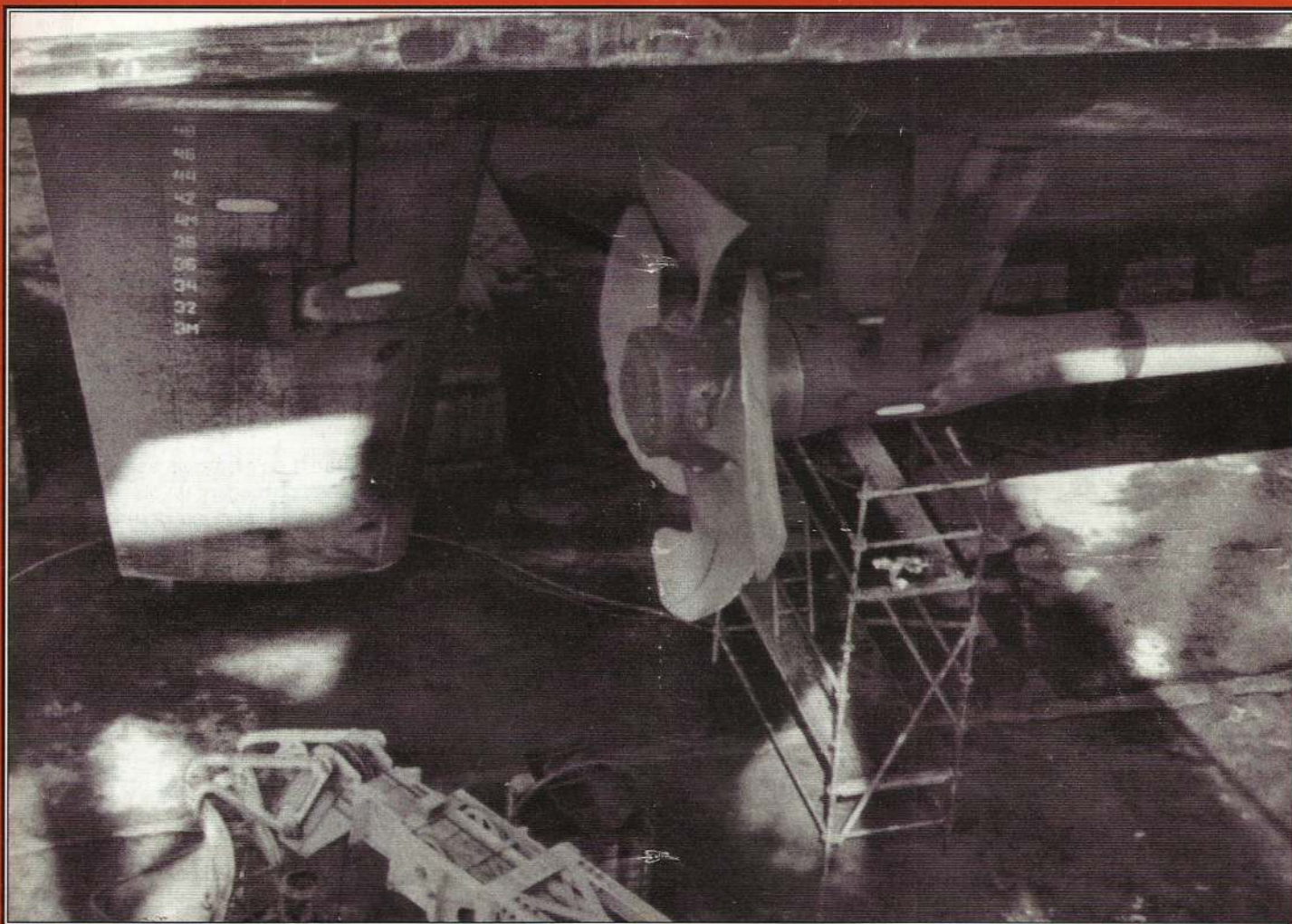


AFCAN

Informations



N° 59 - OCTOBRE 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

Port Revel	4
Pilotage maritime et directive européenne .	7
Sécurité en mer –Accidents - Pollution(1)	10
Sécurité Maritime OMI – MSC.....	25 et 28
Garde frontières	33
En passant par la cambuse.....	35

Rappel aux adhérents :

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

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

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

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

Directeur
de la publication :
Cdt Daniel MARREC

IMPRIMERIE DE GUINGAMP

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2002

- Capitaines en activité • 221 €
- Capitaines en mission à terre • 168 €
- Capitaines retraités • 43 €
- Membres associés • 43 €

Extraits des statuts : "Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine..."

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser à :

AFCAN
Rue de Bassam
29200 BREST

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

Merci.

Photo de couverture : J. Loiseau

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

Sans grand étonnement, nous notons la disparition de l'éphémère Secrétaire d'Etat à la Mer dans le gouvernement actuel. La Marine Marchande s'est quelque peu diluée dans les transports, mais qu'importe ! Nous avons l'habitude de la caresser dans le bon sens, avant, tout en sachant, qu'après nous verrons !

Le plus important, n'est-il pas d'afficher une réelle volonté de tirer en avant la flotte marchande ? Sans la Pêche (avec, un ministère de la mer* se concevrait) que nous le voulions ou non, c'est principalement le "transport" qui est le moteur de référence dans notre métier, nous avons ainsi tout naturellement notre place dans ce grand ministère des transports, à condition que la spécificité maritime y soit reconnue.

Afficher disions-nous ? - Au dire de "personnalités compétentes", le gouvernement souhaite :

- 1 - promouvoir une politique de renouveau maritime en France,
- 2 - donner une priorité absolue à la sécurité maritime en mer, et ainsi, protéger les vies humaines et notre littoral. A terre "sécuriser nos ports", le 11 septembre appuyant un peu plus l'index sur leur importance dans l'économie de notre pays,
- 3 - redonner à notre flotte Marchande la place qu'elle mérite à l'échelle mondiale.
 - a) **Promouvoir une politique de renouveau !** C'est ainsi, enfin reconnaître qu'il y a eu des lacunes en ce domaine, ces trente dernières années ! Durant toute cette période le "maritime" n'a pas eu l'oreille politique qu'il méritait, le moment est venu, en urgence, d'inverser la tendance et c'est avec beaucoup d'intérêt que nous suivrons les effets de cette nouvelle volonté politique.
 - b) **Priorité à la sécurité en mer et sécuriser nos ports !** Nous n'avons jamais cessé de parler de sécurité en mer, c'est même dans la devise de l'association ! Mais un lien avec le port devient de plus en plus omniprésent et indispensable.
 - c) **Tout naturellement la troisième volonté**, sans occulter le poids des précédentes, ne manque pas d'attirer toute notre attention, car elle seule devrait avoir une incidence directe sur l'emploi des navigants. Le principe de la taxe au tonnage, tant réclamé par les Armateurs, est acquis, mais méfiants, ces derniers souhaitent connaître le fin fond des textes avant d'applaudir des deux mains. Méfiante aussi la profession, puisqu'il semble que cette "taxe", lorsqu'elle est appliquée dans certains pays européens, n'a pas généré les emplois attendus. Bien évidemment, si l'Etat fait un réel effort fiscal lié au navire, cet effort se doit d'une retombée bénéfique en nombre de navigants nationaux, poste qui, pour le moment, est celui qui est et a été le plus durement sacrifié, au titre de la fameuse concurrence mondiale.

La célérité avec laquelle le gouvernement mettra en œuvre sa politique maritime dans la pratique, n'est pas précisée ; mais de plus en plus, les acteurs des métiers de la mer se rapprochent, tentant ainsi de faire valoir leur réalité économique auprès des pouvoirs publics et susciter des vocations, pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre dans leurs métiers.

Plus globalement le port doit mettre à disposition des navires tout ce qui lui est indispensable pour assurer sa sécurité au cours de l'escale. Cela va des conditions d'accostage / appareillage en passant par des opérations commerciales prenant bien en compte le navire, donnant le service adéquat pour ne pas l'obliger à polluer (sous quelque forme que se soit) en mer, mettant tout en œuvre pour parer à l'embarquement de clandestins, aux actes de piraterie ou vols à main armée ! C'est aussi au port qu'il est possible de faire du préventif, une visite/ contrôle/ inspection faite par une équipe professionnelle sera toujours moins onéreuse au final qu'une mobilisation d'avions et de navires d'ETATS, sans oublier que cela désengorgeait les tribunaux.

Sécurité maritime : Le terrible drame du CISTUDE/BOW EAGLE nous rappelle combien l'humain est naturellement fragile, alors que le règlement pour prévenir les abordages en mer est de l'avis général bien écrit, pour l'appliquer et en respecter l'esprit, il faut aussi bien le connaître. Une pause doit être envisagée, l'alourdissement de la réglementation doit cesser. Il faut que tous les navires soit conduits et exploités selon une même approche sécuritaire. La STCW doit être appliquée par tous, le code ISM aussi et encore plus la SOLAS et pourquoi pas MARPOL.

La catastrophe du "Le Joola" est hélas la démonstration type de ce qui peut arriver de pire. Le chaos le plus complet vient d'être vécu, tant de pertes en vie humaines ! Laxisme le plus total en matière de sécurité maritime, plus aucune référence au savoir-faire, aux règles élémentaires, faire face à la demande quoi qu'il en coûte ! Pire encore, nous savons tous qu'il y a eu, et qu'il peut y avoir encore, des catastrophes de ce type de par le monde !

Alors, "LE JOOLA", sera-t-il le dernier ?

* Il pourrait aussi se dénommer autrement, en extrapolant vers une notion "d'économie Maritime".

ainsi, s'entraîner à ces manœuvres, avec diverses conditions de courant, avant que le port ne soit construit.

Pour SKIKDA (Algérie) les manœuvres optimales d'accès des transporteurs de GNL de 125 000 m3 ont été définies avec les pilotes du port

Pour MONTOIRE - SAINT-NAZAIRE essais de manoeuvrabilité et d'approche de poste avec les pilotes pour navires de 125 000 m³.

Pour MOHAMEDIA (Maroc), les possibilités d'accès de pétroliers de 100 000 tpl et 150 000 tpl ont été étudiées avec les pilotes du port ce qui a permis de définir le plan de masse définitif du port.

Pour le nouveau port de KWANG YANG (Corée du Sud), les phases finales de chenalage et d'approche des installations terminales ont été étudiées pour des minéraliers de 150 000 à 250 000 tpl, le facteur le plus important à prendre en compte pour ces essais était le courant de marée dans la zone d'évitage.

Dans chacune de ces études, Port Revel a permis de cerner avec précision les problèmes les plus critiques et de trouver des solutions à la fois économiques et sûres. Le coût des essais réalisés à Port Revel apparaît dérisoire en comparaison des investissements considérables que représentent les aménagements portuaires et les navires qui les fréquentent. Ce coût peut éviter une conception inadéquate sur le plan nautique, plan sur lequel se forge bien souvent la réputation d'un port ou d'un terminal, donc sa rentabilité.

La flotte de Port Revel

Se compose de 9 navires auxquels sont venu s'ajouter, en 2000, 2 remorqueurs pouvant remplir les fonctions de remorqueur d'escorte et de manoeuvre

Pembrokeshire, pétrolier de 17 000 tpl, Turbine
Berlin, pétrolier de 38 000 tpl, Turbine ou moteur
Grenoble, pétrolier de 43 000 tpl, Turbine ou moteur
Gilda, pétrolier de 125 000 tpl, Turbine ou moteur, gouvernail type Becker

Brittany, pétrolier de 190 000 tpl, Turbine ou moteur
Europe, pétrolier de 255 000 tpl, Turbine ou moteur
Antifer, pétrolier de 400 000 tpl, Turbine ou moteur
Ben Franklin, méthanier de 120 000 m³ LNG Turbine ou moteur, gouvernail type Schilling

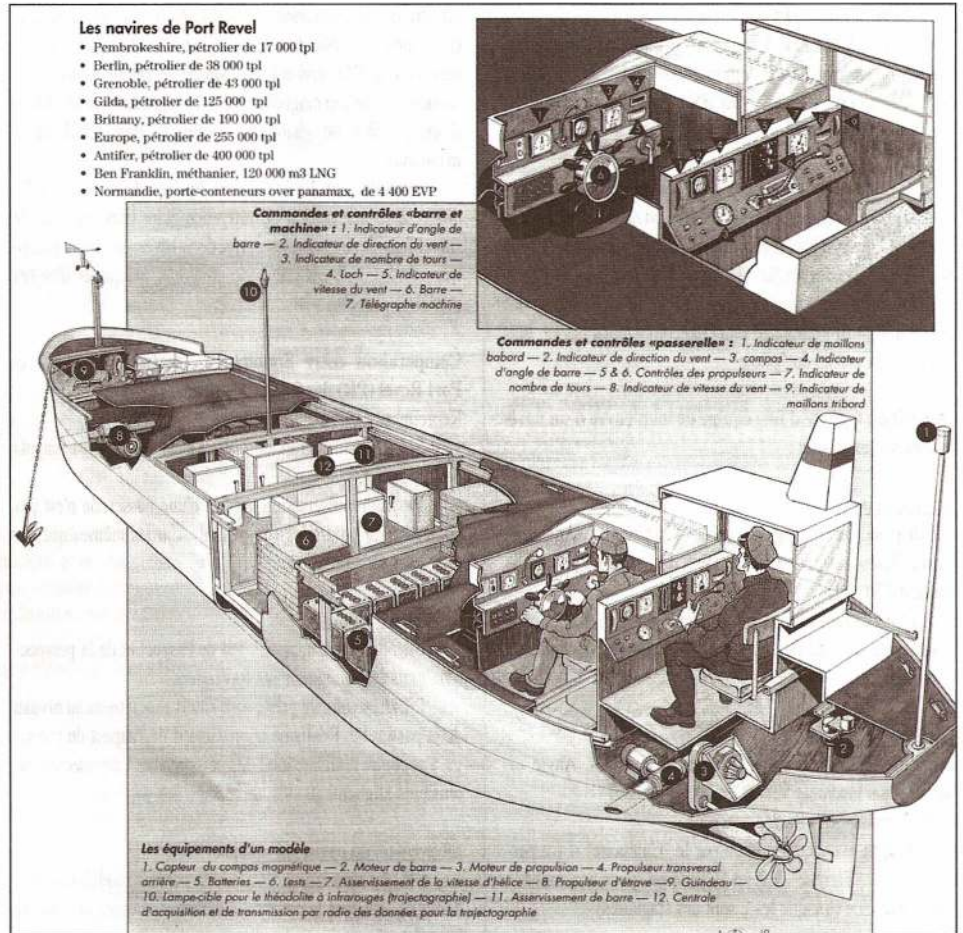
Normandie, porte-conteneur over panamax de 4400 EVP, Moteur

2 remorqueurs capables de produire l'équivalent de 55t au croc (Voith Schneider) et l'autre de 60t au croc (Z-peller) qui correspondent à la traction de quelques uns des plus gros remorqueurs.

Tous les navires sont équipés d'un propulseur d'étrave sauf le Pembrokeshire, et du Gilda jusqu'au Normandie tous sont équipés de propulseur transversal à l'arrière.

Le principe de similitude : a une définition très précise.

Similitude de formes : Le modèle a exactement les mêmes dimensions et formes que le navire réel, toutes les dimensions sont divisées par un même facteur appelé "facteur d'échelle" dont la valeur a été fixée à 25 dans le cas présent, l'échelle est donc $S(L) = 1/25$ Les rapports L/B, L/d ou le block coefficient sont les mêmes sur le navire et le modèle ;



les angles étant des rapports de longueur, ils sont identiques.

Similitude de masse : Le modèle doit non seulement ressembler au navire mais il doit se comporter comme lui (étant soumis à des forces similaires). Le rapport des masses et déplacement est le même que celui des volumes (l'eau du lac a pratiquement la même densité que l'eau de mer) $S(M) = S(L)^3 = (1/25)^3 = 1/15625$

Similitude de forces : Si en plus des formes, masse et inertie, les forces agissant sur le navire sont "similaires", le mouvement du modèle sera "similaire". De telles forces peuvent être extérieures : vent, courants, vagues, ou produites par le navire lui-même : poussée de l'hélice, mouvements du gouvernail, ou créés par des effets hydrauliques : effets de fond ou de berge. Elles seront reproduites correctement si elles sont à la même échelle que les masses. $S(F) = S(M)$

Similitude de temps et de mouvements : Selon la loi de Froude l'échelle de vitesse est la racine carrée de l'échelle de longueur. Si un objet tombe d'une hauteur de 75m il lui faut 3,91s pour arriver au sol, le même objet tombant de 75/25 = 3m met 0.782 s pour arriver au sol, $3,91/0.782 = 5$, l'objet met donc 5 fois moins de temps à parcourir la longueur à l'échelle que la longueur réelle. $S(t) = \sqrt{S(L)} = \sqrt{1/25} = 1/5$

L'échelle de temps est donc 5 fois plus courte que dans la réalité (1 heure sur modèle = 5 heures sur navire), les mouvements angulaires sont donc 5 fois plus rapides : vitesse de réponse du gouvernail, vitesse de giration pour un angle de barre donné, vitesse d'embarquée, vitesse de rotation de l'hélice (les cadrans sur les modèles indiquent ce que l'on a dans la réalité sur le navire).

Exemples :

Navire 190000t (L= 1000 pieds), parcourt la distance de 3 milles (#18 L de navire) en route à 12 nds à 65 t/mn en 15 mn ;

le modèle au 1/25 (L=40 pieds) parcourt 3/25 = 0.12 mille(#18 L de navire) à la vitesse de 12/5 = 2,4 nds en 15/5 = 3mn à 65x5 = 325 tours

Giration de 180° à 12 nds : avec 40° de barre ce navire de 1000 pieds, diamètre de giration de 3 L de navire (3000 pieds) effectue une giration en 10 mn à 18°/mn

Le modèle au 1/25 (L=1000/25=40 pieds) avec 40° de barre diamètre de giration 3L = 3000/25 = 120 pieds en 10/5 = 2 mn avec une vitesse de giration de 18°x5 = 90° mn

Quelques caractéristiques : réelles / modèles :

	Pembroke	Berlin	Gilda	Europe	Antifer	Ben Franklin	Normandie
L p/p(m)	159	201	269	329	337	256	261
Larg(m)	21.40	28.80	42.00	51.80	70.00	41.00	37.10
TE ch(m)	8.00	10.92	15.52	19.98	21.96	11.10	12.40
Depl ch(t)	22000	51000	149000	291000	471000	90000	75000
SHP	6400	17500	24000	32000	45000	32000	52000
Prop Av	-	1500	1500	3000	6000	1500	2750
Prop Ar	-	-	1500	3000	6000	1500	2750
Block coef.	0.80	0.79	0.83	0.83	0.89	0.76	0.60

Au vu de ces chiffres on constate que les masses des modèles sont loin d'être négligeables et que les puissances de propulsion en jeu sont très faibles et que l'expression concernant les grands pétroliers "un 35 tonnes propulsé par un moteur de Solex" se vérifie.

Avec ces 2 remorqueurs, des programmes spéciaux sur l'utilisation des remorqueurs en traction ou en escorte peuvent être développés d'une façon réaliste au centre après accord entre les pilotes et Port Revel.

Les remorqueurs étant aussi à l'échelle 1/25, ils ne sont pas armés par un équipage mais télécommandés par un instructeur aux ordres du "pilote"

Disposition typique d'une équipe de manœuvre d'un navire lors des exercices :

Un "Capitaine"

Qui dispose des indicateurs suivants : Compas, Angle de barre, Tours machine, Vent (Direction, Vitesse) Compte maillons (Bd, Td)

et des commandes : Propulseurs (Avant, Arrière), Micro pour transmettre les ordres de Barre, de Cap, de Machine, de mouillage

Un "Barreur, Mécanicien"

Qui dispose des indicateurs suivants : Compas, Angle de barre, Tours machine, Vent (Direction, Vitesse)

et des commandes : Barre, Machine.

A la fin d'un exercice accompli par le "Capitaine" il y a permutation, le "Barreur" devient "Capitaine" pour accomplir le même exercice (lorsque les 2 sont des stagiaires)

Afin que les stagiaires aient une trace du cours suivi et de la réalisation de la manœuvre le centre est équipé d'un système d'enregistrement des positions du navire qui permet de reproduire, sous forme digitale ou de graphique, la trajectoire suivie par le modèle réduit en enregistrant simultanément angle de barre, tours machine, cap, vitesse, force et direction du vent relatif, utilisation des propulseurs AV et AR.

Ce système, très utile pour l'entraînement à la manœuvre, devient indispensable lorsque Port Revel se livre à des études particulières pour la conception de ports ou de terminaux offshore.

Le système est utilisé pour la définition et la configuration des dimensions des zones d'évitage à prévoir, l'étude de problèmes de manœuvre dans des ports existants, la définition de manœuvres optimales, les manœuvres d'approche de Single point mooring ou de tour de chargement, ou de mouvements relatifs. Le système suit avec précision les mouvements du modèle dont la position relative par rapport à la structure envisagée est ainsi connue à toutes les étapes de la manœuvre.

On a utilisé pour cela un théodolite à infrarouge, d'une précision de 1/25000 de degré, situé sur une tour à 17m au dessus du niveau du lac, qui suit le modèle cible et transmet en permanence à un ordinateur central les angles verticaux et horizontaux, leur combinaison donne une position en plan du modèle et donc sa trajectoire. Les données sont transmises à raison de 5 couples angle vertical/horizontal par seconde. Le niveau de précision, qui varie considérablement en fonction de la position du modèle sur le lac est de l'ordre de +/- 12 cm dans le pire des cas (soit +/- 3 m en grandeur réelle). Simultanément sont transmis par radio à l'ordinateur central les paramètres navire (angle de barre, tours d'hélice, etc.). Les modèles sont équipés pour cela d'un ordinateur HP 85 capable d'enregistrer 14 paramètres utiles à raison d'une série par seconde. L'ordinateur central superpose les paramètres navires qu'il reçoit aux données de trajectoire reçues du théodolite et le résultat obtenu peut alors être imprimé sous forme

numérique ou sous forme de graphique sur une table traçante. Il est ainsi possible de connaître avec certitude les mouvements du modèle suivi et les causes de ces mouvements. Avec les données de cap magnétique et un programme de dilatation il est possible de visionner à nouveau tout détail de la manœuvre.

Actuellement 2 navires sont équipés de récepteur GPS différentiel, une station de référence étant implantée sur le site et fournissant ainsi les corrections nécessaires aux récepteurs de bord. Il est prévu de continuer à équiper d'autres modèles.

Comparaison entre Simulateurs électroniques (SE) et Port Revel (PR) des fonctions simulées :

Reproduction passerelle :

SE : Réaliste et grandeur nature avec tous les instruments de navigation.

PR : La représentation précise d'une passerelle n'est pas l'objectif. Par contre les commandes sont les mêmes que sur une vraie passerelle.

Paysage :

SE : Réalisme approximatif de l'aspect et de la perspective, mais pas d'alignements traversiers.

PR : Les yeux du pilote sont situés exactement au niveau de la passerelle. Réalisme approximatif de l'aspect du paysage. Par contre réalisme total des perspectives (intersection de plusieurs alignements) vision 360°.

Mouvement du navire lui-même :

SE : La simulation est produite par des modèles mathématiques, qui sont le cœur du simulateur, prenant en compte les effets du courant, du vent et parfois des vagues (d'une manière simplifiée). Les calculs sont effectués en temps réel par le calculateur (1h = 1h). Le modèle mathématique, nécessairement schématique, doit être corrigé en fonctions de nombreux coefficients qui sont obtenus par l'observation de manœuvres types, par l'observation de modèles à échelle réduite dont le comportement est incertain justement en raison de l'effet d'échelle, par des corrections empiriques effectués sur le simulateur par des commandants très expérimentés en corrigeant ainsi les imperfections du programme de simulation. Les effets hydrodynamiques secondaires (effet du pas d'hélice, abattée en arrière toute, effet en route) ne sont pris en compte que schématiquement.

PR : La simulation s'effectue sur des maquettes de grande dimension (1/25), donnant une similitude de Froud conforme. Reproduction directe et réaliste des effets dus au courant, au vent (vent naturel) et aux vagues. Tous les effets de barre et de machine sont pris en compte sans schématisation y compris les effets secondaires tels que : arrière toute en route, effet transversal du pas d'hélice, influence d'une "tuyère" (ou duct) sur la manœuvre; l'échelle de temps sur les modèles est 5 fois plus élevée que la réalité, 1h de maquette = 5h réelles. Les temps de réponse du navire (inertie, transmission des



ordres à la barre et à la machine) sont pris en compte avec précision en fonction de l'échelle.

Représentation de l'environnement du navire :

SE : Seules certaines influences sont introduites dans le calculateur, cœur du simulateur, avec une approximation très schématique comme pour effet de petits fonds, effet de berges.

PR : Tous les effets environnementaux sont subis d'une façon très réaliste en particulier effets des petits fonds (une zone de faible tirant existe sur le lac), effets de berges, culer dans un canal etc..., proximité de structures portuaires.

Manœuvres portuaires et approche d'un terminal :

SE : Ces manœuvres qui impliquent des variations rapides de la rotation de l'hélice et des angles de barre ainsi que la prise en compte de l'environnement ne peuvent être simulées de façon réaliste. En outre beaucoup de simulateurs proposent qu'un angle de vision limité à la fois dans le plan vertical et horizontal ce qui interdit toute manœuvre serrée près d'obstacles etc...

PR : Toutes les manœuvres peuvent être effectuées fidèlement : accostage, prise de poste en culant, amarrage sur SBM, SPM etc... Du fait de la vision circulaire seul Port Revel permet la simulation de manœuvres jusqu'à l'accostage.

Interaction entre navires :

SE : Pas de simulation réaliste en raison de la nature tri dimensionnelle des flux.

PR : Tous les types d'interactions peuvent être effectués et testés : Croisement et dépassement dans un canal, accostage de deux navires en route ou accostage d'un navire au mouillage, passage auprès d'un navire amarré etc...

Manœuvres spéciales :

SE : Ces manœuvres ne peuvent être programmées facilement.

PR : Toutes les manœuvres spéciales sont possibles notamment les manœuvres avec les ancres : mouillage d'une ou des deux ancres, dragage de l'ancre, évitage sur l'ancre, accostage sans remorqueur en draguant une ou deux ancres, amarrage sur sea-berth (nécessite les 2 ancres et de culer entre des bouées).

Aspect psychologique :

SE : Peu de réalisme à ce sujet

PR : Grand réalisme. Du fait de la taille des modèles, le pilote "sent" réellement son navire rouler, il peut voir le pont balayé par les vagues, et ressent réellement l'échouement, les chocs et l'abordage. Ce dernier en particulier semble beaucoup plus sérieux en raison du choc réel.

(Heureusement les maquettes sont effectivement plus solides que les coques réelles, mais cela n'empêche pas de ressentir la réalité des accidents)

Les stagiaires repartent avec une expérience supplémentaire de la manœuvre qu'ils acquièrent en complément de leur expérience sur les navires réels et sur les simulateurs électroniques. Certains stagiaires américains et canadiens ont décidé de suivre ce stage tous les 5 ans pour entretenir leur niveau d'excellence.

Pour tous renseignements :

Centre de Port Revel

38870 SAINT-PIERRE -de- BRESSIEUX - France

Tel : 33 (0)4 74 20 02 40 - Fax : 33 (0)4 74 20 12 29

E-mail : port.revel@sogreah.fr - Site : www.sogreah.fr

Ou SOGREAH BP 172-X - 38042 GRENOBLE

Cedex - France

Tel : 33 (0)4 76 09 80 22 - Fax : 33 (0)4 76 09 22 67

Le Pilotage maritime et le projet de Directive sur l'accès au marché des services portuaires

Patrick PAYAN

Président de la Fédération Française
des Pilotes Maritimes

Ayant eu la chance d'occuper la fonction de Capitaine, pendant quelques années avant de devenir pilote, je pense pouvoir parler librement des relations entre ces deux fonctions issues du même moule qui se côtoient régulièrement sur les passerelles.

Quel Capitaine n'a pas été tenté de diminuer la vitesse de son navire, avant que le pilote ne le lui demande....

Quel Capitaine n'a pas contesté un jour les indications du pilote, allant jusqu'à refuser ses conseils et réussir fièrement une manœuvre, grâce à la parfaite connaissance de son navire.

Ou encore quel capitaine ne s'est pas offusqué de l'attitude désinvolte d'un pilote qui pénétrant sur la passerelle s'est comporté comme en « pays conquis ».

Ces anecdotes qui ne sont pas exhaustives, peut être les avez vous vécues. Pour ma part, ce fut le cas.

Pourtant, combien de fois a contrario, n'ai je loué les services du pilote, quand, partiellement démuné de moyens d'appréciation, lorsque la consultation des aides à la navigation ne permet pas de réagir suffisamment rapidement pour s'écarter des dangers, tant ils sont proches les uns des autres et où la vitesse d'évolution du navire n'est plus suffisante pour se jouer des éléments tels que vents et courants, et que tendu me sentant impuissant, le pilote grâce à sa connaissance des spécificités locales déjouait les obstacles et réussissait là où le capitaine que j'étais, n'aurait pas « osé ».

Cette relation de confiance qui doit exister entre le capitaine et le pilote, doit perdurer. Le pilote doit conserver l'indépendance de son acte, libre de toute pression commerciale.

Le projet de Directive sur l'Accès au marché des services portuaires relatif au pilotage remet en cause, entre autres, ces principes, ainsi que les fondements organiques de notre profession, c'est pourquoi notre association européenne (EMPA), a combattu ce texte unanimement dès son 35^e congrès qui s'est tenu à Paris en mai 2001, soutenue par notre

association internationale. Soutien renouvelé et confirmé lors du congrès de l'IMPA à Hambourg en juillet 2002.

Les pilotes européens ont confirmé leur volonté de continuer à être traités comme un service à vocation sécuritaire, organisé sous la forme d'un service public d'intérêt général et non comme un service purement commercial, ce qui normalement, devrait les exclure par principe, du champ de la Directive sur l'accès au marché des services portuaires..

Avant d'exposer en détail les raisons qui nous motivent dans cette épreuve, peut être doit on rappeler le mode organisationnel et législatif du pilotage.

Depuis que les navires ont été utilisés comme moyen de transport pour effectuer du commerce, le capitaine, représentant l'armateur et chef de l'expédition maritime, a eu besoin de l'assistance du pilote pour guider son navire, afin d'éviter les écueils lors de la navigation à proximité des côtes inconnues pour lui, là où celles-ci présentaient le plus de risques, alors que le pilote en avait une excellente maîtrise.

Au fil des siècles, après des années de concurrence anarchique entre pilotes qui se faisaient la course pour proposer leurs services, l'Etat a organisé le pilotage maritime et l'a rendu obligatoire dans les ports de commerce, pour les navires dimensionnés au delà d'un certain seuil, dans le but d'améliorer la sécurité de

la navigation et des accès portuaires. Cette obligation est à présent quasi universelle.

Les Capitaines qui fréquentent régulièrement un port et dont les connaissances de l'environnement sont suffisantes et reconnues pour leur permettre de manœuvrer seuls leurs navires, se voient délivrer par une commission locale, une licence de Capitaine-Pilote qui les dispense d'embarquer un pilote dans le port considéré.

Le pilotage maritime français est donc organisé par une loi spécifique datant du 28 mars 1928 et de deux décrets, l'un du 24 décembre 1929, modifié en 1995, l'autre du 19 mai 1969, modifié en 2000.

Suivant les modalités définies dans la loi et les décrets précités, les pilotes pour remplir leur mission, se déplacent en mer au devant des navires grâce à différents types de matériels : bateaux-pilotes, vedettes de pilotage, hélicoptères, et occupent les locaux immobiliers nécessaires à l'exécution du service, le tout constituant l'actif de la station et pour lequel tout investissement, nécessite l'accord de la tutelle administrative.

Les pilotes en sont propriétaires par parts égales, qu'ils achètent dès leur entrée dans la profession et qu'ils revendent à leur départ à la collectivité des pilotes de leur station.

Le pilotage revêt le caractère de service public comme l'a reconnu le Conseil d'Etat dans son arrêt du 02 juin 1972.

Les contraintes de service sont continues, de jour comme de nuit, quelles que soient les conditions météorologiques. Le syndicat professionnel qui regroupe les pilotes et assure la gestion autonome de la station est l'employeur des personnels marins, aériens et sédentaires qui collaborent pour assurer le service.

Les pilotes n'ont donc pas la qualité de salariés, mais conservent leur statut de marin (propriétaires embarqués), affiliés au régime de l'ENIM.

La loi impose également aux pilotes de constituer dans chaque station de pilotage des caisses de pensions et secours.

Les contraintes liées au mode de



Photo Th. Rossignol



Photo J. Loiseau

recrutement ne permettent pas l'accès à la profession avant l'âge de 30 ans et empêchent de postuler après 35 ans. Ces impératifs sont liés à la nécessité d'un apprentissage qui doit se faire relativement jeune.

Chaque candidat doit avoir une qualification de Capitaine et dix ans d'expérience, assortis d'une aptitude physique sévère, avant de pouvoir présenter localement un concours public de pilotage organisé par l'administration des affaires maritimes. Les places sont limitées en nombre dans chaque station de pilotage, par arrêté du Préfet de Région.

En 1995, sous l'égide de la Fédération Française des Pilotes Maritimes, les stations de pilotage se sont engagées dans une démarche assurance qualité, pour être reconnues en 1997 aptes à recevoir la certification ISO 9002 par le Lloyd's Register Quality Assurance, première certification multi-sites mondiale. Par le biais de cette norme, des modules de formation permettent un entretien régulier des connaissances nécessaires aux pilotes.

La facturation des frais de pilotage est effectuée à la prestation pour chaque navire suivant des tarifs publics, basés sur le volume des navires pilotés et fixés par arrêté du Préfet de Région, après avis de l'Assemblée

Commerciale à laquelle les armateurs et usagers du port sont majoritairement représentés. Chaque pilote est responsable de sa prestation, mais la loi lui impose de mettre en commun les recettes générées et de les partager ensuite, après paiement des charges.

Les recettes aléatoirement basées sur le trafic portuaire, peuvent entraîner des différences sensibles de revenus d'un mois sur l'autre pour les pilotes. Les tarifs de pilotage étant arrêtés localement, cette même différence de revenus est effective d'une station à l'autre.

La responsabilité pénale du pilote peut être engagée au cours de l'opération de pilotage, sa responsabilité civile est limitée envers l'armateur à hauteur d'un cautionnement fixé à 10 000 euros, garanti par la fédération. Ce principe est sensiblement identique dans tous les ports du monde. L'armateur s'assure en conséquence contre les avaries susceptibles de survenir au cours de l'expédition maritime. Les pilotes ne cherchent pas à se soustraire à une responsabilité totale. Ils seraient cependant contraints de s'assurer en conséquence, le coût en serait ainsi répercuté sur l'armateur via les tarifs et celui-ci serait en quelque sorte assuré deux fois, les seuls bénéficiaires étant alors les compagnies d'assurances, à moins que ce nouveau concept ne devienne totalement universel et que les armateurs puissent dans tous les ports s'exonérer des risques de pilotage.

Les pilotes ne bénéficient d'aucune subvention publique, ni d'aucun allègement de charges.

Il existe actuellement 32 syndicats adhérents à la Fédération Française des pilotes maritimes répartis en métropole, départements et territoires d'outre mer, totalisant au 31 décembre 2001 un effectif de 363 pilotes en activité.

Notre système est donc basé sur une association d'individus qui ne se choisissent pas, comme le font les membres actionnaires d'une société.

La Directive sur l'accès au marché des services portuaires

A la suite de la publication du Livre vert relatif aux ports et infrastructures maritimes qui a suscité un débat animé, la Commission a souhaité mettre en place un cadre réglementaire pour les professions portuaires.

Si ce cadre faisait effectivement défaut pour les professions de la manutention, du remorquage ou du lamanage, ce n'était pas du tout le cas du pilotage, profession réglementée par excellence, en raison de son caractère obligatoire.

La proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires, dont l'objectif est d'améliorer la qualité des services dans les ports maritimes, part d'une conception globale et homogène de la notion de services portuaires, considérant que tous les services ren-

du dans les ports devraient être soumis aux mêmes règles afin d'améliorer le système de transport en Europe.

Une telle approche repose sur l'idée que la concurrence entre prestataires de services suffit à résoudre toutes les entraves existant au sein d'un port sans tenir compte de la nature du service considéré.

Une vision aussi simplificatrice ignore donc la part de service public que recouvre telle ou telle activité dans l'ensemble des coûts portuaires. Ainsi le pilotage est assimilé à la manutention or, les charges de manutention représentent les 2/3 du coût du passage d'un navire dans un port français, alors que le pilotage n'absorbe pas 7% des dépenses d'escale.

Par ailleurs, la proposition de Directive considère que tous les ports de l'Union européenne seraient dans une situation identique, alors qu'une concurrence certaine existe déjà entre eux. Cette concurrence s'apprécie par rapport à un ensemble de prestations quel que soit leur statut et ne s'évalue pas par type de prestations

A cet égard, le régime particulier du pilotage permet une libre concurrence de ce service entre ports, en revanche si la concurrence était introduite au sein d'un même port, elle pourrait remettre en cause la continuité du service public.

Le Pilotage et la Directive

La Directive proposée par la commission européenne sur l'accès au marché des services portuaires ne remet pas en cause l'avenir des pilotes dont les services seront vraisemblablement encore pour longtemps utiles aux capitaines, tant que la compétence des équipages ne sera pas identique sous tous les pavillons et que les techniques de radioguidage ne se seront pas substituées à la présence physique du pilote à bord des navires.

L'application des dispositions suivantes contenues dans le projet de Directive sur l'accès au marché des services portuaires ferait obstacle à l'accomplissement en droit et en fait de leur mission particulière qui revêt le caractère d'un service public affecté à la sécurité de la navigation maritime ou portuaire, sous le contrôle de l'Etat, à savoir :

- La concurrence entre plusieurs sociétés de pilotage dans un même port,
- La sélection des prestataires par adjudication,
- Les durées d'autorisations basées sur le niveau des investissements,
- L'auto assistance telle qu'elle y est envisagée.

En effet :

Ce que la Directive remet en cause, c'est la sécurité de la navigation à proximité des ports et dans les ports par la disparition du droit exclusif accordé localement au service du pilotage qui jusqu'à présent n'était pas soumis à

des pressions commerciales, pouvant ainsi sans crainte de perdre d'avantageux contrats décider objectivement de la faisabilité de l'opération proposée. Elle remet également en cause le devoir du pilote de signaler toutes déficiences que lui confère outre l'Etat, la Commission.

Ce régime de monopole n'est pas institué comme une protection des pilotes, il a été mis en place pour des raisons évidentes de sécurité et de conservation du domaine public, qu'à clairement exprimé le Conseil d'Etat en 1972 :

«Il appartient à l'autorité administrative d'organiser ce service public en vue d'assurer la meilleure utilisation du domaine, qu'à cette fin elle est en droit, lorsqu'une concurrence serait de nature à compromettre l'efficacité du service de ne pas confier la gestion qu'à une seule entreprise.»

La Directive propose une logique d'entreprise dans laquelle les pilotes ne seront plus propriétaires armateurs embarqués, permettant ainsi à des étrangers au pavillon national ou européen de postuler pour des fonctions de pilotes dont la qualité de service sera dévaluée au profit d'un salaire réduit, démotivant pour l'esprit audacieux qui a toujours animé notre profession et impératif pour exécuter parfois des missions périlleuses au risque de leur vie (2 pilotes sont morts en 2001 et plusieurs ont été blessés dont l'un amputé d'une jambe au cours d'un embarquement).

- La procédure de sélection par adjudication

La Directive supprime le creuset de la pérennité du savoir et de l'expérience locale de pilotage, en éliminant le transfert des connaissances entre pilotes de génération différentes.

Elle ne permettrait pas au fournisseur de service de pilotage, candidat prestataire, de recevoir la formation pratique préalable adaptée à l'exercice du pilotage.

L'Etat délègue en France son devoir de formation, aux pilotes expérimentés, comme il est mentionné dans l'arrêté préfectoral réglementant la station de pilotage. L'on voit mal comment il pourrait en être autrement.

En effet, comment pourrait-on justifier la mise en place, par l'autorité compétente (organe public ou privé, défini dans la directive), d'une structure de formation permanente coûteuse, pour des besoins très épisodiques (à chaque renouvellement de concession d'une durée minimale de 10 ans) qui n'aurait aucune justification économique, en particulier dans le cas des stations où l'effectif est peu important.

A contrario, comment l'autorité compétente pourrait elle déléguer au fournisseur de service de pilotage en place, le soin de former ses concurrents ?

La Directive n'est pas, là encore, capable de proposer des solutions adaptées au service du pilotage.



Photo J. Loiseau

- Les durées d'autorisations basées sur le niveau des investissements

Le retrait d'autorisation à un fournisseur de service de pilotage provoquerait une disparition brutale du savoir local, et ne permettrait pas au prestataire déchu de proposer ses compétences sur un lieu différent.

En effet, à l'exception du pilotage et de l'organe gestionnaire du port, tous les autres services portuaires ont la faculté de fournir leur assistance dans un délai relativement bref vers un autre port. Ce n'est absolument pas le cas des pilotes, pour lesquels il n'est pas possible d'exporter leurs connaissances locales, à moins de faire face à un « reclassement » qui nécessiterait une longue formation, coûteuse et périodiquement improductive. En outre les durées de concessions ne sont basées que sur des investissements matériels excluant toute notion du capital «savoir» que représentent la durée de formation et l'expérience des pilotes.

La Directive contraint le pilote à s'intégrer dans une entreprise commerciale qui, en cas de perte d'autorisation serait remplacée, au pied levé, par un ou des prestataires novices, avec les conséquences sur la dégradation du service que l'on imagine aisément.

Cette logique s'applique, d'ailleurs, réciproquement au fournisseur de service déchu, qui n'aura aucune compétence pour proposer ses qualifications, inadaptées, dans un autre port.

- L'auto assistance

Envisagée sous une autre forme que celle de la licence de capitaine pilote, elle détournerait une partie de l'activité au préjudice du potentiel économique du service de pilotage existant, nécessaire à assurer sa mission de service public. La mise en place d'une concurrence détournée, par le biais de pilotes appartenant à des groupes d'armateurs associés aurait pour effet de perturber une mutualisation tarifaire dont l'objectif est de fournir la même qualité de service à tous les navires, quelles que soient leurs dimensions et sans discrimination.

La Commission a motivé son projet à la fois pour des raisons économiques et pour mettre en application d'une manière plus stricte les règles du Traité de l'union. Aucun de ces objectifs ne paraît se justifier pour le cas du pilotage.

La nécessité économique reste à prouver, les seules études commandées par la Commission en 1995 (Rapport danois R&H) et 1999 (Rapport hollandais DYNAMAR) ont conclu que la concurrence au pilotage n'était pas adaptée et qu'elle se ferait au détriment de la qualité du service. Quant à l'application stricte des règles du traité, l'article 86(2) laisse aux Etats membres la faculté d'organiser un service public à leur convenance.

Le Parlement européen, lors de la séance plénière du 14 novembre 2001, a exclu le pilotage du champ d'application de la Directive par une très forte majorité de 395 voix pour, 114 voix contre et 11 abstentions.

La Directive proposée remet fondamentalement en cause le mode organisationnel, ainsi que la réglementation française du service de pilotage. Notre tutelle a confirmé récemment et à plusieurs reprises, ne pas vouloir revenir sur les principes conçus par le législateur, qui fonctionne à l'avantage du client sans remettre en cause les exigences de l'intérêt général.

L'application stricte du principe de subsidiarité, devrait laisser aux Etats, pour des raisons évidentes de sécurité, la possibilité d'organiser le pilotage à leur convenance.

Seul l'agrément attribué individuellement au pilote et renouvelé périodiquement par un contrôle des connaissances, principe recommandé par l'O.M.I. dans sa résolution A485(XII), permettra de conserver la pérennité du savoir local, l'autorité compétente fixant localement ses besoins en effectif.

Le Conseil des Ministres des Transports de l'Union européenne, réuni le 18 juin 2002 au Luxembourg a semble-t-il retenu l'application du principe de subsidiarité en matière de pilotage. Le Parlement européen devrait émettre un nouvel avis lors d'une deuxième lecture conformément à la procédure de co-décision avant la fin de l'année. Nous souhaiterions bien sûr qu'il confirme sa première décision.

Et l'avis du capitaine me direz-vous ?

Depuis des mois, les instances fédérales de pilotes nationales et européennes se sont déplacées à Bruxelles et à Strasbourg pour faire entendre leur voix tant auprès de la Commission que du Parlement.

Jamais une seule fois l'avis des capitaines sur ce projet de Directive ne nous a paru avoir été sollicité par nos interlocuteurs. Vous êtes pourtant semble-t-il les premiers concernés...

Sécurité en mer : Accidents, pollutions.

Tous acteurs, tous coupables (1)

Les conclusions de l'enquête, qui peuvent suivre un sinistre maritime, sont souvent variées :

- soit l'accident est attribué à la malchance,
- soit les comportements inadéquats, les contraintes naturelles, et les défaillances matérielles sont relevés,
- soit les cieux sont rendus responsables,
- soit les minutes de l'enquête ne sont pas publiées.

Les comportements inadéquats, les contraintes naturelles, et les défaillances matérielles sont à leur tour qualifiés par rapport à leur caractère : d'aggravant, de certain, de conjoncturel, de déterminant, d'hypothétique, de probable ou de structurel.

La sécurité maritime reposant sur une philosophie déterministe, il s'ensuit généralement un amendement des règles en vigueur.

Ce corps réactif de règles techniques est donc toujours décalé par rapport à son objet et en outre accorde souvent le bénéfice d'exemptions ou de moratoires de mise en place aux règles édictées. Les contrôles vérifiant l'application de ces règles restent globalement perméables aux navires peu respectueux des normes.

Enfin des cas de sinistres sont tellement singuliers qu'ils ne peuvent être qu'une suite de comportements spécifiques de la part de l'Armateur, et/ou de l'affrèteur, et/ou des consignataires, et/ou du courtier, et/ou de l'équipage, et/ou de l'état du Pavillon, et/ou de l'état du Port, et/ou de la Société de Classification.

Les finalités les plus graves de cette absence de sécurité sont :

- Que des collectivités soient contraintes de réparer les dommages dus aux déficiences d'un fauteur ayant organisé son irresponsabilité.
- Que des états de pavillon aient plus de considération pour le revenu de leur registre que pour la qualité de la sécurité des navires qu'ils immatriculent.
- Que des marins doivent périr en mer pour garantir un taux de fret, un revenu à certain appétit avide de profit.
- Que des navires sous normes passent à travers les mailles du filet de la législation internationale et entretiennent une concurrence déloyale et génératrice de sinistre maritime.

N'est-il pas temps d'aller au-delà de la complaisance habituelle qui consiste à charger systématiquement les épaules du marin de toutes les erreurs de nos sociétés dans la gestion de la sécurité maritime ?

N'est-il pas temps de chercher, parmi la longue chaîne d'activité et de responsabilité qui participe du transport maritime, les parties prenantes dont l'aveuglement volontaire ou involontaire, le degré de nuisance, l'incompétence, les fausses déclarations, l'intérêt partisan, le manque de volonté menacent les fonctionnalités du navire, l'amènent sur la voie du sinistre et entretiennent cette concurrence déloyale génératrice d'accidents ?

N'est-il pas temps de responsabiliser celui qui impose le risque en lui demandant d'atteindre et de maintenir certains objectifs de sécurité ?

1. Les fonctionnalités du navire.
2. Fonctionnalités et sinistres maritimes
3. Fonctionnalités et parties prenantes.
4. Quelle sécurité et comment ?

1. Les fonctionnalités du navire

1.01-Amarrage.

Il garantit le maintien du navire le long du quai en toute sécurité pendant la durée des opérations portuaires, malgré l'action de conditions locales parfois difficiles (courant, houle, marée, météorologie, quais délabrés et exposés...).

Un mauvais amarrage sera donc une cause structurelle d'accident.

En situation normale ou d'urgence, il doit rester efficace et sans danger pour le personnel du navire ou portuaire.

Il en découle que :

- Le matériel installé sur le pont pour cette opération doit être maintenu en bon état de fonctionnement et doit être qualifié qualitativement et quantitativement.
- Qu'un nombre nécessaire d'officiers et de matelots soit disponible pour l'ajustement de l'amarrage en réponse aux circonstances et compte tenu de la nécessité de laisser à l'équipage des périodes de repos suffisantes pour compenser la fatigue et être alerte au départ du navire pour la mer.

1.02-Appareils critiques, paragraphe 10 du code ISM.

Sont considérés comme critiques les matériels et systèmes techniques :

- dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses,

Notre vice-président Thierry Rossignol nous a fait parvenir ses réflexions sur les tenants et aboutissants des sinistres maritimes.

Parution en 3 volets dont voici le 1^{er}

- qui ont un impact direct sur l'environnement,
- qui ont un impact direct sur la sécurité du navire,
- qui ont un impact direct sur la sécurité des personnes,
- qui ne servent pas ou très peu,
- qui sont redondants.

Ils doivent donc être maintenus en état et un mode de fonctionnement en dégradé doit exister pour ces appareils qui sont inclus dans la politique assurance qualité de l'entreprise.

L'absence d'une telle politique est un facteur structurel et aggravant.

1.03-Capacité de manœuvre.

Elle permet au navire :

- l'accès dans les ports qu'il est amené à fréquenter,
- de naviguer en sécurité dans les endroits encombrés ou étroits,
- de répondre à ses obligations en respect des règles de barre et de route.

Les facteurs concernés et décisifs sont :

- Les dimensions de la coque par rapport à celles du plan d'eau (accroupissement du navire, aspiration des berges, attraction des autres navires, rayon de courbure des boucles de rivière,...).
- La forme de la coque.
- Le mode de propulsion (diesel-électrique, moteur à vapeur).
- Le nombre et le type d'équipement de propulsion (hélice fixe, hélice à pas variable, pods, propulseurs d'étrave, propulseurs arrière et safran) .

Mise en œuvre par du personnel compétent connaissant l'équipement, s'appuyant sur du matériel fiable et entretenu, elle participe à la sécurité de la conduite du navire et de la navigation.

1.04-Charge utile.

Le transport de biens, de marchandises et de personnes pour un montant conclu est la raison d'être d'un navire marchand.

La charge utile ne doit pas mettre en danger le navire.

Le transport doit être de qualité (pas d'atteinte à l'objet du transport) et conduit à terme (livraison).

La charge utile définit :

- La couverture générale et spécifique en assurances (possibles contentieux liés au navire ou à l'objet de la prestation).

- Le dessin du navire (coque, emménagements, espaces marchandises, moyens de manutention, propulsion) .
- Le navire : passagers, pétroliers, transbordeurs, voituriers, vraquiers,...
- Le niveau de la rémunération (marché concurrentiel, marché protégé).
- Le niveau de considération pour la sécurité.
- La réglementation spécifique (dépendante de l'objet concerné par le transport) qui s'applique au-delà de la réglementation générale, pour la construction et la conduite du navire.
- Le risque pour l'environnement (marchandise polluante).
- Le risque pour le navire (sous dimensionnement des espaces portuaires).
- Le type d'exploitation (continuité territoriale, ligne commerciale, marchandise dangereuse, marchandise polluante, marchandise sujette à spéculations, tramping).
- Le type de navigation (cabotage, fluvial, long cours, navette, travail en chantier off-shore).
- Les soins généraux (activité ludique, arrimage de la marchandise, détérioration des structures du navire, manutention portuaire, pollution, soins lors du transport...)
- La taxation portuaire.

C'est un facteur structurel de sinistre.

1.05-Communication.

Il s'agit des besoins d'échanges du navire dans le cadre de son activité journalière :

- Accès sécurisé au navire durant l'escale.
- Cohésion dans l'action d'un équipage dont les membres n'ont pas de langue commune.
- Compréhension de l'information nautique diffusée dans une langue étrangère.
- Echange entre les passagers et l'équipage.
- Message de compte rendu de position au passage dans des eaux sujettes à une telle obligation.
- Présentation du navire devant les autorités du port d'escale.
- Procédures harmonisées de coopération et de communication entre la manutention portuaire et le navire pour le bon accomplissement des opérations de transfert (combustible ,marchandise).

Une mauvaise communication est donc un facteur aggravant.

1.06-Emménagements.

Le navire est à la fois un lieu de résidence et de travail. Un certain nombre d'individus y vit une forme atypique et isolée de société au sein d'un univers souvent hostile.

Un navire de bon standard offrira donc des emménagements permettant d'avoir du repos dans un confort minimum, de cuisiner une nourriture saine et abondante et d'obtenir des soins médicaux de première urgence.

Ceux réservés aux passagers répondront aux besoins spécifiques de cette clientèle (croisière / transport).

Image de marque de l'armateur, leur conception participera à la sécurité incendie et ne menacera pas la stabilité.

C'est un facteur structurel et aggravant.



1.07-Energie et propulsion.

- Fourniture d'énergie aux équipements de communication, de lutte incendie, de manutention, de propulsion et de sauvegarde.
- La fiabilité et le maintien de la puissance de propulsion sont des éléments importants pour la sécurité du navire.

Les pannes machines étant une cause déterminante de certaines avaries et sinistres maritimes.

La pollution fonctionnelle est inhérente au système de propulsion qui doit tendre au meilleur rendement et à une diminution des émanations.

1.08-Gestion des situations de crise.

C'est l'ensemble des procédures harmonisées d'action et de communication prévues par le code ISM et incorporées dans la politique assurance – qualité de l'entreprise pour :

- Maintenir un haut niveau de sécurité (action préventive et /ou corrective pour limiter les accidents, les pollutions...).
- Préserver l'environnement tant aérien que marin.
- Réduire les conséquences d'un accident ou d'un événement de mer.

Son absence est un facteur aggravant et déterminant.

1.09-Maintenance du navire.

C'est l'ensemble des procédures harmonisées prévues par le code ISM et les normes ISO de qualité pour le maintien et la vérification de l'aptitude à servir du navire et de ses équipements. Elle permet de :

- Garantir le bon fonctionnement de tous les appareils et équipements du navire.
- Maîtriser les équipements de contrôle, de mesure et d'essai (vérification des chaînes d'automatisme, de sécurité et des processus propres au navire) .
- Préserver l'environnement et de limiter la pollution fonctionnelle.
- Réduire les indisponibilités du navire.
- Satisfaire le client au meilleur coût.
- Tenir la sécurité de l'équipage et du navire au niveau requis.

Elle intègre une démarche de renforcement de la fiabilité (un bon entretien, une familiarisation adéquate, une identification d'un niveau de rechanges minimum, l'étude de l'appareil et de son

environnement pour savoir le dépanner ou s'en passer), suivie d'une démarche de vérification (test systématique), enregistrée sur un cahier de maintenance.

C'est une cause initiale d'accident et un facteur aggravant de sinistre, surtout pour un navire usé et armé par un équipage réduit.

1.10-Le Mouillage.

- Action d'urgence pour pallier au mauvais déroulement d'une manœuvre au port.
- Attente de la disponibilité des quais ou opérations commerciales sur la rade d'un port.
- Pour se mettre à quai dans certains ports n'ayant pas ou peu de remorqueurs.

L'emploi et les conséquences du mauvais fonctionnement de ces appareils sont les mêmes que pour le dispositif d'amarrage.

1.11-Navigation.

C'est conduire le navire d'un point A vers un point B en parfaite connaissance et en toute sécurité. Fonctionnalité assurée depuis l'aube des temps, mais :

- L'accroissement en qualité et en quantité des équipements anti-collision et de navigation a rendu la navigation plus sûre, mais pas plus certaine.
- Des aides à la navigation ont été hissés au rang d'instrument principal de navigation dont les défauts ou les erreurs de fonctionnement ne sont pas toujours perceptibles et/ou compensés par l'expérience et/ou la formation des officiers. Ils génèrent même un dangereux mais réconfortant sentiment de fausse sécurité.
- Les contraintes naturelles se sont aggravées (augmentation de la fréquence de phénomènes météorologiques dangereux).
- Le danger en certains points s'est accru suite à la canalisation du trafic et à la stricte observance de la route tracée, ce qui mène très souvent à la situation rapprochée et à la collision.
- La formation des marins n'est plus que minimum car réputée compensée par l'efficacité des appareils.
- L'officier de quart sur les navires modernes gère de plus en plus d'appareils qui n'ont rien à voir avec la navigation (communication, détection incendie, détection défaut machine, équipements GMDSS, etc.).
- Des navires voient leur Capitaine participer au quart, dès lors ils ne sont plus que des passeurs de suite et ne rédigent plus de consignes permanentes et pertinentes.
- La sécurité du voyage repose sur une bonne planification de celui-ci (cartes et documents nécessaires à l'accomplissement de la traversée, compte rendu des D.S.T, information météorologique et nautique, suivi des phénomènes météorologiques).

Cette diversification de l'attention, quand elle s'ajoute à la fatigue accumulée durant les courtes escales, sous le stress de l'instant peut conduire l'officier de quart à commettre des erreurs durant la navigation en eaux fréquentées et resserrées.

Le Capitaine doit avoir ou doit recevoir toute la documentation et l'information nautiques dont il

va avoir besoin pour l'accomplissement du voyage. Il doit détenir toute l'autorité nécessaire à la mise à jour de cette documentation et une procédure de compte rendu approprié doit être mise en place.

L'aptitude à assurer la sécurité du quart à la passerelle ainsi que la surveillance générale du navire sont menacées. Ce défaut de gestion des ressources passerelle est donc un facteur aggravant, déterminant et paradoxalement structurel.

1.12-Pollution.

Toute activité industrielle humaine génère une atteinte à l'environnement à terre comme en mer.

La pollution d'un navire est soit accidentelle soit fonctionnelle soit induite.

La pollution accidentelle est la plus connue, mais moins importante en quantité, sauf dans les médias.

Bien que le taux d'émission d'un navire ramené par tonne et par kilomètre parcouru soit extrêmement faible par rapport aux autres moyens de transport, la pollution fonctionnelle due à l'activité de cette unité thermique doit être contrôlée, car elle représente plusieurs millions de tonnes de déchets pour la flotte mondiale.

Elle menace les océans par :

- La décharge des eaux de ballast contenant des espèces pathogènes qui triompheront des variétés endémiques .
- La peinture des coques de navire qui émettent des composés cuivreux et d'étain qui représentent une menace pour l'homme par leur introduction dans sa chaîne alimentaire.
- La pollution par décharge de la marchandise ou sa perte par-dessus bord
- Le rejet à la mer des déchets du navire non neutralisés et des eaux de cale non traitées .

Elle menace l'atmosphère par :

- Les émissions de CO₂ (réchauffement général de la planète)
- Les émissions de NO₂ et de SO_x (pluies acides)
- La perte de composés fluorocarbonés - CFC, HCFC, Halons - (couche d'ozone) à partir des équipements d'air conditionné du navire ou de ses unités de transport sous froid.

La pollution induite vient :

- Du bureau, de la tour d'où l'on gère le navire (consommation d'énergie, de papier, et production de déchets).
- Du navire lui-même s'il a de l'amiante dans ses matériaux de construction.
- De la cargaison, qui lors du transfert par les équipements portuaires fuyards se répand partout dans l'espace portuaire et ses environs.

C'est donc un fait conjoncturel et structurel.

1.13-Remorquage.

- Assiste le navire pour son accostage et/ou son départ du quai.
- Assure le retour au port de refuge d'un navire en difficulté.
- Permet de pratiquer un chenal étroit en sécurité (principalement pour un navire de grande taille).

Les équipements de remorquage du

navire doivent donc être qualifiés et maintenus en bon état.

Le système E.T.S (Emergency Towing System) dédiés principalement aux pétroliers devraient être généralisés aux navires présentant des difficultés de prise en remorque (par leur taille) ou des risques (danger présenté par leur marchandise) .

L'absence de moyens de remorquage (tant à bord que de la part de l'état côtier) est un facteur aggravant.

1.14-Sauvegarde de la vie humaine.

Pour sauver les membres de l'équipage, les passagers, les éventuels clandestins découverts à bord et toute vie humaine en péril de se perdre à la surface de la mer, le navire est doté d'équipements de sauvetage adaptés.

Ces équipements doivent donc être en état de fonctionner à tout instant, suffisants en nombre et armés par du personnel compétent et entraîné.

1.15-La Stabilité.

C'est une fonctionnalité très importante à tout instant de la vie du navire.

- C'est le retour à la normale après une inclinaison sous l'influence d'une action perturbatrice quelconque.
- Elle est garantie à l'état intact ou après avarie.
- Elle est menacée par certaine forme de taxations portuaires qui encouragent les fausses déclarations sur le poids des colis, des containers et la recherche des concepteurs de navires pour obtenir des volumes de jauge moindres.

C'est un facteur déterminant et structurel de sinistre.

1.16-Les soutes.

- La consommation de combustibles livrés dans certains ports asiatiques met en danger l'intégrité de l'appareil thermique de propulsion ou de production d'énergie.
- Leur qualité est couverte par des normes internationales. L'émission de SO_x (pollution fonctionnelle) dans les échappements des moteurs est directement proportionnelle à la teneur en soufre des combustibles
- Les procédures opérationnelles de transfert du combustible doivent prévenir le risque de débordement.

C'est un facteur déterminant de pollution aérienne et de sinistre.

1.17-Structures

Elles doivent permettre au navire de résister aux sollicitations de son environnement (les contraintes sur la poutre navire à la mer et lors des opérations commerciales).

Qualité fondamentale pour une époque où :

- Un accroissement des périodes de mauvais temps et le doublement des hauteurs de vague significative sont apparus.
- Les manutentions portuaires sont bâclées pour des raisons de réduction de coût.
- La qualité de construction des navires subit les conséquences de la guerre de dumping pratiquée par les constructeurs.
- La recherche de productivité exige des transits maritimes réduits quel que soit le temps.

L'état des structures est particulièrement important :

- En certains points du navire : bordés, panneaux de cale, ponts, structure interne des cales.
- Pour les navires à fort taux de sinistre : les minéraliers, les pétroliers, les navires à passagers et les transporteurs de conteneurs,... (dans l'ordre numérique décroissant) .
- Pour les navires âgés qui ont de faibles qualités intrinsèques (construction des années 70) et/ou sont peu ou mal entretenus et/ou réparés.

Les facteurs déterminants et aggravants sont :

- L'avarie non réparée lors de la manutention de la marchandise sous l'action d'opérateurs peu professionnels ou pressés, la corrosion sous l'action de la marchandise, la mise en service du navire sur des destinations pour lequel il n'est pas adapté ou sur laquelle il fatiguera plus vite.
- La corrosion. Le maintien des structures passe par : de l'acier de qualité et de bonne épaisseur, une peinture de protection soignée, l'emploi d'anodes sacrificielles, le choupage et une maintenance soignée de la part d'un équipage numériquement suffisant.
- Les cas non conformes, un changement de tôles lors des passages en cale sèche.
- La qualité de la maintenance (au changement de propriétaire, échéances respectées de passage en cale sèche, entretien du navire par l'équipage, observations des prescriptions de la société de classification et rapports de visite des structures - obligatoire pour certain type de navire -).
- Le non-respect de l'accord TOCAS au changement de société de Classification.
- La taille (efforts sur la poutre navire dans le mauvais temps et lors des opérations commerciales).
- La technologie de construction (durée de vie du navire, emploi de l'acier à haute résistance sensible à l'action des bactéries, qualité de la construction...)

L'état des structures d'un navire constitue un facteur structurel certain et déterminant de sinistre.

La raison de la détérioration des structures trouve son origine dans un défaut de conception du navire ou dans le manque de maintenance.

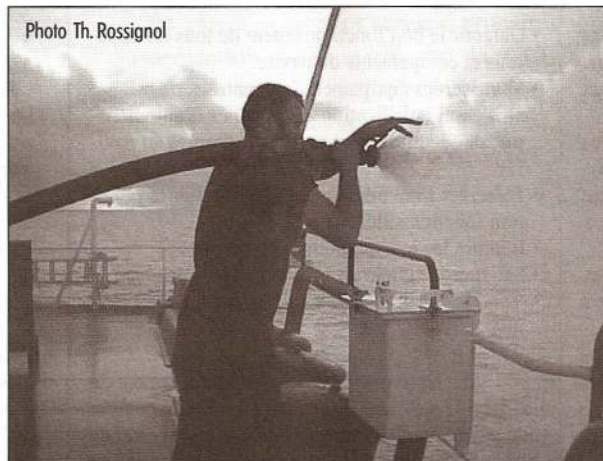


Photo Th. Rossignol

Loi 2002-3 du 03/01/2002

Partie relative aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien

Article 14

I - A la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre, le ministre chargé des transports peut décider une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incident. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

II - L'enquête technique sur les événements de mer peut porter sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française. Une enquête peut également être menée lorsque l'événement de mer, où qu'il se soit produit, a coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction. Ces enquêtes sont effectuées dans le respect des règles du droit maritime international.

L'enquête technique sur les accidents ou incidents de transport terrestre peut porter sur les systèmes de transport ferroviaires ou les autres systèmes de transports guidés, sur les transports routiers, sur les transports fluviaux, dès lors que l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national.

III - L'enquête technique est faite par un organisme permanent spécialisé qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle ou, le cas échéant, demander au ministre chargé des transports la constitution d'une commission d'enquête.

Dans le cadre de l'enquête, l'organisme ou les personnes chargés de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des personnes chargées des enquêtes et de nomination des membres des commissions d'enquête. Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

Article 15

Les enquêteurs techniques peuvent immédiatement accéder au lieu de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'événement de mer ou d'accident de transport terrestre, le procureur de la République, ainsi que, s'il y a lieu, l'administrateur des affaires maritimes chargé de l'enquête prévue à l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, sont préalablement informés des modalités de leur intervention.

Si nécessaire, les enquêteurs techniques prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.

Article 16

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

1^o. Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;

2^o. Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs et leur contenu peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques, en présence d'un officier de police judiciaire. En cas d'événement de mer ou d'accident de transport terrestre, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Article 17

S'il n'a pas été procédé à l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre. Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

Article 18

Lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord, selon le cas, du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

Ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

Article 19

Les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, organismes et matériels en relation avec l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite et le contrôle du ou des véhicules impliqués.

Dans les mêmes conditions, les enquêteurs techniques peuvent également demander communication de toute information ou de tout document à caractère per-

sonnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite, ou le contrôle des véhicules. Toutefois, celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister ces enquêteurs, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République. S'il s'agit de documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est alors établi une copie à leur intention.

Article 20

Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite et, le cas échéant, du contrôle des véhicules impliqués dans l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre, ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Article 21

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du rapport d'enquête technique est adressée au procureur de la République.

Article 22

I. - Les personnes chargées de l'enquête et les experts auxquels ils font éventuellement appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

II. - Par dérogation aux dispositions du I, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre, aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transports ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transports, ou chargées de la formation des personnels.

A cette même fin, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

Article 23

En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en oeuvre immédiate est de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre. Il rend public, au terme de l'enquête technique, un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant la remise du rapport, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Article 24

I. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques :

1° Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont ils sont chargés -

2° Soit en refusant de leur communiquer les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

II. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au I.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende, selon les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal

2° Les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Article 25

Les dispositions du titre III de la présente loi sont applicables, en tant qu'elles concernent des événements de mer, à Mayotte, aux territoires d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités.

Article 26

Modification du code de la route

Article 27

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon le cas, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin par arrêté du ministre de la justice, pris le cas échéant après avis du ou des ministres intéressés, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la commission d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes. Les agents de ces autorités ou organismes sont alors tenus au secret professionnel en ce qui concerne ces informations, dans les conditions et sous les peines des articles 226-13 et 226-14 du code pénal.

Articles 28 & 29

Concernent l'Aviation civile

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 3 janvier 2002.

Symboles et abréviations figurant sur les cartes marines françaises (ouvrage 1D)

Indissociable des cartes marines, l'ouvrage "Symboles et abréviations figurant sur les cartes marines françaises" (1D) vient d'être réédité par le SHOM. La variété et la richesse de la symbolique utilisée sur les cartes marines, de même que l'importance de sa bonne interprétation par le navigateur, rendent nécessaire cette légende détaillée qui ne laisse rien dans l'ombre ou dans l'approximation.

Cette troisième édition intègre les dernières évolutions des normes cartographiques de l'Organisation Hydrographique Internationale. Elle permet d'interpréter toutes les informations présentées sur les cartes du SHOM mais aussi les cartes étrangères conformes aux normes internationales.

L'ouvrage 1D, édition n° 3 est au format A4 et présente, en 102 pages, 21 planches explicatives ainsi qu'un glossaire français-anglais des termes utilisés et de leurs abréviations.

Ouvrage 1D - Symboles et abréviations figurant sur les cartes marines françaises (Réf. 001DNOA) Edition n° 3 - 2002 -

Prix public conseillé : 8,60 €



"Déballastage - NADA 3"

Tribunal de Grande Instance de BREST mardi 4 juin : Procès avec le vocabulaire employé, comme si vous y étiez !!

NADA III, un vraquier transportant généralement du ciment, appartenant à la Société INDIAN SEATRADE. Faisant route de AVEIRO vers DUNKERQUE, a été surpris par un avion des douanes de NANTES alors qu'il pollue au nord du rail de Ouessant, dans les eaux territoriales, au nord de l'ILE VIERGE.

Pavillon Saint Vincent et Grenadines - commandant Egyptien de 57 ans.

Procès :

Seul le capitaine était appelé à comparaître, il n'était pas présent et avait fait savoir par son avocat (pas présent non plus) et ce par fax le jour même, qu'il avait fait droit à requête et demandait un report.

Colère du juge qui n'admettait pas d'être ainsi pris en otage, d'autant que le prévenu était convoqué depuis le mois de mars. Les témoins étaient présents, la procureur a fait remarquer qu'un report coûtait de l'argent inutilement au contribuable.

Le juge décide de procéder à l'audition des témoins, le procès aura lieu, le prévenu aura toujours le moyen de faire appel.

Les témoins :

- Agent des douanes, à la direction des gardes côtes de Nantes - pilote de l'avion.
- Le copilote - agent des douanes.
- L'inspecteur du corps technique des affaires maritimes de Dunkerque.

Etait présente aussi une interprète d'anglais au cas où des documents devraient être traduits.

Partie civile :

Syndicat mixte des Côtes bretonnes Armor et Finistère - VIGIPOL - représentant 92 communes du Cap Fréhel à Brest - ayant pour avocat Maître Maurice BRIAND par ailleurs député-maire de GUINGAMP.

Notes prises par votre serviteur :

Le juge rapporte les faits. Les textes de loi concernés : 2/11/73 et 17/02/78

Les faits remontent au 3 mars 2002. L'avion des douanes a repéré une pollution, l'avion a remonté le sillage d'une longueur de 35 nautiques. Le Cross Corsen est contacté par l'avion qui a contacté le navire en lui demandant de faire route sur Brest, ce qui a été refusé et l'a sommé de se rendre à Dunkerque. A Dunkerque sera procédé à une visite de la

machine et des documents de bord. On constatera que le nettoyage des "débris" a eu lieu au Gabon, que le navire s'est débarrassé de ses débris de façon légale au Gabon.

On constatera à l'audition du Cdt. et du Chef mécanicien et d'après les calculs qu'il manque 8 m³ de déchets.

Le Cdt. et le C.M. nient le "dégazage" et suggèrent qu'il peut s'agir d'une fuite d'huile du safran. Mais il y a doute car cette panne n'aurait pas pollué sur 35 milles et aurait été signalée aux autorités de Dunkerque.

Le navire est dans un état d'entretien médiocre.

Témoin N°1 à la barre et questions du juge :

Pilote des douanes, officier aérien régional à Nantes, garde côtes de Nantes, commandant de bord.

Patrouille de surveillance aérienne régulière... le 4 mars a remonté cette nappe de 35 nautiques jusqu'au navire NADA III, pris des photos, a dressé un P.V. - a averti PREMAR et Ouessant Trafic. Plusieurs passages autour du navire. Au deuxième passage les rejets sont arrêtés.

J : Peut on confondre sillage et pollution ?

D : Entre remous de sillage et pollution il y a moins d'un mille, on peut facilement comparer avec le sillage des autres navires. Un sillage ne laisse pas une trace de 35 milles !

D : Je suis officier aérien depuis 8 ans et ai déjà été témoin d'autres "dégazages" et ai fait des exercices Européens avec d'autres avions.

J : La France ne reconnaît pas la preuve de la pollution d'après une photo par satellite.

D : Je n'ai aucun doute, c'est clair et net - on pense que ce sont des hydrocarbures d'après la couleur argentée.

J : Il eut été préférable d'avoir des prélèvements.

D : Nous sommes dans un avion ! La visualisation a eu lieu à 08h07 U.T.

J : Pouvaient-on faire des prélèvements ?

D : Il eut fallu un navire d'Etat à proximité - S'il n'y a pas eu de mesure conservatoire, c'est que le Cross Corsen n'a pas pu. - On voit bien sur les photos qu'il s'arrête de dégazer. - Si on avait envoyé une vedette des douanes de Brest, on n'aurait pas pu prouver que cela appartenait au NADA III car le navire se serait arrêté en dehors des traces de pollution. - Cela ne peut être vu que d'avion. - Nous sommes 4 fonctionnaires assermentés à bord.

Douanier N°2 :

de la base de LANN BIHOUE : même

déclaration... ; c'était une pollution récente, en concentration, selon la largeur et ses reflets argentés. 35 nautiques, c'est important, il n'y a aucun doute, la mer était peu agitée.

Les photos ont été prises sous un bon angle, avec un bon éclairage. Dès qu'il nous a vus il a stoppé la pollution.

Il y a des navires qui nous donnent de fausses positions alors qu'on est au-dessus !

Les prélèvements, Premar avait envoyé une fois un commando pour prélèvement mais le Cdt. ne les avait pas acceptés.

J : Peut-on faire des prélèvements à bord et les comparer avec ceux pris en mer ?

Avocat de VIGIPOL :

Cette nappe arrivera forcément à la côte quelque part... cela ne fait pas du bien ni à la flore ni à la faune maritime !

Inspecteur du centre de sécurité de DUNKERQUE : officier du corps technique et administratif des affaires maritimes :

Inspecté le navire NADA III à la demande des autorités du Finistère. - Le navire attendu à DUK pour un chargement, en fait nous nous sommes rendus à bord avec une vedette alors qu'il était au mouillage. - Inspection identique à celle d'un M.O.U. particulièrement ciblée sur le problème de pollution. - Le navire avait déjà eu une inspection par l'Etat du pavillon au Portugal - depuis fév. 98, il a eu 7 contrôles, a été détenu 4 fois dont 3 fois pour défaillance grave - ceci a été trouvé sur la base de données - A Aveiro il avait été demandé de nettoyer la machine. - Avec le C.M. nous avons constaté que la machine avait été nettoyée, il n'y avait plus trace d'huile ou de graisse et ce jusqu'à l'extrémité arrière de la cale machine qui était bien sèche.

Dégazage est un mauvais terme, il s'agit plutôt d'un déballastage.

Un navire à combustion interne a des fuites de graissage et la production de déchets est quantifiable. Marpol peut quantifier. J'ai fait un calcul à partir du dernier port de déchargement des caisses. Moteur de 6000CV, consommation de FO : 23 T, la production des déchets en fonction de la consommation est supérieur à 10 m³ avec un coefficient favorable au navire. J'ai fait le bilan des caisses, décantation, caisses à boue etc. et ce, contradictoirement avec le C.M.. Les caisses n'étaient pas identifiées par des plaques, c'est signe de mauvais entretien mais ne veut pas dire que cela cache quelque chose délibérément.

Il avait déchargé ses déchets à COTONOU - en fonction du nombre de jour de mer, c'est-

à-dire 2 mois à la mer il aurait du avoir 13.8 m³, en fait on n'a retrouvé que 5.3 m³, reste 8.5 m³ dont l'explication n'a pu être fournie.

De plus j'ai constaté une anomalie sur une vanne de l'appareil de filtrage (il y avait un fil de fer de blocage). Le C.M. m'a dit qu'il n'utilisait pas cet appareil !

On aurait donc rejeté à la mer sans passer par le système de filtrage.

J'ai travaillé au CROSS GRIS NEZ, je suis un ancien capitaine de navire.

Le matériel photographique des douanes fait foi et permet de déclarer le délit.

Les photos ne font aucun doute, pas de trace sur l'avant du navire et il n'y avait pas d'autres navires.

...Les ports ne sont pas toujours équipés ...il y a un coût financier à décharger les résidus...

J : On peut comparer le phénomène avec le lisier et son épandage, les installations de traitement et les amendes.

Combien cela coûte-t-il de décharger légalement ? Et combien cela coûte-t-il si je suis pris à frauder ?

Je vois le vice-président de l'association des capitaines dans la salle qui a envie de répondre !

Votre serviteur : Cela peut coûter 1500 FRF la tonne mais à Cotonou on peut vendre les résidus !

Inspecteur : Il n'y a pas d'équivoque, le coureur montre bien que c'est un hydrocarbure.

35 nautiques cela représente 2 heures de route libre pendant lesquelles la vanne aurait été ouverte, la nappe était serrée.

J : On a parlé de défektivité du safran, le C.M. a avancé ce problème ?

I : Si ce problème était exact, il y aurait eu une maintenance déplorable du navire, une consommation importante d'huile, cela lui coûterait cher !

Avocat de VIGIPOL :

Syndicat mixte de protection du littoral - Etablissement public. Partie civile :

Faudra-t-il dans l'avenir mettre un mouchar sur les navires ? Il y a toujours des combines sur les navires et des by-pass pour shunter les contrôles.

Les dégazages, même si individuellement ils ne sont pas d'un grand tonnage, entraînent par leur nombre un tonnage important, et créent un préjudice important, M. LE DRIAN dans son rapport écrit que les dégazages sur un an sont plus importants que 10 ERIKA !

Présentation de VIGIPOL... AMOCO CADIZ, Procès de CHICAGO... MELBRIDGE BILBAO... les pollueurs sont devenus les payeurs...

Monsieur le juge "votre jurisprudence devra faire suite en France !"

Ici il s'agit d'un acte volontaire, non pas comme dans le cas du MELBRIDGE BILBAO.

Je représente les communes, toujours victimes, jamais tenues au courant... la nappe

arrivera peut-être en juillet sur les plages... coût des nettoyages, de la clinique pour oiseaux (267 oiseaux survivants depuis janvier passés à la clinique). Il serait normal que les frais de structure de VIGIPOL soient payés par les pollueurs. Sans parler des "intérêts connexes", c'est-à-dire des activités maritimes..., de l'attrait touristique..., de la santé des populations...

Ces dégazages volontaires et non accidentels sont quasiment impunis. En 99, 308 infractions ont été constatées, 30 navires poursuivis, 3 capitaines seulement ont été condamnés. Il faudrait pouvoir prendre le contrevenant en flagrant délit... comparer un échantillon du produit répandu en mer avec celui contenu dans les soutes du navire... cependant, une évolution récente de la jurisprudence admet désormais les photographies comme preuve devant les tribunaux...

Les collectivités locales et riverains sont seuls à supporter les coûts et dommages...

Je demande en dommage et intérêt 9000 € et 1000 € au titre de l'article 475-1 : J'ai honte de demander si peu comparé aux chiffres de FIPOL ou des amendes pour déversements accidentels demandés au Japon ou en Corée (j'ai relevé dans ces pays des chiffres : 445200 FRF pour 0.3 T en 96, 794000 FRF pour 0.6 T en 97. En faisant une moyenne on pourrait imaginer pour NADA III une indemnisation de 26040 €)

NADA III est un navire poubelle, sa traduction ..."ne vaut que 3 fois rien" ...il y a un concept de l'indemnisation punitive ailleurs qu'en France. Le tribunal de Brest est désormais dépositaire, créateur de jurisprudence. Il faut dire aux capitaines et armateurs ce que coûtent ces dégazages...

Je sais bien que le capitaine Egyptien est sans doute pauvre et aux ordres...

Malgré tout le capitaine devait savoir... 35 nautiques cela fait 62 km.

Le capitaine a contesté sa responsabilité. Dans la déposition du capitaine j'ai relevé : "Si j'avais dégazé, je l'aurais fait au large du Golfe de Gascogne et de nuit".

Sur internet et à propos d'autres affaires de dégazage on constate que la preuve par photo fait foi jusqu'à preuve du contraire

ILE VIERGE et PLOUGUERNEAU font partie de VIGIPOL... c'est la première fois que notre syndicat est en partie civile, et demande des dommages et intérêts pour préjudice.

Madame le procureur :

...AMOCO ...ERIKA... pollution répétitive... nappes orphelines car on ne trouve pas le navire ...Brest tribunal compétent pour les pollutions maritimes au large, ce tribunal entame le cycle ...tant qu'il sera moins cher de dégazer que de décharger légalement...

Il était intéressant de faire venir les témoins car ce qu'ils disent est intéressant et pertinent. Ces 3 spécialistes ont vu une nappe brillante sur une mer presque calme...

Le navire a arrêté volontairement en agissant sur une vanne... où sont passés les 8.5 m³?

Cette pollution venant du NADA III était volontaire !

Il faut toucher là où ça fait mal.

Je demande une amende de 75000 €

**Mise en délibéré : 2 juillet
Une caution de 48000 € a été déposée
au greffe de Dunkerque.**

Remarquons que la sentence n'est adressée exclusivement qu'au capitaine qui était convoqué au tribunal.

Il est prévu dans la loi du 3 mai 2001 art.L 218-24, que "le paiement des amendes peut être, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire du navire ; le tribunal ne peut user de cette faculté que si le propriétaire a été cité à l'audience".

L'amende infligée le 2 juillet s'élève à 75000 € et la plainte de VIGIPOL a été déclarée recevable et est allouée une somme de 9000 € et 500 € pour frais. Le droit des collectivités locales est donc fondé à agir pour faire sanctionner des actes de pollutions non plus accidentels mais volontaires.

Nous regrettons à l'AFCAN, que l'instruction à Brest n'ait pas mis en cause l'armateur ni le chef mécanicien, qu'il n'y ait pas eu mention des instructions prévues à bord selon ISM code.

A quand une justice qui soit un peu au fait des affaires maritimes ?

Depuis janvier 2001 plus de dix affaires de "dégazage" en dehors des eaux territoriales ont été jugées au TGI de PARIS.

Le TGI de PARIS a condamné "in solidum" le capitaine et l'armateur dans plusieurs affaires.

- Un navire Chypriote qui a dégazé le 22-02-01, l'audience a eu lieu à Paris le 13-05-02 avec 75000 € requis contre le capitaine et 150000 € contre l'armateur.

- Great Century -19 mars - 20000 € d'amende et 80000 € in solidum avec l'armateur, Greenpeace a obtenu 5000 € et 3000 € de publication.

- Un autre navire IRON GATE a été condamné aux mêmes amendes et frais ...mais personne ne s'était déplacé.

- M/V REALMAR en délibéré, jugé le 20 septembre (4 personnes sont poursuivies : armateur gérant, capitaine, directeur de la flotte [et le propriétaire ?])

- 19 juin : M/V KESKIS : sentence 90000 € dont 10000 € au capitaine et 80000 € à l'armateur

- M/V INDIRA GHANDI en délibéré au 2 juillet 02 pour un "dégazage" au large de Ouessant du 9-10-00 - France Nature Environnement (qui représente une centaine d'associations eaux et rivières) a demandé 1000 €.

- TGI de PARIS 10 juin 02 : M/V TADACARU, nationalité roumaine, armateur Mastrogiogis shipping : procureur avait requis 150000 €, le juge a infligé une amende de 75000 € à payer à 80% par l'armateur.

J. LOISEAU

Les "Minimum Standards" de STCW 95 sont-ils suffisants pour le Nouvel Environnement Maritime ?

Comme le suggère le titre, le but du document est de savoir jusqu'à quel point STCW95, la référence pour la formation et l'enseignement de base des navigants, fournit réellement un cadre de formation maritime suffisante pour le nouvel environnement maritime.

La première partie du document indique que l'évolution de nombreux aspects des conditions maritimes et la "psychologie sociale" de l'environnement du navire peuvent miner la sécurité du navire dans des situations de crise à la mer. Il montre comment l'environnement à bord devient de plus en plus cosmopolite, multilingue et multiculturel. Ceci n'est pas nécessairement un problème. Cependant il correspond avec une réduction des effectifs embarqués, des changements technologiques et les solutions rapides adoptées par les compagnies pour armer les navires avec les qualifications minimales requises. Les conséquences possibles d'une telle situation sont une loyauté limitée à l'égard des compagnies, peu d'empressement à choisir de faire carrière à la mer, et tous les problèmes beaucoup plus insidieux se rapportent à la formation et au comportement d'une équipe.

Ensuite, il s'occupe de la tendance qui consiste à considérer que les accidents sont dus à la malchance ou à une catastrophe naturelle, plutôt qu'à une erreur dans la gestion et l'observation humaine. En fait, la réalité est que la plupart des accidents sont le résultat d'une erreur humaine, quoique résultant parfois de circonstances complexes. Comme le dit Stenmark "... nous avons quelques connaissances sur les bases cognitives de l'erreur humaine, mais nous ne savons pas grand'chose sur l'interaction des tendances individuelles à l'intérieur de groupements complexes de personnes travaillant avec des technologies à haut risque."

Troisièmement, il montre l'importance de comprendre certains aspects de la psychologie sociale de l'environnement du navire, qui pose des défis à la gestion par rapport à des scénarios typiques d'organisations terrestres. L'environnement du navire, par exemple, a beaucoup de points communs avec la conception d'une institution totale présentée par Goffman : "... un lieu de résidence et de travail où un nombre d'individus, coupés de la société pour une certaine période, partagent ensemble une vie formellement organisée."

Une des conséquences principales de telles organisations est la tendance à devenir dépendant des routines et pratiques quotidiennes familières. Bien que cela puisse être moins problématique dans d'autres types d'institutions globales, comme des résidences pour personnes âgées, les asiles ou les prisons, les conséquences pour les navigants sont évidentes. Le plus important est le processus d'accoutumance dans lequel la réponse d'une personne au même stimulus a tendance à diminuer avec la répétition. Cela veut dire qu'en pratique les individus vont subir des défaillances d'attention à des stimuli dans leur environnement de travail. Pourvu que les routines ne soient pas menacées, la vie continuera et le statu quo sera maintenu. Cependant, de petits changements dans l'environnement, qui peuvent avoir de sérieuses conséquences pour la sécurité du navire, ont moins de chances d'être remarqués que dans d'autres conditions de travail.

En outre la nature de l'autorité sur les navires marchands a une tendance certaine à être autocratique. Comme le montrent Rodriguez et Dauer : "... sur les navires à équipages multiculturels on trouve souvent de fortes attitudes autoritaires qui font penser aux anciens comportements absolutistes."

Quoiqu'il soit nécessaire de bien mener l'activité à bord des navires et qu'en outre, en situation de crises un chef décidé soit indispensable, un commandement autocratique en soi n'est pas favorable au travail autonome et ne facilitera pas le type de travail d'équipe nécessaire à la gestion d'une crise.

Finalement les problèmes de communication résultant d'équipages multinationaux et multilingues ont été sérieusement exacerbés par ces modifications. La communication est en soi un processus difficile comme le souligne Pepper : "*Les participants apportent des partis pris et des hypothèses, des émotions et de l'expérience, des façons de voir et de la dextérité dans toutes les situations de communication. Ces différences individuelles vont colorer la réception du message, corrompre l'émission du message, et au fond brouiller les meilleures tentatives pour présenter des exposés clairs et précis.*"

Dans le contexte actuel, les possibilités de perte totale de communication est sûrement un problème sérieux. En dehors des systèmes formels de communication pour le travail, il y a les plus cachés et peut-être les plus sérieux problèmes qui découlent du manque de développement d'un partage d'intention, de sentiments et de bien être parmi l'équipage. L'importance de satisfaire les besoins humains de bien être et de relations (Maslow, Alderfer) sont bien connus et n'ont pas besoin d'être développés ici. Dans des situations de nature passagère et de grande diversité culturelle, il y a peu de chance de développer les climats psychologiques favorables à un travail d'équipe efficace; on risque plus la formation de coteries avec des phénomènes culturels secondaires.

L'aspect le plus insidieux de ce scénario est que les équipages ne développeront pas les connaissances tacites de groupe essentielles pour une équipe de haute qualité. On dit souvent dans le monde du football que les joueurs des bonnes équipes savent 'd'instinct' où se trouvent leurs partenaires dans des situations particulières de jeu. Cela est le résultat d'une interaction entre le temps et l'acquisition de connaissances dans des situations antérieures. Les équipes très efficaces développent une sorte d'esprit de groupe ou d'intelligence qui augmente leurs capacités au-delà de la somme des capacités individuelles. Cela a une forte composante émotionnelle, résultant des buts communs et des affinités passées, et soude l'équipe dans l'adversité et les conditions de crise si nécessaire. Tout aussi important, cependant, est le savoir tacite (Polanyi), accumulé par les communautés d'individus, qui arrive à constituer des traditions de signification partagée et d'actions qui facilitent une réaction rapide et efficace, souvent sans avoir à discuter longtemps.

L'importance d'un savoir de base tacite solide et bien structuré, partagé par les navigants à bord du navire, ne peut être exagérée. C'est

ce savoir de base qui aide à stimuler des actions efficaces dans les situations de crise. Il permet à la fois une exécution sans problème des procédures, mais aussi d'innover lorsque c'est nécessaire. Il facilite la capacité, comme l'appelle Schon, de "Réflexion dans l'action" par laquelle on vient efficacement à bout de situations exceptionnelles et incertaines. Ces situations exceptionnelles et incertaines sont souvent le prélude à des situations de crise en mer.

Dans la seconde partie du document, une étude a été faite pour savoir jusqu'à quel point les professeurs de l'enseignement maritime et les futurs navigants (à la fois au niveau exécution et au niveau d'encadrement) perçoivent l'importance d'une formation maritime sur la gestion du personnel, la communication avec des équipages multilingues et multinationaux en tenant compte du stress et d'un séjour très long en mer, et les dispositions prévues par STCW95. Le panel comprenait des candidats à un diplôme d'encadrement, des candidats à un diplôme de niveau exécution et des enseignants maritimes.

Les questionnaires utilisés étaient à la fois du type à choix multiple et à réponses libres.

Un des résultats les plus importants a montré que les candidats à l'encadrement ont noté que la gestion du personnel à bord et la gestion du stress et des situations de crise étaient les points les plus importants pour la préparation aux futurs postes d'encadrement. La comparaison des écarts entre la formation et les besoins montre que la gestion du personnel à bord, la gestion du stress et des situations de crise en mer ne sont pas suffisamment couvertes par STCW95. De la même manière les enseignants maritimes ont aussi noté ces deux points comme très importants à la fois pour le niveau exécution que pour le niveau encadrement des navigants. 77% ont reconnu qu'il existait un manque dans la formation maritime. La conséquence probable étant que le personnel d'encadrement n'est pas suffisamment préparé pour les défis que présente l'environnement maritime moderne.

Les autres résultats importants ont été :

60% des candidats au niveau d'encadrement, faisaient le choix d'une carrière à la mer alors que seulement 34% faisaient ce choix parmi les candidats de niveau exécution. Cela montre clairement que avec le développement de l'Asie, il y a une chute du nombre de candidats à choisir de faire carrière dans les métiers de la mer. D'ailleurs les raisons pour choisir une carrière maritime sont essentiellement financières en l'absence de meilleures opportunités. Cela indique clairement le besoin grandissant de motiver ces navigants.

Dans l'étude, un résultat, qui ressort clairement, est que 57,8% des candidats suivant une formation à une fonction d'encadrement selon STCW95 ont l'intention de quitter le métier dans les 5 à 10 ans. Cela indique que la croissance en expérience maritime et en tradition sera arrêtée quand ces marins expérimentés quitteront au sommet de leur carrière. C'est un scénario grave qui pourrait avoir, dans un avenir proche, un sérieux impact sur le niveau de compétences opérationnelles à bord des navires. Il n'est pas surprenant que la plupart de ceux qui quittent le métier de navigant optent pour des perspectives meilleures à terre.

Interrogés sur le degré de satisfaction que leur apporte le métier de navigant, 71% des candidats à un titre d'encadrement sont modérément satisfaits ainsi que 78% des candidats à un titre de qualification exécution.

En conclusion, le document prouve qu'il faudra améliorer les niveaux de compétence dans la prochaine révision de STCW(95). Il faudrait une formation obligatoire plus large à l'aptitude au commandement pour les officiers pont et machine. Les points clef d'aptitude doivent inclure la capacité à comprendre et gérer des équipes multiculturelles dans le contexte particulier du navire. Un tel environnement, dans le contexte actuel qui ne cesse d'évoluer, exigera même les personnels les mieux formés. Ainsi que Rodriguez et Dauer l'indiquent clairement : "... la formation à la gestion et au commandement devrait être obligatoire pour tous les Capitaines et Officiers, mais particulièrement sur les navires à équipages multinationaux, où l'on trouve non seulement des gens de langues et de cultures différentes, mais aussi enrôlés sous des contrats différents."

Sur bon nombre de ces navires où le personnel d'encadrement manque de telles compétences, la situation est systématiquement mûre pour la crise du type "Python" identifiée par Seymour et Moore; une crise qui couve lentement, s'étend doucement et finit par étrangler

Résultats de l'étude menée sur les enseignants :

Panel : Asie du sud(30%); du Sud Est (42%); Indochine (15%); Philippines (5%); Australie(5%); Chine (3%)

Raison du choix de la carrière maritime pour les navigants présents : 91% pour les salaires et avantages, 60% pour les perspectives d'avenir, 43% pour l'aventure, 17% pour raisons diverses.

Importance de STCW95 selon certaines qualités au niveau des formations opérationnelle et encadrement pour les officiers pont et machine:

	Formation opérationnelle	Formation à l'encadrement
- aptitude technique et opérationnelle	95 %	92,5%
- gestion du personnel à bord	82,5%	90%
- communication avec les collègues de diverses nationalités et cultures	75%	72,5%
- gestion du stress et des crises	70%	80%
- effets du séjour prolongé à la mer (fatigue, solitude, lassitude)	70%	72,5%

Les endroits où l'on peut réduire les écarts constatés (77%) sur la formation maritime :

Ecoles maritimes : 68%, Formation à bord : 84%, Cours par correspondance : 8%, Autres :32%

Résultats de l'étude sur les candidats à l'obtention de la formation à l'encadrement (Officiers Pont et Machine) :

Panel : Asie du Sud 55%, Asie du SE 27%, Chine 12%, Afrique 4%, Indochine 2%.

Fonctions : Sd Capitaine + Sd Mécanicien 15%, 1er Lt + 3° Mec : 40%, 2° Lt + 4° Mec : 45%

Age : 20-25 : 6%, 25-30 : 56%, 30-35 : 20%, 35-39 : 6%, 40-45 : 11% ; 60% ont choisi ce métier de navigant.

Raisons de ce choix : 100% pour raison économique, 61% pour les perspectives de carrière, 28% pour l'aventure, 22% pour d'autres raisons.

Degré de satisfaction : 12% sont déçus, 17% sont très satisfaits, 71% moyennement satisfaits

Durée envisagée dans le métier : 44% < 5 ans, 96% de 5 à 10 ans, 24% > 10 ans

Raisons conduisant à envisager de changer de métier : 88,5% pour de meilleures perspectives à terre, 14% par déception du métier, 6% par le manque de perspective de promotion.

Importance de certaines qualités dans la formation par rapport à la réalisation de ces qualités selon STCW95 :

	Importance	Réalisation	Ecart
- aptitude technique et opérationnelle	93,2%	78,4%	14,8%
- gestion du personnel à bord	89,6%	68,0%	21,6%
- communication avec les collègues de diverses nationalités et cultures	79,0%	71,6%	7,4%
- gestion du stress et des crises	89,0%	65,8%	23,2%
- effets du séjour prolongé à la mer (fatigue, solitude, lassitude)	76,2%	59,8%	16,4%

Résultats de l'étude sur les candidats à l'obtention de la formation exécution :

Panel : Asie du SE : 53%, Asie du Sud : 37%, Chine 10%

Age : 15-20 : 10%, 20-25 : 63%, 25-30 : 22%, 30-35 : 5%

66% ont fait le choix du métier de navigant

Raisons de ce choix : 75% pour raisons économiques, 58,3% pour les perspectives de carrière, 50% pour l'aventure, 8,3% pour d'autres raisons.

Durée envisagée dans le métier : 72,2% < 5 ans, 94,4% de 5 à 10 ans, 72,2% > 10 ans.

Degré de satisfaction : 15% de déçus, 7% de très satisfaits, 78% de moyennement satisfaits

Compte rendu de la conférence Info Droit IMTM du 10 juin, rédigé par notre collègue PREBOT, travail remarquable. Une nouvelle intéressante si les conteneurs sont radiographiés comme les bagages avion, selon projet US, au moins dans l'avenir les Capitaines connaîtront le contenu des conteneurs, ce qui n'est pas le cas de nos jours. Le drame du 11 Septembre 2001 aura permis une évolution vers plus de sécurité. Comme on dit "à quelque chose malheur est bon ..." L'intervention de Mr Didier MAR-SAC sur "l'assurance maritime et les risques de guerre" a été mise de côté, c'était plutôt ardu.

René PREA

Conférence Info Droit IMTM 2002

Lundi 10 juin 2002

Cette conférence a réuni une cinquantaine de participants, dont 3 représentants de l'AFCAN : PREA, PORTAIL et PREBOT. Présence du Président du Port de Marseille, Jacques TRUAU, ainsi que du Directeur du Port, Eric BRASSART. Le président de l'IMTM, Jacques-Maurice LEGRAND, était excusé, ainsi que l'un des conférenciers prévu, Mre Bernard LEGAL.

Accueil des participants par P. BON-NASSIES, qui rappelle le rôle de veille qu'exerce INFO DROIT au sein de l'IMTM : suivi de l'actualité juridique, évolution du droit maritime par la jurisprudence.

1- PIERRE BONASSIES :

Professeur honoraire à la faculté de droit et de science politique d'Aix Marseille III

Quelques aspects du droit en 2001/2002 (l'année juridique est calquée sur l'année scolaire)

Le 20/12/02 entrée en application de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance maritime. (suite à AMOCO CADIZ). Convention ratifiée. le 20/12/2001. Décret paru le 23/04/02.

Faute inexcusable du transporteur :

Elle entraîne la déchéance du droit à la limitation de responsabilité quand la faute résulte d'un acte commis témérement de telle façon que l'armateur ne pouvait ignorer qu'il prenait un risque important. Plusieurs cas de jurisprudence au cours de cette année vont dans ce sens. Il est ainsi fait l'impasse sur le caractère personnel de la faute (faute du Capitaine). Le code ISM revêt une importance évidente, l'absence de consignes écrites pouvant être reproché à l'armateur à l'appui d'une accusation de faute inexcusable. Le cas du transport de containers en pontée sans instructions précises du chargeur est cité.

Droit communautaire : l'affaire de l'Erika a plusieurs conséquences :

- positive : directive de 2001 sur les Sociétés de classification qui renforce le contrôle des états sur ces dernières.
- négative : suite aux aides apportées aux marins-pêcheurs sinistrés, la Commission a jugé certaines de ces aides inégalitaires.
- autre conséquence : projet de directive sur les ports visant à autoriser le libre accès au marché des services. Quelques amendements ont été acceptés par le parlement, notamment la limitation du nombre de fournisseurs pour les services concernant la sécurité. Par contre l'amendement visant à exclure pilotage, remorquage et lamanage a été rejeté, ces services étant considérés comme des services à caractère commercial. Les débats ne sont pas terminés à ce sujet et le Conseil des ministres peut revenir dessus, mais il faudrait l'unanimité, ce qui paraît difficile à obtenir.

Etude de la Directive :

- ne s'applique qu'aux ports de plus de 3 MT de trafic, d'où inégalité de traitement des ports, ce qui est contraire au principe du droit communautaire ou français. Un effet pervers pourrait être la tentative de certains ports de limiter leur trafic pour éviter le carcan communautaire. La notion de seuil n'est pas adaptée à ce type d'activité.
- le libre accès comporte deux réserves :
 1. le prestataire de service doit être d'origine communautaire
 2. des limites sont prévues pour les services liés à la sécurité : autorisation préalable de l'état qui peut imposer des exigences liées à l'environnement, la qualification, la solvabilité, l'emploi, l'obligation de services précis.
- possibilité de limiter le nombre de fournisseurs de services, mais en autoriser au moins deux, sauf circonstances exceptionnelles. Choix des fournisseurs par adjudication.
- durée de l'autorisation limitée normalement à 5 ans, plus en fonction des investissements à faire.
- choix et sélection effectués par l'autorité compétente du port
- possibilité d'autorisation d'auto-assistance

Conséquences concrètes :

- Manutention : obligation de service public maintenu. Le parlement a introduit la possibilité pour les ports d'imposer des critères de compétence, liés à l'emploi, etc... Donc possibilité d'imposer l'utilisation de dockers.
- Pilotage : une disposition stipule que lorsque le service nécessite une qualification particulière, l'autorité compétente devra fournir une formation adéquate. Dans le cas du pilotage, cela pourrait entraîner l'obligation pour l'autorité d'assurer une formation de pilote.

Conclusion du Professeur BONASSIES :

Si le contenu de la directive ne pose pas de problèmes, le principe est contestable car il méconnaît le principe de subsidiarité. Il démontre une volonté de la Commission de tout régir. La Commission semble penser qu'elle seule peut assurer le développement des ports, et non les états eux-mêmes.

Souhait : que les pilotes et le lamanage soient exclus de l'exercice.

DEBAT

■ Jacques TRUAU

Opposition de droit à l'auto-assistance: la Directive 93/75 fait obligation aux pilotes de signaler à l'autorité compétente les défauts observés à bord des navires, ce qui n'est pas envisageable en cas d'auto-assistance.

D'après ses informations, le gouvernement ne plaidera pas l'exemption du pilotage et du lamanage. Côté dockers, réactions très dures à prévoir.

■ Eric BRASSART

La directive n'est pas inutile. Un livre blanc avait paru en 97, qui était resté sans suite. Le projet de la Commission a été rejeté violemment par les entrepreneurs portuaires, et violemment approuvé par les chargeurs. Les ports du Sud auraient une position plus réfléchie. La directive générerait plus les ports du Nord: Rotterdam, Anvers. Partisans d'une directive, sous réserve d'une marge de manoeuvre pour la sécurité maritime (pilotage, lamanage, remorquage).

2 - CHRISTIAN SCAPEL

Avocat au barreau de Marseille,
Directeur du Centre de Droit
Maritime et des Transports

L'année 2000 avait été euphorique : 22 millions de vols aériens, peu d'accidents. Outre les conséquences sur le plan humain, les événements du 11 Septembre ont coûté 10 milliards de dollars et entraîné 120000 licenciements. Événement considérable. Rappel des différentes phases des actions terroristes depuis les années 60 jusqu'au 11 septembre. Le transport maritime est exempt de ces drames, mis à part l'affaire de l'Achille Lauro. Problématique nouvelle depuis le 11 septembre : les passagers et l'aéronef ne sont plus les objets prioritaires à sauver. Eventualité de contrôle de l'aéronef par la terre pour éventuellement le détruire en vol. Les Etats Unis ont mis en place une organisation nouvelle, par la création d'une Agence fédérale qui fonctionnera plus de 28000 agents, avec budget de l'ordre de 37 milliards de US dollars.

Répercussions :

Sous l'égide de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) s'est réunie en février 2002 une conférence interministérielle de haut niveau avec 154 états (sur 187). Nouveau plan d'action de l'OACI en train de se mettre en place. Obligation de réaliser un contrôle à 100% des bagages de soute d'ici décembre 2002. La Commission européenne a mis en train un projet de règlement. Problèmes d'harmonisation des différents projets (protection du cockpit, gardes armés, biométrie, système de télé destruction de l'appareil etc.) des problèmes juridiques doivent être solutionnés. Par exemple la convention de Chicago interdit l'usage d'armes à l'encontre d'appareils civils (non ratifiée par les Etats Unis).

Cas particulier du fret :

Le fret est au coeur des problèmes de sûreté. Dans le décret du 03/01/02 (R 321-5) est créée la notion de "Client connu" (l'expéditeur). La formule de fret sécurisé va se généraliser.

Suite à la montée des menaces, l'OMI s'est saisie du problème. Du 15 au 25/5 s'est tenue à Londres un "Maritime Safety Committee", qui a décidé d'une conférence diplomatique en Décembre à Londres. Objectif mise en place d'un nouveau code intégré à la SOLAS (Chap 11).

Principaux axes étudiés :

- évaluer et gérer les problèmes de sûreté maritime (sur les navires et dans les ports)
 - établir des plans de sûreté pour les navires et les ports
 - cotation des ports avec 3 niveaux de sécurité
- Les Etats Unis se sont rendus compte qu'ils étaient très vulnérables sur le plan maritime :

chaque jour entrent chez eux 50000 containers dans 301 ports. (plus de 18 millions de containers par an). Cela entraîne par exemple le risque d'introduction d'une charge nucléaire. Le 17/01/02, les Etats Unis ont pris l'initiative d'émettre des "Containers Security Instructions" avec 4 piliers :

1. établissement de critères de sécurité pour les containers à hauts risques,
2. obligation de contrôle au départ par l'opérateur,
3. mise en oeuvre de dispositifs de contrôle,
4. utilisation de containers sécurisés.

Ils envisagent des conventions entre les Services Douaniers et 5 ou 6 grands ports qui seraient seuls autorisés à exporter vers les Etats-Unis. Mise en place également d'un classement mondial des ports.

3 - JACQUES BONNAUD

Avocat au barreau de Marseille

- Cette année, pas de nouvelles lois sur les transports, mais quelques nouveautés. L'année dernière était sorti le nouveau Code de Commerce, avec une nouvelle numérotation des articles. Des oublis ou des erreurs se sont glissés dans le code à cette occasion. Par exemple l'article 639 a été oublié, rendant ainsi toutes les décisions des tribunaux susceptibles d'appel (plus de seuil).

- Décret concernant les rejets des navires à la mer : les TGI (Tribunaux de Grande Instance) sont déclarés compétents. Il en existe 5 en France.

- Ordonnance du 14/03/02 : composition de l'équipage du Navire sous pavillon Kerguelen.

- Deux textes concernant les auxiliaires du transport :

1. Contrat type de sous-traitance
2. Conditions de vente TLF (conditions entre opérateur et son donneur d'ordre).

- article 17 : il n'y a plus d'agent consignataire, mais deux métiers distincts : consignataire de navires et agent maritime. Tous les deux sont mandataires, mais le consignataire n'est pas mandataire responsable en totalité des manquements de son mandant, sauf pour les cas particuliers relevant du service public, comme le pilotage. Par contre le consignataire est redevable des droits de douane. L'article 251 du Code Civil permet de prendre une garantie pour assurer le remboursement.

L'Agent maritime a droit à une indemnité en cas de cessation du contrat, sauf si faute grave avérée de sa part.

- Jurisprudence sur les lamaneurs : sont déclarés irresponsables pendant la durée de leur prestation (comme les remorqueurs). Cela paraît étonnant dans le cadre d'un contrat forcé, les navires servis devenant ainsi de véritables assureurs.

- Plusieurs arrêts en prescription au cours de cette année. On assiste au retour de la prescription décennale.

- Assistance : le danger encouru par le navire détermine la nature de la rémunération
- Abordage : l'absence de veille rend l'abordage fautif (cas d'un navire en pêche) Avarie commune : quand les conditions sont réunies pour cela, l'armateur doit déclarer l'avarie commune sous peine d'être condamné.
- Commissionnaire pas responsable quand dommages commis au véhicule transporteur.
- registre du container : contrat de location de meuble, mais la marchandise est soumise à la loi maritime.
- L'exercice illégal de commissionnaire est un délit pénal.
- Le 11 octobre à Marseille se tiendra une conférence sur la responsabilité pénale des transporteurs.

4 - PHILIPPE DELEBECQUE

Professeur Paris 1, Panthéon-Sorbonne

Pour faire face au vieillissement des textes, la CNUDCI a donné mandat au CNE pour harmoniser les textes. Le CMI a rendu sa copie fin 2001 et décidé la création d'un groupe de travail qui s'est réuni en avril 2002. Ce groupe comprend les états partie prenante plus les états observateurs, des organismes spécialisés (CNU, P.I., ...), les assurances. Il en ressort un projet CNU + CNUDCI ambitieux, qui comprend 17 chapitres.

1. Economie générale du texte :

Doit se substituer aux règles de La Haye et de Hambourg. Il s'agit d'une nouvelle Convention Internationale sur le Transport Maritime, qui insiste sur le contenu du contrat de transport, en pointant les obligations du chargeur et du transporteur. Il s'attache à régler le cas du post et pré acheminement.

Les préoccupations sous-jacentes sont les suivantes :

- sécurité
- équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs.
- moderniser, combler les lacunes (documents informatiques, nouvelles notions -partie exécutante, partie contractante, transport en poncté, responsabilité en cas de retard-)
- articulation avec les conventions existantes (terrestres, les règles de Hambourg seraient abrogées). Pour la plupart des participants, et en particulier les allemands, le transport maritime présente moins d'originalité qu'autrefois, et on doit procéder à l'uniformisation du droit terrestre, maritime et aérien.

2. Etude des textes :

Il y a 17 chapitres mais qui peuvent se regrouper en 7 thèmes.

Thème n°1 : champ d'application

Pré-acheminement et post-acheminement :

aucune décision n'a été prise à cause de l'objection d'un certain nombre d'états. On travaille sur les 2 options : transport de porte à porte (option longue) ou transport de port à port (limitation à la partie maritime, option courte).

Arguments en faveur de l'option courte :

- les opérateurs terrestres ne sont pas consultés
 - existence de la Convention de Genève 1980 qu'il faut reprendre et améliorer
 - existence de documents contractuels
- #### Arguments en faveur de l'option longue :
- caractère international précisé dans le projet
 - s'applique à tous les contrats de livraison et réception dans des pays différents
 - partie terrestre = partie interne ou internationale

Thème n°2 : liberté contractuelle

Le nouvel instrument pourrait s'appliquer aux Chartes Parties mais avec des aménagements possibles.

Limites de la liberté contractuelle : pas de clauses de non-responsabilité, sauf dans certains cas (accord entre les parties pour un transport particulier, par exemple contrats au volume ou au tonnage).

Thème n°3 : communications électroniques

Principe: équivalence entre doc. papier et doc. électronique. Principe de la signature électronique.

Thème n°4 : Statut juridique du chargeur

Droits du chargeur :

- livraison de la marchandise en bon état,
- possibilité de suivre la marchandise et de donner des directives en cours de voyage.

Ceci se retrouve au niveau du chapitre 11 : possibilité d'instructions en cours de voyage modifiant le destinataire, la date de livraison, etc. On parle de modification du contrat ou de l'aménagement du contrat. En contrepartie, le Transporteur a droit à une rémunération supplémentaire. Les droits sur la marchandise sont transférables.

Thème n°5 : responsabilité

Marchandise sous la responsabilité du transporteur tant qu'il en a la garde : de la réception à la livraison. Sous l'influence du droit anglais, la responsabilité repose sur la faute.

Art. 6: le transporteur responsable

peut s'exonérer si aucune faute ; l'obligation de résultat est ici allégée. La faute nautique ou l'incendie ne peuvent plus être retenus pour exonérer le transporteur de sa responsabilité. La France a été à l'origine de cette proposition qui a reçu un large consensus.

La notion de faute inexcusable apparaît.

Thème n° 6 : Pr@r@

Qui peut agir contre le transporteur ? Le chargeur, le destinataire, le tiers ayant acquis des droits Préjudice : délai pour agir. La prescription est ramenée à 1 an (règles de Hambourg : 2 ans).

Compétence des tribunaux : aucune précision dans le projet

Thème n° 7 : Divers

- Avaries communes
- Articulation avec d'autres conventions.

3. Observations :

Le groupe de travail a étudié 4 chapitres :

- les définitions : transporteur, destinataire, chargeur, expéditeur
- Expression nouvelle : la partie exécutante. Autre que le transporteur, mais sous son contrôle, elle assume la même responsabilité.
- Le transporteur peut refuser une marchandise dangereuse ou illicite.
- Il est tenu à une "obligation de vigilance".
- Obligations du chargeur : les marchandises doivent être prêtes pour le transport ("obligation de sécurité").
- Notion de coopération entre chargeur et transporteur.
- Dispositions sur le fret : différence entre notion de fret acquis et de fret exigible. Droit de rétention.

4. Conclusion :

Il faut se féliciter de ce projet (uniformisation). Les participants y sont favorables. C'est une bonne chose, car les Etats-Unis ont un projet à eux qu'ils sont prêts à imposer en cas d'échec. Ils ne peuvent le faire tant qu'ils participent aux discussions. On rencontre peu d'opposition entre le Nord et le Sud. La CNUCED est assez favorable à ce texte.

Prochaine réunion à Vienne du 16 au 20 Septembre prochain, où l'étude du texte va se poursuivre notamment sur : documents de transport, conditions de livraison, etc. 4 nouveaux chapitres seront étudiés.

Il faut prévoir un texte complet prêt à être appliqué dans 3 ou 4 ans.

Cdt Marc PREBOT

Informations du CEDRE

○ Publications

Deux volumes de la série des actes de colloques du Cedre viennent de sortir sous forme de CD Rom. En version bilingue, français-anglais, les actes du colloque européen "Les leçons techniques de l'Erika et des autres accidents", tenu à Brest, en mars 2002, dans le cadre de la semaine "Safer Seas - Cleaner Seas". Majoritairement en anglais, avec une traduction des interventions des participants français, une édition conjointe des deux colloques franco-japonais "Echange d'expérience sur la lutte en mer en cas d'accident" de juin 2000 à Brest et octobre 2001 à Tokyo. Pour vous les procurer contactez la documentation du Cedre (contact@le-cedre.fr).

○ Méditerranée : Lion plan

Le préfet maritime de la Méditerranée et le directeur général de la marine marchande espagnole, président de la société d'état SASENMR, ont signé le 22 juillet une convention d'assistance mutuelle pour le sauvetage en mer et la lutte anti-pollution, le Lion plan. Son équivalent pour le golfe de Gascogne, le Biscaye plan, avait vu sa première mise en oeuvre lors de la pollution de l'Erika. Les signataires ont souhaité un incident plus modeste pour la première mise en oeuvre de celui-ci.

○ Evaluation de deux produits dispersants

Deux nouveaux dispersants DEV 2001-11 et FINASOL OSR 61 de la société TotalFinaElf se sont ajoutés sur la liste des produits dispersants évalués par le Cedre pour un usage en mer contre les pollutions accidentelles par produits pétroliers (voir la liste sur notre site Internet, à la rubrique lutte/produits de lutte).

○ Détection satellitale en Méditerranée

Dans le cadre du projet européen Gaianet, la première partie d'une campagne de détection par satellite de pollutions par hydrocarbures en Méditerranée s'est déroulée du 10 juin au 24 juillet. 50 images radar de type SAR ont été acquises et traitées, ce qui représente une surface surveillée d'environ 80 000 km² tous les 2 ou 3 jours pendant les 45 jours de la campagne. Les analyses faites par l'équipe de la délégation Méditerranée du Cedre ont mis en évidence de nombreuses nappes à l'est de la Corse et dans le golfe du Lion. Ce travail va contribuer à la mise au point de procédures de surveillance par satellite qui pourraient être mises en oeuvre dès le premier semestre 2003 dans un secteur test de la zone de surveillance française de la Méditerranée.

○ Japon : l'armateur du Nakhodka paiera

L'armateur du pétrolier russe Nakhodka, source d'une pollution majeure du littoral japonais en 1997 (Lettres n° 20 et suivantes) a annoncé le 30 août son intention de contribuer à hauteur de 221 millions de dollars aux dommages de la pollution, une bonne nouvelle pour les autorités japonaises, qui attendaient toujours sa position 5 ans après la pollution.

○ Afrique du Sud : pollution évitée

Le 1er août, une opération d'allègement menée dans des conditions difficiles a permis de tirer de sa mauvaise posture, heureusement sans pollution majeure, le pétrolier Niño, qui s'était échoué sur un banc de sable devant la côte sud-est de l'Afrique du Sud, le 18 juillet, avec 7700 tonnes d'essence et de fuel à bord.

Tribune libre

4 Mars 2002 - Jour de Deuil - Un peu de respect SVP

Beaucoup de marins de commerce français doivent se rappeler les inaugurations de navires au Havre ou à Marseille par nos armateurs : réception, bénédiction, présentation à la presse, etc. Le "Marin" sous la plume de Jean Sauvée, son créateur, en rendait compte. La Transat, Les Messageries Maritimes, Worms, Shell, Esso, SFTP, Delmas-Vieljeux, Chargeurs Réunis, Havraise Péninsulaire, Gazocéan, et j'en passe, invitaient le ban et l'arrière ban du Monde maritime. Les navires de ces sociétés françaises battaient pavillon français, étaient armés par des équipages français et généralement construits dans des chantiers français. Nous, navigants, Capitaines, Officiers, Marins, étions fiers de servir sur de tels navires qui, au fur et à mesure que la technique évoluait, devenaient de plus en plus complexes. Certes lors des discours officiels, nos armateurs n'oubliaient jamais de rappeler que les conditions économiques et sociales d'emploi des marins français sous pavillon national, appelé plus tard le surcoût, les pénalisaient. Nous, marins, avons joué le jeu de l'automatisation, accepté des diminutions significatives d'équipage, tout en défendant notre statut social français. Nous avions à cœur d'être les plus performants face aux armements étrangers : ceux qui appartenaient à des groupes multinationaux tels que Shell ou Esso pouvaient se comparer à d'autres pavillons et nous n'avions pas à rougir face aux autres. Sur les navires de charge, les tournées du Nord duraient huit jours : escale de jour dans les ports, navigation de nuit entre les nombreux ports (Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Hambourg et retour) : bref nous avons joué le jeu. La récompense : quasi-disparition des Armements français par fusions ou transferts des intérêts financiers sous d'autres cieux ou encore recours massif et exclusif à l'affrètement, et un pavillon français bis dit registre TAAF. Aujourd'hui, en Mars 2002, la quasi-totalité des armateurs ci-dessus a disparu, le pavillon est réduit à 250 navires, la plupart sous pavillon-bis, une administration maritime française en passe de disparaître et Jean Sauvée n'est plus là pour nous faire part de ses commentaires pertinents, indépendants et respectés.

Mais "Le Marin" existe toujours. Sous une forme plus attrayante, il se veut toujours le chroniqueur de l'actualité maritime, certes avec moins de compétence et de hauteur de

vue que son fondateur, reçoit de la publicité à commencer par celle des Armateurs et rend toujours compte de l'inauguration des nouveaux navires. A cet égard, le numéro 2852 du 8 Mars dernier a valeur d'exemple : à la une la photo d'un magnifique navire portant un nom français "Marie Delmas" (le troisième du nom), appartenant à un armateur français très ancien, mais battant Pavillon dit de complaisance et armé par un Equipage étranger : Ukrainien pour les officiers et Philippins pour le personnel d'exécution, et, pour faire bonne mesure, une photo du Commandant ukrainien faisant visiter la passerelle de son navire à des invités, enfin inauguré le 4 Mars 2002 au Havre en présence du "gratin" du monde maritime français et des Autorités françaises. Les armateurs français ont obtenu ce dont ils rêvent depuis cinquante ans : être aidé par l'Etat, construire à l'étranger, battre pavillon économique et embarquer des Equipages non soumis aux Lois sociales françaises.

Certes, le Directeur général Mr Gilles Alix après avoir jeté des fleurs aux officiers français (pour gérer des GIE fiscaux !) a eu soin de rappeler que ".....si, nous pouvions employer des marins français aux mêmes conditions que des marins européens, il n'y aurait pas de problème". Mais, il s'est bien gardé de décrire ces conditions !

Pour ma part, je ne fais pas grief à Monsieur Bolloré de faire construire et d'exploiter des navires de commerce aux conditions économiques qui lui sont les plus favorables : le fond de commerce d'un armateur ce sont ses navires et il est tout à fait légitime qu'il essaie d'en tirer le rendement maximum. Je n'en veux pas à nos camarades Ukrainiens, Polonais ou philippins de servir sur des navires financièrement français. Eux aussi ont le droit de gagner leur vie et celle de leurs familles. Mais, si un jour de par le monde, il y a des Officiers et du personnel d'exécution aussi compétents qu'eux mais meilleur marché, ils seront aussitôt remplacés parce que trop chers.

Pour nous, marins de commerce français, ce 4 mars 2002 doit être ressenti comme un jour de deuil. Mais ce qui est encore plus triste, en cette période d'élections présidentielles et législatives, c'est qu'aucun parti politique, aucun syndicat ne s'est ému de cette inauguration singulière. Il est vrai qu'en nombre de voix, les navigants français, actifs ou retraités, comptent si peu ! Et pourquoi dépenser l'argent du contribuable pour des gens qui polluent les côtes et coûtent socialement chers. A force de tenir ce genre de discours, on ne trouvera bientôt plus d'Officiers ou de marins français pour armer le peu qui reste.

Jean P. LE COZ

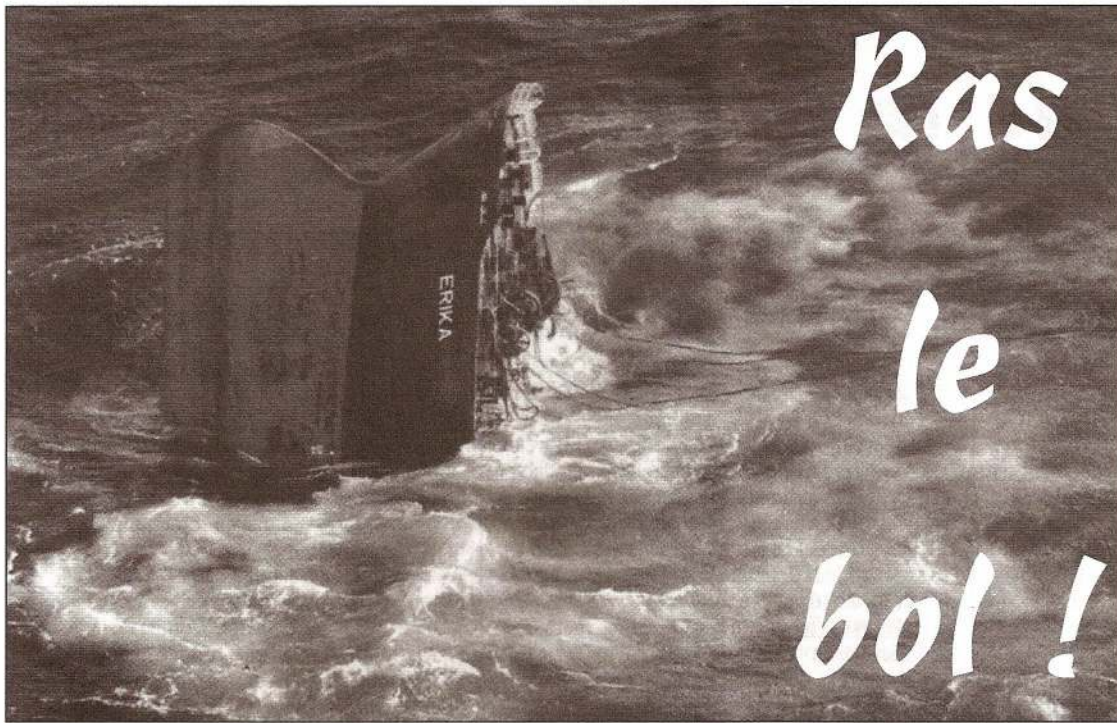


BROSTRÖM
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MARITIME
DE PRODUITS PÉTROLIERS

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



Traduction libre d'un
article paru dans
"The Economist"
du 18/5/02,
par F. Le Bousse

COMMENT LA GUERRE AU TERRORISME POURRAIT CHANGER LA FACE DU TRANSPORT MARITIME

Les services secrets voudraient nous faire croire qu'Osama Ben Laden est, entre autres, le propriétaire d'une flotte de plus de 20 navires battant, probablement pavillon de complaisance (FOC). Que ce soit vrai ou non, le monde est en train de prendre conscience des dangers à autoriser le transport maritime à naviguer sous pavillon de complaisance. Aucune question posée à l'armateur aussi longtemps qu'il paye les droits d'enregistrement et les taxes sur le tonnage. Une domiciliation dans des pays comme le Libéria, le Panama ou les Bahamas, des sociétés à un seul navire pour limiter la responsabilité et les imbroglios des structures de propriété sont autant de murs derrière lesquels se cachent les vrais propriétaires des navires. Même les Tigres tamils auraient une flotte.

Les Etats Unis, effrayés à l'idée que les terroristes puissent transformer des navires en bombes flottantes et les diriger sur des ports américains, demandent à présent que le transport maritime soit plus transparent. Le mois dernier (avril 02) les Américains ont proposé à l'OMI, Organisation Maritime Internationale – une des structures de l'ONU - basée à Londres, de rendre la propriété plus transparente. Proposition qui a soulevé une salve de protestations conduites par les armateurs grecs qui ont déclaré que les Américains n'avaient besoin que de connaître la personne en charge du navire au jour le jour et non l'armateur bénéficiaire.

Steve Flynn, conseiller sécurité auprès du Conseil des Relations Etrangères et ancien commandant des Gardes Côtes US, décrit le système actuel comme "l'anarchie organisée". Il est persuadé que les Américains s'engageront "au plus haut niveau" si leurs propositions étaient refusées par l'OMI. Il existe pour eux une autre possibi-

lé via l'OCDE, qui a publié l'année dernière un rapport incitant ardemment les gouvernements à interdire les sociétés fantômes ne disposant que d'une plaque et d'un bureau pour des activités illícites.

Tout ceci est plutôt comique. Après tout, ce sont les Etats Unis qui ont aidé le Libéria à créer son registre "libre" à la fin des années 40 pour concurrencer Panama, le premier pavillon de complaisance. Les compagnies pétrolières américaines suivies des armateurs grecs passèrent leurs flottes de pétroliers sous pavillon libérien pour supprimer les coûts élevés de main d'œuvre nationale (les navires sous pavillon américain doivent légalement utiliser des équipages nationaux coûteux). Le succès du Libéria a engendré de nombreux imitateurs : les "pavillons libres" sont maintenant arborés par des pays aussi inattendus que le Cambodge ou la Bolivie totalement enclavée dans les terres. La Chine est un grand utilisateur des pavillons de complaisance, sa préférence allant au Panama, la plus grosse flotte de complaisance en tonnage.

Panama est aussi parmi les plus délinquants des pavillons de complaisance. Par exemple il ignore d'une manière flagrante une loi internationale exigeant de transmettre à l'OMI les rapports d'enquête après accidents. L'OMI n'a aucun moyen d'obliger ses membres à appliquer les règles qu'ils ont adoptées. Le mieux que l'OMI ait réussi à obtenir est un système d'audit interne peu efficace.

Il y a encore plus drôle : les pouvoirs limités de l'OMI sont dus au fait que les Américains se sont mêlés de sa Constitution dans les années 50, en donnant des droits de vote aux pays en fonction des tonnages enregistrés sous leurs pavillons et non en fonction des tonnages commerciaux réellement échangés. Le Libéria (mandataire des Américains) et le Panama ont ainsi pu s'asseoir à la table principale, ils ont aussi, de ce fait, du participer pour une plus grande part au budget de

l'OMI. Leurs paiements tardifs ont dès lors toujours tourmenté l'OMI.

UNE AUTRE TENTATIVE

Les Américains ne sont pas les seuls à vouloir la disparition des pavillons de complaisance. Dans les années 70 l'opposition des pays pauvres et des syndicats du transport avait conduit à la proposition d'une convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires qui aurait imposé des conditions si strictes que les pavillons de complaisance n'auraient plus été viables. Cependant cette convention fut mise de côté quand les pays de l'OCDE soutenus par la plupart des armateurs firent bloc contre elle.

Imaginez donc la consternation des supporters des pavillons de complaisance lorsque John Breaux, sénateur Démocrate de Louisiane, proposa récemment une loi pour réactiver la convention comme mesures anti-terroristes. Clay Maitland membre du directoire de l'"International Registries Inc.", compagnie qui gère le pavillon des Iles Marshall, a déclaré que la convention était "si embrouillée qu'il faudrait des années pour la clarifier. C'est la dernière chose que j'entreprendrais si je voulais une action rapide." Une autre possibilité serait de renforcer la Convention des Nations Unies sur le Loi de la Mer qui couvre aussi l'immatriculation des navires et exige "un lien véritable" entre navire et pavillon. Mr. Maitland pense que cela pourrait être plus rapide.

Il existe aussi une solution – extrême – mais sûrement efficace. Si les Américains voulaient, réellement, détruire le monstre des pavillons de complaisance, qu'ils ont aidé à créer, ils pourraient interdire leurs ports aux navires des sociétés fictives. Une telle manœuvre obligerait la plupart des pavillons de complaisance à fermer boutique, et tous les "Libériens" du monde à trouver de nouvelles sources de revenus.

"Faut-il amener le pavillon ?"

Compte-rendu de la 75^{ème} session du

Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation Maritime Internationale

1. La 75^{ème} session du Comité de la Sécurité Maritime (CSM) a réuni du 15 au 24 mai à l'OMI (Londres), sous la présidence de Tom Allan (UK), des délégations de 106 Etats, de l'ONU et de 4 de ses agences, de 6 organisations intergouvernementales et de 38 organisations non gouvernementales. Il y avait 262 documents préparatoires à la réunion, représentant quelques trois mille pages, dont environ mille pour le groupe de travail "Anti-terrorisme", présidé par Frank Wall (UK).

2. La session suivante du CSM aura lieu du 2 au 13 décembre 2002, en parallèle à une Conférence Diplomatique destinée à adopter un certain nombre de mesures antiterroristes. Elle sera précédée d'un certain nombre de sous-comités à caractère technique, et d'une session supplémentaire du groupe de travail Anti-terrorisme qui aura lieu du 9 au 13 septembre, afin de finaliser les textes soumis à la Conférence Diplomatique, qui aura lieu du 9 au 13 décembre. Le Comité devrait constituer un groupe de travail anti-terrorisme les 2 et 3 décembre, qui fera rapport directement à la Conférence. Le groupe de travail de septembre est financé par les USA, les 2 jours supplémentaires du Comité (2 et 3 décembre) par les USA et UK.

3. La délégation française et sa répartition selon les groupes de travail sont indiquées en annexe 1.

4. Briefings et débriefings

4.1. Briefings :

- En national, sur les sujets classiques du Comité de la Sécurité Maritime : 6 mai,
- En national, sur l'Anti-terrorisme : les 26 avril et 6 mai,
- En communautaire : le 7 mai
- Sur l'Anti-terrorisme, experts maritimes du G8 : les 14 et 21 mai à Londres (TD Diplomatie 37659, TD Londres 661)

4.2. Débriefings

- Sujets classiques du Comité de la Sécurité Maritime : le 5 juin 2002
- Mesures anti-terrorisme : probablement à travers une réunion du Comité de Sécurité des Transports et des Ports, à organiser.

5. Documents préparatoires présentés par la France

5-1. Sujets classiques du Comité de la Sécurité Maritime :

- Traitement des personnes secourues en mer (auteur : Secrétariat Général à la Mer, François Escaffre) : les esprits n'étant pas mûrs sur ce sujet, le document français sera discuté lors d'une réunion ad hoc en septembre.

- Dispositif de séparation du trafic d'Ouessant (auteur : DAMGM, Claude Le Roux) : le document a été pris en compte.

- Sécurité des vraquiers (auteur : Bureau Veritas, département recherche) : le document épais qui présentait les résultats des travaux réalisés dans le cadre d'une coopération internationale par le Bureau Veritas a été bien accueilli. Il a fait l'objet d'une présentation orale lors d'une pause.

- Trousse médicale de secours (auteur : Secrétariat Général à la Mer, François Escaffre) : document présenté en association avec la Suède et l'Allemagne, afin de généraliser à tous les navires à équipage peu nombreux la trousse médicale de secours obligatoire sur les ferries, qui n'a rien de spécifique à ce type de navires.

- Numéro d'identification unique des compagnies (cosignataire : DAMGM, E. Levert) : présenté en association avec la Grande-Bretagne, afin de lutter contre les compagnies maritimes irresponsables (armateurs, propriétaires, managers) ; sujet non abordé faute de temps.

- Certificats STCW (auteur : DAMGM, D. Louedec) : présentation succincte de la base de données sur la gestion des certificats STCW.

5.2. Groupe de travail "Anti-terrorisme"

(voir le compte-rendu correspondant)

- En association avec huit autres pays européens, un document donnant nos positions sur les sujets majeurs issus de la session de février.

- La France seule a également proposé une définition de l'interface navire-port, issue de son expérience des plans de sécurité portuaires.

6. Sujets classiques du Comité de la Sécurité Maritime prioritaires pour la France :

6.1. Dispositif de séparation du trafic d'Ouessant

Adopté sans difficulté, vu que le sous-comité NAV l'avait déjà avalisé en juillet 2001. La modification supplémentaire relative aux navires à passagers en transit a été également acceptée. Le nouveau dispositif entrera en vigueur le 1er mai 2003.

6.2. Caractère obligatoire du code IMDG :

Le code IMDG de l'OMI prescrit des mesures pour le transport des matières dangereuses. Il n'a actuellement pas de caractère obligatoire généralisé à tous les pavillons et tous les ports du monde, mais nombre de pays (dont la France) l'imposent sur leurs navires et dans leurs ports. Ces amendements vont ainsi clarifier le statut juridique international du Code

IMDG et garantir une meilleure application de ses dispositions. En le rendant obligatoire dans le cadre de SOLAS, la mise en œuvre uniforme et harmonisée du code dans le monde va être améliorée et les administrations contrôler la bonne application des mesures de sécurité à prendre lors d'un transport maritime.

Bien que tous les indicateurs fussent au vert (accord du sous-comité DSC et accord de principe du 73^{ème} CSM), le Comité de la Sécurité Maritime a vécu une bataille menée par les Bahamas visant à retarder (une fois de plus) l'entrée en vigueur du caractère obligatoire du code IMDG, en s'appuyant sur des arguties de détail. Mais in fine, le code sera obligatoire à compter du 1er juillet 2004.

6.3. Traitement des personnes secourues en mer :

Il s'agit d'un sujet récurrent, relancé de temps en temps par des crises : boat people, immigration de Haïti vers les USA, et à l'été 2001 le Tampa (capitaine et armateur norvégiens, réfugiés afghans, zone Indonésie-Australie). Une résolution a été adoptée par la 22^{ème} Assemblée, en novembre 2001, visant à passer en revue l'ensemble des instruments pertinents de l'OMI. En parallèle, à l'initiative du Secrétaire Général de l'OMI un travail entre les différentes agences de l'ONU a été lancé. Après des débats bloqués au sous-comité COMSAR (janvier 2002) par l'Australie et les USA, l'Allemagne, la Norvège et la France ont présenté des propositions écrites :

- Allemagne et Norvège : analyse de la conduite à tenir,

- France : propositions précises d'amendement. Les débats ont montré que les esprits n'étaient pas encore prêts à avancer, malgré un certain assouplissement des positions de l'Australie et des USA. Pour progresser malgré la charge de travail de l'OMI, la Suède a proposé d'accueillir une réunion informelle des Etats intéressés en septembre 2002, en vue d'établir des propositions pour le prochain Comité de la Sécurité Maritime. De plus, le Comité de la Sécurité Maritime a élaboré le mandat correspondant pour la prochaine session du COMSAR.

7. Autres sujets du Comité de la Sécurité Maritime

7.1. L'élément humain :

- Il s'agit d'un sujet traité systématiquement à chaque Comité de la Sécurité Maritime. Le sous-groupe concerné devait s'intéresser à la fatigue et revoir son programme de travail. Les papiers suivants étaient proposés :
Danemark : programme de travail,
USA : formation pour apprendre aux marins à gérer leur fatigue.

- **Programme de travail :**

Le groupe considère qu'il est nécessaire d'établir un "plan stratégique" avant qu'il se réunisse à nouveau.

- **Fatigue :** Les discussions du groupe ont abouti à une résolution pour la prochaine Assemblée, en novembre 2003, résolution qui sera auparavant discutée au 77ème CSM, portant sur la promotion d'une culture de la sécurité, avec en annexe des réflexions sur le concept de culture de sécurité d'une part, des considérations sur le rôle de l'élément humain d'autre part, et enfin la liste des questions à se poser pour développer un programme éducatif sur la gestion de la fatigue.

- **Autres points :**

a) Le groupe attend un retour d'expérience sur les méthodes HEAP (Processus d'analyse de l'élément humain) et FSA (Analyse Formelle de la Sécurité), approuvées lors du précédent Comité de la Sécurité Maritime.

b) Les autres sous-groupes dépendant du CSM devraient revoir leurs documents normatifs, recommandations, manuels et guides opérationnels

* pour mieux prendre en compte l'élément humain ("user friendly", sécurité d'utilisation, harmonisation des caractéristiques principes de sécurité, manuels et plans clairs, à jour, aisément compréhensibles),

* en poursuivant la simplification de la symbolique embarquée,

* en identifiant les mots vagues (concis, adéquat, suffisant à la compréhension).

c) La Grande-Bretagne a indiqué qu'elle envisageait de revoir la réglementation internationale sur les sujets touchant à l'élément humain, et qu'elle attendait des offres de collaboration.

7.2. Sécurité des Vraquiers :

7.2.1. Le groupe de travail a abouti à des règles nouvelles :

- présence obligatoire, à la passerelle, d'alarmes sonores et visuelles de niveau d'eau (bi niveaux) dans les cales et le peak avant, pour les simples et doubles coques,
- la mise en œuvre des systèmes d'assèchement doit être possible sans passer par les ponts exposés (même dates que précédemment),
- entrée en vigueur le 1er juillet 2004, avec remise à hauteur des navires existants d'ici le 1er juillet 2005, à l'occasion d'une visite.

7.2.2. Etude internationale FSA

Les vraquiers connaissent un nombre de naufrages anormalement élevé. Des études sont en cours à l'OMI depuis plusieurs années. Une étude systématique selon la méthode FSA internationale sur la sécurité des vraquiers est menée par la Grande-Bretagne depuis 2 à 3 ans. Lors du CSM, le groupe a classé, selon leur intérêt et leur coût, les mesures de réduction des risques qui avaient été proposées dans plusieurs documents. Lors du prochain Comité de la Sécurité Maritime, ces mesures seront exa-



Sortie du Valiant - Photo J. Loiseau

minées et celles que le CSM retiendra comme ayant le meilleur rapport coût-efficacité seront envoyées pour avis aux sous-comités compétents afin d'ici 18 mois d'aboutir à des amendements à SOLAS.

7.3. Sécurité des grands navires à passagers :

Sur proposition du Secrétaire Général, l'OMI a lancé depuis deux ans des travaux sur la sécurité des (grands) paquebots. Le sous-groupe :

- a retenu l'idée allemande de retenir 3000 personnes à bord comme hypothèse de travail,
- a décidé de continuer sur la même méthode de travail (contrairement aux propositions de l'Allemagne et de la Norvège) afin d'aboutir à (relativement) court terme (2 ans envisagés), quitte à réaliser plus tard une étude FSA limitée,
- a considéré que le recours aux méthodes analytiques (FSA, HEAP, etc.) était à la discrétion des sous-comités.
- a retenu l'idée britannique de recommander des dispositifs sonores directionnels pour guider les passagers.

7.4. Piraterie et vol à main armée

La "piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires" (selon la terminologie en usage à l'OMI pour définir, en accord avec le droit de la mer, les actes commis dans les eaux sous souveraineté de l'Etat côtier) est un des axes de travail important de l'OMI depuis plusieurs années.

- Comme à chaque session, il a été rendu compte des éléments statistiques disponibles, qui montrent pour 2001 par rapport à 2000 une diminution sensible des cas signalés, en particulier dans le détroit de Malacca, où une coopération entre les quatre Etats concernés commence à se mettre en place. Les tendances du début 2002 sont cependant moins encourageantes.

- Il a été rendu compte aussi de la réunion régionale de Guayaquil (Equateur) les 25 et 26 septembre 2001. Il faut signaler que ces réunions régionales de l'OMI sur ce sujet touchent à leur fin, faute de budget.

- Les multiples propositions du Brésil qui tendaient en fait à réduire le rôle de l'OMI et à lui couper l'accès aux statistiques ont été reportées, faute de soutien manifeste et faute de temps. Un certain soutien a quand même été obtenu pour distinguer dans les statistiques les actes survenus dans les ports et en mer, ce qui est regrettable compte tenu du

fait qu'il n'y a pas de notion commune de port. Peut-être pourrait-on à la prochaine session trouver un compromis en proposant que soient seuls exclus les actes commis à bord des navires accostés à quai, mais non au mouillage. Il est à craindre que le Brésil souhaite ensuite distinguer, dans la rubrique "mer", ce qui relève des eaux territoriales et vider peu à peu les statistiques de leur contenu et donc de leur sens.

7.5. Autres points :

- Voir le compte-rendu de l'OMI, disponible en français sur le site OMI : www.imodocs.imo.org, code MSC 75/24,
- certains points de l'ordre du jour n'ont pu être traités faute de temps.

8. Points Particuliers :

8.1. Nom du sous-comité FSI

Les Bahamas ont proposé de modifier le nom du sous-comité FSI de "Application des instruments par l'Etat du pavillon" en "Application des instruments [internationaux]". Notre Représentant permanent, soutenu par plus de la moitié des pays ayant pris la parole, a pris la tête du mouvement en s'opposant à la proposition perfide des Bahamas, qui ont néanmoins été soutenues par tous les grands pavillons mais leur proposition a été rejetée. Derrière cette initiative se cache la volonté d'éviter que les pavillons de complaisance ne fassent l'objet de toutes les attentions, en attirant l'attention sur les Etats du port, avec l'intention ultérieure de faire porter les efforts réglementaires sur l'harmonisation (et la limitation) des pratiques des Etats du port. Les pays développés s'y sont opposés, mais le débat est récurrent, et la victoire est toujours arrachée de justesse. Par ailleurs, les débats du sous-comité en question manquent de substance sur les thèmes liés aux Etats du port. Ce n'est donc que partie remise.

8.2. Usage du français

- Traduction sans problème en séance plénière, mais les groupes de travail et de rédaction se font en anglais, et nos collègues britanniques ont eux-mêmes reconnu qu'il fallait de l'agilité intellectuelle aux non anglophones de langue maternelle pour suivre les débats "Anti-terrorisme", et a fortiori pour y intervenir fortement, ce qui handicape à coup sûr la délégation française.

- Il a fallu défendre le français à quelques reprises. Ceci a abouti au refus d'adoption d'une circulaire vantant les mérites d'un livre préparé par un institut britannique (diffusé uniquement en anglais). De même, le code IMDG sera publié en anglais en octobre 2002, alors que le Secrétariat de l'OMI "fera ses meilleurs efforts" pour en obtenir une publication avant janvier 2003 (ce point méritera une lettre de rappel au Secrétariat).

- Enfin, il faut souligner que les pays hispanophones défendent bien moins l'espagnol que la France le français, et que les autres pays francophones, de surcroît peu présents (Afrique), interviennent rarement.

9. Coordination européenne :

Elle a porté exclusivement sur l'anti-terrorisme, et est traitée dans le compte-rendu correspondant.

*Le Sous-Directeur de la Sécurité Maritime,
Eric BERDER*



La Recherche et le Sauvetage au Canada

L'environnement maritime du littoral canadien est l'un des plus dangereux au monde. La côte Atlantique est témoin de vents violents, de mers déchaînées, d'embruns verglaçants, de glaces et de brouillard. Au cours de tempêtes hivernales, la hauteur des vagues peut atteindre 30 mètres de haut et les vents de 160km/heure ne sont pas rares. Au printemps et durant l'été des grandes nappes de brouillard réduisent la visibilité presque à zéro. La côte ouest a des conditions météorologiques semblables, mais la température y est plus stable. Les régions des grands lacs et l'Arctique représentent des défis bien particuliers. Après un tel étalage des risques, les Canadiens devaient disposer d'une structure SAR performante afin de faire face aux défis environnementaux colossaux de leur pays.

Une brochure de synthèse sur le sujet a été publiée par les services canadiens. Le texte ci-après tente d'en retirer l'essentiel en matière maritime.

Le Canada s'est doté d'un "programme national de recherche et sauvetage (SAR)" ayant pour objectif de "sauver les vies en danger sur le territoire canadien".

La mise en œuvre de ce programme fait appel aux ministères fédéraux, bénévoles, organismes, municipalités, provinces, territoires. La Garde Côtière Canadienne a la charge de fournir les ressources SAR maritimes pour les secteurs de compétence fédérale.

Depuis 1976 le ministre de la défense nationale est responsable de la recherche et du sauvetage et, avec d'autres ministres, coordonne le programme (PNRS), élabore des politiques SAR nationales et s'assure du bon fonctionnement du système SAR. C'est son ministère (MDN) qui fournit les moyens SAR aériens primaires lors d'incidents aériens ou maritimes, grâce à sa flotte d'aéronefs il assure un support SAR secondaire important et coordonne aussi les activités d'un organisme bénévole "l'Association civile de recherche et sauvetage aérien (ACRSA)". Conjointement avec la Garde côtière canadienne le MDN coordonne les interventions SAR aériennes ou maritimes par les centres de coordination des opérations de sauvetage.

La Garde côtière canadienne

Partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans (MPO) la Garde côtière canadienne (GCC) est le principal organisme maritime civil et opérationnel du gouvernement du Canada. Elle intervient en matière Sar, sécurité nautique, environnement, déglâçage. Assure les services à la navigation maritime, communications et trafic maritime. Fournit le soutien et les services maritimes aux programmes ministériels de conservation et de protection des secteurs des sciences et des pêches ainsi qu'à d'autres organismes de tous les niveaux de gouvernements.

En matière SAR la GCC assume plusieurs tâches telles que:

La détection des incidents maritimes puis la coordination le contrôle et l'exécution des opérations SAR maritimes (en collaboration avec le ministère de la défense nationale et dans les secteurs de compétence fédérale). Au besoin la GCC fournit les ressources maritimes visant à appuyer les opérations SAR aéronautiques et si possible fournir des ressources SAR aux provinces, territoires et municipalités lors d'incidents humanitaires se produisant dans leur secteur de compétence.

La GCC coordonne, contrôle et réalise également des programmes de prévention et de sécurité nautique qui ont pour but de réduire le nombre et la gravité des incidents SAR de navigation de plaisance.

En plus d'assurer les services primaires d'intervention SAR maritimes, la GCC fournit des navires polyvalents et secondaires et supervise les activités de l'organisme bénévole qu'est la Garde côtière auxiliaire canadienne(GCAC).

Coordination fédérale SAR

Le Comité interministériel de recherche et sauvetage (CIRES) assure depuis 1976 la coordination et l'efficacité des services SAR nationaux. Les divers ministères fédéraux

concernés par SAR y sont représentés. Le ministre responsable de la recherche et du sauvetage a la charge de ce comité qui assume la responsabilité de déterminer les besoins en matière de SAR ainsi que de conseiller le gouvernement sur la meilleure façon de répondre à ces besoins.

Le Secrétariat national de recherche et sauvetage (SNRS), outre sa fonction d'aide et de conseil auprès du Ministre responsable de SAR, coordonne le PNRS et contribue à son développement. Le directeur exécutif du SNRS préside le CIRES.

Services SAR maritimes

Afin de réduire le nombre de pertes de vie en milieu maritime, la garde côtière Canadienne, considère important les quatre éléments suivants :

- 1 - Gestion et contrôle, ces services veillent à la meilleure efficacité du Programme SAR, s'assurent que les exigences de couverture SAR sont constamment ajustées aux besoins et qu'ainsi le déploiement des unités SAR primaires est adéquat. La collaboration avec d'autres gestionnaires en ressources polyvalentes et secondaires permet une mise à disposition de ces moyens, rapidement, dans les secteurs à risque.
- 2 - Opérations, ce sont la recherche, le sauvetage et la coordination des incidents, en fait, le noyau du système SAR maritime. Les unités SAR de la GCC considèrent qu'elles sont en mesure de relever tous les défis SAR de l'environnement maritime canadien et cela grâce à leurs équipes chevronnées, aux navires et matériels spécialisés.
- 3 - Prévention, elle vise à sensibiliser le public aux risques encourus, ce qui diminue le nombre d'accidents ainsi que les coûts qui en découlent.
- 4 - Bénévoles, éléments primordiaux pour maximiser l'efficacité des opérations SAR. La GCC encourage et soutient tous les aspects du bénévolat par le biais de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Classement des navires intervenants en matière SAR

- Navires SAR primaires, sont spécialement conçus et équipés pour les missions SAR, leurs équipages sont formés en recherche et sauvetage, ces navires sont affectés aux secteurs à haut risque d'incident SAR, doivent être à moins de 30 minutes de l'appareillage.
- Navires SAR polyvalents, sont aptes à effectuer un autre programme opérationnel en plus du programme SAR, mais se doivent de rester dans un secteur SAR déterminé et de respecter toutes les normes SAR.
- Navires SAR secondaires, sont tous les autres navires gouvernementaux.

Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC)

Organisme bénévole très efficace, se compose de cinq associations à but non lucratif avec un conseil national.

La GCAC aide la GCC à exercer ses activités d'intervention et de prévention SAR. Cet organisme reçoit pour fonctionner, une subvention du gouvernement, des dons du public et d'autres organismes. Ses bénévoles sont formés par la GCC. Ainsi la garde côtière peut compter sur 5100 membres et 1500 navires environs pour remplir sa capacité SAR.

Navires de passage, sont tous les navires qui sont assez proches d'un navire en détresse pour lui venir en aide conformément à la loi sur la marine marchande du Canada et du droit international où "tout navire en mer est tenu de porter secours en situation de détresse".

Quelques données

Dans les eaux navigables du Canada 94% des vies en détresse sont sauvées chaque année, ce qui représente 2500 vies annuellement. Près de 20000 personnes sont en cause dans des incidents maritimes de nature moins urgente. En 1998, le Canada a connu 6900 incidents SAR maritimes.

Le gouvernement estime avoir affecté 429 887 700 \$ à la garde côtière pour l'exercice 1999-2000.

On comprend ainsi, plus facilement, que le Canada considère la sécurité en mer comme une responsabilité personnelle et que l'activation du système SAR reste un dernier recours et que son activation injustifiée est une infraction grave, qui tombe sous le coup du Code criminel du Canada.

Nota : les 3 JRCC (centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage) et les 2 MRSC (centres secondaires de sauvetage maritime) couvrent une superficie de plus de 5,3 millions de kilomètres carrés.

Les JRCC sont dotés de personnel des Forces canadiennes et des Gardes côtes alors que les MRSC sont exploités par la GCC leur rôle étant de réduire la charge de travail des JRCC dans les secteurs à forte activité maritime.

En final la GCC est très fière du personnel affecté aux services SAR ainsi que des bénévoles de la GCAC.

Améliorer et accroître le nombre de vies sauvées, tout en réduisant les frais du contribuable reste le défi du système SAR canadien.

Plus largement, la Garde Côtière Canadienne/ Canadian Coast Guard est considérée comme la troisième garde côtes mondiale (après les USA et le Japon). Forte de 6500 hommes dont 2500 navigants, elle dispose d'une flotte de 160 navires allant du brise-glace lourd à l'aéroglysieur, (23 brise-glaces), 35 hélicoptères et une dizaine d'avions de patrouille). Un collège forme les personnels à Sydney en Nouvelle Ecosse. Budget annuel 1 milliard de francs et quartier général à Ottawa.

Statut civil des gardes côtiers. Les navires et aéronefs ne sont pas armés, ils

sont peints en rouge marqués Garde Côtière/Coast Guard, avec une bande blanche en diagonale frappée du pavillon national à la feuille d'érable.

Déglaçage et patrouille internationale des glaces sont deux de leurs missions majeures en plus des missions traditionnelles d'une Garde Côtes.

Conf. : Mémoire sur "le projet d'une Garde-Côtes au sein de l'Union Européenne" de Corinne Beulé DESS Droit des Activités Maritimes 2000/2001.

Rappel : La convention SAR internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes fournissait un cadre pour les opérations de recherche et de sauvetage menées à la suite d'accidents en mer. La ratification de cette convention suite à quelques problèmes sur certaines de ses dispositions, n'a pu se faire aussitôt. Un nouveau texte modifié a été approuvé par le MSC 69 (mai 98), ce texte est celui de la résolution MSC.70(69) et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000.

D. MARREC - Août 2002

Brèves

USA : Exxon Valdez suite : Le commandant de l'Exxon Valdez avait été jugé en 1990 coupable de "négligence criminelle" et condamné à nettoyer le littoral de l'Alaska. Après appel et une longue procédure, sa condamnation, le travail ayant été effectué par d'autres, avait été révisée en 1000 heures de travail d'intérêt général, à répartir sur plusieurs étés, et une amende de 50.000\$. Ayant accompli le temps de travail exigé il a soldé sa dette le 25 mai avec un chèque du montant de l'amende.

Compte-rendu de la réunion CLIAMA du 15 Juin 2002 par notre collègue FOSSAERT qui s'est privé du match France-Danemark pour y assister.

Les points de cette réunion à retenir pour nous :

Le recrutement des Officiers de Marine est en baisse. Les départs en légère hausse en 2002.

Pour les Officiers maritimes les départs sont stables .

Beaucoup s'en vont dans des administrations diverses.

Bon rendement des volontaires aspirants (VOA)

Bonne réussite des engagements de courte durée (2 ans renouvelables)

Les 40 centres de Préparation Militaire maintenus ont un gros succès.

En 2001 15 stagiaires ont bénéficié à Toulon d'un stage de préparation à la Marine Marchande.

6 d'entre eux ont trouvé un embarquement.

En 2002 il y a 35 candidats, donc en 2003 un deuxième centre sera ouvert dans la région NW.

La Marine vise un total de 150 Officiers de Réserve à recruter chaque année, ainsi que 500 à 600 Officiers Maritimes.

POUR LES "VOILEUX" :

Nouvelle Edition (6°) "LE COURS DES GLENANS" à paraître le 25 Octobre 2002

1312 pages format 15x23 sous couverture souple plastifiée. Prix 60 Euros Editions du SEUIL.

Le Germanischer Lloyd a le taux de détention le plus bas que ce soit par le USCG ou les PSC du MOU de Paris.

Les navires classés par le Germanischer Lloyd sont une classe à part. Le très haut niveau de sécurité opérationnelle fait qu'ils sont toujours à la mer.

Les preuves viennent des derniers rapports de détention des USCG et du MOU de Paris. Le G.L. a le taux de détention le plus bas de toutes les sociétés de classification. Par exemple sur une période de 3 ans, selon les USCG, seulement 0.14% de tous les navires classés par le G.L. ont été détenus après inspections.



Extraits du Rapport annuel 2001

2001 a été marquée, pour le BEA-mer, par une augmentation d'activité notable par rapport aux exercices antérieurs. Le nombre des enquêtes est resté proche de celui des années précédentes, mais les pertes totales ont été plus nombreuses. Les enquêtes nouvelles ont été, dans l'ensemble, plus difficile et plus longues à réaliser. La surcharge induite a pu être absorbée, à effectifs constants, grâce à la disponibilité de l'équipe permanente et de l'ensemble des partenaires du réseau du BEA-mer.

L'évènement majeur de l'année 2001 a concerné le statut même du BEA-mer qui, de simplement réglementaire, est devenu législatif. Le texte qui a permis cette évolution, la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002, a été voté à l'unanimité par la Représentation nationale. Ce texte, dans son titre III élargit les possibilités d'investigation des organismes permanente chargés de la conduite des enquêtes techniques dans le secteur de la navigation maritime et dans celui des transports terrestres. Il organise la coordination des travaux des BEA avec ceux des autorités judiciaires éventuellement saisies des mêmes faits. Il règle aussi, en matière d'enquête la collaboration avec les États étrangers qui pourraient être concernés. Il organise enfin la publicité des conclusions des enquêtes. Les décrets d'application de ce texte devraient être pris en 2002.

L'augmentation de sa charge de travail et la sortie du nouveau texte ont conduit le BEA-mer à repenser sa propre organisation. Les problèmes de machines, jusqu'ici pris en charge grâce à des concours extérieurs, peuvent être désormais assumés par l'équipe permanente, qui est complétée par un ingénieur mécanicien. En même temps, le BEA-mer s'est doté d'un conseiller médical, spécialiste de la santé des gens de mer.

Le BEA-mer a aussi poursuivi son inté-

gration progressive dans les activités des organisations internationales telles que :

- *Le sous-comité Flag State Implementation (FSI) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) au sein duquel un groupe de travail sur les "accidents et enquêtes" a pris place à côté de ceux traitant du contrôle par l'État du Port (PSC). La France, représentée par le BEA-mer, fait partie des quelques pays qui participent à l'analyse des rapports d'enquêtes, trop peu nombreux, qui sont transmis à l'OMI.*
- *Le Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes (MAIIF) qui a pour objet de favoriser les contacts directs entre enquêteurs de pays différents, contacts que les procédures officielles rendent parfois difficiles car il n'existe pas de BEA-mer dans tous les pays et qu'en outre, dans certains États, les BEA-mer ne sont pas encore dissociés des administrations chargées de la réglementation et des contrôles.*

Les effectifs des navires de commerce et leurs conséquences sur leur conduite

Les effectifs des navires de commerce sont certifiés par les États du pavillon qui délivrent, le plus généralement eux-mêmes, les "safe manning certificates" :

- en fixant le nombre d'officiers et d'hommes d'équipage
- en précisant que les dispositions concernant "la veille" seront à la discrétion de l'armateur et/ou du capitaine, mais au moins conformes aux standards prescrits par les Conventions internationales STCW, COLREG, SOLAS et MARPOL.

Ceci posé, il apparaît que les effectifs ainsi fixés peuvent tout juste constituer dans certains cas, un minimum : 5 hommes dont deux "officiers pont" par exemple sur un navire de 100m de long et

près de 3000t de port en lourd, effectuant essentiellement du cabotage en Europe du Nord.

En conséquence, le capitaine doit "faire avec" en répartissant "officiellement" (tableau de service) la pénurie, en l'occurrence en instaurant le quart par bordée soit 6 heures/6 heures entre lui et son second et, toujours "officiellement" 2 des 3 hommes d'équipage qui sont en fait le plus souvent affectés à l'entretien de navire en travaillant à la journée.

Or, de manière concomitante, la charge de travail augmente :

- d'une manière générale par l'attribution à l'officier de quart à la passerelle, outre la veille et la navigation, de la gestion de la station de radiocommunication (SMDSM) et de la surveillance de l'appareil propulsif et de ses auxiliaires ;
- plus particulièrement, au cabotage, de longues heures de manoeuvre en plus des longues heures de quart, sans parler des activités commerciales au cours des escales.

Il en résulte que, contrairement aux dispositions des conventions auxquelles font référence les "safe manning certificates" :

- les dix heures de repos, dont six heures continues par 24 heures, ne sont pas respectées, ce qui entraîne une fatigue anormale ;
- le capitaine fait du quart, même sur un navire qui n'est pas de "dimension restreinte", comme un officier de quart "ordinaire", ce qui ne lui laisse pas la disponibilité nécessaire pour pouvoir renforcer les autres officiers de quart en tant que de besoin ;
- l'officier de quart est seul à la passerelle de jour et aussi très souvent de nuit.

Il conviendrait que ces points soient mieux vérifiés lors des contrôles par l'État du port, faute de pouvoir le faire à la mer.

Compte rendu du sous-comité NAV48

OMI Londres - 8 / 12 juillet 2002

Trois groupes de travail et deux groupes de rédaction ont été formés en plus du travail en plénière.

Le 1^{er} groupe a traité de l'organisation du trafic maritime, des comptes rendus des navires et questions connexes, des questions liées à la sécurité des vraquiers ; le 2^{ème} groupe, technique, a traité des aspects opérationnels des passerelles intégrées (IBS), de la faisabilité sur l'emport de boîtes noires (VDR) sur les navires existants, de la révision des normes des réflecteurs radar, des normes de fonctionnement du radar ; le 3^{ème} groupe a étudié le texte présenté par la France sur les lieux de refuge ; un groupe de rédaction a traité de la révision des règles de sécurité pour les navires de pêche, l'autre de la sécurité des navires à passagers de grandes dimensions (planification efficace des voyages).

ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME ET QUESTIONS CONNEXES :

Les documents approuvés par le sous-comité NAV 48 seront soumis au Comité de la Sécurité Maritime (MSC) 76 en Décembre et entreront en application 6 mois après leur adoption par ce comité (Mai 2003).

SUD DE LA MER ROUGE :

Etablissement d'un système complet continu de séparations de trafic et routes recommandées entre **Bab el Mandeb** et l'Est de **Jabal Zukar** d'une part et **Bab el Mandeb** et le SW des **Hanish** d'autre part. L'ancien dispositif de Bab el Mandeb est modifié et prolongé vers le Nord jusqu'à une zone de prudence permettant aux navires qui veulent passer par l'ouest des Hanish de faire route au NW et ceux qui passent par l'Est de Jabal Zuquar de continuer vers le N. Entre cette zone de prudence et les dispositifs à l'est de Jabal Zuquar d'une part et au SW des Hanish d'autre part, s'étendent des routes recommandées - Les travaux récents de levés hydrographiques confirment les sondes dans les zones levées qui s'étendent très peu à l'extérieur des routes recommandées. Les dispositifs proposés paraissent "confortables" et ont été définis en fonction des trafics observés lors des levés hydrographiques.

MEDITERRANEE :

■ **ESPAGNE** : Mise en place de 2 dispositifs de séparation de trafic respectivement au **Cap de la Nao** et au **Cap de Palos**, 2 voies de 2 milles de large séparées par une zone de 1 mille, trafic montant à l'extérieur, trafic descendant à l'intérieur. Les systèmes respectent le sens de circulation de / vers Gibraltar.

■ **EGYPTE** : Mise en place de routes recommandées entre **SALLUM** et **MATROUH**, **MATROUH** et **EL-ISKINDARIA (Alexandrie)**, **EL-ISKINDARIA (Alexandrie)** et **EL-ARISH**. Les deux premiers tronçons concernent la navigation côtière à l'Ouest d'Alexandrie, la dernière route impose au trafic côtier vers El-Arish de rester au Nord des zones d'accès au canal de Suez et de traverser la route de sortie au Nord de l'extrémité de celle-ci.

■ **ADRIATIQUE** : Un système obligatoire de compte de rendu des navires baptisé "ADRIATIC TRAFFIC" sera mis en place. Divisé en 5 zones par les latitudes 40°05'N- 41°30'N- 42°00'N- 43°20'N- 44°30'N- côte, avec obligation de rendre compte lors de chaque changement de zone ainsi qu'au départ et à l'arrivée dans un port. Rapports par VHF (AIS possible par la suite).

Secteur 1 : Brindisi coast guard VHF 10
Secteur 2 : MRCC Bar VHF 12
Secteur 3 : MRCC Rijeka VHF 10

Secteur 4 : MRCC Ancône VHF 10
Secteur 5 : MRCC Venise VHF 10
MRCC Trieste VHF 10
MRCC Koper VHF 12 } selon destination ou zone de départ

Le premier message ADRIREP doit comporter :

Type de rapport	01/FR (first report)
A Navire	Nom, Indicatif, n° OMI, pavillon
B Date/heure UTC	JJHHMM (jour, heure, minutes)
C Position	XXxx N - Yyyy E (DegrésMinutes)
E Cap	CCC (3 chiffres)
F Vitesse	VV,V (3 chiffres)
G Port de départ	DDD
I Destination/ ETA	AAA / JJHHMM
N ETA prochain point de	Compte rendu JJHHMM
O Tirant d'eau	MMcc (Mètres et centimètres)
P Information cargaison	Catégories des dangereux selon IMDG,IBC,IGC et MARPOL
T Agent	Représentant du navire ou Armateur joignable 24h/24
U Type navire DWT/GT	Type, DWT, GT, LOA
W Personnes à bord	Total Equipage et autres personnes à bord
X Divers	Toute autre information utile

Messages de compte rendu ADRIREP et rapport final

Type de rapport	01/PR (position report) 02/PR 03/PR ER (rapport final)
A Navire	Nom, Indicatif, n° OMI, pavillon
B Date/heure UTC	JJHHMM (jour, heure, minutes)
C Position	XXxx N - Yyyy E (DegrésMinutes)
E Cap	CCC (3 chiffres)
F Vitesse	VV,V (3 chiffres)
G Port de départ	DDD
I Destination/ ETA	AAA / JJHHMM
N ETA prochain point de	Compte rendu JJHHMM
X Divers	Toute autre information utile

Tout champ du rapport précédent qui est différent au moment du compte rendu doit être transmis.

BALTIQUE :

Modifications des systèmes de séparation de trafic dans le **Golfe de Finlande**.
Au large du phare de PORKKALA modification du TSS et établissement d'une zone de prudence.
Au large de la péninsule de HANKONIEMI modification du TSS.

Etablissement d'un système obligatoire de compte rendu des navires dans le **Golfe de FINLANDE** pour les navires de 300GT et plus dans la zone limitée par une ligne reliant le Phare de Bengtskär au point 59°33.3'N - 22°30'E puis 59°10'N - 21°30'E et la péninsule de Köpu à l'Ouest et le méridien 26°30'E à l'Est.

Rapport par VHF, AIS possible pour navires équipés, envoyés à :
TALLIN TRAFFIC pour le trafic à destination de l'Est
HELSINKI TRAFFIC pour le trafic à destination de l'Ouest

La station côtière la plus proche au départ d'un port dans la zone de comptes rendus.

Les fréquences définitives seront décidées avant le MSC de Décembre.

Compte rendu abrégé

A Navire	Nom, Indicatif ou n° OMI
B Date/heure UTC	JJHHMM (jour, heure, minutes)
C Position	XXxx N – Yyyy E (DegrésMinutes) ou
D Position	Nom du point de compte rendu
E Cap	Route vers l'Est ou l'Ouest ou le Nord ou le Sud
F Vitesse	VV (2 chiffres)

Compte rendu complet

I Destination/ETA	Destination / JJHHMM (jour, heure, minute)
L Route	Route prévue
O Tirant d'eau	MMmm (tirant d'eau maximum)
P Cargaison	Dangereux par Classe et quantité
Q Défectuosité	Brève description des défauts ou limites de manœuvre
R Pollution	Description de la pollution ou des dangereux perdus par-dessus bord.
T Armateur ou Agent	Renseignements pour contacter l'Armateur ou le représentant du navire
U Tonnage	DWT du navire
W Personnes	Nombre total de personnes à bord
X Divers	Observations diverses telles que : marque de glace, combustible, observations concernant la navigation etc.

ATLANTIQUE OUEST : Baie de Fundy : Modification du dispositif existant écartant le trafic de la zone où vivent les baleines franches dans la baie de Fundy.

NAVIGATION DANS LES DETROITS DONNANT ACCES A LA MER BALTIQUE : modification des Résolutions A.579 (14) et A.620 (15).

Route T

La profondeur d'eau maximal au NE de Gesder est de 17m, les profondeurs indiquées sur les cartes pouvant être réduites de 2 mètres en raison d'obstacles inconnus qui se déplacent, les navires d'un port en lourd supérieur à 40.000 tonnes qui traversent les détroits donnant accès à la mer Baltique devraient :

éviter le secteur susmentionné à moins qu'ils n'aient un tirant d'eau qui leur permette de traverser en toute sécurité compte tenu des variations possibles de la profondeur dues aux conditions météorologiques ou autres facteurs.

participer au système de compte rendu de mouvements des navires mis en place par le Gouvernement danois (SHIPPOS) et dans certains secteurs du Store Baelt (Hatter Rev, Vengeancegrund et route étroite à l'est de Langeland) montrer, lorsqu'ils sont handicapés par leur tirant d'eau, le signal prescrit à la règle 28 de COLREG 72 pour prévenir les abordages en mer

Les navires de tirant d'eau égal ou supérieur à 11m devraient en outre :

utiliser, pour traverser ce secteur, les services de pilotage établis localement par les Etats riverains, et

ne pas perdre de vue qu'il est parfois nécessaire de mouiller en raison des conditions météorologiques et de l'état de la mer d'une part et des dimensions et du tirant d'eau du navire et du niveau de la mer d'autre part, et tenir compte des renseignements fournis par le pilote et les services d'informations radiodiffusées pour la navigation qui existent dans le secteur.

Les navires transportant une cargaison de combustible nucléaire irradié, de plutonium ou de déchets hautement radioactifs (cargaison INF) quelle que soient leur taille et tirant d'eau devraient

participer au système de comptes rendus de mouvements de navires mis en place par le Gouvernement danois (SHIPPOS); et

utiliser pour traverser ce secteur, les services de pilotage établis localement par les Etats riverains.

Les propriétaires et les capitaines de navires devraient étudier les possibilités offertes par le matériel de navigation neuf et amélioré introduit dans le chapitre V modifié de SOLAS, notamment le système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS), lorsqu'ils traversent dans ces passages resserrés.

Le Sund

Les pétroliers en charge ayant un tirant d'eau égal ou supérieur à 7 mètres, les chimiquiers et les transporteurs de gaz en charge indépendamment de leur dimensions et les navires transportant une cargaison de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs (cargaison INF), lorsqu'ils naviguent dans la partie du Sund situées entre une ligne reliant le phare de Svinbaden et le port de Hornbaek et une ligne reliant le port de Skanör et Aflandshage, à l'extrémité sud de l'île d'Amanger, devraient :

utiliser les services de pilotage établis par les Gouvernements danois et suédois ;

ne pas perdre de vue qu'il est parfois nécessaire de mouiller en raison des conditions météorologiques et de l'état de la mer d'une part et des dimensions et du tirant d'eau du navire et du niveau de la mer d'autre part, et tenir compte des renseignements fournis par le pilote et les services d'informations radiodiffusées pour la navigation qui existent dans le secteur.

Les propriétaires et les capitaines de navires devraient étudier les possibilités offertes par le matériel de navigation neuf et amélioré introduit dans le chapitre V modifié de SOLAS, notamment le système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS), lorsqu'ils traversent dans ces passages resserrés.

Recommandation pour la NAVIGATION DANS LE GOLFE DE FINLANDE

Utilisation du système d'organisation du trafic maritime :

L'OMI a adopté les dispositifs de séparation de trafic du golfe de Finlande, la règle 10 s'y applique. Sauf situation susceptible de compromettre la sécurité de la navigation il est vivement recommandé aux navires (notamment pétroliers, chimiquiers, navires transportant des cargaisons potentiellement dangereuses et les navires à fort tirant d'eau) qui naviguent dans le golfe de Finlande en provenance et à destination de la mer Baltique, d'utiliser les dispositifs de séparation de trafic du golfe de Finlande.

Les navires qui traversent le courant de circulation est-ouest entre les dispositifs de séparation devraient autant que possible couper à angle droit. Les navires qui quittent ou rejoignent la circulation est-ouest entre les dispositifs devraient le faire à un angle aussi faible que possible par rapport aux directions recommandées de circulation.

Trafic traversier

En dehors de la saison des glaces il existe un fort trafic traversier constitué essentiellement d'engins à grande vitesse entre Tallin et Helsinki. Rappel de COLREG 72 et des règles partie B sections II et III, notamment règles 15 et 19d intéressent particulièrement les navires dont les routes se croisent.

Pêche et plaisance

En été il existe une navigation de plaisance importante entre Porkkala, Helsinki et Tallin, prudence de la part des navigateurs. Il est rappelé aux navires de pêche les prescriptions de la règle 10 i) et aux navires à voile ainsi qu'à tous les navires d'une longueur inférieure à 20 mètres les prescriptions de la règle 10 j) de COLREG 72



Pilotage

Obligatoire dans les eaux territoriales en vertu des lois nationales.

Défectuosité affectant la sécurité

Les navires présentant des défauts affectant la sécurité de leur exploitation devraient prendre les mesures appropriées pour corriger ces défauts avant d'entrer dans le golfe de Finlande.

PROJET DE CIRCULAIRE SN :

DANGERS RESULTANT DE MANŒUVRES ANTI-ABORDAGE CONTRADICTOIRES

Lors du Comité NAV 46 (10-14 juillet 2000) il avait été noté la fréquence relativement élevée de manœuvres anti-abordage contradictoires qui provoquent des abordages, notamment entre navires traversiers ou en routes convergentes. Lors d'une rencontre frontale ou quasi frontale la règle 8 était appliquée sans tenir compte des autres règles de barre et de route ce qui occasionnait des manœuvres contradictoires et provoquait des abordages. Il avait été signalé des cas où, comme manœuvre d'évitement, un navire avait abattu sur bâbord et l'autre avait abattu sur tribord.

La 22^{ème} Assemblée (19-30 novembre 2001) avait adopté des amendements à COLREG 72. Pour éviter que la règle 8 ne soit appliquée sans tenir compte des autres règles de barre et de route, son paragraphe a) avait été modifié comme suit :

"Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes."

Cet amendement entrera en vigueur le 29 Novembre 2003.

Les Gouvernements Membres sont invités à porter la présente circulaire à l'attention des capitaines de navires, des officiers navigants et des établissements de formation maritime.

PROJET DE CIRCULAIRE MSC :

NOTE D'ORIENTATION SUR L'ELABORATION DE DISPOSITIONS POUR LA SOUMISSION DE SYSTEMES D'ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME ET DE SYSTEMES DE COMPTES RENDUS DE NAVIRES

Cette note d'orientation est un document destiné à la bonne présentation des documents en vue de l'établissement de DST, routes recommandées et de systèmes de comptes rendus de navire au sous comité NAV afin de ne pas retarder leur adoption en raison d'une présentation non conforme qui oblige à refondre tout le document.

Bien que document Circulaire, il est demandé que ce document soit une note jointe à l'ordre du jour de chacune de ses sessions.

CARTES MARINES :

Le groupe de travail a noté les renseignements fournis par l'OHI (Organisation Hydrographique Internationale) sur la représentation des zones spéciales et les PSSA (zones maritimes particulièrement vulnérables) sur les cartes marines.

La Norvège a suggéré d'envisager de donner les coordonnées des mesures de trafic maritime et des systèmes de comptes rendus de navires dans un système géodésique universel compatible avec l'ECDIS tel que le Repère International de Référence Terrestre (ITRF)

COMPTES RENDUS AIS :

Dans le contexte de comptes rendus obligatoires il a été noté qu'en principe les comptes rendus obligatoires pouvaient être transmis par l'AIS. Certaines améliorations des transmissions AIS pourraient être nécessaires pour tenir compte de la présentation des messages utilisés dans les comptes rendus obligatoires.

Il a été confirmé qu'il était possible de recevoir une réponse par l'AIS ainsi que d'extraire à bord le compte rendu obligatoire de navire transmis par l'AIS.

Notant la résolution MSC 43(64), les capacités techniques susmentionnées et l'obligation pour les capitaines d'envoyer les comptes rendus, le groupe de travail a estimé que les autorités devraient avoir l'obligation d'accuser réception des comptes rendus de navires.

AIDES A LA NAVIGATION ET QUESTIONS CONNEXES (Groupe de travail technique)

DIRECTIVES RELATIVES A L'INSTALLATION DE L'AIS A BORD DES NAVIRES :

Devrait faire l'objet d'une circulaire MSC.

Travail effectué sur la base d'un document présenté par les Etats-Unis et tenant compte des conventions, règles, instructions et directives suivantes :

Résolution MSC.90(73) annexe 7 amendements à SOLAS modifiée.

Résolution MSC.74(69) annexe 3, recommandations sur les normes de fonctionnement de l'AIS

Règlement des radiocommunications de l'UIT

CEI 60092 Installations électriques à bord des navires

CEI 60533 Installations électriques et électroniques à bord des navires - Compatibilité électromagnétique.

Ces directives traitent :

- des visites et de la documentation,
- de l'installation de l'AIS (Interférences, emplacement antenne, emplacement antenne GNSS, alimentation)
- de l'agencement passerelle (claviers et affichage minimaux, prise pour pilotes, systèmes d'affichage, autocontrôle automatique)
- de l'installation des données dynamiques (capteurs externes, position, route et vitesse fond, cap, taux de rotation, conditions de navigation)

des données statiques (lors de l'installation initiale, point de référence et position, dimensions navire)

de la fonction longue portée.

Le groupe de travail technique a aussi étudié le problème des messages binaires AIS. Ces "messages binaires" sont des progiciels de données prédéfinis qui permettent d'échanger dans le sens navire-navire et côtière-navire des messages normalisés tels qu'une demande de pilote, le niveau de l'eau actuel etc. Ils sont identifiés sous un numéro discret connu sous le nom d'"identificateur d'application". Actuellement 60 à 80 identificateurs d'application à évaluer sont proposés, 20 à 30 seront acceptés, mais on aura par la suite 3 à 5 identificateurs à évaluer par an.

Ce groupe s'est aussi intéressé à la sûreté de l'AIS face aux brouillages extérieurs. Les membres de vraient soumettre leurs observations et propositions à COMSAR 7.

QUESTIONS TRAITÉES PAR L'UIT, Y COMPRIS LA COMMISSION D'ETUDES 8 DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT-R :

Eclaircissements sur une révision de la Recommandation UIT-R M.1371 sur les caractéristiques techniques de l'AIS universel.

Dans toute la mesure du possible s'assurer que les fréquences 161,975 et 162,025 peuvent être utilisées pour l'AIS.

Dans les zones où ces fréquences ne peuvent être utilisées pour l'AIS prévoir, autant que faire ce peut, des moyens qui permettent la commutation automatique des fréquences radioélectriques conformément à la Recommandation UIT-R M.1371-1 ; et

Dans les eaux navigables où ces fréquences ne peuvent être utilisées pour l'AIS et où il n'existe aucune station de base, fournir à l'OMI des précisions sur ces zones et indiquer les fréquences qui peuvent être utilisées pour l'AIS afin que cette organisation puisse prendre les mesures décrites plus haut.

ASPECTS OPERATIONNELS DES SYSTEMES DE PASSERELLE INTEGRES (IBS) :

Elaboration d'un projet de circulaire MSC. L'objectif est de définir les critères minimaux d'exploitation, de formation et de contrôle de la qualité à appliquer aux systèmes de passerelle intégrés tels que mentionnés à l'annexe 1 de la résolution MSC.64(67) qui comprennent les systèmes de navigation intégrés INS (B) ou (C), tels que mentionnés dans la résolution MSC.86(70).

Ce texte donne des définitions, précise les procédures qui devraient être applicables à la passerelle: quel devrait être le contenu du manuel d'exploitation du navire, quelles devraient être les procédures normales ainsi que les procédures d'urgence et anormales, les plans de traversées, les éléments à consigner. Traite aussi de l'application de techniques nouvelles et des essais avant leur mise en service. Le programme de formation est aussi prévu que ce soit fondé sur les connaissances ou sur les compétences.

La CEI devrait examiner les aspects techniques en plus des questions opérationnelles identifiées ayant trait à l'exploitation de l'IBS.

MESURES SPECIALES POUR RENFORCER LA SECURITE MARITIME : règle XI-2/5 MSC 75

Alarme en cas d'attaque par des terroristes ou des pirates. Le terme "alarme" sera remplacé par "alerte", le but étant de donner l'alerte aux autorités [à définir] en cas d'attaque par des pirates ou des terroristes.

Les navires suivants devront être équipés d'une alerte de sûreté du navire :

Navires construits le [1^{er} juillet 2004] ou après cette date

Navires à passagers, y compris NGV à passagers construits avant le [1^{er} juillet 2004], au plus tard à la date de la première visite de l'installation radio postérieure au [1^{er} juillet 2004].

Pétroliers, chimiquiers, gaziers, vraquiers, NGV cargo, de Jauge brute égale ou supérieure à 500 construits avant le [1^{er} juillet 2004], au plus tard à la date de la première visite de l'installation radio postérieure au [1^{er} juillet 2004] ; et

Autres navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500, unités mobiles de forage au large construites avant le [1^{er} janvier 2004], au plus tard à la date de la première visite de l'installation radio postérieure au [1^{er} janvier 2006].

Lorsque cette alerte est déclenchée elle doit :

Emettre automatiquement une alerte de sûreté navire-côtière [à une autorité compétente désignée par l'Administration] qui identifie le navire, indique sa position et signale que la sûreté du navire est compromise ou menacée.

Ne pas transmettre l'alerte de sûreté à d'autres navires.

Ne pas déclencher d'alarme à bord du navire; et
Continuer à transmettre l'alerte de sûreté jusqu'à ce qu'elle soit désactivée et/ou réenclenchée.

Une commande de déclenchement du dispositif d'alerte de sûreté du navire doit être installée sur la passerelle de navigation et, en plus, dans au moins un autre endroit.

Les commandes de déclenchement de l'alerte de sûreté du navire doivent être conçues de manière à empêcher l'émission par inadvertance de l'alerte de sûreté du navire.

Le dispositif d'alerte de sûreté du navire doit satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation.

Un projet révisé de recommandations sur les normes de fonctionnement de l'installation d'alerte de sûreté du navire a été préparé et sera proposé au MSC 76.

ENREGISTREURS DES DONNEES DU VOYAGE :

Faisabilité de l'emport obligatoire d'un VDR à bord des navires de charge existants.

L'aspect pratique

Les problèmes pratiques liés à l'installation d'un VDR à titre rétroactif

L'adéquation des normes de fonctionnement existantes, y compris l'élaboration éventuelle de normes simplifiées.

L'expérience acquise dans le cadre de l'utilisation des VDR à bord des navires qui en sont déjà munis, y compris les données qui n'auraient pas pu être obtenues sans un VDR ; et

Les incidences financières pertinentes, y compris une analyse du rapport coûts/avantages

Un groupe de travail par correspondance approfondira les études notamment en ce qui concerne :

Les éléments de données à enregistrer en demandant aux Etats membres qui effectuent des enquêtes sur les accidents quels sont les éléments indispensables par rapport à ceux exigés dans la norme actuelle.

L'enveloppe protectrice, avantages des différentes possibilités, fixe, insubmersible ou RLS (balise sécurité).

Les coûts / avantages, difficultés pour l'installation d'un VDR sur des navires anciens, coûts de cette installation. Des études chiffrées par des constructeurs devraient être fournies.

REVISION DES NORMES DE FONCTIONNEMENT DES REFLECTEURS RADAR :

Le groupe de travail technique en raison de la charge de travail et du manque de temps n'a pu examiner ce point en détail. Sera étudié par le groupe de travail lors du NAV 49.

EXAMEN DES NORMES DE FONCTIONNEMENT DU MATERIEL RADAR :

Examen rendu nécessaire par la menace pour les services actuels de radionavigation assurant la sécurité de la navigation maritime et opérant dans les bandes de fréquences 2,9 - 3,1 GHz (10 cm) et 9,2 - 9,5 GHz (3cm) ainsi que problème de partage avec d'autres services des bandes de fréquences réservées en exclusivité au radiopérage dans lesquelles opèrent les services de sécurité maritime.

La question est renvoyée au groupe de travail du NAV 49.

LIEUX DE REFUGE (rapport du groupe de travail)

Le groupe de travail a étudié les documents proposés par la France et l'ISU. Le document présenté par la France et modifié lors des discussions du groupe de travail sera proposé au prochain MSC sous forme de projet de directive, qui devrait être présenté pour adoption lors de la prochaine 23^{ème} Assemblée en 2003.

Dans chaque Etat côtier il n'y aura qu'un point de contact unique qui pourra répondre rapidement et de manière appropriée aux demandes des navires ayant besoin d'assistance. Etant entendu qu'un navire qui demande cette assistance n'est

pas un navire en détresse et que la sauvegarde de la vie humaine n'est pas en jeu. Toutefois si la situation du navire évolue défavorablement et que des vies soient en jeu c'est le système SAR qui devient prépondérant.

Le Comité juridique examine les questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation pour les dommages résultant de l'entrée d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge.

REVISION DU RECUEIL DE REGLES DE SECURITE POUR LES NAVIRES DE PECHE ET DES DIRECTIVES FACULTATIVES (groupe de rédaction)

Les propositions d'amendements aux projets de textes révisés du Recueil des règles de sécurité pour les navires de pêche et des Directives facultatives ont été approuvées. S'agissant de propositions d'amendements aux annexes VII et IX du Recueil, afin que celui-ci soit plus unifié, toutes les règles de fonctionnement pertinentes devront être incorporées dans l'Annexe du Recueil. Un document les incorporant et les amendements sera proposé au NAV 49.

SECURITE DES NAVIRES A PASSAGERS DE GRANDES DIMENSIONS - PLANIFICATION EFFICACE DU VOYAGE

L'OHI va mener des études sur les moyens d'améliorer la qualité et la disponibilité des données hydrographiques dans les zones éloignées, notamment en établissant un rapport sur l'état actuel des levés hydrographiques dans ces zones, et présentera un rapport au NAV 49.

Les membres sont invités à soumettre au NAV 49 des propositions pertinentes pour déterminer si des ressources supplémentaires de l'équipe passerelle étaient nécessaires pour l'exploitation dans les zones à forte densité de trafic et envisager la nécessité d'élaborer des directives pour l'utilisation efficace de la technique des services de trafic maritime, en vue d'un examen détaillé.

QUESTIONS LIEES A LA SECURITE DES VRAQUIERS

Notification quotidienne de la position de tous les navires : La circulaire MSC/circ 1043 soulignant l'importance de la notification quotidienne de la position des navires à leurs compagnies, il a été estimé qu'une prescription obligatoire à ce sujet n'était pas souhaitable car il serait très difficile ou pratiquement impossible de veiller à son respect.

Dispositions en matière de routage météorologique : Il n'existe dans les instruments de l'OMI, y compris la résolution A.892 (21) sur les Directives pour la planification des voyages, aucune prescription ou directive pouvant être interprétée comme un affaiblissement de la liberté d'appréciation laissée au capitaine par les dispositions actuelles en matière de routage météorologique. La règle SOLA V/34.3 suffisait à éviter cet affaiblissement de la liberté d'appréciation du capitaine.

En d'autres termes le capitaine reste entièrement libre de choisir sa route.

ANALYSE DES ACCIDENTS

Le sous-comité a rappelé que toutes les analyses d'accidents qui seraient élaborées et qui lui seraient communiquées à l'avenir pour examen devraient contenir des recommandations spécifiques sur les éventuelles mesures à prendre.

Les renseignements recueillis devraient permettre aux sous-comités de mettre au point, si nécessaire, une liste de questions sur les problèmes spécifiques liés aux accidents, en vue de son insertion dans les annexes de la circulaire MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372. Ces questions pourraient ensuite être utilisées par les responsables de l'analyse des accidents pour se concentrer sur les questions soulevées par les divers sous-comités.

La base de données de l'OMI devrait être utilisée pour définir les tendances dans les accidents et leurs origines, ce qui montre à quel point il est important que les Etats qui établissent des rapports remplissent les sections pertinentes des annexes de la circulaire MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372.

Les enseignements tirés du processus d'analyse révisé, présenté sous une forme appropriée sur le site web de l'OMI, devraient être diffusés à la communauté maritime et contribuer en particulier au processus d'amélioration de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité.

J.P. DALBY



Photo J. Loiseau

Les garde-côtes pointent-ils sous les garde-frontières ???

Page 5 § 5 : L'absence d'une vision et d'une politique communes clairement affirmées en matière de frontières extérieures comporterait des risques politiques et stratégiques majeurs.

- Une gestion des frontières extérieures à caractère purement national ou par des accords entre pays limitrophes... serait peu propice au développement de la confiance mutuelle qui est indispensable au maintien de l'abolition des contrôles des personnes aux frontières intérieures (espace SCHENGEN)

Page 14 § 28 : La Commission préconise de créer une "instance commune de praticiens des frontières extérieures" chargée des fonctions suivantes:

- agir comme la "tête" de la politique commune de gestion des frontières extérieures pour effectuer l'évaluation commune et intégrée des risques;
- agir comme un "chef d'orchestre" coordonnant et pilotant des actions opérationnelles de terrain, notamment en situation de crise;
- agir en gestionnaire et en stratège pour assurer une plus grande convergence entre les politiques nationales dans le domaine des personnels et des équipements;
- exercer une forme de pouvoir d'inspection, notamment en cas de crise ou si l'évaluation des risques devait l'exiger.

Page 20 § 42 : A ce propos il conviendrait de confier à l'instance commune de praticiens des frontières extérieures la tâche de concevoir un curriculum spécifique de formation des garde-frontières, s'appuyant sur le réseau d'instituts de formation nationaux, pour parvenir, in fine, à un collège européen des garde-frontières...

§ 44 : La surveillance des côtes par radar ou satellites, mériteraient une politique mieux coordonnée entre les états membres afin d'assurer un niveau plus homogène de sécurité. La situation géographique de certains Etats membres mériterait un partage du fardeau pour un bon fonctionnement des infrastructures fixes et mobiles de contrôle ou de surveillance dont profiteront tous les Etats membres. **Le système GALILEO est un exemple d'outil européen de haute technologie** susceptible de donner une nouvelle dimension à la politique commune de surveillance et de contrôle des frontières extérieures.

§ 45 : La commission est d'avis qu'il faudrait à terme établir un mécanisme de partage financier du fardeau entre les Etats membres mettant à contribution les moyens existants de financement nationaux et un support budget de l'Union. Ce partage financier devrait aussi à terme être complété par un partage du fardeau en forces opérationnelles, **grâce à la création d'un Corps européen de garde-frontières**, une fois surmontées les difficultés constitutionnelles des Etats membres.

Le futur élargissement de la communauté européenne et surtout le problème de l'immigration clandestine ont amené la Commission européenne à pondre une communication au Conseil et au Parlement européen de 28 pages intitulée "Vers une gestion intégrée des frontières extérieures des états membres de l'union européenne" en date du 07.05.02.*

Ce document est d'une lecture ardue pour ne pas dire indigeste. Cependant, traitant des frontières extérieures de l'Europe, en sus des aéroports internationaux et des frontières terrestres il traite évidemment des frontières maritimes ce qui ne manque pas de nous intéresser.

En voici d'ailleurs certains extraits :

Page 22 § 47 : La commission préconise que les services nationaux des Etats membres puissent recevoir l'appui d'un Corps européen de garde frontières. En un premier temps il pourrait exercer de réelles missions de surveillance aux frontières extérieures par des équipes mixtes composées de diverses nationalités en commençant peut-être par les frontières maritimes.

Page 23 § 49 : La principale difficulté à surmonter pour créer un corps européen de garde-frontières semble liée à l'octroi de prérogatives de puissance publique à des agents du Corps européen qui ne possèdent pas la nationalité de l'Etat membre où ils sont affectés.

L'équipement du Corps européen devrait être prévu par le budget de la communauté afin que l'instance commune de praticiens des frontières extérieures n'ait pas à trancher des arbitrages délicats entre priorités nationales et priorités de l'union pour l'utilisation de certains équipements mobiles.

§ 50 : Les tâches inséparables de l'accomplissement effectif de missions communes de surveillance devraient requérir l'autorisation de : - monter à bord d'un navire civil ou d'une embarcation dans les eaux territoriales d'un Etat membre pour interroger le capitaine sur son itinéraire et vérifier l'identité des passagers...

§ 51 : Ces compétences octroyées à des agents du Corps européen de garde-frontières pourraient être limitées territorialement. On pourrait envisager de

les limiter, aux fins de la surveillance, à une bande de territoire de quelques centaines de mètres de large aux frontières extérieures, ainsi qu'à une portion des eaux territoriales. On pourrait éventuellement inclure quelques points de passage terrestres maritimes et aériens, aux fins de contrôles.

Page 25 in fine : A moyen terme et probablement après modification des traités, créer un Corps européen de garde-frontières, dont la première mission serait la surveillance commune des endroits les plus sensibles, notamment aux frontières maritimes, avant d'assurer des missions de contrôle aux points de passage frontaliers. La commission évaluera, le moment venu, la nature juridique et institutionnelle de cette structure.

COMMENTAIRES DE L'AFCAN

Certes il ne faut pas confondre Garde-frontières et Garde-côtes. Les premiers seraient plutôt l'équivalent de la P.A.F.

Ceci étant, on constate que penser à la création d'un corps européen supranational n'est plus tabou et l'on ne voit pas pourquoi les gardes côtes européens que nous réclamons ne pourraient pas exercer la fonction de garde-frontières maritimes ou vice versa

* Nous le tenons à la disposition de ceux qui en ferait la demande. Tous nos remerciements à M. Gilles Bergot, Administrateur à la Commission, qui nous l'a fait parvenir.

C.LOUDES

Traduction libre par JP DALBY d'un document présenté lors de l'AG de CESMA à Rotterdam Mai 2002 par l'Irish Institute of Master Mariners.

Directive CE sur l'Accès au Marché des Services Portuaires Implications pour les Capitaines

Projet modifié du 19-02-2002

La Directive sur l'Accès au Marché des Services Portuaires proposée par la CE aura des implications certaines pour les Capitaines, officiers et équipages des navires utilisant les plus grands ports des Etats membres.

■ Contexte

L'objectifs déclaré de la Directive est de supprimer les restrictions qui entravent l'accès pour les opérateurs de services portuaires, pour améliorer le service, l'efficacité et la flexibilité et pour réduire les coûts, afin de promouvoir le

cabotage et le transport combiné. La Directive se propose de mettre en place un canevas légal de base qui établira des principes communs pour les fournisseurs de service et de gestion portuaire dans tous les états membres.

La Directive établit les conditions pour l'utilisation d'une **Gestion Unique** concernant les services suivants :

1 - Services nautiques techniques

- a - Pilotage
- b - Remorquage
- c - Lamanage

2 – Manutention des marchandises, Chargement et Déchargement

- a – Fourniture de main d'œuvre, arrimage, transbordement, transport intra-terminal.
- b – Stockage et mise sous hangar.
- c – Groupage de cargaison.

3 – Services Passagers (y compris embarquement et débarquement)

La "Gestion Unique" est définie de la façon suivante "une situation dans laquelle un usager du port utilisant son propre personnel et ses équipements fournit une ou plusieurs catégories de services portuaires en accord avec les critères établis par cette Directive et où normalement aucune sorte de contrat avec une tierce personne n'est conclu pour la fourniture de tels services".

Les règles de gestion unique sont "sans équivoque" de façon à "assurer qu'un gestionnaire unique puisse utiliser ses propres personnels et équipements, mais que les mêmes critères s'appliquent aussi aux autres fournisseurs de services, à la condition que de tels critères soient pertinents".

Les dispositions de la Directive "n'affectent en aucune manière les droits et devoirs des Etats Membres à l'égard du respect de la loi et de l'ordre, de la sécurité et de la sûreté dans les ports ainsi que de la protection de l'environnement".

La Directive stipule aussi que soient maintenus un niveau suffisant de protection sociale pour les fournisseurs de services et des niveaux corrects de formation professionnelle.

La Directive ajoute en outre que "les fournisseurs de services auront le droit d'employer le personnel de leur choix. Ils devront appliquer les règles de formation, de compétence professionnelle et des conditions de travail".

APPLICATION

Par définition, la Directive permettra à toute compagnie maritime, affréteur, chargeur ou réceptionnaire, importateur/exportateur, transitaire, ou fournisseur de services logistiques de s'organiser pour fournir leur propres services de pilotage, remorquage et lamanage, et pour les opérations commerciales, chargement, déchargement, stockage et opérations afférentes à condition qu'ils respectent certaines conditions de base.

PILOTAGE

En ce qui concerne le pilotage, la Commission précise qu'elle pense que les points particuliers concernant la sécurité sont correctement soulignés dans la proposition en donnant à chaque autorité compétente le droit

de s'assurer de la situation pertinente de la sécurité et d'en tirer les conclusions adéquates.

La Commission déclare qu'elle "pense qu'il y a des moyens d'assurer la sécurité sans avoir à perpétuer les pratiques actuelles qui souvent augmentent inutilement les coûts du transport maritime".

MANUTENTION

La Directive n'indique aucun détail particulier en ce qui concerne la manutention par des Gestionnaires uniques. Alors que ceci est probablement prévu pour s'appliquer aux équipages de navires manutentionnant la cargaison à bord de leurs propres navires, il n'y a rien qui interdise que l'on demande aux équipages de manutentionner la cargaison sur le quai, ou au moins de les impliquer dans tout autre service, pourvu que certaines règles non spécifiées soient respectées.

En dehors des équipages devenant impliqués dans la manutention, il pourrait se produire qu'un utilisateur portuaire avec peu ou pas d'expérience de manutention monte sa propre entreprise de manutention en utilisant du personnel temporaire ou occasionnel mal encadré et ayant une formation minimale de docker.

IMPLICATION POUR LES CAPITAINES

Cette Directive a en puissance la possibilité d'augmenter sérieusement la charge du Capitaine en :

- Augmentant la quantité de travail pour coordonner et gérer la gestion unifiée que ce soit par l'équipage ou les usagers portuaires.
- Augmentant la responsabilité en ce qui concerne les dommages ou pertes de cargaison, les retards, les attentes, l'assurance, les accidents ou blessures du personnel, les dommages environnementaux, et les avaries aux équipements et aux biens.
- Augmentant la charge de travail de l'équipage du navire alors qu'on a des équipages réduits à bord de tous les navires.
- En demandant à l'équipage d'effectuer des tâches très qualifiées pour lesquelles il n'a pas été prévu de formation, c'est-à-dire :
 - . Utilisation des chariots élévateurs, des crapauds, des grues et autres équipements mobiles de manutention
 - . La manutention de marchandises dangereuses
- Devant remplacer régulièrement du personnel formé lors des relèves d'équipage
- Augmentant les difficultés pour respecter la réglementation sur les heures de travail qui est déjà un très gros problème au cabotage.
- Rendant virtuellement impossible de pourvoir aux périodes de repos suffisantes pour tous les membres de l'équipage.
- Réduisant les possibilités d'effectuer l'entretien indispensable à bord normalement réalisé au port.

- Demandant une surveillance et un contrôle accrus de dockers mal formés et mal encadrés fournis par des gestionnaires uniques "pas sérieux"
- Demandant une surveillance et un contrôle accrus de pilotes et de lamaneurs inexpérimentés qui n'ont eu qu'une formation minimale.
- Rendant confuse les limites traditionnelles de responsabilité entre les manutentionnaires et l'équipage, en créant les possibilités de conflits du travail et de rupture des bonnes relations de travail qui existent entre la navire et la terre, à moins que les règles de base soient clairement définies et acceptées par toutes les parties concernées.

Conclusion

De fortes objections à cette Directive ont déjà été soulevées par l'ITF et les syndicats de dockers dans tous les Etats membres.

Les différentes organisations représentant les Directions des ports et les usagers portuaires ont aussi examiné le projet de cette Directive et ont fait des propositions, tout comme les organisations d'Armateurs et de Chargeurs.

Il est important que les points de vue des marins soient rassemblés, évalués et portés à l'attention de la Division de la Sécurité Maritime de la CE et autres agences pertinentes en rapport avec les implications de la Directive soit :

- La protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement.
- Niveaux de formation et normes pour la manutention et autres services portuaires.
- Assurer la compatibilité avec les autres règlements, lois et code en usage applicables, ainsi qu'avec les assurances, charte partie et termes et conditions des contrats d'affrètement.
- Le problème de modifier les termes et conditions d'emploi des marins établis depuis longtemps et d'assurer une rémunération adéquate pour tout travail supplémentaire accompli.
- La mise en œuvre pratique de la gestion unifiée par les équipages, au vu des grosses difficultés de créer des officiers et équipages spécialisés, et le besoin de remplir les contrats et les attentes des chargeurs à chaque escale dans chaque port.
- Les objectifs de la Directive – que nous soutenons car étant de l'intérêt de l'ensemble de l'industrie maritime – est d'assurer des services portuaires compétitifs. Nous devons être vigilants pour nous assurer que ce ne sera pas un moyen de fournir des services bon marché, dangereux et sous-normes au détriment des Capitaines, officiers et équipages des navires.

En passant par la cambuse



Et tout pour la trippe"

(Rabelais)



La "TRIPPIERE", récipient traditionnel pour la cuisson des tripes, d'une capacité de quelques kilos à plusieurs dizaines de kilos.

Les tripes font parties des aliments dont la consommation est fonction de la culture, comme l'escargot, la grenouille ou le hérisson.

Se mange ou ne se mange pas.

En France, pas de problème avec les célèbres tripes à la mode de Caen, ou provençales (avec des tomates), saintongeaises (avec vin blanc et cognac), de Coutances (avec de la crème), Fertoises (mises en brochettes), et puis les gras-doubles, tabliers de sapeur, pieds et paquets, tripoux du Rouergue, tripes au cidre de Bretagne et tant d'autres et de multiples secrets.....

Dernièrement je vous disais que la spécialité de Porto (**Portugal**) étaient les tripes. Voici donc la recette historique des "**Tripes à la mode de Porto**" telle que conservée aux archives de la municipalité de Porto, que je tiens à remercier.

Pour 4 personnes (bel appétit !): 400 g. de haricots secs, 500 g. de tripes de veau, 1 pied de porc, 1 pied de veau, 200 g. de lard gras, 200g. de filet de porc fumé, 1/2 poule bien grasse, 1 chorizo, 200 g. d'oignons, 1 carotte, 1 verre d'huile, 1 cuillère à soupe de saindoux, 1 cuillère à café de piment et 2 de cumin en poudre, laurier, girofle, ail, sel, poivre.

Cuire les tripes à l'eau pendant une heure ; changer l'eau et ajouter le pied de veau et la 1/2 poule.

Cuire les haricots.

A part, cuire le pied de porc avec huile et saindoux, puis ajouter le chorizo, le filet de porc fumé (salsiciao), oignons, épices, puis les tripes coupées en morceaux. Pour finir ajouter les haricots, saupoudrer de cumin en poudre et enfin recouvrir le plat avec la chair de poule que l'on aura effeuillée.

Se sert avec un riz blanc.

Si les habitants de Porto sont appelés "Triperos" depuis 1415, il semble que l'on trouve trace de ce plat

dès 1147, date de la reconquête de Lisbonne sur les Maures.

Pour les Portugais, ce sont les seules tripes à pouvoir concurrencer celles à la mode de Caen.

En Espagne, on aura les "**tripes à la Madrilène**" : 1 livre de tripes, 1 livre de pieds de veau et 1 livre de tête de veau, laver, blanchir et cuire dans une nouvelle eau avec 200 g. d'oignons, sel, poivre, laurier, thym, girofle et un peu de piment, jusqu'à ce que les chairs soient tendres.

Pendant ce temps, dans une poêle avec un verre d'huile, faire revenir 2 gros oignons et quelques gousses d'ail hachées, ajouter 150 g. de chorizo et 150 g. de jambon en morceaux et un peu de piment.

Ensuite, dans un récipient en terre, mettre les tripes en morceaux ainsi que la chair des pieds et tête de veau, 150 g. de boudin, y ajouter tout le contenu de la poêle et 4 ou 5 verres d'eau, cuire doucement au four, porte entrouverte jusqu'à obtenir l'onctuosité voulue.

Il y a aussi les "tripes à la mode de Murcia": on supprime de boudin, on force sur le chorizo, on ajoute de la poitrine fumée et les pois chiches mis à tremper la veille, et la touche du chef: 2 feuilles de menthe et une pointe de safran.

Cela sent déjà le sud et nous mène directement au **Maroc** où l'on trouve les **tripes de mouton**.

Ce plat se fait avec toutes les entrailles.

Couper le foie et le cœur en morceaux de 3 cm de côté.

Ouvrir l'estomac, gratter, laver blanchir ainsi que les intestins et les poumons.

Mélanger le tout (sauf foie et cœur) dans une marmite avec une cuillère à soupe de piment doux, une grosse pincée de piment fort, une de cumin et une de sel, ajouter un verre d'huile, une tête d'ail pilée et 1 litre 1/2 d'eau; cuire 1h.30, couvercle entrouvert, et 10

minutes avant de servir, ajouter foie et cœur et 1/2 verre de vinaigre.

Et encore **plus au sud**, on rencontrera les **tripes de chameau** que l'on pourra rapprocher des "chinchulines" en Argentine qui sont des tripes de vaches grillées.

Puisque nous sommes en **Amérique latine**, citons ces **tripes guatémaltèques** cuites avec quelques carottes dans un court bouillon citronné et fortement pimenté que l'on mangera avec des haricots rouges.

En **Equateur**, au mois de novembre, pour la fiesta del Quinche, en l'honneur de la Vierge de Quinche, village près de Quito, l'on fait ce plat de **tripes traditionnelles**, qui a la particularité d'être fait avec des pieds de bœuf.

Prendre 1 pied de bœuf, 4 litres d'eau, 2 oignons rouges, 2 oignons blancs, 4 gousses d'ail hachées, 1/2 cuillère à café de cumin et autant de poivre, saler et ajouter 400g. de farine de maïs torréfiée. Cuire 5 à 6 heures.

Dans une poêle, mettre 2 cuillères d'axiote (graisse colorée au roucou), deux oignons rouges et deux oignons blancs en morceaux, 4 gousses d'ail écrasées, 1 cuillère à café de cumin et une autre de poivre, saler faire suer et ajouter 3 dl de lait, 2 cuillères à soupe de cacahuètes grillées et pilées, 2 cuillères à soupe de crème, une bonne pincée d'origan sec, on prendra une louche de farine de maïs et autant de bouillon de cuisson du pied de bœuf, les ajouter dans la poêle, puis ajouter le pied de bœuf désossé et en morceaux, faire bouillir une dizaine de minutes pour lier, et ajouter 3 oignons coupés en gros morceaux et servir.

Ce plat typique équatorien a un rôle doublement festif, car réputé pour soigner le "chuchaqui" (gueule de bois).

Cdt Yves CHARLOT.

HUMOUR BRITANNIQUE ?

Le "IEVOLI SUN" est à vendre !

(Lloyd' List du vendredi 17 mai 2002)

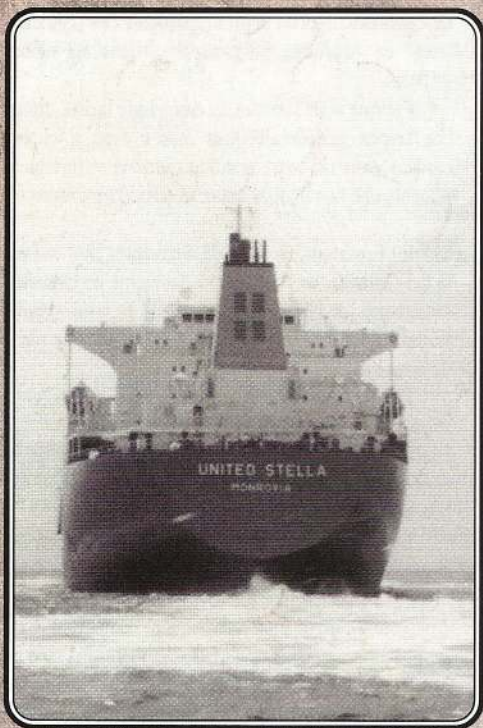
AVIS

2000 folio n° 1245
Dans la Haute Cour de Justice
Division de Queen's Bench
Tribunal Maritime

Navire : IEVOLI SUN



Avis est donné à toute personne ayant des revendications contre Marnavi SpA, Armateur, et/ou Novamar International Scarl, Affréteur du navire IEVOLI SUN à la suite du naufrage de l'IEVOLI SUN, en Manche le 31 octobre 2000 que dans l'action 2000 folio 1245 du Tribunal maritime de la Haute Cour de Justice entre (1) Marnavi SpA en tant qu'Armateurs et (2) Novamar International Scarl en tant qu'Affréteurs, requérants et les compagnies Exxon et autres, intérêts de la cargaison, défendeurs, un jugement du tribunal a été rendu par la Haute Cour Anglaise le 8 mai 2002 limitant la responsabilité financière des requérants à 783.063 Droits de Tirage Spéciaux en conséquence du naufrage, de dommage et retard causés à tout bien ou toute atteinte à des droits en conséquence de leurs actes ou omissions (s'il en existe) ou en conséquence des actes ou omissions de toutes personnes (s'il y en a) à bord ou en conséquence de l'enlèvement, de la destruction ou du fait de rendre la cargaison sans danger (s'il en existe) à bord ou des réclamations (s'il y en a) de la part de personnes (autre que les Demandeurs) en conséquence des mesures prises pour éviter ou réduire la perte et 1978.937 Droits de Tirage Spéciaux en conséquences des réclamations pour perte de vie humaine ou blessure (s'il y en a) accordant jusqu'au 21 Août 2002 pour déposer les plaintes auprès du Tribunal Maritime et Commercial, Cour Royale de Justice, Strand, Londres WC2A 2LL ou prendre les injonctions pour casser ce jugement.



United Stella

Richard Butler, Beaufort House, 15 St Botolph Street, London EC3A 7EE, United Kingdom, avocat des requérants.

Probablement une erreur de rubrique !