour servir à cela.

Enfin tout marche bien, on peut même faire appel plusieurs fois si le séjour sur rade se prolonge un peu trop.

Cela fait plusieurs fois que j'expérimente ce système, c'est bien et pratique, en plus avec 4 bennes on peut vraiment débarquer beaucoup de choses.

Un petit reproche tout de même c'est que l'on s'évertue à bord à classer les boues suivant leur qualité, et puis tout est mélangé par la suite sur le navire collecteur.

La dernière fois cependant, ce fut plus surprenant: avant l'arrivée, télex de demande à agent, réponse que tout sera ok – arrivée sur rade, rien, mais je ne suis pas pressé vu la quantité de plastique d'emballage que l'on reçoit - plusieurs jours passent, toujours rien – re-demande et re-confirimation de l'agent – lors d'une vedette de service le lendemain je reçois un certificat de mise à terre des boues avec les quantités et qualités de mon télex de demande – 3 jours se passent encore, toujours rien – re-contact VHF avec l'agent pour lui demander le "garbage ship" (navire poubelle à une autre signification en français) et là on me dit que le certificat a déjà été envoyé – stupéur, il a fallu parlementer un peu et insister cette fois-ci par télex et les poubelles ont pu être vraiment envoyées à terre le lendemain.

Qu'en penser ?

H. Ardillon

Poubelles sur le pont avant débarquement

(photo Ardillon)



Bennes poubelles sur le supply

(photo Ardillon)

Plastique

Lors des dernières vivres, nous avons reçu comme à l'accoutumée, un impressionnant lot de plastique d'emballage divers.

Après un premier déballage qui nous laissaient un quantité considérable de plastique, en comparaison du peu de vivres que nous prenions – uniquement du frais en Malaisie pour assurer un retour sur Fujairah avec un peu de salade – la quantité d'emballage était déjà très importante. Ne pouvant rien retourner à terre lors de l'embarquement des vivres ni par la suite, nous brûlons ce que nous pouvons, et le 4ème mécanicien y passe une bonne partie de sa journée de travail.

Cependant quelques temps plus tard, en inspectant les chambres froides, je découvris l'objet de la photo jointe: les pamplemousses étaient conditionnés séparément chacun sur un plateau plastique, puis emballé dans un film plastique, enfin empaqueté dans un carton (certainement une erreur de la production) avec tout de même un plateau de carton plastifié entre chaque rangée. Je connaissais les salades et les fruits emballés séparément, mais pas encore sur son reposoir personnel.

Marpol V existe mais pour les

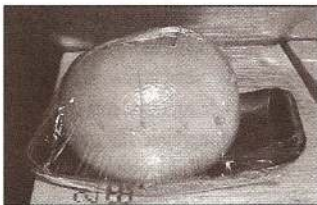


Premier emballage (photo Ardillon)

navires uniquement, pas pour les entreprises qui travaillent grâce aux navires. Il est vrai aussi que la fabrique du plastique donne du travail à terre et permet certainement aussi d'augmenter le prix du pamplemousse.

Alors je passe un appel pressant au cdt Charlot dont je lis avec intérêt la rubrique "En passant par la cambuse" dans Afcan Infos. Lui qui a l'air si gourmet ne connaîtrait-il pas quelques bonnes vieilles recettes sur la façon d'accommoder le plastique. En le mangeant, on diminuerait la tache du mécanicien devant l'incinérateur, et on diminuerait aussi considérablement le coût de gestion du navire.

H. Ardillon



Emballage individuel !
(photo Ardillon)

Marius nous informe :

Suite à l'article que nous avons publié "Marius à Paris" dans AFCAN Infos n° 57 page 7

Le Commandant du "Great Century" est condamné à 20.000 Euros + 80.000 'in solidum' avec son armateur total 100.000 Euros. Greenpeace a obtenu 5000 Euros soit 33.333 m² sur les 3 millions de m² calculés seulement + 3000 Euros de publications.

L'autre navire (Sud Coréen) - non représenté - a pris la même chose.

C'est à vous déguster de quitter le Bangladesh !

Moralité : Que vous vous déplaciez ou non c'est le même tarif.

Marius.

Cet article a provoqué des réactions de mécontentement de certains de nos collègues Afcaniens. Il est vrai que nous aurions dû le présenter en Tribune Libre. Il est bien entendu que l'AFCAN n'admet en aucun cas les pollutions volontaires. Vous aurez bien compris c'était une présentation humoristique d'une séance au Tribunal parisien.

Nos lecteurs nous informent

"Port state Control" au Brésil

Un de nos collègues navigant nous relate ce qui lui est arrivé lors d'un PSC au Brésil.

Le navire de recherches sismiques travaille depuis plus d'un an sur le champ pétrolier de Campos au large du Brésil à environ à 100 milles dans l'Est de Rio de Janeiro. Il a été inspecté fin 2001 à la mer à 86 milles à l'est de Macaé par 2 inspecteurs du PSC, embarqués par hélicoptère ne parlant pas anglais (accompagnés par un représentant BV interprète). Nous appliquons MARPOL à bord mais il nous a été interdit de nous servir de notre incinérateur en prétextant qu'il n'était pas conforme (à quoi ? toujours sans réponse) et obligation de débarquer les ordures à terre. Abus de pouvoir ? !!

Le navire n'escale que tous les 3 mois 1/2 environ, il est ravitaillé en soutes et vivres par un supply qui en plus nous escorte pendant les opérations sismiques. Donc obligation de transférer les poubelles sur le supply par le canot de servitude du bord, temps permettant.

A noter que la Marine Nationale Brésilienne applique MARPOL sans aucun problème.

Depuis cette visite nous réclamons le texte officiel brésilien prouvant que notre incinérateur n'est pas conforme, sans résultat à ce jour.

Il ne s'agit plus de Port State Control mais de Deep Sea Control complètement en violation des règlements internationaux.

Brésil, pays de rêve ? pour la samba et le soleil, oui (encore que je n'ai vu Copacabana que sous la pluie !), pour y travailler certainement pas !

L'Organisation Maritime Internationale

Introduction

L'OMI est une institution ou agence spécialisée de l'ONU, au même titre que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou, pour en citer d'autres qui ont à connaître de questions maritimes, l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI), l'Organisation Internationale du Travail (OIT), l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), etc.

Les prémices

A la suite du naufrage du TITANIC, en 1912, une conférence internationale réunissant treize pays avait mis au point un projet de convention qui se serait appelée Sécurité de la vie en mer - Safety of Life At Sea, SOLAS 14, sans la guerre.

Cette première convention SOLAS s'était principalement attachée à résoudre deux problèmes : celui des moyens de sauvetage, de manière à ce qu'il y ait une place par personne dans la drôme et celui de l'harmonisation des veilles des installations de radiocommunications.

A noter que cette conférence s'était tenue sous l'égide de la "commission consultative et technique des communications du transit" de la Société des Nations (SDN).

L'Organisation Maritime Consultative Inter-gouvernementale (OMCI)

L'OMCI a été créée en 1948 lors d'une conférence de l'ONU, à Genève, mais ce n'est qu'en 1958 qu'elle commença à fonctionner. Elle "hérita" d'un certain nombre de conventions élaborées au cours d'autres conférences, dont OILPOL 54, SOLAS 60 (en fait, la troisième SOLAS après celles de 1929 et de 1948, COLREG 60), conventions qu'elle ne pouvait "toucher" (amendements), son rôle se limitant à donner son avis quand on le lui demandait, sous forme de résolutions ou de recommandations n'ayant aucun caractère obligatoire.

L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Pour obtenir le statut qui est maintenant le sien, et les pouvoirs qui en découlent, il a fallu amender la convention de 1948, ce qui fut fait en 1975 avec une entrée en vigueur en 1982.

Les membres de l'OMI

On distingue :

- Les Etats membres, actuellement au nombre de 159, plus deux Etats associés (v. annexe 1), qui, pour la plupart, ont un représentant permanent auprès de l'Organisation et qui envoient des délégations dans les différents organes (voir ci-après). Ces membres ont le droit de vote ;
- Les Organisations non gouvernementales, à statut consultatif auxquelles l'OMI a souvent recours, notamment pour l'élaboration de règles techniques : sociétés de classification, organismes normatifs...

Le rôle de l'OMI

L'Organisation a notamment pour rôle :

- d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées à ces objectifs ;
- d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination ;
- d'examiner les questions relatives aux pratiques restrictives déloyales d'entreprises de navigation maritime ;
- d'examiner toutes questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout membre, organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies et faire des recommandations à leur sujet ;
- de permettre l'échange de renseignements entre gouvernements sur les questions étudiées par l'Organisation ;
- et surtout d'élaborer des projets de conventions, d'amendements, d'accords et autres instruments appropriés, de les "recommander" aux gouvernements et aux organisations intergouvernementales

Article paru dans la revue *Navigation*
volume 50 n°197 Janvier 2002 sous la
signature de l'Administrateur Général
des Affaires Maritimes J.-L. GUIBERT,
de l'Académie de Marine, qui nous a
autorisé à le reproduire dans notre revue.

et convoquer les conférences qu'elle juge nécessaires.

Comme on le voit, l'OMI a un rôle essentiellement réglementaire et normatif à travers ses conventions et autres instruments devenus obligatoires (adoption par plus des deux tiers des Etats membres).

Mais elle ne peut :

- obliger les Etats à incorporer ces textes dans leur corpus législatif et réglementaire (encore moins quand il s'agit de résolutions, voire de circulaires)
- s'assurer elle-même de l'application de ces textes.

Les différents organes de l'OMI

L'Assemblée

C'est l'organe directeur de l'organisation. Il rassemble les représentants de tous les Etats membres, en principe tous les deux ans, mais peut les convoquer pour une Assemblée extraordinaire.

L'Assemblée :

- approuve le programme de travail,
- vote le budget: près de 37 M £ pour 2000-2001, les Etats membres cotisant au prorata de leur flotte de commerce
- élit les membres du conseil,
- émet des résolutions.

Le Conseil

Il est composé de 32 membres (40 après ratification d'un amendement en cours) élus pour deux ans et répartis en trois collèges :

- 8 représentant les Etats les plus impliqués dans le transport maritime international,
- 8, dont la France, concernés par le commerce maritime international,
- 16, parmi les autres, ayant des intérêts dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection assure la représentation de toutes les zones géographiques les plus importantes dans le monde.

Les Comités

• Le Comité de la Sécurité Maritime (CSM)

Le CSM est le plus ancien et le plus important comité technique. Il suit plus particulièrement les questions ayant trait :

- aux aides à la navigation,
 - à la construction et aux équipements des navires,
 - à la prévention des abordages,
 - au transport des marchandises dangereuses,
 - à l'information nautique,
 - au sauvetage et à l'assistance,
 - aux effectifs,
- tant dans les conventions, dont principalement SOLAS, (v. ci-après) et leurs amendements que les codes, les directives et les résolutions.

- Il est "assisté" par neuf sous-comités
- sécurité de la navigation (NAV), qui suit plus particulièrement les questions relatives à l'organisation du trafic,
 - radiocommunications (SMDSM), recherche et sauvetage (COMSAR), formation, certification et veille (STW),
 - marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (DSC), conception et équipement de navires (DE),
 - sécurité incendie (FP),
 - stabilité et lignes de charge, et sécurité des navires de pêche (SLF),
 - liquides et gaz en vrac (BLG),
 - application des instruments par l'Etat du pavillon (FSI), créé pour "tenter de pallier" l'impossibilité pour l'OMI de vérifier l'application de ses règles.

• **Le Comité pour la Protection de l'Environnement Marin (MEPC)**

Ce Comité a acquis le même statut que celui du MSC en 1985. Il est chargé de toutes les questions environnementales assisté en tant que de besoin par les sous-comités cités ci-dessus. Il "gère" plus particulièrement la convention MARPOL 73-78.

• **Le Comité Juridique**

Créé en 1967, à la suite du naufrage du TORREY CANYON, il est naturellement saisi de tous les problèmes juridiques, notamment de cohérence entre les différents instruments, et notamment la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS).

• **Le Comité de la Coopération Technique**

Créé en 1969 et "régularisé" en 1984, ce Comité a pour vocation d'aider, par voie d'experts, tous les pays qui en font la demande, de manière à leur faire ratifier les conventions, à en intégrer les règles dans leur système juridique, à se doter des moyens propres à en assurer l'application (centres de sauvetage, inspection des navires, enquêtes après accidents, etc.).

• **Le Comité de la Facilitation**

Créé en 1972 et en cours d' "officialisation" depuis un amendement de la convention FAL de 1991, ce Comité a pour but de simplifier les formalités maritimes pour (essayer de) réduire les distorsions et déséquilibres concurrentiels entre Etats membres.

Le Secrétariat

Le Secrétariat est l'organe permanent qui assure le fonctionnement de l'OMI. Il se trouve au siège

de l'Organisation, à Londres, sous l'autorité d'un Secrétaire Général élu pour quatre ans, renouvelables, par le conseil ; trois cents fonctionnaires internationaux y sont affectés.

Ils sont répartis entre les différentes divisions correspondant aux Comités,

la division des conférences et les différents services : traductions, publications, administration interne...

S'agissant plus particulièrement des Comités (et sous-comités), le secrétariat:

- prépare et exécute le programme des réunions des différents organes sur la base moyenne d'une semaine par an pour chacun,
- reçoit puis rediffuse à tous les Etats membres, les documents élaborés par certains d'entre eux,
- prépare et encadre (secrétariat proprement dit) toutes les réunions des différents organes, ainsi que les différents groupes de travail (généralement trois) et de rédaction qu'ils sont amenés à former,
- prépare et diffuse les rapports de ces réunions, rapports qui remontent ensuite, en tant que de besoin, la chaîne organique.

Les principaux instruments de l'OMI

Les Conventions

Ce sont les documents les plus importants. Elles se composent généralement :

- de la convention proprement dite, qui n'entre en vigueur qu'après ratification par les deux tiers au moins des Etats membres, tout comme ses amendements (éventuels), "explicites",
- des règles qui lui sont annexées et qui, elles, adoptées de la même manière, peuvent être amendées "tacitement" et entrer ainsi en vigueur deux ans après, sauf oppositions.

A noter que les règles sont de plus en plus nombreuses et détaillées.

Parmi les principales conventions, on peut citer :

- **SOLAS 74 / Protocoles 78 et 88**, amendée, qui comprend et couvre maintenant :
 - des dispositions générales,
 - la construction : compartimentage, stabilité, machines et installations électriques, prévention et extinction des incendies,
 - engins et dispositifs de sauvetage,
 - radiocommunications,
 - sécurité de la navigation,
 - transport de grains et de certaines autres marchandises,
 - transport des marchandises dangereuses (code IMDG),
 - sécurité des navires à propulsion nucléaire,
 - sécurité de gestion des navires (code ISM),
 - sécurité des navires rapides (code HSC),
 - mesures spéciales propres à améliorer la sécurité des navires (inspections).

Cette convention a été pratiquement totalement refondue. Certains chapitres sont applicables à tout ou partie des navires en fonction de leur jauge.

- **LL 66 / Protocole 88**, amendée.

C'est la convention sur les lignes de charges qui, notamment par le calcul, permet de déterminer l'enfoncement maximum admissible d'un navire par détermination d'un franc bord : hauteur minimum entre le livet du pont de franc bord et la ligne d'enfoncement maximum, fonction de la zone et de la saison de navigation.

Elle est applicable aux navires de plus de 24 mètres.

- **COLREG 72** amendée.

C'est la convention qui fixe les règles de route, de manœuvre (priorités) et de signalisation pour prévenir les abordages.

Elle est applicable à tous les navires sans exception (donc y compris les navires de pêche et de plaisance).

- **STCW 95** amendée (Seafarer Training, certification and watchkeeping).

Convention qui vise essentiellement à fixer des niveaux de formation minimum et les conditions de veille.

- **STCW - F 95** - Pour les pêcheurs.

- **SAR 79** amendée - (Search and Rescue).

Convention portant organisation du sauvetage, en liaison avec l'OACI, notamment en ce qui concerne les procédures (manuel IAMSAR - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue)

- **MARPOL 73/ Protocole 78**, amendée.

Convention visant la prévention de la pollution des mers par

- les hydrocarbures,
- les substances dangereuses en "lots",
- les rejets des navires,
- les débris des navires,
- les rejets des gaz de combustion dus à la propulsion,

- **SALVAGE 89**.

Cette convention uniformise les règles relatives à l'assistance en mer.

Les Codes et Directives

Il s'agit de textes souvent conjonctuels, volontaires, les codes obligatoires, quant à eux, ayant été intégrés aux conventions (notamment à SOLAS).

Les Résolutions de l'Assemblée

Les Résolutions sont adoptées par l'Assemblée (tous les deux ans). Il y a actuellement 900 Résolutions dont certaines ont été remplacées par de nouvelles, mais beaucoup seulement complétées.

Elles émanent essentiellement du CSM et du MEPC.

Elles sont volontaires, mais si certaines ont une portée un peu générale, dont celles fondamentales sur l'organisation du trafic (ROUTEING) et sur les enquêtes après accidents, beaucoup explicitent, précisent, voire normalisent, certaines règles des

conventions, normalisations qui constituent la base des spécifications, donc de la fabrication puis de l'approbation des matériels qui y sont soumis.

De telles résolutions sont mentionnées dans les conventions en "note de bas de page" référencée à la règle.

Les autres résolutions et circulaires

Les Comités peuvent prendre des résolutions sous leur timbre (MSC, MEPC,...), certaines étant destinées à devenir des résolutions de l'Assemblée.

Les sous-comités enfin émettent des circulaires sous leur timbre.

Les cours

L'OMI a également mis au point un certain nombre de cours destinés à harmoniser la formation de base dans les universités maritimes, telles que celles de MALMÔ et de TRIESTE ou dans le cadre de la coopération.

L'OMI et l'application de ses règles le Port State Control (PSC)

Ainsi qu'il a déjà été dit, l'OMI ne dispose pas de moyens propres à s'assurer de l'exécution de ses prescriptions.

Si la création du sous-comité sur "l'application des instruments par l'Etat du pavillon" (FSI), il y a une dizaine d'années, visait (un peu) à combler cette lacune, il apparaît que le mieux qu'il ait pu faire ait été de favoriser la mise en place d'accords régionaux (MOU) visant à faire assumer cette tâche, de façon harmonisée et non discriminatoire, en fait par les Etats du port (Port State Control PSC).

Il est vrai que le premier MOU, celui de LA HAYE de 1978, étendu en 1982 - MOU de PARIS -

à la plupart des pays d'Europe du Nord, visait à contrôler dans les ports concernés, les navires qui, de plus en plus nombreux, passés sous "pavillon de libre immatriculation", commençaient à présenter de sérieuses défaillances techniques, faute de maintenance.

Plusieurs accords de ce type existent maintenant de par le monde, en MEDITERRANEE, en AMERIQUE du SUD (VINA del MAR), en EXTREME ORIENT (TOKYO),...

Il n'en demeure pas moins qu'il y a toujours un très grand nombre de navires sous normes pour un certain nombre de raisons, parmi lesquelles :

- Une trop grande habitude de se fier aux certificats internationaux de sécurité délivrés en vertu des conventions de (visites" papier")
- A la superficialité des visites, même qu'and elles vont au-delà des certificats ;
- Aux difficultés pour visiter certaines structures et capacités du fait de l'exploitation du navire
- Au manque d'effectifs
- Au manque de formation des inspecteurs ;
- A l'absence de coopération entre inspecteurs de l'Etat du port et experts des sociétés de classification.

Conclusion

L'Organisation Maritime Internationale est une organisation régulatrice, sans moyens de contrôle. Or, qui dit réglementer dit avoir les moyens de s'assurer que les règles sont (bonnes et) appliquées.

Le Port State Control (PSC) constitue sans doute une bonne solution mais encore conviendrait-il de s'en assurer.

Il semblerait que l'OMI doive se rapprocher de l'OACI pour voir quels sont ses moyens d'action dans ce domaine.

Traduit de CESMA Newsletter Mars 2002
par JP Dalby

Le retour de la polyvalence

Selon un article de Andrew Draper dans le Lloyd's List de septembre 2001, l'officier polyvalent est de nouveau à l'ordre du jour pour les armateurs de l'Union Européenne. L'article décrit une nouvelle façon d'organiser et de gérer les navires à la mer. Le procédé est en train d'être mis en forme au Danemark par le géant Danois du conteneur Maersk Lines afin de réduire l'équipage sur leur énorme flotte de porte conteneurs. Le système envisage une éventuelle suppression du système capitaine et mécanicien, créant un seul officier ou fonction de gestionnaire du navire, capable de remplir les deux fonctions. Selon l'Association des Mécaniciens Danoise, cela demandera environ deux ans avant que le concept soit mis en pratique. En particulier le plus grand armement danois A.P. MOLLER est favorable à la formation d'officier polyvalent. Le nouveau système crée un seul gestionnaire à bord des navires, qui sera probablement appelé "Capitaine" en raison de l'habitude internationale dans la profession, mais il ne sera plus un capitaine tel que nous le connaissons aujourd'hui. Dans la nouvelle structure, le "patron" du navire pourra prendre la fonction du chef mécanicien en cas d'urgence. Un séminaire organisé par l'Association des Armateurs Danois a été unanime pour déclarer que l'organisation à bord des navires devait être étudiée maintenant. Sans renouvellement du système actuel, la compétitivité des officiers avec ceux d'extrême orient sera sérieusement mise en danger. Les armateurs auraient déclaré que la nouvelle génération d'officiers danois ne peut se construire "avec des structures obsolètes" qui ne sont pas adaptées à leurs capacités et leurs aspirations. Les officiers du futur devront être plus "orientés vers le client". Dans l'avenir l'officier de quart passerelle pourra être aussi chargé des activités dans la machine à l'aide de contrôleurs à la passerelle. Selon l'Association des Mécaniciens Danois la réunion des deux fonctions ne signifiera pas nécessairement perte d'emploi, bien que la réduction d'équipage soit considérée comme le but principal de cette initiative.

Lors d'un exposé, durant l'Assemblée Générale des Armateurs Danois en novembre dernier à Amsterdam, Mr. T. Steenbeek, capitaine d'armement de P&O Nedlloyd, a émis des idées similaires sur la notion de fonction double pour les officiers des portes conteneurs de P&O Nedlloyd. Il a considéré que le système, actuellement en vigueur chez P&O Nedlloyd depuis quelques années, était la seule possibilité de continuer à exploiter les navires avec des officiers Danois ot/ou Anglais. Le capitaine d'armement fut proclamé "capitaine de l'avenir". En admettant que la fonction puisse être trop lourde pour une seule personne, il a été envisagé l'emploi d'un administrateur à bord, pour assister le gestionnaire du navire dans son abondant travail de bureau et lui allouer ainsi plus de temps pour ses fonctions opérationnelles. Mr. Steenbeek a clairement déclaré que le coût d'équipage était le seul et unique moyen d'agir sur les bénéfices marginaux du transport actuel de conteneurs. Pour les grandes compagnies de portes conteneurs le message est clair pour les officiers de l'Union Européenne : ce sera la polyvalence ou pas d'emploi du tout.

Traduit de CESMA Newsletter de Mars 2002 par JP Dalby

Comment contourner les règlements internationaux

Certains états du pavillon délivrent des certificats d'effectif minimum de sécurité basés sur la puissance machine. A la demande de l'armateur, la puissance machine peut être officiellement réduite en "bloquant" la pompe d'injection à 80% de la puissance du moteur sous le contrôle d'un représentant officiel tel qu'une société de classification. Cette réduction est fréquemment utilisée de nos jours pour réduire l'équipage sur les caboteurs. Pour que les choses soient encore pire, l'administration calcule cette puissance réduite, avec autre chose, la puissance de l'alternateur attelé. Il en résulte une puissance encore plus réduite, qui entraîne une réduction supplémentaire de l'équipage. Sur les petits navires, le seul mécanicien arrive ainsi à être supprimé, laissant ainsi l'entretien et les réparations d'urgence aux officiers de pont déjà surchargés de travail. Des pilotes signalent que lors de navigation délicate en rivière, l'officier de quart ou même le capitaine doit quitter la passerelle pour descendre à la machine, laissant ainsi le pilote tout seul sur la passerelle. Ces pratiques contournent manifestement les règles internationales et mettent en évidence des actions irresponsables des administrations et armateurs concernés, certains étant européens. Le dérèglement "accidentel" de l'écrou de la pompe ramenant la pompe à 100% n'est plus jamais contrôlé !

ECDIS : les cartes officielles du SHOM sont disponibles pour Marseille et la desserte de la Corse.

En publiant la carte électronique de navigation (ENC) des approches du port de Nice, le SHOM achève la couverture des grandes routes desservant la Corse depuis le continent.

Ainsi, l'emploi d'un ECDIS (Electronic Chart and Information System) avec des cartes officielles est désormais possible pour les accès aux ports de Marseille-Fos, de Bastia, d'Ajaccio, de Nice et de Toulon ainsi que pour les transits entre ces ports.

Les ENC publiées couvrent toutes les échelles adaptées au cabotage, au pilotage hauturier et au pilotage côtier.

Les principaux avantages des cartes électroniques de navigation utilisées par un ECDIS sont bien connus :

- report permanent de la position du navire sur le fond de carte,
- mise à jour de la carte automatisée par messages électroniques,
- alarmes paramétrables en fonction des informations figurant sur la carte et des dangers potentiels,
- possibilité de superposer l'image radar à la carte,
- affichage automatique de la carte à la plus grande échelle disponible,

Ces ENC complètent celles déjà publiées par le SHOM. Elles sont distribuées par PRIMAR Official Service. Ce service opère pour la plupart des services hydrographiques européens.

Sur son site (www.primar.org), PRIMAR Official Service propose un grand nombre d'informations, et notamment :

- un catalogue interactif des ENC disponibles,
- la liste des distributeurs agréés,
- la liste des ECDIS compatibles.

PRIMAR

Lervigsveien 32

P.O. Box 60

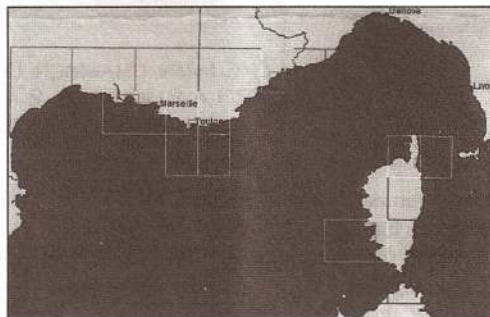
N-4001 STAVANGER

NORWAY

Tél. : + 47 51 93 95 00

Fax: + 47 51 93 95 01

Mél: info@p.org



Nouvelle Edition des Instructions Nautiques pour la plaisance en Bretagne Sud

Couvrent de la Pointe de Penmarc'h à la Vilaine en 2 volumes P4A de Penmarc'h à la Rivière d'Étel et P4B de la Rivière d'Étel à la Vilaine.

Les 2 ouvrages comprennent outre les informations nautiques mises à jour, notamment la description des petits mouillages qui ne figuraient pas dans l'édition précédente, des informations météorologiques et réglementaires pour la navigation à proximité des côtes de Bretagne Sud. Comprennent un grand nombre de nouveaux plans, cartes et photographies en couleur y compris vues aériennes.

Compléments indispensables à la carte marine, elles sont tenues à jour en permanence. Font l'objet, comme les I.N professionnelles, de fascicules de corrections annuels disponibles gratuitement chez les Agents du SHOM. Les corrections sont également disponibles chaque semaine (groupe d'avis aux navigateurs) sur le site web du SHOM (www.shom.fr)

I.N PA4, 288 pages et I.N P4B 270 pages, prix publique 36,70 Euros

Le catalogue des cartes marines du SHOM sur Internet

Soucieux de donner toujours plus d'informations sur les cartes marines qui sont proposées aux usagers, le SHOM vient d'améliorer le "Catalogue des cartes marines du SHOM" que l'on peut consulter sur Internet à l'adresse www.shom.fr.

Il s'agit toujours d'un catalogue en expérimentation ; il permet de connaître très rapidement les dernières cartes publiées, les cartes qui ont été modifiées (publication de nouvelles variantes par exemple), ainsi que les cartes supprimées qui doivent en conséquence être remplacées.

Le descriptif de chaque carte a été complété pour mieux répondre aux besoins des usagers.

Outre le titre, l'échelle et les limites approximatives de la zone représentée, on y trouve maintenant les informations suivantes :

- l'année du dernier tirage à jour de la carte et de chacune de ses variantes, pour faciliter le choix d'un document à jour ;
- le système géodésique, quand la carte est établie dans un système géodésique mondial (WGS 72 ou WGS 84), parce que la précision de la navigation avec récepteur GPS s'en trouve améliorée ;
- le numéro de l'édition en vigueur (dernière édition) visible sur les cartes pliées pour la plaisance
- le numéro de la carte étrangère équivalente, dans le cas d'une reproduction en fac-similé, parce qu'il est aisé d'acquérir et d'entretenir les cartes marines lorsqu'elles sont dans le portefeuille du SHOM.

Les moyens modernes peuvent accroître les dangers dans la Manche

Article de Michael Grey dans Lloyd's list du 2 décembre 2001

Les méthodes de navigation et les équipements modernes peuvent contribuer à un engorgement dans les routes recommandées en Manche selon un bulletin de sécurité émis après une collision fatale dans le dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais.

Un bulletin spécial du MAIB (Marine Accident Investigation Branch), le BEA mer britannique, a souligné que la collision entre le caboteur "Ash", coulé par le chimiquier "Dutch Aquamarine" qui le dépassait, était le quatrième de cette nature à se produire dans le dispositif du Pas de Calais en 13 mois.

Le capitaine du caboteur a péri dans l'accident, son navire qui transportait de l'acier a été coulé par le chimiquier qui le dépassait et a sombré rapidement.

Alors que l'enquête du MAIB sur l'accident est encore en cours, le bureau a publié son avertissement après avoir remarqué le nombre d'incidents semblables qui se sont produits dans cette zone très fréquentée de la route vers l'ouest, où le problème de "resserrement" a depuis longtemps été observé.

Le MAIB pense qu'une des raisons possibles du nombre croissant des collisions impliquant des navires rattrapant serait l'utilisation croissante du GPS couplé au système de cartes électroniques pour préparer et enregistrer des plans de traversées. Lorsque ces routes préparées sont disponibles, il semblerait selon cet avertissement, que les marins "hésitent à s'écarter de la route tracée" et qu'après avoir été obligés de s'écarter, ils n'aient qu'une hâte c'est de revenir à la route préconisée par l'ordinateur, plutôt que de réétudier une nouvelle route sans danger.

Cela ne fait qu'encourager le resserrement du trafic, qui a ses propres dangers lorsque les navires impliqués ont des vitesses très différentes.

Le MAIB invite les armateurs et les capitaines à étudier leurs stratégies de préparation de ce passage très fréquenté, à considérer la façon dont les aides électroniques à la navigation sont utilisées et à utiliser pleinement la largeur des voies recommandées pour réduire les risques de collision.

Perle de communication

La conversation suivante est un exemple flagrant des dangers de l'utilisation de la VHF comme moyen d'anticollision.

Navire A : "Vessel on my port bow, this is the vessel on your starboard bow, with a CPA of 0.15 miles come in please"

Navire B : "Yes what is your position ?"

Navire A : "Second mate"

Cette conversation a été entendue sur VHF canal 16 dans le détroit de Malacca. Le timonier et moi-même partîmes d'un grand éclat de rire, mais il ne faut pas négliger le grave problème qui se cache derrière.

Première mondiale de réparation définitive à flot d'un insert de bordé de fonds de 35 m²

La compagnie DORMAC, première dans le domaine de la réparation navale Sud Africaine, basée à Durban a une fois de plus repoussé les limites de la technologie maritime. Dans une nouvelle "première mondiale", utilisant la technologie de son "C-DAM" (C pour cofferdam), elle a effectué une importante réparation du bordé de fonds sur un porte-conteneur, à 10,50 m sous le niveau de l'eau sans mettre le navire au bassin.

L'AFRICA STAR, porte-conteneur de 17 610 tonnes enregistré à Limassol, subit des avaries sérieuses à la suite d'une collision avec un objet non identifié en quittant le port de Cotonou au Bénin. Le navire poursuivit son voyage et à son arrivée à Durban, en Afrique du Sud, demanda une inspection pour vérifier les dommages.

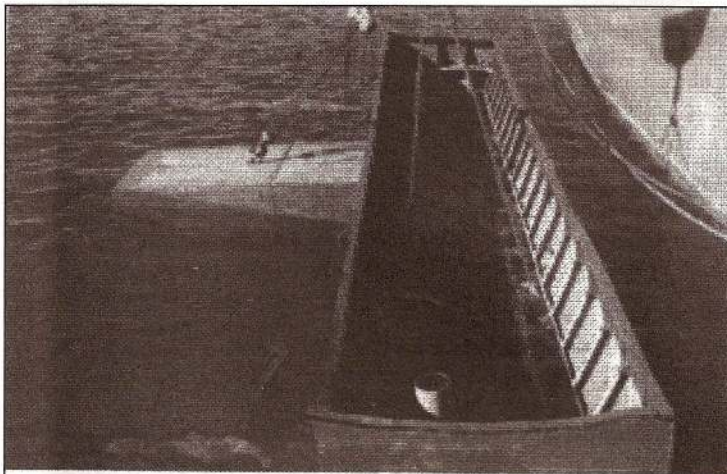
L'équipe de plongeurs de la DORMAC effectua une inspection sous-marine et constata diverses avaries sur une longueur de 65 mètres, et 35 m² très endommagés dont une déchirure de 9 mètres.

Normalement, pour effectuer ce type de réparation, le navire doit passer en cale sèche après déchargement de toute sa cargaison. Ce genre d'opération entraîne des dépenses importantes tant en temps qu'en manutention. Grâce à la technologie du "C-DAM", DORMAC a pu proposer une alternative de réparation permanente approuvée par la société de classification, sans engager ces frais.

Après confirmation par l'armateur, DORMAC dessina les plans d'un cofferdam spécifique. Son procédé de réparation fut proposé et acceptée par le Germanischer Lloyd, société de classification effectuant le suivi des travaux.

Le cofferdam fut construit en 2 sections, la chambre principale ayant 15,6 m de long, 3,0 m de large, une hauteur de 2,4 m et un puits d'accès pour les hommes et le matériel de 13,6 m de

Chambre de travail étanche avant immersion (photo Dormac)



THE MAIN CHAMBER (15.6 METERS LONG, 3 METERS WIDE, WITH A HEIGHT OF 2.4 METERS), BEING LOWERED INTO THE WATER, WITH THE ASSISTANCE OF THE SHIP'S CRANE.

haut, 2,4m de long et 1,5 m de large ; le tout pesant 36 tonnes.

Afin d'obtenir un profil précis du bordé endommagé, un gabarit d'acier fut fabriqué. Ce profil fut alors reporté dans la chambre principale et les modifications furent apportées aux arêtes afin d'épouser la forme irrégulière de la tôle entourant la déchirure principale.

L'opération délicate consistant à adapter le cofferdam au navire débuta par la chambre principale. Le caisson principal fut mis à l'eau à l'aide des grues du navire et amené en position à l'aide de 11 palans à chaîne de 10 tonnes. Après des ajustements minutieux les plongeurs de DORMAC confirmèrent le positionnement correct en utilisant des moyens de communication sous-marins avec les équipes de surface.

Pour faciliter les opérations de découpage et de soudage prévues, il était vital que la chambre

principale reçoive un maximum d'air de ventilation. La seconde phase du montage consista à fixer 2 conduits de ventilation de 12 pouces avec des ventilateurs d'extraction en ligne.

La mise en place du puits d'accès de 16 tonnes suivit. A l'aide des grues du navire et de 2 palans à chaîne de 10 tonnes le puits fut amené en position correcte. Une fois aligné avec le caisson principal, les 2 chambres furent boulonnées ensemble avec joint néoprène et 50 boulons en acier haute résistance.

En plus de la capacité du double-fond du navire le cofferdam contenait environ 120 m³ d'eau ; les pompes du navire furent utilisées au début et lorsqu'elles perdirent leur aspiration des pompes immergées Wilden furent utilisées pour assécher le reste.

Ensuite pour assurer un environnement de travail sûr pour les soudeurs, un éclairage électrique fut installé et 22 goussets furent soudés pour bien assujettir le caisson à la coque. Le cofferdam était prêt pour son inspection sécuritaire finale avant début des travaux.

En travaillant 24h sur 24, la dépose de la tôle de bordé et des structures associées endommagées et leur remplacement ne prit que 96 heures. Le contrôle de la qualité du travail fut effectué en utilisant la radiographie et le contrôle par particules magnétiques. Puis la réparation fut inspectée par les représentants de la société de classification et approuvée comme définitive, la tôle fut peinte, le personnel et l'équipement évacués et le caisson noyé.

Avec un autre projet de réparation d'urgence réalisé dans les délais et en respectant les coûts, DORMAC peut être fier à juste titre de sa technologie "C-DAM". Cette méthode a été utilisée avec succès sur plus de 15 cas et approuvée par les grandes sociétés de classification.

THE DAMAGED UNDERSIDE OF THE VESSEL, WITH THE LONGITUDINAL TEARS RUNNING FROM FORWARD TO AFT, PRIOR TO REPAIRS BEGINNING.



Etat des fonds avant réparation, chambre collée à la coque (photo Dormac)

Récupération des embarcations de sauvetage à chute libre

Un jour de l'année dernière nous étions au mouillage en attente d'ordres d'accostage. Au moins deux jours de mouillage étaient prévus. C'était une belle journée sans vent et sans vagues, quelque chose de vraiment rare dans cette zone. Je décidais donc que c'était une bonne occasion pour faire l'essai, selon la SOLAS, de notre embarcation à chute libre. Le Second Capitaine et moi-même inspectâmes l'embarcation de sauvetage avant la mise à l'eau et rappelâmes aux volontaires les instructions sur la façon de se sangler à l'intérieur pour éviter les accidents. Lorsque le Second fut sanglé au poste de barre et la porte fermée, je lui demandai de larguer l'embarcation. Tout se passa vite et bien, et le temps étant très beau, nous fîmes tous les essais possibles y compris le test du système d'arrosage.

Environ une heure plus tard, n'ayant rencontré aucun problème, je fis stopper l'exercice et rappelai l'embarcation pour la récupérer. L'embarcation devant se présenter l'arrière en premier pour la récupération, deux bouts furent passés à l'équipage pour faciliter la mise en position. Environ un quart d'heure plus tard l'embarcation était crochée. L'équipage rentra à l'intérieur et se sangla. Le Second vérifia une dernière fois que tout était correct et se sangla à son tour. Lorsqu'il me confirma qu'il était prêt, je commençai à virer l'embarcation avec le treuil de la plage arrière, deux matelots guidant l'arrière vers la glissière. La Bosco était paré au treuil supérieur pour prendre la suite dès que l'embarcation serait sur la glissière.

L'embarcation était sur le point d'atteindre la glissière lorsqu'une des suspentes de l'arrière cassa, de ce fait l'autre se rompit à son tour. L'embarcation chuta, son hélice se prit dans le bastingage de la plage arrière et elle resta en appui dessus uniquement tenue par les suspentes avant. J'ordonnai aussitôt à l'équipage de quitter l'embarcation et cherchai un moyen de saisir l'embarcation. Il n'y eu pas de blessés mais l'embarcation fut bien endommagée.

Lors de l'inspection qui suivit pour déterminer la cause première de cet accident nous avons constaté que l'âme de la suspente enrobée de plastique, était pourrie, bien qu'il n'y eut aucun signe extérieur de détérioration. Il fut décidé de remplacer les élingues enrobées de plastique dès que possible avec l'accord de la compagnie et de la société de classification. Par la suite il me vint à l'esprit qu'il y avait des leçons à tirer de cet événement.

1-) Test des embarcations de sauvetage à chute libre.

Les règles de la SOLAS pour tester périodiquement les embarcations de sauvetage furent créées à l'époque où ces embarcations étaient sous bossoirs

classiques. Le but de ces règles était de s'assurer tout d'abord que toutes les parties mécaniques (frein, bossoir, crocs de largage, moteur de hissage) étaient utilisés périodiquement et ainsi testés, ensuite de s'assurer que l'équipage était compétent pour mettre à l'eau et récupérer l'embarcation. En effet il faut se souvenir que ces embarcations étaient et sont toujours non seulement faites pour évacuer mais aussi pour récupérer.

Une embarcation à chute libre est quelque chose de totalement différent. Tout d'abord elle n'est pas conçue pour être récupérée. C'est une pure embarcation d'évacuation. Ensuite elle est construite de sorte qu'elle ne demande aucune qualification particulière de l'équipage pour tomber. Il suffit d'embarquer, de se sangler correctement à l'intérieur et, dès qu'elle est larguée, l'embarcation tombe toute seule, **sans aucun moyen mécanique** (c'est pourquoi les embarcations à chute libre sont des équipements de sécurité fantastiques) On peut voir clairement que les raisons avancées par la SOLAS sont ici hors de propos.

Au contraire, du fait que ces embarcations n'ont pas été construites pour être récupérées, **c'est cette opération qui est toujours dangereuse**. Premièrement parce que l'embarcation devant approcher l'arrière en premier, le barreur n'a pas de vue vers l'arrière, il faut ouvrir la porte arrière ce qui met l'embarcation en danger lorsqu'elle est à l'eau. En outre, l'embarcation étant fermée, il n'y a pas de place pour se tenir à l'extérieur sur les côtés. Le matelot chargé de crocher doit, d'une manière ou d'un autre, grimper sur toit et essayer de crocher sans réel moyen de s'amarrer. Dès qu'il y a un peu de vagues ça devient le cirque. Puis lorsque l'embarcation est virée et près des glissière, si le navire roule un peu c'est assez difficile de l'engager sans difficultés. Enfin quand l'embarcation est de nouveau à son poste de mer, il est encore assez dangereux de larguer les élingues de suspentes des crocs du bossoir.

On voit donc que l'essai de chute libre a deux raisons principales : **tester le mécanisme de largage et essayer le système d'arrosage**. Ce dernier peut être testé aisément lorsque l'embarcation est à poste, il suffit de **connecter la pompe d'arrosage sur le circuit d'eau douce du bord**. Sur des navires neufs on peut prévoir une **capacité d'eau douce spéciale**. Ce système permet d'effectuer des tests plus fréquents sans endommager le circuit d'arrosage en utilisant de l'eau douce au lieu d'eau de mer.

Le système de largage peut aussi être testé lorsque l'embarcation est sur ses glissières en utilisant d'autres moyens de saisissage. La meilleure solution étant d'avoir, par construction, un deuxième point solide sur l'embarcation qui pourrait être croché sur le bossoir à l'aide d'un ridoir et d'une chaîne, par exemple, avant de tester le système de largage.

Si en outre on ajoute un témoin lumineux dans le cockpit pour indiquer croché / non croché, pour s'assurer que l'embarcation est bien crochée à nouveau cela serait plus sûr. Même sans cela on peut aussi saisir l'embarcation en utilisant le bossoir et des élingues ou des palans à chaîne. Ceci serait bien entendu un peu plus dangereux mais pas plus que le processus entier de récupération après une mise à l'eau en chute libre.

On pourrait soutenir que si l'on ne fait pas l'essai en chute libre on ne sera jamais certain de l'intégrité de la coque. En outre les petites roues en plastique fixées sur le berceau des glissières ne seraient jamais testées. L'équipage n'aurait pas la possibilité de subir un essai en chute libre. Je pense, d'après mon expérience, que moins on fait bouger ces embarcations et moins leur coque souffre. Je l'ai dit plus haut, et cet accident en est un bon exemple, que ces embarcations ne sont pas construites ni conçues pour être récupérées à la mer. Néanmoins, l'intégrité de la coque et le fonctionnement des petites roues en plastique peuvent être vérifiés lors de chaque carénage lorsque le navire est au chantier.

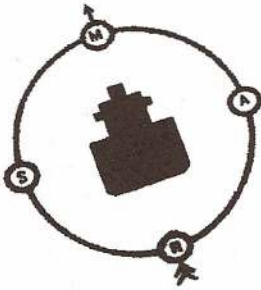
En ce qui concerne les membres de l'équipage, je pense qu'ils pourraient avoir des exercices de mise à l'eau en chute libre compris dans leurs cours de sécurité et de compétence à l'utilisation d'engins de sauvetage. Lorsque vous en avez subi un, vous savez à quoi vous attendre et à quoi il faut prêter attention, comme on l'a dit, ces embarcations sont conçues pour une utilisation facile en cas d'évacuation rapide.

2-) Les élingues enrobées de plastique.

Tout le monde sait que les fils d'acier enrobés de plastique posent des problèmes. Tout d'abord on ne peut vérifier la qualité du matériau, car la plus grande partie du fil d'acier est couverte. Ceux qui ont navigué sur des navires classiques savent que les défauts dans la fabrication des fils d'acier sont fréquents. En outre, même en réduisant la durée d'utilisation de ces fils d'acier, **on ne sera jamais sûr de leur condition réelle**, l'humidité entre le plastique et le fil d'acier lui-même joue un rôle important dans le processus de détérioration.

La raison mise en avant pour enrober de plastique est que cela protège l'équipage qui doit les manipuler et aussi le fil d'acier lui-même. **Pourquoi ne pas utiliser des matériaux synthétiques ?** Ils sont de bonne qualité de nos jours, résistent mieux au soleil et à l'humidité que les fils d'acier et à charge de travail égale ils sont plus légers. Donc plus sûrs. On peut directement vérifier leur état, on peut les manipuler aisément et ils durent plus longtemps. Une des raisons donnée pour l'utilisation de fils d'acier est qu'ils résistent au feu. D'accord, mais je pense que c'est une absurdité. Au cas où le feu atteindrait une embarcation à chute libre, on serait, de toute façon, sûrement sur le point d'abandonner le navire.

Les embarcations à chute libre sont très efficaces pour abandonner le navire. Cependant, j'espère que ce rapport aidera à déclencher une révision de la réglementation SOLAS concernant les essais de ces embarcations à chute libre et aidera aussi à améliorer leur conception et leur sécurité.



International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

MARS REPORT

A propos de l'utilisation de "bulldogs" sur les garants d'embarcations (Mars 200160&61)

La MCA (Marine and Coastguard Agency –UK) a l'intention dans un avenir proche de publier une note qui interdirait l'utilisation de colliers en "U" serre câbles sur les équipements de sauvetage. Ses Inspecteurs auraient déjà reçu une instruction à ce sujet.

MARS 200136

Keeping the Schedule ?

Our 14.5 knot large tanker, normally sailing across the Atlantic, was sent to the Arabian Gulf to return to North West Europe via the canal. On such a route, especially between Gibraltar and the canal, one experiences fairly constant levels of traffic, in particularly one encounters numerous large container vessels.

It is with alarm that all of the watch keeping officers on board have noticed the flagrant way that most of these box boats push the collision regulations to their limits. On most occasions when they are passing, either "end on" or overtaking, they think nothing of trying to pass as close as 0.4 miles and this is in deep sea conditions. What happened to the concept of allowing plenty of sea room and observing good seamanship?

A case I highlight happened on my last watch before writing this. Whilst heading northwards up the coast of Portugal in a force 8 with frequent squalls and showers, often reducing visibility, a large container ship, still maintaining a healthy speed, attempted to pass 4 cables off my starboard quarter. After I gave several attempts on the aldis lamp this ship decided to alter to starboard to allow a greater CPA, and passed at just under 1 mile!

Are container shipping schedules so tight that the OOW is forced in to these acts of bravado? One would hope not, however with the number of vessels pushing the limits it can't be too long until there is a problem.



MARS 200149

Hazard for Yachts

We were onboard a yacht proceeding under sail at 6 knots on a course of 180. We met a fishing boat on a reciprocal course. She was not fishing and we believed her to be French. She did not respond to our VHF call or a light shone at the bridge so we had to take avoiding action. This was just off Lands End and there were several ships and boats in the vicinity all on different courses yet this particular vessel did not appear to have anyone on watch! The lessons learnt from this incident - just the usual ones, keep a good lookout and don't assume that everyone else is doing the same.

The above report has been submitted using a new scheme for yachts to report incidents with other vessels which has been developed in co-operation with the Royal Yachting Association.



The following report has recently been issued by the Transportation Safety Board of Canada. The full report in English or French can be obtained from the TSB. Head Office Place du Centre, 4th Floor, 200 Promenade du Portage, Hull, Quebec. Tel: (819) 9943741.

Fax : (819) 9972239, Web Site <http://www.tsb.gc.ca>

Synopsis

In order to relieve the pilot who had been on duty from Les Escoumins, Quebec, aboard the "NAVIOS MINERVA", the pilot boat "NAVIMAR V" came alongside the bulk carrier while passing the pilot station at Québec, shortly before 0100. Two pilots from the Québec/Trois-Rivières sector climbed onto the accommodation ladder, but before they could reach the vessel's deck, the pilot boat plunged into the sea and resurfaced upside down. The master of the pilot boat was trapped in a compartment and the deckhand was thrown overboard. The Canadian Coast Guard Ship "STERNE", which was dispatched to the scene, recovered the deck-hand, who had climbed onto the overturned hull, and the master, who had swum to the surface. The "STERNE" took the survivors to the Canadian Coast Guard base, where an ambulance was waiting to take them to hospital. Both crew members were suffering from hypothermia and nervous shock, but they were released from hospital a few hours later. The "NAVIMAR V" drifted in the St. Lawrence River before sinking off the mouth of the Saint-Charles River, in about 30 metres of water. The pollution caused by the pilot boat was deemed minor.

The Board determined that the pilot boat "NAVIMAR V" overturned because, when she came alongside the "NAVIOS MINERVA", she overtook a wave generated by the ship, pitched onto the wave crest, then surged down into the trough of the next wave before plunging into the sea. The submerged bow slowed down the pilot boat but, due to her momentum, she continued to pitch until the vessel turned over. The decision to use the accommodation ladder instead of the vessel's pilot ladder contributed to the sequence of events.

3.0 Conclusions

3.1 Findings

1. The Les Escoumins Marine Communications and Traffic Services (MCTS) centre instructed the "NAVIOS MINERVA" to prepare the starboard accommodation ladder to embark the pilot.
2. Under international regulations, the vessel was required to use a pilot ladder to transfer pilots.
3. Instructing MCTS traffic regulating officers to tell foreign crews to use the accommodation ladder is a request made by the pilots but is contrary to international regulations.
4. The Canadian Pilot Ladder Regulations do not apply to foreign vessels.
5. The vessel is equipped with a pilot embarkation/disembarkation facility amidships, but the crew prepared the accommodation ladder on the vessel's quarter.
6. Because of the location of the accommodation ladder on the vessel's quarter, the ladder's bottom platform juts out more than a metre from the shell plating.
7. The same accommodation ladder was used at the Québec pilot station, and neither the pilots nor the master of the pilot boat objected to that practice.
8. Most St. Lawrence River pilots use the accommodation ladder to board vessels.
9. The pilot aboard the bulk carrier and the master of the pilot boat did not come to an agreement by radio communication on the time and position for the transfer.
10. In Canada, there is no standard or code of practice for pilot transfer arrangements and pilotage duties.
11. The ship "NAVIOS MINERVA" was making way at a speed through the water of about 10 knots at the time of the transfer. That speed is greater than usual. The pilot overestimated the vessel's deceleration.
12. Because of the guardrails on the after deck of the pilot boat, she had to be moved further away from the bulk carrier's side.
13. The pilot boat was manoeuvred onto the crest of a wave generated by the bulk carrier.
14. The speed of the waves generated by the vessel was less than the speed of the pilot boat.
15. While trying to keep the after deck of the pilot boat lined up under the accommodation ladder and at the same time maintaining an angle with respect to the vessel, the pilot boat descended into the trough of the next wave and the bow plunged into the sea.
16. The addition of concrete ballast did not completely eliminate shortcomings in the pilot boat's dynamic trimming characteristics.
17. There is little reference material on pilot boat design and operation in Canada. Their development seems to result from operating experience and trial and error.
18. The regulations prescribing the criteria for assessing pilot boat stability do not address the dynamic trimming characteristics of small vessels throughout the displacement, transitional and planing speed ranges encountered in normal operation.
19. Transport Canada regulatory requirements and inspection criteria do not fully meet current pilot boat operational parameters.



MARS 200156

STCW and Training

I am 50 years of age and getting old. In a similar way, 30 years ago, I found that Captains of 40 very old and very old fashioned. Nowadays there are a few points of modern navigation which I do not understand. The certification of Officers under STCW makes me confused. There seems to be a large variety of issues and different certificates on ships which I have sailed on.

En route from Cape Finisterre to Liverpool, setting a course of 018 will take you in the direction of the Skerries and you will hit the Smalls hard if you do not divert in time. In order to get into the TSS off Bishop Rock, depending on current and wind, corrective action is to be expected. It also means that, north of Finisterre, you will meet a lot of ships coming from Ushant heading southwards. These will invariably be encountered at small angles on the starboard bow as they are presumably heading for the TSS off Finisterre. My understanding of the COLREGS is that both vessels should alter course to starboard when meeting at small angles off the bow.

Out of the 20 ships I have met recently in these circumstances, three of them altered their course to port. This happened within close range, when I had already altered my course to starboard. This caused me to alter even further to starboard. Twice it took 10 minutes or more for the offending vessels to correct their mistake and change their heading to starboard. This poses the following questions:

- a) What is the sense in changing course to port?
- b) Are they looking out of the window? It would appear that they plot only on the radar and never look at the outside world with the naked eye!! Time consuming plotting is more dangerous than just looking out of the window to assess the situation and observe their adversary.
- c) Is there anything wrong with the present training?

In the old days, I was taught to look through the window and to be outside on the bridge wing in order to see what is happening. How can we stress to all parties that looking out of the window is a MUST?? What is wrong with the well elaborated STCW?



I was leaving a busy port in fog. Although my vessel can proceed at speed in excess of 17 knots, in view of the severely restricted visibility, existence of numerous oil rigs, restricted entry areas and many ships in the anchorage, I planned to proceed at a safe speed of about 8 knots for 12nm and then increase our speed to 10.5 knots for further 24nm when clear of the land in the hope of finding better visibility.

At about 5nm from entrance, I detected a vessel proceeding towards the entrance through the congested anchorage and oil rigs with a speed of about 20knts over the ground. Is it really safe to proceed at 20 knots in thick fog? Is it safe to proceed at 20 knots in such a congested location? In conclusion, one can imagine what would be the result of proceeding at 20 knots in a combination of both above conditions.

Initially, the ship was plotted at 9nm range 4 points on our starboard bow. At 6nm it was certain that a close quarter situation existed (CPA = 0.2nm passing our stern). As we had oil rigs on our starboard side with restricted area of 1000m, I tried to raise her on VHF by giving her course, speed and position with no success.

Due to the position of the rigs, our lawful action of "avoiding turning to port for a vessel detected on radar ahead of the beam in restricted visibility", was out of question. I quickly assessed that reducing speed would make the situation even worse. In view of having ships at anchor, her required avoiding action, of going to starboard, was also difficult, if not impossible. I therefore decided to increase speed and go slightly to port increasing the CPA and pass round 4 of the ships at anchor. At no time, even when she was close to our stern, was the sound signal prescribed in COLREGS heard. In the end, the other ship neither changed her course nor reduced her speed and passed us astern at 1.1nm.

**MARS 200210****Are we Allowed to Decide whether to Sail ?**

The Mars report 200162 regarding the Master's decision to sail from port in heavy weather brought a wry smile to my face. I am a Master on small liquid gas tankers (6808 GT down to 1709 GT) operating mainly in North West Europe. During the last few winters there have been occasions when I have indicated that I do not wish to sail after completion of cargo operations due to the stress of weather. Invariably the response is swift - the vessel cannot remain on the berth as the terminal operator either wishes to put another ship on the berth, or he just will not allow any ship to lay alongside.

This is usually the start of a charade between Master, Agent and Port Authority whereby a series of inappropriate berths (usually exposed buoy berths) are offered, obviously in the hope of wearing me down until I give up and sail. On one occasion I was told that no lay-by berths were available at all and that I had to sail - and this was from what is considered to be THE major continental European port - into a SW storm that had been blowing for two days. Funnily enough, even though pilotage was suspended and I was not eligible for remote pilotage for entering the port, it was quite all right for me to sail! So perhaps the situation in Mars 200162 is not as clear cut as it first seems

**MARS 200228****Enclosed Space Incident**

A hazardous incident occurred on board a tanker while crew members were engaged in rinsing and mopping up in a slop tank and discharging oily water slops with a pump into oil drums on deck. The slop tank had been water washed, purged with inert gas and gas freed with air. Although the report stated that safety measures were observed, these measures were not defined other than the fact that a reading of 20.9% O2 by volume and 0% LEL had been obtained prior to entry.

The report stated that the Chief Officer entered the slop tank first and found a breathable atmosphere, the methodology used to reach this conclusion was not defined. Shortly afterwards two crewmembers entered the slop tank and commenced work as described. Within a short space of time the atmosphere became unsafe and again, the methodology used to reach this conclusion was not defined. Fortunately on this occasion, the tank was evacuated without injury or loss of life. The report concluded by stating that perhaps the removal of the oil caused the problem and that on the next occasion such an operation was carried out, it would be necessary to continuously ventilate the tank with air.

Lessons Learned

From the information provided, the incident would appear to have been caused by crewmembers failing to follow Company procedures and industry guidelines effectively in relation to the implementation of 'Work Permit' and 'Enclosed Space Entry Permit' systems. The ineffective use of these systems ultimately led to inadequate enclosed space entry arrangements and work procedures relating to the removal of sludge.

Atmospheric hazards kill more people than all other confined space hazards combined, therefore it is imperative that Company procedures and industry guidelines are strictly adhered to. The principal dangers associated with enclosed spaces are oxygen deficiency, flammable, and toxic gases. It is essential that pre entry tests are carried out to find out what hazard exists and that steps are taken to remove any hazard found. While crewmembers are within the space, frequent atmosphere monitoring and continuous ventilation is necessary to ensure that no new hazard is generated. Remember, ventilation may just be keeping pace with the generation of hazardous gases and therefore must be continued throughout the operation.

■ Une histoire de clandestins qui se termine en tragédie :

Une bataille de huit semaines, menée par l'armateur Allemand Hermann Buss, pour rapatrier 2 clandestins du navire de divers sec JONAS de 2814 DWT, s'est terminée tragiquement lorsqu'ils ont sauté par dessus bord à l'entrée du canal de Corinthe. L'un est mort peu après avoir été repêché par les Coast Guards grecs, l'autre n'a toujours pas été retrouvé. Les clandestins qui étaient probablement originaires de Tanzanie ont embarqué à Durban, mais malgré les efforts répétés de l'armateur, du P&I et d'autres, les autorités d'immigration ont toujours refusé d'aider à les débarquer. Le JONAS a touché successivement Port Soudan, Suez et Varna avant d'arriver en Turquie et en Grèce pour un voyage qui devait se terminer en Grande Bretagne. A Varna le navire a fait 3 jours de réparations mais les autorités ne les ont pas voulu laisser partir les clandestins. Un porte parole de Buss a déclaré qu'il était "très mécontent" que plusieurs autorités responsables aient refusé d'aider à trouver une solution. Les allégations de la Grèce disant que le capitaine avait tenté de cacher la présence des clandestins ont été rejetées. "Notre politique est de traiter de tels cas rapidement, nous informons toujours notre P&I club pour demander de l'aide" a-t-il déclaré.

■ Les Principes de l'ISM "testés et pris en faute" :

Le syndicat britannique Numast a attaqué un pavillon sur sa façon ratée d'appliquer le code ISM. "La code ISM a aujourd'hui montré clairement qu'il permettait de confirmer que les bons navires étaient bons, les navires médiocres étaient médiocres et les mauvais navires restaient mauvais" a déclaré Orrell. Bien qu'ayant salué l'introduction du code comme "un système de soutien désespérément nécessaire, il a aussi apporté un accroissement de travail et des soucis au personnel du navire déjà surchargé, particulièrement au capitaine". Outre les problèmes de personnel, Numast s'inquiète de pressions commerciales qui empêchent un contrôle suffisant de l'application du code à bord des navires. En laissant le soin aux Etats du pavillon de balayer devant leur porte pour l'échec du Code, Orrell a conclu en disant que beaucoup n'étaient pas capables ou ne voulaient pas surveiller l'application du code, laissant ce travail à des contrôles par l'Etat du Port manquant de personnel.

■ Le code ISM a besoin de "mordant légal" :

"Les objectifs concernant la sécurité du navire mis en place par le code ISM ne peuvent être atteints dans l'état actuel du code", selon des juristes du London Shipping Centre. Le code ISM doit être modifié en lui donnant du "mordant légal" a déclaré le Dr Aleka Mandarake-Sheppard. "Les objectifs du code doivent être renforcés par une législation à un niveau international". Elle a suggéré que l'ensemble du code comprenne des sanctions pénales pour faute de gestion du code, amendes, création d'une autorité statutaire avec des pouvoirs pour les faire appliquer et obligation des Etats de signer une déclaration réglementaire. Elle a aussi demandé que l'OMI incite les Etats signataires de la SOLAS introduisent ces propositions dans leur législation interne.

■ Les délais de l'ISM "déjà dépassés" :

De nombreux navires risquent d'être arrêtés après le 1er juillet parce que leurs armateurs/administrateurs ont omis de mettre en application le code ISM avant la limite. Certains armateurs n'ont pas encore commencé à travailler en vue d'être prêts pour la date limite. La clé du problème réside dans le fait que les sociétés de Classification ne feront pas d'audit d'un système qui n'a pas été en service pendant au moins trois mois. De ce fait la limite pour être prêt à la date d'application est déjà dépassée. Il y a des armateurs qui espèrent que leur pavillon leur donnera un certificat provisoire, mais l'OMI a précisé que ce n'était pas envisagé.

■ Les Coast Guards Américains poussent pour une réglementation du ballast :

Les Coast Guards ont déclaré au Congrès que des directives volontaires pour limiter la dispersion d'espèces envahissantes par les eaux de ballast des navires de haute mer devraient devenir obligatoires, comme elles le sont pour les Grands Lacs et l'Hudson River. Un prochain rapport du Secrétaire au Transport conclut que "la faible quantité des rapports volontaires rend impossible d'évaluer avec précision "la conformité et l'efficacité" de la loi de 1966 sur les espèces envahissantes. Nous pensons que la loi actuelle autorise les Coast Guards à créer un programme national obligatoire qui reconnaisse le changement de ballast et les technologies de traitement comme des méthodes de gestion conformes. Plusieurs politiciens ont protesté que les Coast Guards n'allaient pas assez vite pour résoudre le problème.

■ Les Etats Unis vont ratifier le traité sur les gaz d'échappement des navires :

L'Administration BUSH va demander au Sénat de ratifier l'Annexe MARPOL 1997 qui limite les émissions de gaz polluants des machines des grands navires.

Cette annonce fait suite à une proposition de l'EPA (Environmental Protection Agency) faite le 30 Avril concernant une nouvelle réglementation US des émissions de NO2 et de SO2 basée sur MARPOL. Si cette proposition a été bien accueillie par INTERTANKO et les opérateurs de navires qui ne veulent pas que les contraintes US soient supérieures aux règles internationales, elle a, par contre, mis en colère les défenseurs de l'environnement qui craignent que ces standards ne protègent pas les grandes villes et les zones côtières visitées par les navires de croisières. Les Iles Marshall, sous la pression d'armateurs US possédant des navires sous leur pavillon, sont le 5° pays à ratifier l'annexe VI de la convention Marpol. Les autres pavillons principaux (Panama et Libéria) ne l'ont pas encore ratifiée. Si le Sénat US approuve la Convention les Etats Unis rejoindront les Bahamas, la Suède, Singapour et la Norvège comme signataires de l'Annexe VI de Marpol. (Il semble donc bien que la France ne l'a pas encore ratifiée).

■ L'aide aux navigateurs Allemands approuvée :

Les navigateurs Allemands vont recevoir une formation embarquée complémentaire après approbation par la Commission Européenne du projet d'aide de 4.1 M d'Euros. Le but de ce projet est de réduire les coûts de formation des navigateurs tout en préservant la compétence sur les navires Allemands. La Commission a reconnu que cette aide n'était pas discriminatoire et était compatible avec les règles de concurrence de l'UE. Le gouvernement Allemand pourra donc aider les compagnies à financer la formation des navigateurs à concurrence de 25.500 Euros par personne. Une contribution financière sera fournie aux navigateurs sur les navires sous pavillon Allemand, toutefois les ressortissants de l'UE pourront aussi en bénéficier s'ils sont formés en tant que membre d'équipage supplémentaire. Le système qui s'étendra sur 15 mois fait parti d'un ensemble voulu par le gouvernement Allemand et le German Maritime Alliance visant à développer le savoir-faire et la compétence tout en réduisant les coûts du travail.

■ Un navire citernes rejoint la liste des délinquants pollueurs :

Un chef mécanicien du navire citernes ALKYON, armateur grec et battant pavillon Bahamas, a plaidé coupable d'avoir menti aux Coast Guards qui l'accusaient d'avoir rejeté de l'huile polluée. Il a admis avoir falsifié le Registre des Hydrocarbures. Les Coast Guards, lors d'une inspection avant entrée au bassin, mi-janvier à New York après déchargement de sa cargaison d'huile de graissage et de xylène, ont découvert que le tuyautage avait été modifié pour by-passer délibérément le séparateur d'huile. Le chef mécanicien a déclaré que ce tuyautage n'était utilisé qu'en cas d'urgence, mais le Registre des hydrocarbures ne montrait aucun rejet durant les quatre derniers mois. Il n'a pas encore été condamné mais risque jusqu'à cinq ans de prison et 500.000\$ d'amende. L'armateur a accepté de soumettre aux Coast Guards un programme de respect de la lutte contre la pollution plus strict.

■ Des marins avec de faux certificats arrêtés :

Trois marins en possession de faux certificats Colombiens ont été arrêtés par les autorités fédérales US. Les marins ont été trouvés sur le Freedom Express, pavillon Panaméen, après son accostage au terminal de Miami River en Floride. Les arrestations mettent en évidence un problème qui dure depuis longtemps avec les faux documents du Honduras, de Panama et de Colombie en possession de marins travaillant sur les navires desservant ces 8 km de rivière du Port de Miami. "Les faux documents on en voit trop souvent" déclarait le Lt Cdr des Coast Guards Larry Bowling. On estime que la moitié de la cocaïne déversée en Floride arrive par le Rivière de Miami sur des navires venant de Haiti, d'où provenait le Freedom Express.

■ L'offre de compensation pour pollution obtenue :

Le secrétariat de l'IOPC (International Oil Pollution Compensation Fund) a obtenu le financement pour l'étape finale de son offre pour introduire un troisième tiers volontaire de compensation pour pollution. Le nouveau protocole proposé, additionnel à la Convention du Fond de 1992, est prévu pour améliorer la provision de compensation aux victimes de dommages par pollution. Le comité juridique de l'OMI a approuvé le projet, et une conférence internationale aura lieu en 2003 pour approuver le protocole. Des améliorations au régime du fond de compensation étaient nécessaires afin de faire face aux demandes croissantes et aux espérances de la communauté internationale. "Les nouvelles limites lorsqu'elles seront adoptées, devraient être suffisamment élevées pour assurer une réparation totale aux victimes, même dans les accidents les plus graves" a déclaré un porte-parole de l'IOPC.

■ Des cartes d'identité obligatoires "l'année prochaine" :

Des cartes d'identité pour les marins pourraient être en place dès juin 2003.

L'ILO (International Labour Organisation) devrait approuver un nouveau protocole qui devrait voir tous les marins munis d'un document d'identité standardisé internationalement. En tant que partie de l'actuelle révision par l'OMI de la sécurité maritime, l'ILO proposera à Genève (réunion les 9 et 10 mai) l'adoption d'un nouveau protocole à la Convention existante sur les Documents d'Identité des Marins. On pense que le format des documents sera uniformisé et que les procédures de délivrance des nouveaux documents seront sécurisées peut être en développant des cartes électroniques à puce. L'ISF (International Shipping Federation) a soumis un document à la réunion soutenant l'idée que la carte pourrait contenir des informations complètes sur l'individu y compris des données biométriques, les certificats et le relevé d'aptitude médicale. Dans le cas où l'ILO n'arriverait pas à mener le protocole à bien, le sujet serait transmis au MSC (Marine Safety Council) de l'OMI qui se tiendra du 15 au 24 mai comme objet d'urgence.

■ L'équipage accusé de rejeter des résidus :

Les autorités US ont arrêté six membres d'équipage d'un ro-ro CYGNUS - armateur japonais, pavillon panama - dont le Chef et le Second mécanicien passaient en jugement devant une cour de Portland (Orégon). Les Officiers mécaniciens sont accusés d'avoir falsifié le Registre des hydrocarbures et d'avoir menti aux Coast Guards après avoir mis en place des systèmes permettant d'effectuer des rejets illégaux. Le CYGNUS a été saisi le 10 avril à Portland après qu'un ancien membre d'équipage ait envoyé aux autorités un e-mail auquel étaient joints deux photos montrant une clarinette du navire déconnectée et remplacée par un flexible permettant de rejeter à la mer des résidus non traités.

■ Moins de perte de vraquiers :

Bien que 4 vraquiers - et 64 membres d'équipage - aient disparus en 2001, la tendance à la perte de vraquiers est en baisse selon le dernier rapport d'accidents de vraquiers d'Intercargo. Cela peut signifier que toutes les nouvelles règles édictées dans les dernières années a eu un effet réel. L'âge moyen des vraquiers qui sombrent augmente, tandis que le nombre de navires, de vies et de tonnage perdus diminuent. Néanmoins en 2002 plusieurs axes de recherche visaient en premier à améliorer la sécurité du transport maritime de vrac sec, y compris la révision de la Convention sur les Lignes de Charge, et plusieurs études d'évaluation sécurité stricte couvrant depuis la structure jusqu'à l'étanchéité des panneaux de cale. Les pertes de l'année dernière ont toutes eu lieu par mauvais temps, mais dans certains cas on n'en sait guère plus, et Intercargo souligne le besoin urgent de faire connaître les informations très utiles pour mieux comprendre les causes des accidents.

■ Longue portée pour Long Beach :

Deux portiques super-post Panamax viennent d'arriver à Long Beach, quatre autres sont attendus en Mai et quatre autres en Août. Ils équiperont le nouveau terminal de 151 ha au " pier T " qui a été loué à Hanjin Shipping. Ces portiques d'un prix unitaire de 7M\$, construits en Chine par Shanghai Zhenhua Port Machinery Co, ont une hauteur de 106m et débordent sur une largeur de 22 conteneurs standards. La mise en service du terminal est prévue en Juillet.

■ Des réparations obligent à annuler des croisières :

Radisson Seven Seas , croisières de luxe, est la dernière victime en date d'un problème de propulsion concernant un certain nombre de navires construits par les Chantiers de l'Atlantique. Le Seven Seas Mariner de 46500 GT, dernier né de Radisson, doit être retiré du service pour passage en cale sèche imprévu pour réparation de l'un de ses deux pods. Radisson indique que Alsthom Marine et Rolls Royce Marine, fabricants conjoints du système Mermaid de propulsion à pods, ont signalé que des paliers endommagés pourraient lâcher à moins d'agir rapidement. Radisson a supprimé trois croisières du Mariner prévues pour ce mois-La compa-

gnie s'est déclarée très déçue d'autant que ce navire lui a été livré l'année dernière. Des problèmes identiques de paliers ont récemment obligé Royal Caribbean Cruises à faire passer en cale sèche deux de ses navires Summit et Infinity de la série Celebrity, tandis que Carnival a demandé un contrôle de diagnostic sur le système Mermaid du nouveau Queen Mary 2 de la Cunard.

■ L'Inde répond à " l'injustice " de l'Erika :

Le Directeur Général de la Navigation Indien cherche à établir les règles couvrant la responsabilité des armateurs, des affréteurs, des sociétés de classification et des capitaines, après le lancement d'un mandat d'arrêt international contre le capitaine Karun Mathur par les autorités Françaises. Le ministre pourrait aussi se rapprocher de l'OMI pour établir les règles internationales concernant les responsabilités des capitaines.

L'action des autorités Françaises n'est pas justifiable. "Comment peuvent-elles tout mettre sur le dos du commandant de l'Erika ? Si la France peut le faire, je peux aussi arrêter les capitaines de navires qui sont retenus dans les ports Indiens et les mettre derrière les barreaux pour tentative d'homicide." a-t-il déclaré. "Mais cela serait une véritable injustice à l'égard de ces capitaines." Le sujet est remonté jusqu'au niveau du ministre et de la Haute Commission, le Directeur Général a déclaré qu'il serait intéressé à rechercher les règles internationales à ce sujet.

■ Perte de sommeil égale perte de vies :

Aux Etats-Unis, selon le NTSB (National Transportation Safety Board), au moins un accident maritime sur cinq est dû à la fatigue. Son directeur Marion Blakey a déclaré " Toute perte de sommeil équivaut à des pertes de vies " et la fatigue des opérateurs reste une des causes premières des accidents dans le transport dans tout le pays. Citant la fatigue comme la cause de 16% des accidents maritimes (# 1 sur 6) Blakey a déclaré que le NTSB recommandait très fortement que le département des transport et tous ses auxiliaires établissent " des règles scientifiques d'horaires de travail qui limitent raisonnablement les heures de service et donnent suffisamment d'heures de repos ". Le directeur a ajouté " Combattre la fatigue n'est pas seulement un problème pour le gouvernement ou un officier à bord... c'est aussi la responsabilité collective de tous et de chaque opérateur . "

■ La société Transmanche immatricule un ferry en Grande-Bretagne :

L'opérateur français Transmanche Ferries va immatriculer son dernier ferry, Dieppe, de 500 passagers/ 70 remorques en Grande Bretagne. L'annonce surprenante suit la nomination de Compagnie de Management d'Orbigny comme gestionnaire du navire au dépend de Corsica Ferries et SNCM qui étaient données comme favoris. Le pavillon britannique a été choisi par d'Orbigny pour la raison que cela fera économiser 600.000 Euros (525.000\$) par an. Pour éviter un contre-coup des syndicats français, l'équipage sera composé de marins français et britanniques. Etablie depuis longtemps, la compagnie d'Orbigny n'exploite plus ses propres services réguliers, mais gère toujours quelques navires, dont trois ro-ros et un transporteur de colis lourds.

■ Un transporteur de gaz à couler :

L'ordre a été donné de couler l'épave en dérive du transporteur de gaz PAK ONE, qui est dangereux pour la navigation. Le navire qui transportait 650 tonnes de LPG au Vietnam, avait sombré six ans auparavant , mais a refait surface dans les eaux thaïlandaises le 2 février. Le navire est en dérive à environ 50 milles dans le sud-ouest de l'île de Koh Krut dans le Golfe de Thaïlande. Il sera coulé soit par des projectiles soit par des explosifs. La décision de couler l'épave a été prise à la suite d'une réunion entre les Officiers de la Marine Thaï, la direction des ports, les représentants du gouvernement et les représentants de l'assureur du navire et l'armateur. (d'après un autre article l'étrave dépasse la surface de 3 mètres).

PSC & ISM

Un navire panaméen, appartenant à un armateur grec, le F..., a été détenu pendant 2 jours à Liverpool à la suite d'une inspection PSC pour un problème d'hygiène. Vivres pourries, cambuse et cuisine sales et infestées de cafards. Le navire a été relâché lorsque des vivres fraîches ont été livrées à bord.

Ceci dit, 10 navires ont été retenus après une inspection PSC en janvier au Royaume Uni, plus les 6 qui étaient toujours en détention avant le 1er janvier.

Cela fait un taux de détention/inspection de 6.4%, chiffre assez stable considéré sur plus d'un an.

L'important est que 2 navires ont été retenus au port, suite à inspection, pour défaut de procédures de maintenance suivant le code ISM.

L'un des deux, un vraquier roumain, le A..., a d'ailleurs subi sa 5ème détention sur les 12 derniers mois. Ce navire de 24850 dwt présentait de nombreux défauts de structures, y compris des ventilateurs en avarie, des trous dans les panneaux de cale et des goussets dessoudés dans les ballasts. Plus de défauts ont été trouvés suite à une inspection de la classe du navire (Romanian Naval Register), mais la présence de cargaison a empêché les réparations nécessaires d'être faites.

De plus le document ISM "Document of Compliance" n'avait pas été renouvelé lors d'un audit. Après nouvel audit, le navire fut autorisé à appareiller afin de finir son déchargement puis d'effectuer les réparations nécessaires.

Un second vraquier de 5908 dwt le R... a été retenu à Cardiff sur le même motif du code ISM.

○ Trafic maritime au large de Ouessant :

Lors de la visite de Mr Jospin au Cross Corsen le Directeur Loïc Laisné a fait un bilan : "En moyenne 145 navires passent chaque jour au large de Ouessant, plus de 200 le vendredi. Ce qui représente 110 M de tonnes d'hydrocarbures par an. Il y a 10 ans on comptait 110 infractions par an, moins de 10 aujourd'hui. Statistiquement 99.6% des navires respectent les règles de navigation dans le rail, et ce sont les navires les plus en difficulté qui collaborent le moins. L'Abeille Flandre a remorqué 92 bateaux en 2001 dont 14 ont été immobilisés."

○ La flotte française en 2001 :

Au 1er Janvier 2001 elle est au 24° rang en tonnage, elle était au 10° dans les années 70 et 5° dans les années 60. Elle reste dans les premiers rangs pour des créneaux spécialisés (recherche océanique avec IFREMER, sismique, pose et maintenance de câbles sous-marins, ingénierie sous marine, forage et ravitaillement de plates-formes)

Stabilité de la flotte avec 208 navires, l'âge moyen passant de 11,2 à 8,2 ans. Par contre les concurrents européens progressent plus vite que la France grâce aux aides publiques qu'ils perçoivent.

Le C.C.A.F est devenu Armateurs de France avec pour président P.L Dreyfus qui rappelle que 80% des marchandises sont acheminées par mer et 99,9% arrivent sans encombre. Le transport maritime est 7 fois moins polluant et consommateur d'énergie que le transport routier. Les effluents industriels et urbains sont responsables de 90% de la pollution maritime. Les dégazages en mer et les navires poubelles existent mais les armateurs dignes de ce nom partent en guerre contre ces vilains canards.

Le cabotage peut contribuer au désengorgement du trafic routier et aux problèmes de sécurité et de pollution qui lui sont liés.

L'Etat s'était engagé à rembourser à 100% les charges sociales patronales ENIM en 2001 mais ne l'a fait que partiellement. L'Etat s'était aussi engagé pour les charges patronales non-ENIM pour les navires immatriculés TAAF mais rien n'a été inscrit au budget 2002.

Si la défiscalisation des salaires des marins (qui existe partout sauf en France et en Allemagne) n'a pas été obtenue, il semble que les candidats au premier tour de l'élection présidentielle s'intéressent à la taxe au tonnage (qui existe dans la plupart des pays de l'Union Européenne). A suivre après.

Le ministère des Transports a accepté la rénovation du registre TAAF, le quota de 35% de marins français s'appliquera par compagnie et non plus par navire.

○ Spécialisation des CROSS :

Créés en 1980-82 - 5 en métropole + Martinique et Réunion . 9897 opérations en 2001 concernant 17522 personnes (marins, pêcheurs, plaisanciers, etc..)

Avec la suppression du service militaire les CROSS, qui employaient 250 personnes dont 120 appelés, se spécialisent.

En ce qui concerne leurs missions traditionnelles : sauvetage, surveillance de la navigation et des pollutions, police des pêches, pas de modification pour leurs zones d'intervention.

Spécialisation individuelle pour l'ensemble des eaux françaises:

GRIS-NEZ : centralisation du traitement des affaires de sauvetage à l'extérieur des eaux françaises. Devient correspondant français auprès des centres de recherche et de sauvetage étrangers, contact français de l'organisation internationale de recherche par satellites COSPAS-SARSAT.

JOBOURG : gestion des informations du trafic maritime dans le golfe de Gascogne, Manche et Pas de Calais

CORSEN : Entraînement et formation des personnels des CROSS en collaboration avec le nouveau centre technique de Nantes.

ETEL : surveillance des bateaux de pêche et des espèces capturées. Suivi par satellite des navires de pêche en collaboration avec les centres européens ayant le même rôle. Mission de police couvrant l'ensemble de la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord.

LA GARDE : missions identiques à celles de Griz-Nez pour la Méditerranée.

Lors d'une visite au CROSS ETEL en avril, le Préfet Maritime de Brest, l'Amiral Gheebant, constatait, à propos de la SNSM dont il se dit fervent défenseur, qu'en France il y a 750000 bateaux immatriculés et seulement 16000 cotisant à la SNSM. Parlant des problèmes de pollution il indiquait que sur 100 pollutions détectées, entre 15 et 20 procédures pouvaient être raisonnablement traitées. (en 2001, 130 cas signalés entre ETEL et Corsen et plusieurs enquêtes en cours- 65 cas signalés par ETEL, 9 PV transmis au Tribunal de Grande Instance de Paris, 7 en cours d'enquête et 2 capitaines cités à comparaître, seulement 26 navires pollueurs identifiés). "Il faut rendre le déballastage obligatoire dans les ports. Exiger que les bateaux repartent propres. Equiper les ports du matériel nécessaire. Là on aura des résultats". Il a aussi indiqué que 15M d'Euros étaient investis dans le perfectionnement des outils de sur-

veillance des pêches et de la navigation, notamment dans le renouvellement des radars des CROSS. Il a aussi mentionné le remplacement des Super Frelon par les NH90.

○ Renforcement de la sécurité des navires à passagers :

Le 4 avril 2002 la Commission de Bruxelles a présenté de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité à bord des navires à passagers, en premier lieu les ferries.

Trois points principaux : renforcement des exigences de stabilité, amélioration des règles de sécurité, amélioration de la protection des passagers en cas d'accident.

Loyola de Palacio présidente de la Commission Transport rappelle des dispositions prises depuis 1990 en matière de sécurité : directive 98/18 qui établit les règles de sécurité pour les navires à passagers ; directive 98/41 relative à l'enregistrement des passagers ; règlement 98/179 sur la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers ; directive 99/35 pour les visites obligatoires des rouliers et des NGV.

Renforcement des exigences de stabilité des navires dans le but d'améliorer la capacité de rester à flot pour un navire accidenté - Introduction dans la législation européenne des prescriptions de stabilité définies dans l'accord de Stockholm - (voir AI 43 d'octobre 98 page 8 Concept de Glasgow) . Cela devrait concerner les voyages internationaux et nationaux (modification de la directive 98/18). Seront soumis à l'accord de Stockholm les navires à passagers construits après le 1er/10/2004 pour les voyages internationaux au départ ou à destination de l'Union Européenne ; ainsi que pour les voyages intracommunautaires pour les navires des classes A, B et C. Les navires de classe D seront soumis à la SOLAS 90.

Pour les navires en service : pour les voyages internationaux mise en conformité au plus tard au 1^{er}/10/2010, de même pour les voyages nationaux les navires de classe A et B, les navires des classes C et D devront appliquer SOLAS 90 au 1^{er}/10/2010 .

En cas de non conformité à cette date déclassement du navire lorsqu'il atteint 30 ans avec date limite de déclassement en 2015.

Protection des passagers en cas d'accident : La commission recommande une assurance obligatoire pour le transporteur et une responsabilité de plein droit à concurrence de 250000 Eur par passager en cas de décès ou de blessure.

Elle constate qu'à l'heure actuelle la protection des passagers diffère d'un pays à l'autre. La Convention d'Athènes de

1974 s'applique dans le cadre international, elle repose sur la notion de faute et si l'incident n'est pas intentionnel la responsabilité est limitée à 67000 Eur et seuls 6 Etats ont ratifié cette Convention, actuellement en cours de révision, l'objectif étant d'atteindre le même niveau que celui applicable au transport aérien. Devrait être adopté en octobre ou novembre 2002.

La Commission estime que la notion de responsabilité ne doit pas être liée à une faute ou à une négligence du transporteur, la limite minimale de 250 000 Eur doit bénéficier d'une extension de la responsabilité et cas de faute et s'accompagner d'une indemnisation nettement plus importante. L'assurance doit être obligatoire et s'appliquer à tous les transporteurs indépendamment de leur pavillon ou des services qu'ils assurent.

Les personnes lésées doivent pouvoir présenter leur demande directement auprès de l'assureur.

○ **Rapport sur le cabotage** : Le rapport sur le cabotage demandé à François Liberti, député de l'Hérault, par L. Jospin lui a été remis avant les élections. Pour développer le cabotage, économique et écologique, le député préconise de simplifier et étendre les aides existantes et de renforcer les formations et la promotion sociale des marins. Il préconise aussi d'aider les routiers pour adapter leur logistique, et de renforcer les contrôles routiers sur les axes de grand transit où des lignes de cabotage pourraient être mises en place mais qui souffrent de concurrence déloyale de la part des camions en dessous des normes sociales et de sécurité.

○ **Evolution du rail et des autoroutes** : L'Office européen des statistiques (Eurostat) indique que de 1990 à 1999 la longueur du réseau autoroutier s'est accru de 25% passant de 39200 km à 49200 KM, pendant la même période le réseau ferré européen est passé de 160000km à 153000km soit une réduction de 4,7%.

Dans le domaine de la pollution, la Commission européenne a ouvert des procédures d'infraction contre 8 Etats membres (Gde Bretagne, Irlande, Allemagne, Luxembourg, Portugal, Italie, Grèce) qui refusent de fournir les données sur les émissions des gaz à effet de serre. En effet depuis 1999 les Quinze doivent remettre chaque année un rapport à la Commission.

○ **Immobilisation** : Le Sark Trader navire chimiquier norvégien, battant pavillon Panama, est resté bloqué par les Affaires Maritimes, plus d'une semaine, à Calais pour anomalies sur les systèmes de sécurité.

○ **Naufrage en mer Egée** : Au moins 7 immigrés clandestins sont morts dans le naufrage d'une embarcation de 20m en mer Egée au Nord de Naxos le 17/04/02, 26 rescapés dont 12 kurdes ont été repêchés mais il y aurait eu une soixantaine de personnes à bord. L'armée et 2 bâtiments civils ont engagé les recherches.

○ **Avenir de la DCN** : Lorient sera maître d'ouvrage du programme de construction de 17 Frégates multi-missions pour la Marine Nationale et devrait en construire au moins 4 à 2M d'heures de travail par navire.

Le samedi 16 mars 2002, notre collègue Yves Lazard, a pris officiellement la Présidence de la station SNSM de SAINT GUENOLE, en présence de nombreuses personnalités, marins et sympathisants. L'AFCAN, invitée à cette conviviale et sympathique cérémonie, était présente, très honorée de la nomination d'un de ses membres, à la responsabilité de cette noble et désintéressée mission, qu'est l'assistance et le sauvetage en mer.

Nous souhaitons à notre ami, tout nos vœux de réussite pour cette nouvelle et exaltante tâche !

La Touline

La Touline créée en 1989, association loi 1901, a pour objectif de favoriser l'insertion des marins sans emploi en les aidant à retrouver un embarquement ou mettre en place une reconversion à terre.

Comprenant 5 permanents et des bénévoles elle est implantée sur 3 sites :
Brest : spécialisé dans la marine de commerce, l'offshore et le para maritime
Lorient : spécialisé dans la pêche, la plaisance et le nautisme
Nantes : bureau d'information animé par des bénévoles.

Le travail concernant chaque adhérent se décompose en plusieurs phases :

Accueil et évaluation : lors du premier contact, au bureau ou par téléphone, les permanents évaluent les possibilités d'insertion professionnelles. Pour ceux qui cherchent un embarquement validité du livret, des brevets et certificats maritimes et date de visite médicale auprès des gens de mer sont vérifiés.

Accompagnement : Information sur les formations existantes, évolution des brevets, possibilité de reconversion en rapport avec la formation initiale. Elaboration des CV ciblés par domaines de compétences en fonction des objectifs de recherche d'emploi, lettres de motivation...

Mise en relation avec l'employeur : En fonction des critères définis par l'employeur, transmission, après sélection, des CV. Suivi de l'offre d'emploi en liaison avec l'employeur et les adhérents jusqu'à ce qu'elle soit pourvue. (900 offres gérées par an en moyenne)

Pour 2001 le nombre de placements ramené aux charges d'exploitation de l'association fait ressortir un coût de placement de 3400 F (518,32 Euros) comparé à la prise en charge d'un demandeur d'emploi par la collectivité de 120 000 F/an.

Pour 2001 traité 822 propositions d'emploi dont 371 ont été pourvues par un adhérent.

Brest a traité 457 offres dont 340 postes embarqués et 117 postes à terre, a réalisé 211 placements dont 171 embarqués et 40 à terre.

Lorient a traité 366 offres dont 232 à la pêche et 134 en plaisance- nautisme, 117 ont été pourvues à la pêche et 43 en plaisance-nautisme.

Dans le domaine du maritime ont fait appel à la Touline :

- les compagnies de vedettes à passagers pour des postes de patrons, mécaniciens et mate-lots ;

- les compagnies de navigation françaises pour des postes d'officiers polyvalents et pont - 2001 confirme le manque d'officier disponibles à embarquer.

Pour le personnel d'exécution recherché il est de plus en plus demandé des compétences spécifiques (maîtrise d'une langue étrangère - anglais - , polyvalence pont / machine et / ou cuisine.)

Besoin important de main d'œuvre à la pêche, tous types et qualifications confondus.

Dans le domaine du para-maritime les offres concernent essentiellement des techniciens et ingénieurs (officiers polyvalents appréciés dans le domaine industriel, il y aussi demande d'électriciens confirmés)

Dans le domaine plaisance - nautisme un peu moins d'offres qu'en 2000; "tri" au niveau des offres sur le secteur enseignement voile (saisonnières) . Fidélité des employeurs qui connaissent la Touline.

Association maintenant bien ancrée dans toutes les activités maritimes. 2002 devra assurer la pérennisation financière de l'association pour mieux répondre aux demandes des marins et des employeurs qui lui font confiance.

Performance & Pavillon

Le Seafarers International Research Center (SIRC) de l'université de Cardiff (Pays de Galles) a développé une nouvelle méthode de cotation pour juger les performances des différents pavillons.

Le "FLAg State Conformance Index - FLASCI" (indice de conformité de l'état du pavillon) a été présenté par un de ses créateurs Tony Alderton lors d'une conférence à l'université de Breme sur la globalisation dans le milieu maritime. Ce système a été décrit comme "un moyen hautement précis de mesure de la performance des états du pavillon suivant un large éventail de données".

Selon Mr Alderton, la méthode appliquée fournit un outil de mesure de "la capacité d'un état du pavillon à décréter une législation maritime et aussi à l'appliquer effectivement".

Cet indice, qui a été produit, est un mélange des mesures des meilleures pratiques; il y combine la perception des marins avec des facteurs mesurables tel que les détentions par les autorités portuaires, les régimes légal et social, les statistiques d'accidents et les pollutions.

Les caractéristiques de la flotte par pavillon est ainsi évaluée avec une tendance sur les dix dernières années.

Du point de vue social, l'étude prend en compte la sécurité et la protection des marins, les droits des marins par rapport à leur conventions collectives ainsi que l'extension de ces droits au personnel étranger.

Les règlements Compagnie, ainsi que leurs applications à bord sont évalués, de même que le mode de gouvernement de chaque état. Cela prend en compte le degré de risque politique, économique, le niveau de corruption ainsi que les relations gouvernementales avec le monde maritime industriel.

L'étude, qui a été faite pour 37 pavillons, les a regroupés sous des critères généraux. Les plus hauts scores sont revenus aux nations traditionnellement maritimes ainsi qu'aux pavillons bis opérés et contrôlés par ces nations.

Les "meilleurs résultats" sont pour les pavillons bis, alors que les pavillons et registres nationaux viennent après.

Ensuite on trouve les registres de pavillon jeunes et les nouveaux arrivés sur le marché international sont en queue.

Commentant le bas de la liste, Mr Alderton a émis l'hypothèse que ces nouveaux registres offraient les standards les plus bas, se battant entre eux pour enregistrer les navires ayant été rejetés par les registres établis; par exemple les pavillons bolivien et cambodgien qui ont respectivement augmenté leur flotte entre 1997 et 1999 de 5900% et de 140%.

L'étude a aussi pris en compte les opinions des marins sur leur temps de travail, de repos, de congés, et plus généralement de leur stress au travail. Les marins ont aussi été interrogés sur leur salaire, leur sécurité de travail, leurs expériences de mauvais traitement, physique ou mental, ainsi que sur la condition de leur navire.

D'ailleurs selon Mr Alderton, il y aurait une certaine corrélation entre la position du pavillon sur la liste et ce que les marins de ces pavillons en pensaient.

L'étude a montré une relation étroite entre cette échelle FLASCI et les conditions de travail des marins. Il suggérait enfin que cette étude pourrait être une aide afin de déterminer les effets d'une régulation laxiste et de renforcer les régimes sociaux des marins.

Lloyd's List 26.06.01 - H. ARDILLON

Liste FLASCI

Place	Pavillon	Score
1	Norvège	84
2	UK	80
3	DIS	77
3	NIS	77
5	Netherlands	76
6	GIS	75
7	Kerguelen Islands	72
8	Hong Kong	64
8	Ile de Man	64
8	Madeire	64
11	Bermude	63
12	Iles Cayman	62
13	Iles Canaries	60
13	Lettonie	60
15	Estonie	58
15	Singapour	58
17	Chypre	50
18	Malte	49
19	Antilles Néerlandaises	48
19	Russie	48
21	Philippines	46
22	Vanuatu	44
23	Bahamas	43
23	Liberia	43
25	Antigua	42
25	Barbades	42
27	Panama	41
27	Turquie	41
29	Iles Marshall	36
29	Ukraine	36
31	Honduras	35
31	Liban	35
33	Bolivie	30
33	St Vincent et Grenadine	30
35	Belize	27
36	Guinée équatoriale	24
37	Cambodge	19

Extrait du JMM du 10 Mai 02

Comparaison des coûts d'équipage pour les navires marchands

Coûts d'équipage pour les navires marchands (euros/mois)

Pays	March.diverses	Vrac solide	Vrac liquide
	1.500 GT	3.000 GT	9.000 GT
Finlande	72.140	72.140	103.378
Islande	66.912	66.912	84.111
Norvège	64.821	64.821	122.299
Suède	62.730	62.730	78.530
Danemark	58.548	58.548	112.169
France	54.366	54.366	69.157
Belgique	52.275	52.275	63.985
Pays-Bas	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Royaume-Uni	48.093	48.093	58.809
Allemagne	41.820	41.820	57.027
Portugal	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Espagne	37.638	55.093	57.821
Irlande	35.547	35.547	44.111
Italie	30.738	30.738	48.741
Grèce	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

TRANSPORT MARITIME : SURSAUT LÉGER DE L'EMPLOI

Située au 24^e rang mondial (après avoir occupé le cinquième dans les années 1960), la flotte de commerce sous pavillon français compte 206 navires, dont une centaine au second registre. S'y ajoute une petite centaine de navires, que possèdent les armements français en pleine propriété sous pavillon tiers. Le décalage est fort avec le rang de la France dans le commerce international, puisqu'elle occupe la quatrième place mondiale comme exportatrice et comme importatrice et que la moitié de son trafic de marchandises (en volume) se fait par mer.

De 1995 à 1999, l'emploi de marins au commerce s'est timidement redressé, de 10837 à 11574 (dont la moitié seulement est embarquée). Les deux tiers des emplois sont affectés au transport de passagers et aux activités portuaires. Les chiffres de production sont restés stables, aux alentours de 3,8 milliards d'euros.

BUDGET "MER" : 70% POUR L'ENIM

L'action directe de l'État dans le secteur maritime (outre les aspects militaire et scientifique) se fait principalement par le biais du ministère de l'Équipement, dont le budget "mer" tourne autour du milliard d'euros, consommé à 70 % par la subvention de l'État à l'ENIM. Le rapport actifs/inactifs du régime est passé de 1 pour 2,3 en 1993 à 1 pour 2,9 en 2000. Sur la même période, le nombre d'inscrits au régime a baissé de 16%.

Les agents de l'État affectés au secteur maritime sont au nombre de 4 600, parmi lesquels on trouve 1939 agents des Affaires maritimes, 200 agents chargés de l'équipement dans les ports autonomes, autant dans les ports d'intérêt national et les ports départementaux, 1157 agents des Phares et balises, 560 de l'Enim

LES EMPLOIS MARITIMES EN FRANCE (1999)

Secteur Industriel

Tourisme littoral	190402
Pêches maritimes	15500
Acquaculture marine	9300
Transformation des algues	1000
Halles à marée	794
Mareyage	4000
Transformation produits de la mer	13129
Construction navale civile	6032
Construction navale militaire	19300
Équipement naval	8750
Réparation navale	2511
Construction nautique	5072
Flotte de commerce	11574
Assurances maritimes	1030
Etablissements portuaires	10827
Manutention portuaire	5279
Autres professions portuaires	24611
Extraction des matériaux marins	300
Travaux maritimes civiles	1097
Câbles sous-marins	1597
Presse maritime	440
Parapétrolier offshore	17500
Banque	891

Total secteur industriel 350936

Secteur public non marchand

Marine nationale	62641
Services de l'Etat	4600
Recherche marine civile	2666

Total secteur public 69907

Total général 420843

Répartition en volume des échanges extérieurs (import + export) de la France par mode de transport en 2000 (en Millions de tonnes)

Mer : 248.5 - Air : 0.9 - Rail : 25.2 - Route : 170.5 - Voies navigables : 18.7 - Autres : 40.6

Nous avons lu le JMM pour vous :

● Selon l'ex Ministre des Transport, J.C. Gayssot, "les eaux territoriales européennes seront parmi les plus sûres du monde". Le Conseil des Ministres des transports réuni à Bruxelles le 7 décembre a adopté la directive visant à rendre les inspections obligatoires pour les navires présentant des critères de ciblage élevés (donc les plus à risques) ; la modification à la directive 94/57CE qui établit les règles concernant les organismes habilités à effectuer inspections et visites des navires. "Il reste à s'investir, avec la même volonté de réalisme, dans le domaine de l'harmonisation des conditions de travail et de protection sociale des marins", concluait le Ministre qui rappelait que le 20 novembre la France avait signé un accord avec le BIT (Bureau International du Travail) pour que s'engage, à partir du 17 décembre à Genève, une Convention sur le thème du "travail décent dans le secteur maritime" prenant en compte le rôle majeur des hommes dans le domaine de la sécurité maritime.

● Aux USA, à la suite des événements du 11 septembre, l'USCG dépense maintenant 57% de son budget de fonctionnement à la sécurité maritime et des ports contre 1% avant. Les villes côtières américaines, selon plusieurs experts, sont vulnérables aux attaques par mer. Des pétroliers chargés peuvent être pris en otage par des terroristes et utilisés comme "missiles flottants". Les conteneurs servent parfois à la contrebande d'armes, de drogue ou au transport de clandestins, l'un d'eux pourrait contenir un engin nucléaire. A peine 2% de ceux qui arrivent par mer sont inspectés à leur arrivée au USA. La vulnérabilité du transport maritime commence à être admise par la communauté internationale.

● D.Cockcroft secrétaire général d'ITF a déclaré, à la suite de l'information selon laquelle les forces américaines étaient à la poursuite de 23 navires contrôlés par O. Ben Laden, qu'il "était sûr que la plupart, si ce n'est la totalité, de ces navires est immatriculée sous pavillon de complaisance. La corruption et l'irresponsabilité sont endémiques dans le système de complaisance. Celui-ci repose sur deux principes : ne poser aucune question à l'armateur et n'attendre aucune réponse venant d'ailleurs. Lorsqu'un navire est immatriculé dans un registre de complaisance, un rideau de secret s'abat. Ce qui est bien utile pour une organisation terroriste, de recyclage d'argent sale, pour faire une escroquerie à l'assurance ou bien pour exploiter un équipage avant de l'abandonner, sans un sou, dans un port étranger.

Aussi longtemps que les Etats et Organisation des Nations Unies refuseront de voir comment les registres de complaisance permettent à des criminels d'exploiter anonymement des navires, ces derniers continueront à transporter de la drogue, des immigrés clandestins ou des fourniture pour les hommes d'Al Qaida qui ont fait sauter les ambassades américaines installées au Kenya et en Tanzanie."

LITF recense officiellement 30 registres de complaisance dont les Bahamas, les Bermudes, les îles Cayman, Antigua, Gibraltar, Libéria, Luxembourg, Malte, îles Marshall, Panama pour les principaux.

● Les passagers clandestins coûtent cher à la communauté maritime : 20 M\$ par an, selon une enquête du UK P&I club, qui a calculé qu'entre janvier 1996 et décembre 2000 il avait dépensé pour 2091 cas 11,6 M\$ en frais de mise sous séquestre, rapatriement, expulsion etc...

L'Afrique reste la principale zone d'origine des clandestins, particulièrement Lagos, Abidjan, Douala, puis l'Amérique du Sud, le Chine et les Balkans.

Les lois Italiennes sur l'immigration sont sources de difficultés, un commandant peut être tenu responsable de la sécurité d'un passager clandestin.

● Aide publique britannique au cabotage : Pour limiter la pollution et permettre à des moyens moins polluants de rivaliser avec le transport routier, le Royaume-Uni mettra en œuvre un régime d'aide d'une durée de 10 ans qui étendra au cabotage et à la navigation maritime à courte distance (SSS Short Sea Shipping) le régime déjà en place de subventions des installations de fret - 80 M d'Euros pour les 3 premières années. La Commission européenne a décidé de ne pas élever d'objections.

● Aide à la démolition en Italie : L'Italie a proposé un régime pour accorder des aides aux armateurs qui mettraient à la casse des pétroliers simple coque, transporteurs d'hydrocarbures ou de produits chimiques de plus de 20 ans, l'aide maximale serait de 7500 M de lires (# 4M Euros). La Commission européenne, bien qu'approuvant les objectifs de ce régime, redoute des effets secondaires négatifs que cela pourrait entraîner sur la concurrence.

Notes de lecture



LE CIMETIERE DES BATEAUX SANS NOM..

ARTURO PEREZ-REVERTE - Editions du Seuil - coll. Le grand livre du mois.

Cet écrivain espagnol, auteur de la saga des "Aventures du Capitaine Alatriste" a l'imagination bouillonnante d'un Dumas maritime. Comment à notre époque de position satellite et de portes conteneurs aux horaires tendus peut on parler de chasse au trésor et du problème de la longitude. C'est ce que vous découvrirez en lisant ce roman bourré de références à Stevenson, Conrad, Melville, Traven (le vaisseau des morts) mais aussi Herge, O'brian, ou même Ian Fleming. Dommage que le traducteur qui s'est pourtant fait aider pour les termes nautiques, fasse l'erreur classique de traduire "primer piloto" par "premier officier" au lieu de "second capitaine" ; mais ne boudez pas votre plaisir et plongez dans ce roman qui arrive à réunir la plaisance et la marine marchande, les conservateurs de musées et les pilliers d'épaves, le XVIIIème et le XXème siècle .

LES CRINS DU NEGRIER de J.P. GOURMELON - Editions Terre de Brume

Voyage initiatique d'un jeune breton ayant usurpé le titre de chirurgien de marine qui se retrouve malgré lui acheteur d'esclaves sur la côte d'Afrique pour le compte du capitaine d'un navire négrier dont le roi soleil lui même fait partie des commanditaires. Sa connaissance de l'Afrique permet à l'auteur de décrire le côté fournisseur de cette tragédie que fut la traite des noirs. Les pratiques médicales du temps sont certes pittoresques, mais font frémir. Nos ancêtres avaient la vie chevillée au corps ! Vous lirez avec plaisir ce roman alerte et bouillonnant.

Ch. LOUDES

En passant par la cambuse



Un doigt de porto (modération oblige)

Ce vin portugais est issu des vignes situées à 150 km à l'Est de Porto, dans la vallée du Douro, surtout la Baixo Corgo et le Cima Corgo, le Douro Supérieur est plutôt producteur d'amandes et d'olives.

Le Porto est sans doute le premier vin du monde à avoir une A.O.C, c'est le Marquis de Pombal qui, en 1756, créa cette D.O.C (Denominação de Origem Controlada).

C'est dans les propriétés (Quintas) que l'élaboration du Porto commence par le mutage : on arrête la fermentation lorsqu'un tiers du sucre s'est transformé en alcool, en ajoutant de l'eau de vie de vin doux. On ajustera le "vinage" cinq à six semaines plus tard pour avoir un pourcentage d'alcool d'au moins 16,5% et un vin titrant 19 à 20 °

Le vin est gardé à la Quinta pour décanter et se stabiliser ; au printemps suivant, il est soutiré, on ajuste le mutage et on l'expédie, anciennement par les "barcos rabelos" à Vila Nova de Gaia en face de Porto, c'est là que se trouvent les chais, les négociants et surtout les assembleurs qui vont créer les Portos.

Les RUBY : assemblage de plusieurs millésimes qui vont vieillir seulement 3 ans en fût. Très appréciées en France.

Les TAWNY : Assemblage de plusieurs millésimes, l'âge 10, 20 ou 30 ans étant la moyenne des âges lors de la mise en bouteille.

Les COLHEITA ou TAWNY MILLESIMES proviennent d'une seule récolte et vieillissent au moins 7 ans en fût. Les bouteilles doivent indiquer l'année de la récolte et celle de la mise en bouteille.

Le VINTAGE : environ 2% des vins de Porto : issu d'une seule année,



Porto avec le pont D.Luis I attribué à Gustave Eiffel, en réalité dû à Théophile Seyrig, disciple d'Eiffel. Au premier plan, un bateau "rabelo".

il vieillit 2 ans en fût, puis est mis en bouteille qui ne pourra être ouverte que 10 ans plus tard, mais il est séant d'attendre 30 ans.

Le VINTAGE DE QUINTA est issu d'une seule année et d'une seule quinta et porte alors le nom de cette propriété.

Le L.B.V (Late Bottle Vintage) issu d'une récolte correcte et vieilli de 5 à 6 ans en fût.

Le PORTO BLANC, fait avec du raisin blanc, peut être sec ou doux, à recommander le sec ayant 10 ans de fût, tel le " White Porto Dry Apéritif ".

Et d'autres répertoriés à l'Institut du Porto à Porto ou Lisbonne.

Le CRUSTED (Porto Croûteux) vins mis à vieillir sans avoir été filtrés et autres vieux portos doivent se boire dans les 24 heures qui suivent l'ouverture de la bouteille qui devrait se faire par le "tonging" : on serre le goulot avec une pince spéciale chauffée, puis on applique des glaçons sur le goulot, le choc thermique casse net le goulot. Le porto doit ensuite être décanté dans une carafe à large base de type "capitaine", où il est versé doucement, et quand on approche le fond de la bouteille, le reste est versé dans un verre pour être décanté et réservé à l'officiant.

En France, le porto est très utilisé avec le melon, les marinades de foie gras, les gelées, mais recommandé aussi avec les fro-

mages comme en Angleterre où l'on préfère les Vintages. Et là, on a le mariage incontournable du Stilton et du Porto. Le Stilton originaire de Stilton, est un fromage à pâte persillée, quinze centimètres de diamètre et vingt cinq de hauteur. On coupe la partie supérieure, on creuse le fromage et on y verse un vintage ou un L.B.V , et, après 10 ou 15 jours de macération, on déguste à la petite cuillère.

On aura remarqué que le Porto vient du Douro, où il est cultivé sur le versant Nord de la vallée pour un meilleur ensoleillement encore accru par la culture en terrasses, certaines n'ayant qu'une ou deux rangées de vignes, d'autres plus larges, les patamares, permettent une petite mécanisation.

On aura remarqué aussi que le porto s'élabore dans les chais de Vila Nova de Gaia, alors quelle est la spécialité de Porto ? Les tripes à la mode de Porto !

Les habitants de la ville de Porto, dont le centre historique est classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité, sont appelés les "Triperos". Pour soutenir les troupes partant à la conquête de Ceuta en 1415, les habitants tuèrent le bétail et leur donnèrent tous les morceaux nobles, ne gardant pour eux que la tripaille.

Bien sûr, Porto est le port d'où l'on expédiait le Porto surtout vers l'Angleterre.

Cdt Yves CHARLOT

Notre collègue Yves Charlot, qui tient cette rubrique, a été fait "Maître Honoris Causa" à la Confrérie des Maîtres Brasseurs et Distillateurs de Wallonie.

L'origine des ajoncs

Si l'on en croit une légende bretonne,
lorsque Dieu créa le monde il fit le genêt.
Le diable en voulant l'imiter ne réussit à faire
qu'un tas d'épines.
Dieu voyant cela fut fort attristé et décida
qu'en compensation cette plante fleurirait toute l'année,
ce fut l'ajonc.



Trois espèces d'ajonc permettent à la lande bretonne d'être en fleur toute l'année.

L'ajonc nain des landes humides de haute Bretagne fleurit de juillet à octobre,
ses fleurs sont jaune citron et entourées d'épines courtes, denses et droites.

L'ajonc de Le Gall (botaniste breton du 19^{ème} siècle) pousse sur les sols pauvres et
les landes moyennement humides de Bretagne occidentale, il fleurit de juillet à
décembre, ses fleurs sont jaune orangé et ses épines sont arquées.

Enfin l'ajonc d'Europe qui préfère les landes sèches ou peu humides,
mais que l'on trouve un peu partout, fleurit d'octobre à juin.



Une autre légende nous raconte que
le Diable, désespéré de voir les Bretons
aller tout droit au ciel,
obtint de Dieu les âmes de ceux qui mourraient
quand la lande ne serait pas en fleurs.
Au bout d'un an il constata
qu'une fois de plus il était trompé ;
il créa alors tant de vignes et d'estaminets
qu'il put enfin s'emparer des âmes des bretons
arrivant ivres morts au paradis