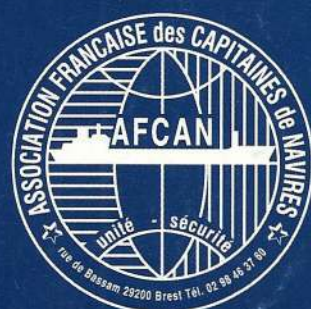


# AFCAN

*Informations*



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

LIMBURG ..... p.4

CISTUDE / BOW EAGLE ..... p.9

Abri et Refuge ..... p.13

Sécurité en mer n°2 ..... p.17

ISM pages 13 & 14 ..... p.24

Sécurité des vraciers ..... p.33

En passant par la cambuse ..... p.35

## Rappel aux adhérents :

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

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

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

**4 numéros par an**

**Siège social :**

**rue de Bassam**

**29200 BREST**

**Directeur**

**de la publication :**

**Cdt Daniel MARREC**

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2002

- Capitaines en activité ..... • 221 €
- Capitaines en mission à terre ..... • 168 €
- Capitaines retraités ..... • 47 €
- Membres associés ..... • 47 €

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.



ésabusés ! Comment ne pas l'être après la nouvelle catastrophe du Prestige ?

Terrible !

Une fois de plus, des côtes Atlantiques connaissent une pollution "sans précédent", nul ne sait aujourd'hui qui en héritera dans l'avenir proche ou lointain, ni quand elle s'arrêtera.

Tout avait été dit, écrit, par l'ensemble des professionnels du maritime, après l'Erika. Les hommes politiques, en France comme en Europe, s'étaient montrés très attentifs aux problèmes de la sécurité maritime. La population littorale, victime ou non à cette époque, de cette marée noire sans précédent, était en droit d'espérer qu'une affaire quasi identique ne se reproduirait pas. C'était sans compter avec la lenteur de "digestion" d'une telle masse d'information, très certainement aussi, de l'inertie de certains pays manifestant peu de désir pour bouculer le système en place!

L'Erika avait été considéré comme un échec de L'OMI. Le Prestige est un échec de l'Europe. Echec de l'Europe, car contrairement à l'Erika, l'Etat côtier disposait de temps, pour gérer l'accident; le Prestige, n'aurait pas dû se briser en deux et surtout pas au large ! Sans conteste, l'Europe devra prendre maintenant ses propres mesures en matière de sécurité maritime comme déjà aux USA, donc une zone spéciale de plus, allons nous assister au naufrage de l'OMI ?

Pourquoi réglementer lourdement les navires, les équipages, les armateurs, les sociétés de classification etc. si les Etats ne sont pas en mesure de faire face aux obligations que les textes leur imposent de fait ? (Lire MARPOL, STCW, ISM)

La question douloureuse du lieu de refuge, omniprésente après l'Erika, s'était révélée cruciale. La décision ne pouvait être que politique, hélas elle n'a pas donné lieu au débat qu'elle méritait, cette fois encore, il est déjà trop tard. Malgré tout, l'internement du Capitaine n'a pas tardé, même si aujourd'hui le gouvernement espagnol s'est excusé devant la population de Galice, il n'est pas, à notre connaissance, intervenu pour que le Capitaine soit placé en résidence surveillée au lieu d'être emprisonné. Un Pays européen doit-il être, envers un de ses ressortissants, fût-il Capitaine sous pavillon des Bahamas, plus intransigeant, plus sévère que le Yémen envers les ressortissants européens du M/T Limburg ? Un Capitaine n'a-t-il pas dans sa fonction, l'obligation de défendre les intérêts de son armateur ? Des questions se posent tout de même quant au chef d'inculpation de désobéissance.

L'origine, la cause, de l'accident du Prestige ne sont pas encore connues, ce navire après réduction de la gîte a supporté des efforts tranchants très supérieurs aux limites admissibles, cela pendant plusieurs jours, sans se briser. Etait-il dans ces conditions sous normes ?

Qu'importe, dans une grande fébrilité l'Europe secoue des dossiers qui s'enterraient doucement, ressort tout ce qui a pu être dit, écrit, débattu âprement, programmé dans le temps; balaye d'un coup les querelles de clochers; impose le siège de l'agence de sécurité maritime; déclare que le pétrolier double coque doit s'imposer, tout en sachant que ce type de navire ne nous préservera pas (loin s'en faut) de catastrophes futures; n'oublie pas au passage de sermonner les mauvais élèves qui n'ont pas transposé ses directives dans le droit national (en fait tous, sauf le Danemark)

Une relecture rapide du droit international de la mer fait découvrir une possibilité pour navires potentiellement dangereux pour l'environnement, d'être boutés hors des limites des eaux de ZEE. Dire que l'on entendait, il n'y a pas très longtemps que la haute mer était une zone de non droit !

Quand on veut on peut ! Il est coutume de dire que "la sécurité n'a pas de prix mais elle a un coût !" Combien d'argent, les pays d'Europe, dont la France, n'ont-ils pas dépensé afin de conserver leurs flottes marchandes et depuis, combien ont-ils dépensé au total, autour de cas de navires sous normes qui encombrant (et/ou salissent) nos mers, nos ports, nos côtes. Ces cas, presque toujours accompagnés de drames humains, d'affaires judiciaires engorgent les tribunaux. Puis encore et toujours la mise en place d'une nouvelle réglementation, une de plus, qui a son tour montrera ses limites, pour, au final, obliger à mettre en œuvre des moyens colossaux, en hommes et matériels, pour surveiller, protéger le littoral !

Les sociétés pétrolières, pour éviter la sanction du consommateur en cas d'accident avec pollution, se sont débarrassées de leurs navires et du même coup, du très gênant "emblème compagnie" logé sur la cheminée, identification devenant alors particulièrement aisée. Nous connaissons la suite : saut vers la complaisance déjà existante, multiples sociétés écran, marchands d'hommes, navires peu ou pas entretenus etc. En mettant de l'ordre dans cette nébuleuse certains problèmes seraient résolus. Peut être que le rappel d'une ancienne loi de 1920...hum !

Dans un chapitre différent, celui du Rhum, maritime tout de même, le petit retour sur "l'emblème compagnie" devrait amener certains sponsors à repenser la copie. Ils sont beaux ces trimarans ! Toutes voiles dehors filant les 30 nœuds, une merveille, on peut comprendre l'ivresse des skippers, l'engouement du public. A l'envers, brisés en deux, trois ou même quatre morceaux, c'est moins drôle pour le skipper, les sauveteurs bénévoles de la SNSM, l'assureur, le sponsor (possible que se soit le même). Un simple respect du règlement (tiens donc !) pour prévenir les abordages en mer, connu aussi sous le nom de "COLREG" devrait amener à réflexion, tempérer les ardeurs des uns et des autres.

La mer ne doit pas devenir un espace de toutes les folies ! Aujourd'hui le Prestige, le Tricolor, le Kariba, le Nicola nous le rappellent si besoin est !

**Bonnes fêtes de fin d'année à tous, bonne année 2003**

Daniel MARREC ■  
mi-décembre 02

## 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

# L'attentat contre le «Limburg»

Par notre collègue  
Hubert ARDILLON

Chers collègues,

*J'ai appris il n'y a pas longtemps que le témoignage ne remplace pas l'expérience acquise, cependant j'aimerais vous faire partager un peu ce que nous avons vécu sur le LIMBURG.*

*Nous avons inauguré une nouvelle forme d'accident de mer - mais peut-on parler vraiment d'accident de mer ?*

*Ce qui suit a déjà été dit aux autorités yéménites, françaises et armatoriales. Tout ou presque a aussi été déjà révélé par la presse, je ne vois donc aucun problème à ce que les commandants de l'AFCAN puissent en profiter.*

*Ce fut quelque chose d'exceptionnel, par sa cause, par son accident et aussi par son résultat technique et humain.*

*A ceux (principalement des journalistes en mal de sensations) qui voudraient savoir, je veux déjà répondre à plusieurs questions :*

*Ai-je eu peur ? Oui.*

*Est-ce que j'y pense encore ? Oui , il faudrait avoir une bonne dose d'inconscience pour ne plus y penser.*

*Repartirai-je en mer ? Oui et même si possible sur le LIMBURG.*

*Aurai-je une appréhension lors de ma prochaine escale dans cette région ? Certainement Oui, et aussi ailleurs, mais j'espère que cela me renforcera dans ma préparation.*

## 1 - Pré-chronologie de l'événement

Affrété à temps par Petronas – Kuala Lumpur - le Limburg avait chargé à Ras Tanura – Arabie Saoudite - 56115 mt d'arabian heavy le 22 septembre 2002. Puis il était convenu dans les ordres de voyage d'attendre les laycans d'Ash Shihr – Yémen - au mouillage de Fujairah. Les laycans étaient fixés d'abord pour les 6/7 octobre puis pour 5/6 octobre, escomptant faire la traversée Fujairah – Ash Shir à 16 nds de moyenne, soit 70 heures de traversée, nous partons de Fujairah le 1er octobre à 17.00h pour arriver à Ash Shihr le 4 octobre à 14.00h, soit une arrivée avant le début des laycans (00.01 le 5 octobre).

Le terminal de Ash Shihr est une bouée de chargement, une seule bouée. La côte yéménite descend rapidement en profondeur, et la possibilité de mouillage étant donc très (trop) près des côtes et du terminal, il est donc interdit de mouiller. Donc vers 10.30h le 4 octobre, après avoir contacté en VHF le terminal et avoir eu la confirmation de l'amarrage pour le 6 octobre matin, nous sommes venus au SO pour se mettre en dérive à 30 milles au sud du terminal. En plus nous avons reçu un

avis de "seismic survey" juste dans la région du terminal. Nous avons d'ailleurs aussi contacté le navire de surveillance pour connaître son aire de travail des prochains jours. Après avoir réduit l'allure, j'ai mis une fin de route libre officielle à 14.00h et entamé une compensation du compas magnétique (la précédente datait de 14 mois et j'avais 2 élèves à bord qui ne connaissaient pas cela).

Pendant la nuit et la journée du 5 on a dérivé au 245 à 1.2 nds de moyenne. Le 5 octobre à 14.00h nous avons remis en route pour repositionnement par rapport au terminal, puis re-stopé en dérive à 16.45h dans le SO à 12 milles du terminal. Nous avons d'ailleurs stopé à la fin d'un exercice incendie au manifold bâbord.

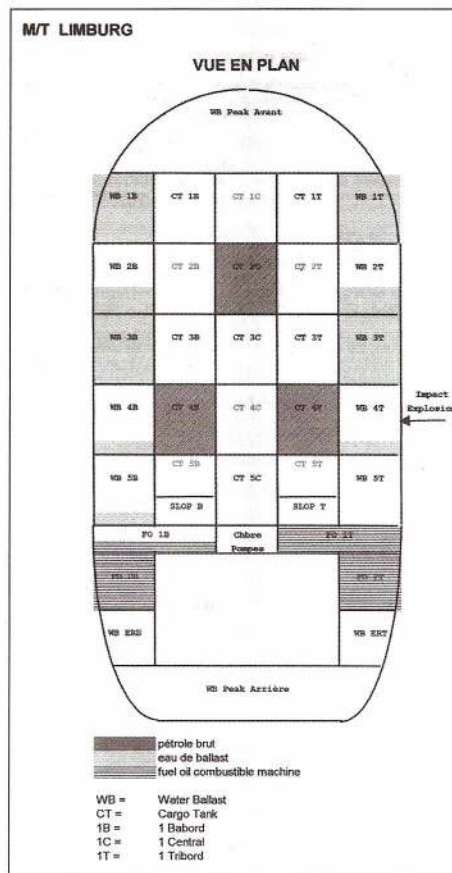
Le 6 octobre à 05.00h, mise en route vers le terminal, contact VHF avec le pilote, rendez-vous pris pour 08.00h, coupée à bâbord 1 mètre au-dessus de l'eau, vitesse maximale de 1 nd pour embarquement du pilote à 2.5 milles dans le SO de la bouée de chargement. Sur demande du pilote, le second capitaine devait être sur le pont avec un analyseur d'oxygène afin de vérifier la teneur en oxygène des citernes de cargaison avant amarrage et chargement (situation habituelle).

## 2 - L'événement

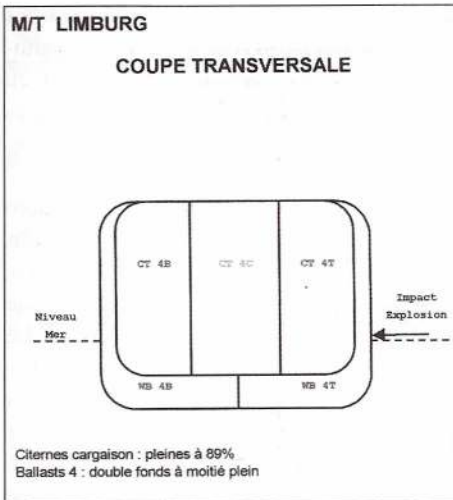
Après avoir testé la machine en arrière, j'ai redémarré en marche arrière vers 07.45h pour casser l'erre du navire, allant jusqu'en arrière toute, nous étions alors à 6 nds.

A 08.00h, la vitesse était de 0.8 nd, navire à 2.3 milles dans de SO de la bouée, route au 035 et cap au 065 (le LIMBURG évitant sur tribord en arrière toute sans vitesse).

A ce moment étaient présents à la passerelle le lieutenant de quart en train de porter le point de 08.00h sur la carte, et se préparant à aller sur le pont bâbord accueillir le pilote pour le conduire à la passerelle après vérification des citernes, un barreur, un des 2 élèves qui devait dans le cadre de sa formation assister à la



Limburg chargement



Limburg en coupe

manoeuvre d'amarrage côté passerelle, et moi-même.

Sur le pont à bâbord se trouvent le bosco et 3 matelots, prêts à la coupée pour le pilote que l'on voit arriver, il doit être à 250 mètres environ du navire. Ils ont aussi déjà débordé la grue bâbord pour le matériel de branchement que le remorqueur qui se trouve sur l'avant bâbord apportera dès que le pilote sera à bord. Le second capitaine est au PC cargaison en train de préparer l'analyseur d'oxygène pour le pilote. Les mécaniciens sont à la machine, manoeuvre et journée de travail qui commence. Le lieutenant qui doit faire la manoeuvre à l'avant est en train de se préparer, la cuisine est à son poste habituel. En fait il n'y a qu'un seul lieutenant (le 00-04) à dormir encore à cette heure.

Sur le plan d'eau il y a outre le Limburg, le remorqueur et les zodiacs pilote et plongeurs, un tas de petits bateaux de pêche – longues pirogues à moteur hors-bord – ainsi qu'à l'accoutumée ; il faut dire que le terminal de Ash Shihr est situé sur une des zones les plus poissonneuses de cette côte. On le sait, ces embarcations s'écartent au fur et à mesure de la manoeuvre. Elles resteront autour de la bouée et du navire pendant tout le chargement, et d'ailleurs je dois signer un papier au pilote comme quoi l'équipage ne cherchera pas à entrer en contact avec les pêcheurs.

Donc à 08.00h, ayant noté que la vitesse était suffisamment réduite pour le pilote, je mets le moteur principal sur stop, je suis donc tourné vers l'avant, ayant le pont principal et le côté bâbord du navire dans le regard.

Au même moment une explosion retentit à tribord et aussitôt une colonne de flammes monte très haut (entre 60 et 80 mètres) de l'abord du navire

au niveau du ballast 4 tribord, à peu près en face du plateau avant de la coupée.

Juste après l'explosion, un feu immense commence à se développer sur tribord, puis après quelques secondes, une deuxième et une troisième explosions retentissent toujours du même point, il me semble pourtant que la 3ème explosion ne soit plus dirigée vers l'extérieur de la coque mais sorte du pont.

### 3 - La lutte contre l'incendie

J'ai déclenché l'alerte incendie de la passerelle, sans diffusion générale à la suite (ayant pourtant essayé, mais le téléphone en communication générale n'a pas fonctionné à ce moment), je suis ensuite entré en contact TalkieWalkie avec le chef mécanicien au PC Machine et le second capitaine au PC Cargaison, je leur ai dit ce que je venais de voir (ils avaient bien sur entendu et ressenti l'explosion), ce qu'il se passait comme feu et comment il se développait et leur ai demandé de démarrer la pompe incendie et la pompe à mousse ; J'ai aussi demandé au chef mécanicien si le moteur principal était toujours disponible, ce à quoi il m'a répondu que j'avais toujours les commandes.

Le feu gagnant sur l'arrière, vitesse du navire légèrement en avant, et englobant déjà toute la partie tribord des emménagements, j'ai démarré le moteur principal en arrière toute, sans paliers, afin de casser l'erre et de repartir en arrière. J'ai d'ailleurs expliqué ma manoeuvre au chef et au second ainsi qu'au pilote sur VHF 09, avec qui j'étais bien sûr en contact. Celui-ci m'a d'ailleurs demandé aussitôt si je comptais abandonner le navire (il renouvellera d'ailleurs sa demande presque à chaque fois que nous parlerons ensemble).

A un certain moment, le feu enveloppait toute la passerelle, l'arrière du Limburg se trouvant pris dans l'immense nappe de

crude en feu échappée de la citerne 4 tribord. C'était la nuit complète sur la passerelle, mis à part quelques lueurs rouges, des flammes, qui apparaissaient à hauteur et même plus haut que la passerelle.

Le chef mécanicien m'a d'ailleurs appelé pour m'informer que l'équipe machine quittait la machine qu'envahissait la fumée.

Vers 08.15, l'arrière sortait enfin de la fumée, et petit à petit le pont s'est dégagé, ce qui nous a permis d'aller disposer les canons à mousse vers le côté tribord, car puisque nous devons nous brancher à bâbord, les canons étaient disposés vers bâbord.

Divers canons à mousse ont été disposés, en fonction des "départs" de feu, ainsi que des manches à incendie sur l'arrière tribord, principalement en protection des soutes.

En fait très rapidement il est apparu qu'on ne pouvait pas lutter contre le feu, n'ayant pas accès à la source de l'incendie. Aucune ouverture sur le pont, une brèche sans doute grande mais non estimable sur la coque mais pas d'accès direct. J'ai d'ailleurs demandé au pilote d'envoyer le remorqueur à tribord pour essayer de voir la coque, l'ampleur des dégâts et le débit de la fuite de pétrole. Dès que le remorqueur a pu aller vers tribord arrière, il ne pouvait pas s'approcher, n'arrivait pas en tout cas au début à voir le trou ni à estimer sa grandeur. Ses pauvres petits canons à mousse ont été aussi vite épuisés, et ensuite à l'eau seule, son action était plus que faible car l'eau était pulvérisée bien avant d'avoir atteint les flammes. Il faut dire qu'avec une telle hauteur de flamme, la température était suffisamment élevée pour empêcher toute approche.

A part la mousse sur le pont, qui a été épuisée en une vingtaine de minutes, nous avons mis en œuvre à différents moments :

- le gaz inerte a été démarré et envoyé vers les citernes à cargaison
- un transfert interne de ballast 1 tribord vers 4 tribord, afin de mettre de l'eau dans le ballast et avoir ainsi moins de crude
- un transfert interne de crude de la citerne 4 tribord à la citerne 3 centrale située sur la même ligne de fond afin de diminuer la quantité à brûler
- une pompe de ballastage vers le 4 tribord
- le gaz inerte vers les citernes cargaison ; nous avons essayé de mettre en service le gaz inerte vers le ballast 4 tribord, 3 membres de l'équipage ont ainsi travaillé sur le pont près du feu



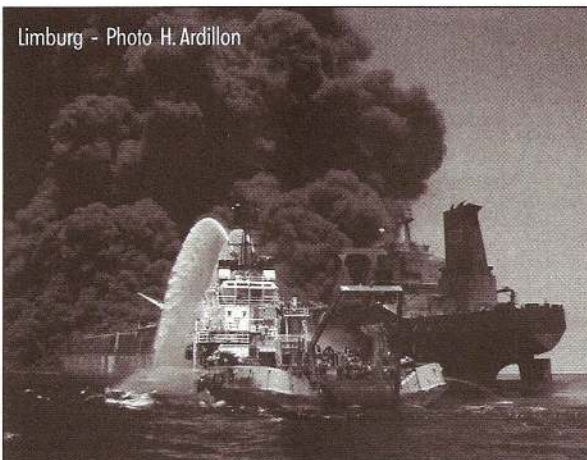
pour essayer de brancher les flexibles alimentant les ballasts en gaz inerte, ce qui ne fut pas possible à faire.

Toutes ces manœuvres ont été décidées en accord et après une brève discussion au TW avec le second capitaine et le chef mécanicien, échanges d'explications qui ont certainement été bénéfiques et ont aidé à clarifier la situation pour tous ceux qui écoutaient leur radio.

Ainsi pour le gaz inerte, la première idée était de protéger tant que possible les citernes de cargaison gazées, puis de voir ce qu'il serait possible d'envoyer vers le ballast 4 tribord. Pour le transfert interne de ballast, il était acquis que cela changerait doucement la gîte qui avait été prise tout de suite par le navire (de l'ordre de 2.5 degrés), et permettre un écoulement plus rapide vers l'extérieur du pétrole. Se rappeler que nous étions en marche arrière, que nous y sommes restés longtemps en essayant de "naviguer" pour s'éloigner de la côte. Nous avons même atteint 4.5 nds en marche arrière (un des deux GPS a continué de fonctionner, le neuf qui venait juste d'être installé, le doppler en marche arrière n'est plus valable à partir d'un certain temps en arrière). On a pu vérifier avec le barreur qu'il n'était pas évident de maintenir un cap en marche arrière. Mais on a réussi à éloigner le navire à la fois de la côte et de la zone en feu.

En ce qui concerne les transferts de ballast, le but était d'abord de mettre de l'eau dans le ballast 4 tribord et donc de diminuer la quantité de crude qu'il pouvait contenir, ensuite de transférer le maximum de pétrole de la citerne ouverte vers une autre. A noter que nous avons eu en permanence la lecture des ullages et sondes de toutes les citernes à cargaison et à ballast non affectées par l'explosion ; ce qui nous a aussi permis de savoir quelles capacités avaient des dommages. Le fait de faire en premier un transfert interne tribord/tribord permettait en outre de diminuer doucement la gîte. Puis le "remplissage" par pompe du ballast 4 permettait de ne pas changer la gîte et donc de diminuer la quantité de pétrole allant vers l'extérieur et donc l'intensité du feu. Le transfert interne de pétrole était destiné à diminuer la quantité de combustible. Il a pu être vérifié par la suite qu'un peu de pétrole avait été transféré mais aussi une grande quantité d'eau de mer entrée dans la citerne 4 tribord par la coque et le ballast.

Le feu d'une intensité extrême au début a en fait été "contenu" plus par les manœuvres nautiques que par la lutte elle-même. Dès que nous avons été relativement loin de cette zone, et toujours en



marche arrière, le feu "s'écoulait" vers l'avant du navire. Au milieu de la matinée, après avoir stoppé la machine, l'erre en arrière est très vite tombée, et la nappe s'échappant de la coque s'est de nouveau très vite étendue vers l'arrière. Il a fallu de nouveau évacuer la machine et repartir en arrière.

Par le remorqueur, nous avons pu savoir à un moment de la matinée que le feu était contenu dans le ballast, presque plus rien de n'échappant des flancs. Mais aucune action n'était vraiment possible de la part du remorqueur, qui faisait en fait des tentatives d'approche régulières du feu mais ne pouvait pas y rester bien longtemps, en tout cas pas suffisamment pour avoir une action efficace. A ce moment j'ai d'ailleurs pensé que nous allions peut-être venir à bout du feu. C'est pour cela que nous avons voulu faire un remplissage par pompe du ballast afin que le pétrole en feu dans le ballast s'écoule peu à peu à la mer. Malheureusement, cela aurait duré très longtemps et de plus l'écoulement et donc la reprise du feu était beaucoup fort que ce qu'espéré. En plus nous n'avions absolument aucune idée de la quantité qui pouvait rester à brûler.

Dans le cours de la matinée après 2 heures de feu, des explosions survenaient à l'avant du navire. Elles allaient vers le pont et non vers la coque, car à chaque fois je voyais sortir comme un panache de vapeur des dégagements d'air des ballasts. Il faut dire que le coté tribord avant de la coque était dans un tel feu que l'eau contenue dans les ballasts devait bouillir et qu'aussi la peinture des ballasts devait sérieusement se détériorer et dégager des gaz. Nous avons donc aussi réfrigéré le pont à l'avant

#### 4 - Les contacts

J'ai été en contact permanent sur VHF 09 avec le pilote, le terminal travaillant sur

le même canal, j'ai entendu quelques conversations entre le pilote et celui-ci, et il a aussi été au courant en même temps que le pilote de toutes mes décisions.

A 08.35h j'ai appelé le numéro d'urgence de mon manager technique, chargé des situations d'urgence à Anvers, et j'ai eu la personne de garde (nous étions un dimanche matin) chez lui (07.35h en Belgique), je lui ai expliqué ce qui se passait à bord, et lui ai demandé de contacter pour moi les personnes à appeler,

considérant avoir une autre urgence avec l'extinction du feu et la sauvegarde du navire et de son équipage.

La cellule de crise du manager technique m'a rappelé vers 09.15h. J'ai eu ensuite 2 autres contacts avec eux pour diverses explications et surtout pour rendre compte de l'évolution de la situation. La cellule de crise a de son côté contacté le Cross Gris-Nez qui m'a rappelé, l'affréteur qui m'a aussi rappelé et que je n'ai malheureusement pas eu le temps de re-contacter.

Lors de mon premier contact avec la compagnie, j'ai simplement indiqué les faits : l'explosion, le feu et l'état probable du navire (surtout la condition de la machine). Au deuxième contact, j'ai indiqué ce que j'avais par la suite appris à savoir la venue à grande vitesse contre le bordé d'une embarcation juste avant l'explosion, j'ai aussi indiqué l'état estimé de l'équipage (à ce moment-là, on ne parlait que de 4 à 6 personnes manquantes). Lors du 3ème appel, j'ai pu enfin confirmer entre autre l'absence de 12 membres de l'équipage, un appel par liste d'équipage ayant été fait entre temps. Enfin lors du 4ème et dernier appel, j'ai simplement indiqué que nous abandonnions le navire.

Il était alors 10.50h, et cela faisait 3 heures que les 13 personnes (sur 25) encore à bord essayaient désespérément de lutter contre le feu. Et ce malgré les nouvelles explosions qui survenaient à l'avant du navire, dans les citernes à ballast.

#### 5 - L'abandon

Vers 08.30h j'ai demandé au lieutenant présent à la passerelle et à l'élève de vérifier la présence à bord des membres d'équipage, par TW j'ai compris que 4 étaient absents, mais lorsque le lieutenant m'a rapporté la liste d'équipage à la passerelle, j'ai constaté que 12 noms manquaient à l'appel. Après 09.00h l'avant du navire étant déga-

gé, le lieutenant m'a proposé d'aller voir à l'avant pour vérifier si personne ne s'était réfugié dans le magasin avant. A son retour, il m'a averti qu'il était impossible d'y entrer, le local étant envahi de fumée, mais qu'il avait trouvé un certain nombre de paires de chaussures rangées à l'avant, montrant ainsi que certaines personnes avaient sauté par-dessus bord. A aucun moment dans la matinée je n'ai été averti, soit par les gens qui ont sauté soit par leurs sauveteurs du fait qu'ils étaient vivants. A partir de ce moment je considérais donc que nous n'étions plus que 13 survivants à bord.

En fait après avoir pu discuter avec ces personnes, il semble que plusieurs d'entre elles ayant entendu l'explosion et vu sa première conséquence se soient précipitées vers l'embarcation bâbord dans le but de la mettre à l'eau et d'abandonner le navire. Etant occupées à bâbord, ces personnes ont été surprises lorsque le feu et la fumée sont arrivés par l'arrière du navire. Certaines se sont réfugiées dans les emménagements, mais une grande partie est partie vers l'avant car c'était alors la seule partie "safe" du navire, pas de fumée, pas de feu, le navire avançant légèrement. Mais entre temps j'avais déjà battu en arrière pour justement dégager l'arrière du navire, ce qui m'avait semblé vital pour la suite. Ce qui fait que ces personnes se sont retrouvées coincées à l'avant sans solution pour revenir vers l'arrière, la grosseur de la zone enfumée étant impossible à traverser sans masque et bouteille. Elles n'avaient plus qu'une seule solution : le saut par-dessus bord. Heureusement pour elles, le remorqueur était à l'avant bâbord, assez près et au courant de la situation d'urgence. Les gens ont vu le remorqueur, et vice versa. Ils ont sauté de 20 mètres de haut à l'eau après avoir enlevé leurs chaussures de sécurité. Le remorqueur est venu sur eux et les a tous récupérés.

Le seul inconvénient est que je n'en ai jamais rien su. Comme je n'avais vu partir personne vers l'avant, étant moi-même entouré de fumée à l'arrière, je n'étais même pas au courant de leur saut. Lorsque j'ai compris après le rapport du lieutenant qu'ils avaient sauté par-dessus bord, pour moi c'était dans le feu, et je venais donc de perdre la moitié de mon équipage.

Cette information (50% de morts) ajoutée au fait qu'à 13 nous n'arrivions pas à combattre le feu et qu'à un moment certainement très proche la fatigue voire la lassitude allait commencer à se faire sentir, ajoutée aussi aux explosions vers l'avant et donc à l'incertitude concernant l'intégrité

des capacités et donc de possibles transferts de gaz, m'ont finalement décidé à abandonner le navire.

J'ai en premier contacté le chef et le second ainsi que toutes les personnes sur TW pour leur faire part de ma décision. J'ai renvoyé le barreur et l'élève vers le poste d'abandon. J'ai aussi bien sûr informé le pilote qui m'a aussitôt répondu que 2 zodiacs étaient prêts à nous accueillir.

Le chef m'a alors informé qu'il n'était plus possible de mettre à l'eau l'embarcation bâbord, le système de mise à l'eau ayant brûlé, il faudrait qu'au moins une personne reste à bord. J'ai alors pensé au fait que nous étions à quelques secondes de prendre le pilote et que par conséquent la coupée bâbord était disposée et prête. J'ai donc demandé aux gens de partir vers le milieu du pont et la coupée bâbord.

Le chef m'a ensuite demandé s'il devait actionner les vannes à fermeture rapide des caisses à combustible. J'ai refusé arguant qu'il était peut-être plus sage de garder les groupes électrogènes en marche et donc les pompes à incendie, et donc de continuer à réfrigérer le pont.

A noter d'ailleurs que l'électricité n'a été coupée que le lendemain soir lorsque les sauveteurs ont pu monter à bord – les radars tournaient toujours.

J'ai ramassé les papiers que je destinai au pilote (crew lists, etc.), le journal passerelle et le brouillon passerelle. J'ai téléphoné à la compagnie pour informer, et je suis descendu par les emménagements, que je me rappelle avoir trouvé en toujours bon état. En arrivant sur le pont j'ai vu à l'arrière le dernier homme à partir par un bout, je lui ai dit que je préférais la coupée, ce que j'ai fait.

A 11.00h j'étais dans le zodiac du pilote. J'étais parti le dernier du bord.

Ce n'est que vers 11.15h alors que nous avons changé de zodiac afin d'être tous ensemble dirigés vers un petit navire d'assistance que le pilote m'a informé que 11 membres d'équipage étaient déjà à terre.

## 6 - Les interrogatoires

A midi nous étions au terminal, là après une inspection de forme à la clinique du terminal, nous avons été dirigés vers d'autres locaux, eu un repas.

Pour ma part, la visite par le docteur ne s'est pas faite ayant de suite été pris pour



un premier interrogatoire en présence du gouverneur de la province. Le problème le plus important pour eux était que le terminal avait d'abord parlé d'un problème technique sur le Limburg comme cause de l'explosion et on me reprochait de n'avoir pas parlé plus tôt de la possibilité d'une attaque extérieure ce qui, paraît-il, aurait permis de faire autre chose que ce qui avait été fait. Personne n'a vraiment pu m'expliquer ce qui aurait pu être fait en plus.

Ensuite pendant que l'élève témoin visuel était interrogé, j'ai été mis au secret dans un bureau du terminal, certes avec à manger mais je n'avais alors pas très faim mais aussi avec 2 compagnons yéménites, et surtout l'interdiction de parler avec les autres membres de l'équipage. J'aurai pourtant bien aimé parler avec les rescapés "de la première heure". Par contre j'ai eu l'autorisation d'appeler la cellule de crise en Belgique pour les informer que nous étions à terre et aussi qu'il n'y avait "qu'un seul" disparu.

Puis nous avons été convoyés vers un hôtel à Mukalla. En chemin, grâce au portable de l'agent, j'ai pu avoir la Belgique une dernière fois, et être ainsi informé qu'un contrat LOF avait été passé avec le remorqueur.

A l'hôtel, on nous avise de l'interdiction qui nous frappe de contacter qui que ce soit à l'extérieur. Par contre les journalistes français, anglais et bulgares ont eux toute latitude pour nous contacter. Venant d'arriver à l'hôtel et ne connaissant même pas encore son nom ni le nom de la ville, Europe1 m'appelait déjà.

A l'hôtel nous avons reçu de nouveaux vêtements, ainsi que quelques affaires de toilette. J'ai eu droit à un 2ème interrogatoire en fin d'après midi. J'ai pu contacter l'ambassade de France en soirée puis j'ai subi un 3ème interrogatoire par la police locale de 23 à 2hrs du matin.

Pour ma part j'ai eu 6 interrogatoires par les Yéménites, et 6 aussi côté armateur et BEA. L'élève témoin a eu sa grosse part

d'interrogatoire aussi. Les autres membres d'équipage nettement moins. La cadence et les horaires de ceux-ci ne nous convenaient pas trop, mais après quelques jours cela allaient beaucoup mieux. Il est vrai qu'entre temps étaient arrivés sur place des experts français et américains et que l'hypothèse de l'attentat, réfutée avec fermeté au début par les autorités yéménites devenait de plus en plus probables (pour ne pas dire plus).

Les interrogatoires avec les Yéménites, sauf un, ont été faits en langue arabe avec interprète soit anglophone soit francophone, mais signés et estampillés par emprunte digitale sur un texte arabe.

Enfin après 9 jours (soit le mardi de la semaine suivante) les autorités yéménites nous autorisaient à partir, ce qui put être fait le jeudi pour les Français et le vendredi pour les Bulgares.

Enfin nous avons (ou devons) en refaire un dernier (?) avec les services de la DST française. Pour ma part c'est fait, dans ma ville après prise de rendez-vous.

## 7 - Leçons à tirer

Tout d'abord l'impossibilité de faire quoi que ce soit pour éviter l'abordage, car même si l'embarcation chargée d'explosif nous a heurté par tribord, et même si nous l'avions vu, nous étions totalement non manoeuvrant, presque plus de vitesse. Donc un tel évènement ne peut pas être empêché de la part seule du pétrolier "attaqué".

Le fait que l'explosion ait eu lieu à l'endroit d'une cuve chargée montre que ce genre de navire - double coque - résiste bien. Même s'il est certain que nous ne savons pas les résultats sur un navire complètement chargé, le fait que seule une partie de la coque et une seule cloison aient vraiment souffert (par cassure) de l'explosion ne provoquant qu'une seule fuite (car il n'y a pas eu de fuite de ou vers les citernes à cargaison ou les ballasts adjacents) montre aussi que ce système double coque est performant, même dans le cas d'un abordage "normal", cela montre bien la résistance de ce type de navire - tout au moins lorsqu'ils sont neufs.

Beaucoup de choses ont brûlé. Trop. Il est à noter qu'après inspection par le BEA entre autres, l'embarcation tribord a été retrouvée en partie brûlée ; on peut se demander comment elle aurait pu (et ses occupants) traverser sans encombre une nappe de pétrole en feu.

Un des radeaux de sauvetage a été

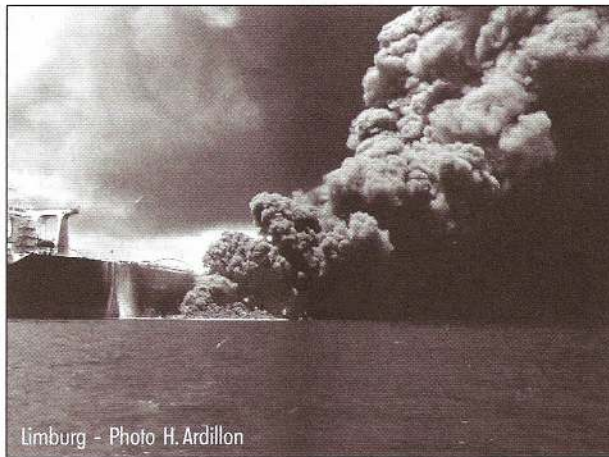
retrouvé complètement fondu, son voisin semblant presque indemne.

Les feux de navigation ont tous claqué de chaleur, ainsi que des néons à l'intérieur de la machine.

Un problème important est aussi la composition de la peinture des ballasts, manifestement celle-ci ne supporte pas les très fortes chaleurs, se décompose et dégage alors un gaz (toxique ?).

### Alors que faire ?

Je crois que la solution d'une escorte n'en est en fait pas une : pour la raison essentielle que nous sommes alors en eaux territoriales et que donc un navire de guerre français n'aurait pas eu l'autorisation de nous accompagner dans les eaux yéménites.



Limburg - Photo H. Ardillon

Notons aussi que depuis quelques mois, nous suivions le programme de contrôle naval volontaire de la marine nationale dans cette partie du globe. Je devais d'ailleurs prévenir de tout ce qui aurait pu me sembler anormal ou bizarre, je regrette de ne pas avoir eu le temps de le faire.

C'est à l'état du port de faire en sorte qu'une interdiction formelle de circuler au moins lors des manoeuvres d'approche et de départ du terminal soit respectée au besoin par la force. C'est à l'état du port de réglementer son port et ses eaux et de fournir une surveillance militaire et/ou policière des navires le visitant.

Une autre approche des exercices incendie s'impose. La veille nous avions fait l'exercice "feu au manifold bâbord", exercice qui nous avait semblé un peu raté (plusieurs membres d'équipage étant allés combattre le feu par babord au lieu de partir par le côté safe du navire). Evidemment on avait répondu que ce n'était qu'un exercice et que dans la réalité ces gens ne seraient pas partis du mauvais bord du navire. Mais le lendemain, ces mêmes per-

sonnes n'ont pas essayé de combattre le feu, elles ont eu d'abord l'idée d'abandonner le navire. Alors comment changer cela ? Les notions de peur et de panique sont humaines et il m'est facile à moi qui était de toute façon coincé sur la passerelle et non pas sur le pont à ce moment-là de parler. Comment aurais-je réagi sur le pont ? Les exercices même répétés, même les entraînements avec feux réels ne remplaceront pas l'expérience qui vient d'être faite par certains.

Enfin et ce sera ma conclusion, il est plus qu'impératif et nécessaire d'être sur un navire en super bon état. Les 13 survivants (ceux qui sont restés) peuvent se dire qu'ils ont eu énormément de chance. En effet si le moteur ne part pas en marche arrière, ils sont tous morts, asphyxie et brûlures avec impossibilité de s'échapper. Mais ce moteur qui part, ce n'est pas seulement de la chance, c'est aussi parce que nous étions sur un très bon navire.

Que le navire soit en bon état et bien géré est primordial, mais aussi l'équipage. Au moment de l'explosion, l'équipage est reposé, en forme, et surtout bien entraîné et encadré, à bord et à terre. Je suis profondément persuadé que le même "accident" sans ce que le code ISM nous a apporté comme sérieux dans notre conduite et dans

celle de la compagnie (techniquement et "équipage") les effets en auraient été beaucoup plus graves. Ceci a certainement contribué à ce que ceux qui étaient avec moi à la passerelle n'ont pas été pris de panique, ils ont eu confiance en moi et cette confiance m'a permis de me reposer sur eux et de prendre en eux la force qu'il fallait pour diriger tout ce que nous avons fait. De même que cela m'a permis de découvrir des êtres assez exceptionnels professionnellement et humainement, entre autres ceux qui combattaient sur le pont. Je pense vraiment que ces entraînements, ces papiers divers, ces vérifications permanentes ou presque nous ont permis de bien s'en sortir. Et je ne parle pas de la drug and alcohol policy, qui sait ce qui se serait passé si l'un de nous avait été sous l'emprise de...

Enfin et ce sera ma dernière conclusion, il est aussi important de noter que l'état yéménite contrairement à d'autres états n'a pas commencé par mettre le commandant du navire en prison, que se serait-il passé chez nous ?

# Collision entre le chalutier "Cistude" et le transport de produits chimiques "Bow Eagle"

Circonstances du naufrage : Le 26 Août 2002 vers 02H00, le chalutier des Sables-d'Olonnes "Cistude" en transit à 8 nœuds, route au 105, d'une zone de pêche vers une autre, entre en collision avec le chimiquier norvégien "Bow Eagle" remontant à 14 nœuds du Brésil vers Rotterdam via la voie montante Ouest (matières dangereuses) du dispositif de séparation du trafic d'Ouessant.

Le "Bow Eagle" est un chemical tanker relativement récent (1984), pavillon bis norvégien, de 24.700 t de port en lourd et de 172m de long.

Le Commandant, le Second Capitaine et le Chef Mécanicien sont norvégiens selon la réglementation en vigueur sur les navires battant pavillon du NIS (Norwegian International Register), le reste de l'équipage est philippin.

Beau temps cette nuit là en Mer d'Iroise, mer peu agitée, brise de NE et bonne visibilité.

Sous la violence du choc 4 marins du "Cistude" sont projetés à l'eau, les trois autres disparaissent avec le chalutier par 47°58' N et 06°27' W. La balise de détresse se déclenche lors du naufrage à 02H30. Un des rescapés mourra d'épuisement en attendant les secours.

Un avion des Douanes repère enfin les trois naufragés accrochés à deux bouées couronne à 10H00 . Une demi heure plus tard, le chalutier "Silure", du même armement, repêche les 3 marins qui ont séjourné 8 heures dans l'eau ! Ces derniers sont finalement hélitreuillés à 11H15 et conduits à l'hôpital de Brest !

Le "Bow Eagle" continue sa route n'ayant pas pris la pleine mesure du drame qui se jouait, laissant à l'eau les 7 marins pêcheurs ...

Son bordé bâbord fut endommagé lors de la collision, une citerne latérale crevée, cette avarie avec perte d'environ 200 tonnes d'acétate d'éthyle, fut signalée au Cross Jobourg vers 16H00 le même jour par le commandant norvégien du chimiquier. Après cette révélation, le navire commence à être soupçonné d'être à l'origine de l'abordage !

Ce n'est que le mardi 27 août que le matelot de veille philippin qui avait reçu l'ordre de se taire de son lieutenant, dénonce au commandant la lâche et inqualifiable attitude de son officier de quart (philippin). Le navire est alors détourné sur Dunkerque sur ordre du Premier Ministre pour les besoins de l'enquête.

Le 28, l'armement ODFJELL qui a pignon sur rue en Norvège, propriétaire du "Bow Eagle" reconnaît officiellement l'implication de son navire dans une collision, probablement avec le "Cistude" !

Arrivée du "Bow Eagle" à Rotterdam son port de déchargement le 29 Août, poursuite de l'enquête judiciaire dans ce port à travers une commission rogatoire internationale.

Le BEA mer ( Bureau Enquêtes-Accidents / mer), dans ses premières investigations, fait apparaître que le naufrage du "Cistude" a été causé d'une part par un défaut de veille à bord de ce chalutier et d'autre part par un manque de réaction à bord du chimiquier notamment en ce qui concerne la manœuvre ultime du navire privilégié (Règle 17 du COLREG 72).

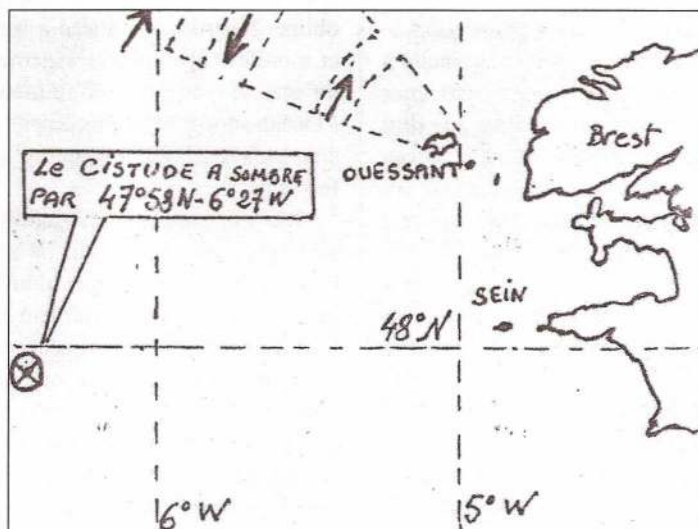
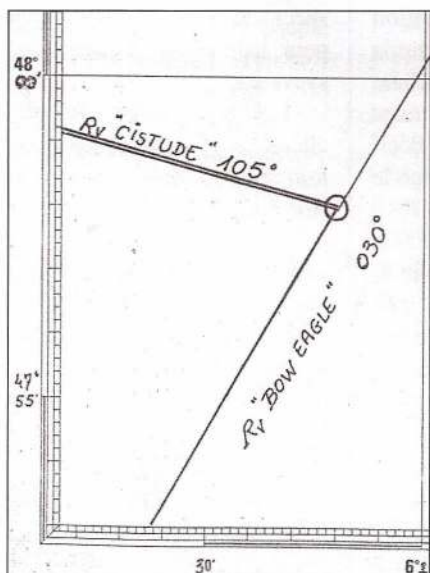
Il fait aussi remarquer que le largage hydrostatique des 2 radeaux de sauvetage a parfaitement fonctionné mais que la dérive due au vent a empêché les naufragés de monter à bord. Une réflexion sur ce sujet est à mener rapidement.

Ce dramatique accident a interpellé tous les marins que nous sommes, la Presse n'a pas été tendre avec notre corporation qui ne sort pas grandie de ce nouveau drame de la mer.

Notre collègue Michel Bougeard, revient sur ce sujet d'actualité dans l'article qui suit et nous fait part de ses craintes .

Sur sa lancée il "dérive" vers les courses en solitaire où la qualité de la veille laisse aussi à désirer !.. Ce deuxième article a paru dans le journal "Libération" le jeudi 21 Novembre 02 sous le titre choc "La Route du Rhum hors la loi " ! Sûr qu'il va se faire quelques amis sur les pontons des Marinas ...

Michel BOUGEARD ■



# Ça passe ou ça casse !..



LNG - Delta -  
Photo M. Bougeard

Les skippers ou plutôt les "Pilotes" de ces Formules 1 de la Mer sont à la peine dans cette 7<sup>ème</sup> édition de la trop fameuse transat en solitaire St Malo – Pointe à Pitre.

La traversée du Golfe de Gascogne, véritable chaudron du diable en période hivernale, ne se fait pas sans casse : chavirages, démâtages, collisions et abandons en tous genres ont décimé la flotte des 60 concurrents. Rien de bien nouveau en fait, chaque édition a toujours apporté son lot de fortunes de Mer dont une dramatique en 1978 telle la disparition d'Alain Colas qui a payé de sa vie sa témérité au cours de la première édition .

Plus cocasse fut le numéro de rodéo de Guy Delage en 1982 sous les remparts de St Malo quand une goupille à Un Euro se brisa dix huit minutes après le départ ! Son Prao, pirogue à balancier, se plia instantanément en direct sous les yeux excités des caméras de Télévision. Le résultat fut que la marque Rosières qui était le commanditaire de ce frêle esquif ne vendit jamais autant de gazinières que cette année là !..

Sans vouloir trop polémiquer et quitte à passer pour un empêchement de naviguer solitairement en rond, je voudrais que l'on m'explique quel est l'intérêt réel de ces courses en solitaire si ce n'est pour les organisateurs et sponsors, que ce soit La Course du Rhum, le Vendée Globe Challenge, la Transat Anglaise, la Course du Figaro ou l'Around Alone ? Le battage médiatique, savamment orchestré, force le grand public à s'y intéresser. Ce dernier qui a besoin de Mer, rêverait tout autant avec des compétitions transocéaniques sur des navires plus "marins" menés en équipage par temps maniable quand les trains de dépression ne balaient pas l'océan . La

Mer est pourtant si belle à deux ou en équipage !

A croire que le public se délecte de ces naufrages dans la tourmente tel le peuple de Rome avide de voir Ben Hur se distinguer ou mordre la poussière dans l'arène ? Lâcher ces modernes gladiateurs sur leurs chars à voiles, si frêles, transforme cette course en un jeu du cirque des plus périlleux ! De plus constatons que cette épreuve semble perdre de son intérêt dès que la flotte des rescapés touche la douce force des Alizés ! Hors du Baston, moins d'attention ...comme si la Route du Rhum n'avait de sens commercial et d'intérêt médiatique que par la dangerosité des numéros de funambules exécutés en solo. Triste constat...

L'enthousiasme de ces marins à la recherche de leur Everest via les sensations extrêmes que leurs procure l'escalade de montagnes d'eau, est sans doute compréhensible mais il faut absolument canaliser leur impétuosité. Devoir de précaution oblige. Bertrand de Broc l'a bien compris et a préféré abandonner sagement sachant qu'on ne joue pas impunément avec l'Océan sur de folles machines ! Sage décision pleine de bon sens marin qui force le respect.

Mais la grosse interrogation vient non seulement du bien-fondé de ces courses mais aussi de la manière dont elles sont organisées et plus précisément des dérogations qui sont forcément accordées par les Autorités Maritimes aux organisateurs. Il faut savoir qu'une course en solitaire quelle qu'elle soit, bafoue inévitablement le "Règlement International Pour Prévenir Les Abordages En Mer" (COREG 72) ! Ce code de la route des Marins précise dans sa

règle 5 que "... tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée...". Libellé net et précis sans passe droit possible et dérogation d'aucune sorte. Ne parlons pas de la règle 17 de ce même règlement qui traite de la manœuvre de dernière minute du navire prioritaire pour éviter l'abordage, ce qui est le cas d'un voilier. Tout surhomme qu'il soit, un navigateur en solitaire ne peut assurer une veille continue 24 heures sur 24.

Dans ces conditions, comment les comités organisateurs arrivent-ils à avoir le feu vert et la bénédiction des autorités maritimes pour mettre sur pied ces courses folles aussi hasardeuses et de surcroît "hors la loi" ?... Ça passe ou ça casse ! Faut-il attendre une hécatombe en vies humaines pour réagir ? Dommage que ces navigateurs de haut niveau, transformés en véritables "hommes sandwichs" par leurs sponsors, fassent le jeu dangereux des marchands de Pub qui les obligent pour faire le spectacle à prendre des risques insensés pour leur propres vies et celles de leurs sauveteurs.

Les intérêts en jeu et les budgets alloués sont colossaux. Mais de grâce, il faut raison garder. Il appartient aux Autorités Maritimes d'y remédier malgré les pressions et les appétits mercantiles et inconscients des organisateurs et autres commanditaires. Curieux paradoxe que cette volonté de recherche d'une Sécurité optimale sur Mer et la tolérance de ces courses en solitaire en infraction totale avec les règlements supposés garantir cette Sécurité. Hélas l'homme est ainsi fait, il a besoin de règles mais tout autant besoin de les transgresser...

Michel BOUGEARD ■

### Bateaux ivres :

## Abordages, échouements... Le pire est à venir !

Chacun se souvient de cette bien triste fortune de Mer qui endeuilla le monde maritime et révolta l'opinion publique en août dernier : La collision de nuit, par beau temps et bonne visibilité entre le chalutier français "CISTUDE" et le transport de produits chimiques norvégien "BOW EAGLE".

Manquements graves concernant la veille, non respect du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (notre Code de la Route), délit de fuite, sont les premiers éléments tangibles ayant causé ce drame relevés par les enquêteurs !

L'attitude de l'officier de quart du "BOW EAGLE" ne stoppant pas son navire pour porter assistance aux marins pêcheurs projetés à la mer lors du naufrage du chalutier, est honteuse et criminelle. Cet inqualifiable délit de fuite a entraîné dans la mort quatre d'entre eux et a jeté le discrédit sur toute une profession.

Quelques semaines plus tard un autre chalutier français au barreur endormi, le "THE-TYS", aborda le Grand Voilier "BELEM" sur son bâbord et continua sa route sans se soucier des dégâts causés !..

La grande fraternité des Gens de Mer est bien mise à mal, ne serait-elle plus qu'un vain mot et est-ce la foire d'empoigne au large de nos côtes, les chauffards de la Mer semblent proliférer ?

Et si la prochaine fortune de mer mettait en scène un super tanker et un méthanier géant !..L'apocalypse est-elle pour demain ?...

Il n'y a pas en fait plus d'accidents qu'avant mais la donne a changé : jadis le naufrage d'un navire n'était craint que de son seul équipage, aujourd'hui il est redouté de toutes les populations côtières du fait des énormes volumes et nature polluante des cargaisons transportées. Un devoir de précaution et d'extrême vigilance s'impose non seulement de la part des Marins mais aussi des Etats Côtiers pour faire face à cette nouvelle menace qui s'est installée sur les océans.

Hélas par souci d'une rentabilité maximale, certains armateurs peu scrupuleux n'ont pas hésité à effectuer des coupes drastiques dans leurs équipages : le matelot veilleur est supprimé de jour, ce qui est permis par les règlements internationaux, mais aussi de nuit ce qui est tout à fait illégal !

Un caboteur de 2.000 tonnes par exemple, peut être armé par 6 hommes seulement. Et ce dans des rotations Manche-Mer du Nord, à la navigation difficile, dans des eaux

resserrées, hostiles en période hivernale, parsemées de hauts fonds et brassées par de violents courants. Forte densité de trafic et multiples escales commerciales extra courtes génèrent fatigue et stress intenses. Il devient alors fréquent que l'officier de quart non assisté d'un matelot veilleur, s'assoupisse en quittant le port, la barre sous pilote automatique !..

On se souvient du caboteur feeder allemand "Kini Kersten" qui par une belle nuit de la St Sylvestre 1986 vint s'échouer en avant toute sur une plage du Cotentin au pied du Centre de surveillance de Jobourg !

Même facteur fatigue à bord du porte conteneurs "Valdes" qui quelque temps plus tard, près d'Ar Men, talonna sur la Chaussée de Sein décidément mal pavée !

Sans oublier bien sûr la récente odyssée du "Melbridge Bilbao", autre porte-conteneurs long courrier dont l'officier de quart tout aussi solitaire et endormi, "oublia" de virer Ouessant et s'aventura dans l'archipel de Molène écrasant les crabes sur son passage, avant de s'immobiliser à marée basse à quelques encâblures du Centre de surveillance de la pointe de Corsen !..

"...La visibilité diminue avec les yeux qui se ferment !" disait un capitaine. A fortiori si l'alarme "Homme Mort" est rendue inaudible ou tout bonnement shuntée pour ne pas déranger... Elle est pourtant sensée "réveiller" l'homme de quart toutes les 13 minutes maximum et déclencher l'alarme générale si elle n'est pas acquittée au bout de ce laps de temps !

Même constat à la Pêche : équipages squelettiques, trop souvent harassés de fatigue, la Sécurité s'en ressent avec les conséquences dramatiques que l'on sait.

Et la situation n'est pas prête de s'améliorer dans un tel contexte où la Sécurité est trop souvent sacrifiée sur l'autel de la Rentabilité...

La durée d'embarquement peut aussi être un facteur aggravant si le Marin est maintenu à bord au delà d'une limite raisonnable en fonction du poste embarqué et de la navigation pratiquée .

Pour ne citer qu'eux, 200.000 marins philippins sillonnent les Océans et Mers du globe (ils sont 20.000 à armer les navires du pavillon complaisant norvégien bis, le NIS), embarquant pour la plupart 6 à 9 mois d'affilée. C'est le contrat de base mais il est fréquent de voir bon nombre d'entre eux prolonger leur embarquement de 2 ou 4, voire 6 mois supplémentaires pour convenances personnelles ou

pour celles de l'armateur et du "marchand d'hommes" qui les manage ! Avec près d'un an de bord, le jugement d'un officier de quart à la passerelle n'est-il pas altéré ?

Rappelons que sa fonction à bord est à très haute responsabilité. Ses réflexes ne sont-ils pas émoussés ? C'est ainsi que les catastrophes surviennent...

Lors de l'abordage avec le chalutier "CISTUDE", l'officier de quart philippin du "BOW EAGLE" était peut-être dans ce cas là !

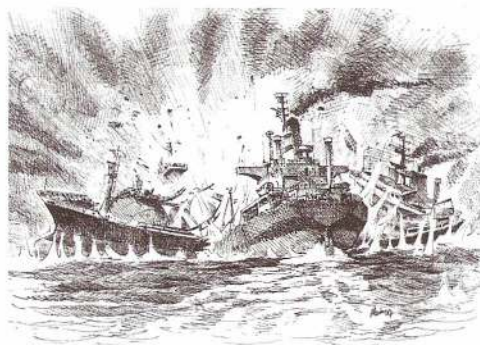
L'Organisation Maritime Internationale (OMI, émanation maritime de l'ONU) avait toléré que des expériences de quart passerelle de nuit en solo, aient lieu entre Décembre 92 et 1997 sur quelques navires cobayes. Mais au vu des résultats peu concluants et des dangers encourus, l'expérience fut stoppée au bout de ces cinq années et on revint à une navigation plus traditionnelle et de bon sens.

Mais il n'est un secret pour personne que beaucoup d'armements de par le monde, continuent encore à maintenir l'OMBO de nuit (One Man on Bridge Operated, Sole Watch Keeping ou Quart En Solo) pour économiser un homme d'équipage, plus rentable à piquer la rouille sur le pont de jour que de veiller la nuit !.. Et pourtant un matelot veilleur qui, par sa vigilance, aurait sauvé du naufrage un super pétrolier en pleine charge, justifierait son salaire pendant **3.000 ans** !..

A quand la collision au large d'Ouessant entre un pétrolier géant de 300.000 tonnes de port en lourd et un méthanier de 130.000 M<sup>3</sup> ?

Dans ce scénario catastrophe les experts s'accordent à dire qu'il y a deux possibilités :

- Explosions en chaînes, cuve après cuve (6) sur le gazier et incendie gigantesque à suivre à bord du pétrolier. Le gaz liquéfié à -162° détruisant les structures en acier ordinaire des deux navires, ce qui aurait pour effet immédiat de "libérer" à la Mer une grande partie



de la cargaison du tanker, d'où une pollution majeure sans précédent !..

- Deuxième hypothèse à peine plus optimiste : Le gaz naturel s'échappant de la cuve éventrée, passant de -160° à + 20°, demanderait une énorme quantité de calories d'où gel de tout ce qui est autour du navire, mer et pétrole ! Un iceberg, noir de pétrole, enfermant les carcasses disloquées des deux navires dériverait vers les côtes bretonnes !..Le magma d'hydrocarbures emprisonné dans la glace, se liquéfiant à la surface de la Mer d'Iroise au fur et à mesure de la fonte de l'iceberg !

Dans les deux cas de figure il est évident que la soixantaine de marins composant les deux équipages ne survivraient pas à semblable catastrophe : soufflés et brûlés par les violentes déflagrations et incendies ou cryogénisés par le froid, il n'y aurait aucun survivant !

La réponse à ces dangers potentiels a failli être donnée en Juin 1979, quand de nuit par beau temps et bonne visibilité, l'officier de quart (norvégien), assoupi sur la passerelle du super méthanier libérien "El Paso Paul Kaiser" de 280 mètres de long et chargé de 90.000 M<sup>3</sup> de gaz naturel (liquéfié) saharien, oublia de virer dans le Sud de la pointe d'Europe pour embouquer le détroit de Gibraltar. Il termina sa course folle en s'emplant à pleine vitesse sur une roche (La Perle...) située à moins d'un mille nautique des côtes espagnoles !

Sa double coque fut éventrée sur 180 mètres de long, 10 à 15 m de large et 5 mètres de hauteur ! Chance inouïe malgré la violence du choc, la barrière primaire en inox de la cuve N°1, quoique enfoncée de 20 cm sur 12 m<sup>2</sup>, tint le coup !.. A quelques centimètres près c'était l'Apocalypse ... et la réponse à toutes nos interrogations !

Force est de constater que malgré le degré de haute technicité de la plupart des navires qui sillonnent les océans, le facteur humain est devenu la cause première de trop nombreuses fortunes de mer. Paradoxalement le Marin devient le Maillon Faible de toute la chaîne du transport maritime bien que la flotte mondiale se modernise. **75% des accidents en Mer résultent des facteurs Stress et Fatigue !**

Il faut donc se donner les moyens d'une vraie politique sécuritaire, globale qui prendra notamment en compte cet important facteur humain trop négligé par le passé.

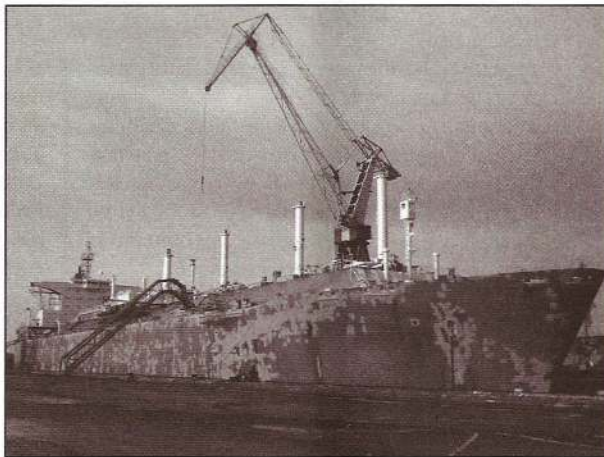
Les tâches ne manquent pas pour améliorer la Prévention dite Sécurité Primaire, comme par exemple (liste non exhaustive) :

- Se doter d'Aides à la navigation supplémentaires, développer par exemple le fameux A.I.S (Automatic Identification System) par balises transpondeuses, permettant aux navires de s'identifier entre eux et de convenir aisément d'une route de dégagement en cas de risque d'abordage. Dès Janvier 1982 nous réclamions dans la presse ce système de transpondeuses d'identification automatique ! C'était il y a un peu plus de 20 ans...

De plus, il n'y a toujours pas de "Boites Noires" à bord des navires marchands pour

enregistrer tous les paramètres concernant la navigation, la conduite du navire dans son ensemble et notamment les conversations et manœuvres exécutées en cas d'événement de Mer.

- Application stricte des règlements existants, ils sont suffisants : LOAD LINES 66, STCW 95, SOLAS 74, MARPOL 78, COLREG 72 et autre ISM Code constituent un arsenal de règlements, conventions internationales et codes qui, s'ils étaient appliqués et respectés par tous, permettraient de tendre vers la tolérance zéro en matière d'infractions et de lut-



LNG - Delta - Photo M. Bougeard

ter ainsi d'une manière plus efficace contre les pavillons de complaisance trop souvent synonymes de navires sous normes voire de poubelles flottantes.

- Renforcement des inspections et contrôles des navires, de l'état de navigabilité par l'Etat du port avec l'application au minimum du Memorandum de Paris 82, le MoU. Hélas la France est un des plus mauvais élèves de l'Europe avec seulement 12% des navires contrôlés en 2001 !

L'année 2002 devrait être une "annus horribilis" puisque la barre fatidique des 10% sera frôlée, au lieu des 25% réclamés !.. Un comble pour le pays le plus exposé et le plus éprouvé !

Il faut aussi contrôler systématiquement les effectifs embarqués et la qualification des équipages ainsi que des conditions de vie à bord, sans oublier l'organisation du travail en vigueur sur chaque navire. Lourde charge pour ces inspecteurs qui devront être d'une grande compétence et en nombre suffisant.

Les inspecteurs devront être à même de superviser efficacement les travaux des sociétés de classification lors des visites quadriennales et autres. On sait que les contrôles de ces sociétés posent un gros problème de crédibilité du fait du manque de sérieux de certaines sociétés taxées de complaisance vis à vis de leurs clients armateurs...Il faut à tout prix éliminer ces vieilles bailles rongées par la rouille, l'exemple du pétrolier "Prestige", illustre encore une fois l'urgence des mesures à prendre.

- Nécessité d'avoir des moyens de surveillance, de sauvetage et d'antipollution adaptés etc. disposés aux endroits stratégiques.

Vaste programme en vérité. L'Europe se doit d'assurer la sécurité du transport maritime et la sauvegarde de la vie humaine dans les eaux communautaires en mettant sur pied la Garde Côtière Européenne que tous les Marins appellent de leurs vœux depuis des décennies. Seul organisme capable de faire adopter et respecter une politique commune pour améliorer la Sécurité en Mer. **On ne peut plus transporter n'importe quoi, n'importe comment !**

Hors de l'Europe, point de salut !

L'Agence de Sécurité Maritime Européenne en sera la première pierre angulaire. Il va de soi que Brest se doit d'être son Port d'Attache du fait de sa position privilégiée à la proue de l'Europe.

Port refuge, station de sauvetage renommée à la croisée des voies maritimes reliant le Vieux Continent au reste du monde. Plus de 50.000 navires doublent Ouessant chaque année ! Du fait de cette pôle position, Brest et sa région n'ont pas été épargnées ces dernières décennies par des catastrophes maritimes causant des désastres écologiques majeurs et de lourds préjudices économiques.

Si Brest est désignée, comme nous le souhaitons ardemment, en tant que siège de l'Agence de Sécurité Maritime ce serait enfin un signal fort donné par

l'Union Européenne pour bien démontrer que le Bon Sens est à la barre à Bruxelles. Cette mesure démontrerait que l'Europe des 15, pré-occupée par l'aggravation des catastrophes maritimes, est soucieuse de lutter avec efficacité contre l'Insécurité sur Mer et qu'elle est fermement décidée à tout mettre en œuvre pour assainir le transport maritime dans ses eaux et protéger son littoral.

M. BOUGEARD ■

N.B :

1/ Glossaire :

- **LOAD LINES 66** : Convention sur les Lignes de Charge ratifiée en 1966, définissant l'enfoncement maximum permissible d'un navire traversant une zone bien déterminée à une période donnée.
- **OMBO** : One Man on Bridge Operated. Veille passerelle à un seul homme.
- **MoU** : Memorandum of Understanding, signé à Paris en 1982 (revu en 1996). Régissant le contrôle des navires par l'Etat du port.
- **COLREG 72** : Règlement international pour prévenir les abordages en Mer.
- **SOLAS 74** : Safety Of Life At Sea. Convention sur la Sauvegarde de la vie humaine en Mer, amendée en 1983 & 1990.
- **MARPOL 78** : Convention traitant de la Prévention des Pollutions marines.
- **STCW 95** : Standards of Training, Certification and Watchkeeping. Convention datant de 1978 révisée en 95 définissant les normes de formation, de brevet et de veille.
- **ISM Code** : International Safety Management code. Système de gestion de la Sécurité, à bord des navires et dans les Armements à terre.

2/ Pour en savoir plus sur les mesures préconisées par l'Association Française des Capitaines de Navires pour améliorer la Sécurité en Mer, visitez le site internet de l'AFCAN : [www.afcan.org](http://www.afcan.org)

Traduction libre par JP Dalby d'un document présenté lors de la 28<sup>°</sup>AG de l'IFSMA par le Cdt K.Raffat Zaheer , FNI,FCILT,MIMMTA, Ind Mem .

Il semblerait que l'auteur de l'article n'avait pas en main, au moment de la rédaction, des informations complètes concernant certains événements.

## Ports sûrs / Ports de refuge : le point de vue du Capitaine

Depuis des temps immémoriaux, les Capitaines ont été confrontés au problème de choisir un "Port sûr" ou un "Port de refuge", lorsque leurs navires avaient subi des dommages importants en haute mer ou avaient secouru des personnes en détresse en mer. Le besoin urgent de se diriger vers un port sûr, dans des eaux abritées, pour effectuer des réparations au navire endommagé est évident et il est aussi impératif d'entrer dans un port de refuge afin de débarquer un nombre important de personnes sauvées en mer. Dans ce document je présenterai les deux scénarios différents séparément, l'un après l'autre.

### ✓ Les navires en avarie :

Le besoin d'abris sûrs existe depuis que les hommes vont en mer sur des navires et ont été, de ce fait, exposés aux avaries et aux tempêtes. Une tradition maritime consistant à fournir un abri aux navires en ayant besoin s'est développée. Durant le 20 à 30 dernières années, depuis l'arrivée des grands navires et des risques accrus, particulièrement par les pétroliers, il y a plus d'incidents dans lesquels les autorités locales ont refusé l'accès d'un navire à un abri. Le problème des ports ou lieux de refuge est un bon exemple pour montrer comment la législation est restée à la traîne des problèmes réels des navires.

Les deux cas qui ont attiré l'attention sur ce sujet sont tout d'abord celui de "l'Erika" où un capitaine de port a refusé l'abri au navire, qui finit par se casser et polluer les côtes de Bretagne, le second étant la saga d'un autre transporteur de produits pétroliers, le "Castor", qui a fait les unes au début de 2001. La perte du navire et la pollution auraient pu être évitées si "l'Erika" avait pu se mettre à l'abri comme demandé par le Capitaine.

La probabilité pour qu'un navire soit perdu et/ou que la mer soit polluée est dramatiquement accru par l'indécision des Etats Côtiers. Les vies, si ce ne sont celles de l'équipage, celles des équipes de sauvetage, peuvent être directement mises en péril.

L'OMI mérite des félicitations pour la

rapidité avec laquelle le problème des lieux de refuge a été pris en compte et considéré comme une priorité. Les plans nationaux de lutte contre la pollution et les accidents paraissent absurdes s'ils ne prévoient pas de refuge. Le premier critère d'action évident est la rapidité. Il est urgent de combler les lacunes du système actuel avant d'être confronté à un autre cas où le navire serait dans des conditions pires que celles du "Castor". L'OMI a immédiatement saisi quelques unes des difficultés pratiques et politiques soulevées par ce sujet. Les Etats côtiers doivent identifier des zones spécifiques abritées qui satisfont ce besoin et écartent le navire des zones les plus touristiques ou écologiquement sensibles de la côte. Il faut autant que possible que les gens ne soient pas soumis à la pression grâce à un nouveau système appliqué internationalement. Un groupe international chargé d'évaluer de tels cas pourrait être placé sous les auspices d'un groupe de professionnels tels que la Salvage Association, BIMCO ou IACS. Il devrait proposer une solution claire et réaliste car, parfois, les Conventions internationales sont sujettes à diverses interprétations. Il devrait s'assurer que tout accord sur l'accès à un abri sûr ne laisse aucun droit, quel qu'il soit, aux pays ou à leurs experts désignés, de refuser un navire en soi. Enfin, tout navire qui peut se rehdre par ses propres moyens dans une zone abri ou tout navire que les sauveteurs sont prêts à prendre en main est – pratiquement par définition – un navire qui peut théoriquement être sauvé.

Il y a eu récemment plusieurs incidents, dans lesquels des navires en détresse demandant l'accès à un port se sont vu refuser cet accès, ce qui a déclenché une discussion mondiale sur la nécessité, pour les Etats côtiers, de fournir des abris sûrs ou des lieux de refuge.

### ✓ Analyse de l'affaire du "Castor" (30 Décembre 2000)

- Le transporteur de produits pétroliers de 31000 tonnes , endommagé mais encore

autonome arrive au port de Nador (Maroc) pour réparations.

- Les autorités marocaines déclarent, par erreur, que le "Castor" est un risque inacceptable d'explosion ou de pollution.
- Les remorqueurs de sauvetage de "Tsaviliris" remorquent le navire en avarie autour de la Méditerranée pendant 6 semaines (environ 1000 miles) dans des conditions météo et de mer terribles, finalement il effectue le transfert de sa cargaison au large de la Tunisie.
- L'Espagne déclare le pétrolier sous-normes. Les autorités espagnoles assurent l'évacuation de l'équipage quand les remorqueurs de sauvetage sont arrivés.
- 8 pays interdisent au navire endommagé de s'approcher à moins de 30 miles de leurs côtes, exposant ainsi l'équipe de sauvetage et la cargaison à un danger plus grand. Un ou deux Etat ont fait le mort et les autres ont suivi comme un troupeau de moutons.
- La résistance de la structure du Castor fut un élément vital qui a laissé le temps nécessaire pour effectuer tout le transfert de sa cargaison dans les eaux plus calmes au large de la Tunisie le 29-02-01.
- Il y a eu coopération et accord de point de vues sans précédent entre :  
Les autorités du pavillon : Chypre  
La société de classification : American Bureau of Shipping  
Les sauveteurs : Tsaviliris  
Les organismes environnementaux réputés quant aux meilleurs façons d'entreprendre et d'effectuer le sauvetage du navire de son équipage et de sa cargaison.
- Ignorant l'avis professionnel et technique des experts les Autorités des Etats Côtiers ont refusé de fournir un abri à ce navire en détresse.

Les Etats côtiers ont contrevenu aux conventions internationales existantes. Ces pays ont agi comme s'ils n'avaient jamais lu "UNCLOS" (Convention des Droits de la Mer) et "La Convention pour la protection de la Méditerranée contre la pollution" et moins encore les avaient signées.

## ✓ **Faits relatifs à l'accident de l'ERIKA (Décembre 2000)**

- Transporteur de produits pétroliers d'environ 30000 tonnes, sévèrement endommagé dans le gros temps dans le Golfe de Gascogne.
- Le Commandant a demandé à rejoindre un port en France. Le capitaine du port a refusé d'accueillir l'Erika.
- Le navire se brise en fin de compte et pollue les côtes de Bretagne. L'Erika coule rapidement.
- L'Erika lui-même fut considéré comme le responsable et son état fut le point de mire.
- La perte du navire et la pollution qui en est résultée auraient pu être évitées si l'Erika avait été mis à l'abri.

## ✓ **Faits relatifs à l'accident du JOHN R (10 décembre 2000)**

- Le vraquier s'échoue sur la côte nord de la Norvège
- Avant que les sauveteurs ne puissent faire quoi que ce soit, les autorités norvégiennes interviennent pour débarquer les soutes.
- Le navire qui était sur ballast, se casse en deux et la partie avant dérive vers le large.
- Les sauveteurs "Tsalviris" remorquent la partie avant dans un fjord abrité et enlèvent tous les polluants potentiels.
- Une demande est faite pour remorquer la partie avant en mer, à environ 200 miles des côtes norvégiennes dans la mer du Groenland. Les autorités norvégiennes refusent, arguant de leurs obligations envers diverses conventions sur l'élimination de déchets en mer.
- L'armateur et le P&I du navire ont dépensé environ 1M US\$ pour envoyer à la casse la partie avant.

## ✓ **La méthode Britannique :**

En vertu du Dangerous Vessels Act 1985, le capitaine d'un port britannique peut interdire l'entrée ou exiger le départ d'un port, si, à son point de vue, l'état d'un navire, ou la nature de ce qu'il contient, est telle que sa présence dans le port pourrait entraîner un danger grave et imminent pour la sécurité des personnes ou des biens ou risquerait dans le cas où le navire pourrait, en coulant ou en sombrant dans le port, empêcher ou gêner sérieusement l'usage du port par les autres navires.

Les britanniques considèrent comme primordial, en réponse à un accident maritime, après le sauvetage des vies humaines, la protection de la santé humaine et de l'environnement maritime et terrestre.

Les britanniques ont mis en place un système pour faire face à ces incidents lorsqu'il est nécessaire de désigner un lieu de refuge pour éviter la pollution de l'environnement.

## ✓ **Les directives Australiennes :**

Plusieurs régions australiennes ont émis des directives pour répondre aux demandes de refuge des navires endommagés ou en avarie. Comme elles sont assez semblables, je prendrai le plan de la Nouvelle Galles du Sud (New South Wales) comme exemple. Les autorités de NSW ont constaté que les décisions d'accepter ou de refuser un abri sont difficiles et demandent l'aval des autorités, de la communauté et des organisations environnementales. C'est pourquoi elles ont développé des directives pour qu'une demande d'abri soit étudiée promptement et d'une manière professionnelle, de façon à être sûr que tous les éléments nécessaires ont été pris en compte.

Selon leurs directives, une demande d'abri sera évaluée en utilisant des critères approuvés. Y compris la prise en compte de la nature de l'urgence pour le navire et de ses effets sur l'environnement. Afin de maintenir un contrôle efficace sur les éléments du processus de prise de décision à une demande d'abri, ceux-ci seront étudiés tout d'abord par les autorités concernées des ports et du Bureau de la Sécurité des Transports. Si cela est nécessaire, des agences telles que Administration de la Sécurité Maritime Australienne pourront être consultées.

Les autorités portuaires informeront le Ministère concerné des circonstances et des décisions dès que possible.

## ✓ **La manière Allemande :**

Selon la Constitution Allemande, la répartition des responsabilités entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des régions est clairement définie. Le gouvernement fédéral est responsable de tout ce qui concerne la sécurité maritime y compris la sécurité de l'accès aux ports allemands. En ce qui concerne la protection de l'environnement marin, le gouvernement fédéral est responsable pour la haute mer et pour les voies maritimes ou fluviales fédérales, tandis que les régions côtières sont en charge des ports et de la côte. Cependant bien qu'il y ait une étroite collaboration entre les différentes autorités, il n'existe pas pour le moment de centre de réponse à une urgence maritime avec un commandement unique disponible en permanence. A la suite de l'incendie du MV "PALLAS" le gouvernement fédéral et les gouvernements des régions côtières ont décidé qu'il était urgent d'établir un centre Allemand de gestion des accidents maritimes.

Les principaux éléments des directives Allemandes sont :

- 1 - Identification des événements tels que

incendie, explosion, avarie du navire, abordage, pollution, perte de stabilité du navire et échouement.

- 2 - Evaluation des risques en découlant en tenant compte des :

- Facteurs sociaux et environnementaux tels que : sécurité des personnes à bord, risques pour la sécurité publique, zones environnementales protégées, habitat et espèces sensibles, pêcheries, ensembles économiques et industriels, zones de villégiature et de loisirs, moyens disponibles.

- Conditions naturelles telles que : météo et état de la mer, saisons et marées.

- Plans d'intervention tels que : rôle et responsabilité des autorités, besoins et disponibilité des moyens de lutte, moyens techniques et coopération internationale.

- 3- Réponse d'urgence et actions en découlant telles que : Allègement, remorquage, arrimage, sauvetage et stockage.

- 4- Implications financières.

Si possible selon les circonstances, on devrait traiter les problèmes d'urgence à la mer ou sur une rade particulière en eaux abritées ou en rivière qui pourrait être équipée de duc d'albe pour permettre un amarrage en sécurité d'un navire en détresse. Le capitaine du port, choisi comme port de refuge, doit être consulté et l'autorisation d'entrer doit lui être demandée, elle ne peut être refusée sans de bonnes raisons. Le chef du centre allemand d'intervention et de lutte contre les accidents maritime peut passer outre la décision du capitaine de port ; dans tous les cas (que l'entrée ait eu lieu avec ou sans l'accord du capitaine de port) le centre d'intervention et de lutte dirige l'ensemble des opérations jusqu'à la fin.

Les critères suivants doivent être pris en compte :

- (1) Comparaison des risques à la mer et des risques au port et ses approches
- (2) Proximité du port et des zones d'habitation
- (3) Installations sensibles telles que prise d'eau de centrales électriques
- (4) Impact sur le fonctionnement du port
- (5) Organisation de commandement
- (6) Possibilités d'autres lieux tels que zone abritée avec des possibilités d'amarrage
- (7) Moyens de manutention cargaison
- (8) Moyens d'évacuation des déchets et moyens de réparation.

Lors du débat au MSC sur ce sujet en 2001, les délégués ont soulevé les points principaux suivants pour action immédiate et étude:

- (1) La première des choses en ce qui concerne le problème du refuge est la sécurité de ceux qui sont concernés.
- (2) La protection de l'environnement maritime doit aussi être une des principales priorités.

- (3) Les dispositions des lois internationales, en particulier celles de UNCLOS, doivent être appliquées.
- (4) Les droits juridiques des Etats côtiers concernés doivent aussi être pris en compte, en considérant les accidents des navires en détresse au cas par cas.
- (5) Une approche commune interrégionale peut ne pas être possible en raison de conditions météo différentes ou autres y compris la configuration de la côte.
- (6) Une approche régionale peut avoir des aspects positifs et négatifs.
- (7) La décision d'un état côtier de fournir un lieu de refuge devrait être tempérée par une étude des risques de la situation.
- (8) Des critères infaillibles et les directives pertinentes doivent être établis pour permettre aux états côtiers de décider de choisir des "lieux de refuge" et des moyens qui doivent y être associés.
- (9) Les capitaines, les sauveteurs et tous ceux qui sont associés dans les opérations d'assistance à un navire en avarie doivent disposer de directives opérationnelles précises.

Le système doit être basé sur une analyse des risques correcte et on doit se concentrer sur le plan d'action. La question du refuge pour les navires en détresse doit être professionnalisée, et non pas politisée. Il ne devrait plus y avoir de cas où le refuge est refusé de but en blanc.

### ✓ Point de vue des commandants :

La majorité des commandants pense que l'OMI devrait s'assurer que les principes suivants sont inclus dans la rédaction des directives sur les ports de refuge :

- 1 - Fournir des lieux de refuge est nécessaire et devrait être accepté par toutes les parties concernées.
- 2 - Toutes les parties concernées devraient coopérer pleinement pour arriver à un accord.
- 3 - Lorsque la décision est prise d'accepter un navire dans un lieu de refuge, l'ordre des critères dans le processus de décision devrait être le suivant :
  - Sécurité et santé de la vie humaine dans le voisinage du navire en détresse ou/et le long de la côte, des chenaux, de la rivière et du port.
  - Protection de l'environnement, des ressources naturelles de la mer et de la zone côtière.
  - Protection des installations sensibles.
  - Infrastructure économique et socio-économique, aménagements de loisirs, qui se trouvent sur la côte, la rivière ou les ports.
  - Impact économique sur le port et la région et
  - La sécurité du navire et de sa cargaison.

- 4 - En étudiant les risques, le "pire" doit être considéré, ainsi que les chances pour que ce scénario se produise
- 5 - Toute décision concernant le meilleur lieu de refuge doit être basée sur des faits établis et non sur des points de vue émotionnels ou politiques.
- 6 - L'emplacement choisi doit être réellement le meilleur pour gérer le problème.
- 7 - Si un port est choisi comme lieu de refuge, il ne doit pas avoir à subir les coûts consécutifs à l'acceptation du navire en détresse.

### ✓ Le Forum Maritime soutient les Capitaines :

En juillet 2001, le Forum Maritime britannique (la plus grande réunion mondiale d'instituts maritimes professionnels internationaux) a fortement soutenu les propositions des Capitaines pour les lieux de refuge. Le forum a déclaré que :

"Les capitaines doivent avoir le droit d'exercer leur jugement professionnel pour sauver la vie, protéger l'environnement marin et préserver les biens. En peu de temps trois navires, tombés en avarie, dont les commandants avaient cherché refuge pour effectuer des réparations correctes ont été refoulés par les autorités côtières. Le "Treasure" au large de l'Afrique du Sud, fut renvoyé au large et a sombré; l'"Erika" reçut l'ordre des autorités françaises de rester en mer et a coulé au large de la Bretagne; le "Castor" fut interdit d'accès dans les ports espagnols et méditerranéens. Les capitaines ne sont pas autorisés à assumer leurs responsabilités selon la Résolution OMI A443, en laissant l'équipe dirigeante du bord sans accès à un port de refuge.

La législation terrestre sur l'environnement impose des obligations aux capitaines de port et aux autorités gouvernementales, mais il peut y avoir plus de dégâts à l'environnement si un navire se casse en mer comme l'ont démontré le "Treasure" et l'"Erika".

Il est essentiel pour les capitaines que de tels ports soient parfaitement identifiés et indiqués dans les Instructions nautiques de sorte que l'on puisse en tenir compte dans la préparation du plan de traversée en cas d'avarie.

La législation maritime et les codes de conduite des associations professionnelles demandent aux professionnels d'agir dans l'intérêt public pour sauver la vie humaine et protéger l'environnement marin. Le UKMF est conscient que les commandants ne sont plus en mesure d'exercer en dernier ressort leur meilleur jugement.

### ✓ Action de l'OMI sur les lieux de refuge :

Le sous-comité OMI sur la Sécurité de la Navigation (NAV) a commencé à étudier la question des lieux de refuge lors de sa 47<sup>ème</sup> session en juillet 2001. Lors des deux prochaines années le sous-comité NAV va travailler en coopération avec le MEPC (Marine Environment Protection Committee). Le mandat principal du sous-comité est de développer des directives pour aider les Etats et les Capitaines à traiter une situation dans laquelle un navire en détresse cherche un lieu de refuge. Les directives proposées devraient couvrir les aspects suivants:

- (1) - Actions que le capitaine d'un navire en détresse doit accomplir lorsqu'il a besoin d'un lieu de refuge.
- (2) - Evaluation des risques, associée à l'existence de lieux de refuge d'une manière à la fois générale et au cas par cas.
- (3) - Actions attendues de l'Etat côtier pour l'identification, la nomination et la disposition de tels lieux appropriés ainsi que les aménagements utiles.

### ✓ Débarquement de personnes sauvées en mer :

Malheureusement dans les dernières années, en raison de pressions diverses, des citoyens de certains pays ont, par désespoir, embarqué, à la recherche du droit d'asile et du statut d'immigrant, vers des pays relativement prospères. De nombreuses tentatives ont échoué et se sont terminées par des désastres humains en mer. Les navires de commerce de toutes nationalités ont souvent secouru de telles personnes en grande détresse (parfois avec des risques importants pour l'équipage du navire portant secours) en haute mer et les ont ramenées en sécurité, pour constater que les autorités des Etats côtiers refusaient le débarquement à terre de ces naufragés. Les commandants de navires ayant porté secours se sont trouvés stressés et ennuyés par les autorités portuaires s'occupant des naufragés et les armateurs du navire ont subi des pertes économiques en raison des délais importants pour débarquer les naufragés. Cette situation est bien illustrée par le cas du "Tampa" qui fut impliqué dans un sauvetage en mer en Août 2001.

Il est absolument indispensable que la communauté maritime internationale s'occupe rapidement de cette question et trouve une solution humanitaire qui remettra à l'aise tout ceux qui sont concernés.

### ✓ Obligation légale de secourir les personnes en danger en mer :

- La tradition maritime impose à ceux qui peuvent le faire sans danger ni mettre en

péril leur navire ou leur équipage de porter assistance à ceux qui sont en péril à la mer.

- Cette tradition a été incorporée dans les Usages et Lois Maritimes Internationales.

Références :

- Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritime
- Convention Internationale sur le Sauvetage 1989
- Conférence des Nations Unies sur la Loi de la Mer 1982 (UNCLOS)
- Loi Maritime Norvégienne de 1994

### ✓ **Position du Capitaine à l'égard des Personnes Sauvées en Mer :**

- Un Capitaine qui a secouru des personnes en danger en mer a toute liberté pour les conduire en lieux sûrs :

Il peut continuer son voyage vers le port de destination et les personnes secourues n'ont rien à dire.

Si le Capitaine fait route vers un autre port convenable, ceci est parfaitement raisonnable.

- Selon la tradition maritime et les lois internationales, le Capitaine peut espérer avoir l'assistance et le soutien de l'Etat côtier pour les personnes secourues en mer.
- Le Capitaine est parfaitement en droit d'attendre un soutien des Etats dont il a secouru des nationaux. Il a le droit de demander un soutien de l'Etat du pavillon de son navire, qui a l'obligation de fournir cette assistance.
- Finalement, c'est aux gouvernements des Etats concernés, et non au Capitaine du navire ayant porté secours, de trouver une solution au difficile problème du statut d'un grand nombre de personnes secourues en mer.

### ✓ **Une analyse du cas du "Tempa" (Août 2001) :**

- Porte-conteneurs sous pavillon norvégien
- Equipage total 24 personnes
- Possibilités de logement pour 40 personnes (équipage et passagers)
- En route de Freemantle vers Singapour
- Le Tampa reçoit l'ordre des autorités de surveillance côtière australienne et de l'organisation Internationale de Recherche et de Secours d'effectuer des recherches pour un navire en détresse dans les Iles Christmas (partie du territoire australien)
- Le Capitaine s'exécute et trouve un petit bateau indonésien en détresse et embarque 438 personnes (pour la plupart des afghans demandeurs d'asile et un petit nombre d'indonésiens). Le navire en détresse a été abandonné.
- Le Capitaine du Tampa décide de faire route

vers un port indonésien, qui était la destination prévue du navire en détresse, mais quelques uns des naufragés mettent la pression sur le capitaine pour aller vers un autre port.

- En considérant 438 naufragés face à un équipage de 24, le capitaine décide de faire route vers l'île Christmas.
- Le Gouvernement australien et la population s'inquiètent du nombre croissant des demandeurs d'asile arrivant du Moyen-orient via l'Indonésie vers le territoire australien de l'île Christmas ou de la zone d'Ashmore Reef, apparemment organisé par des trafiquants de clandestins en quête de profit.
- Au lieu d'aider le Tampa, le Gouvernement australien interdit au Capitaine de pénétrer dans les eaux australiennes.
- En désespoir de cause le Capitaine passe outre et entre dans les eaux territoriales en demandant assistance.
- Le Gouvernement australien répond en prenant le contrôle du navire avec l'armée.
- Les personnes secourues n'ont pas été autorisées à débarquer en Australie, en fin de compte elles sont embarquées sur le HMS "MANOORA" et transportées à Port Moresby en Nouvelle Guinée Papouasie.
- L'équipage du navire indonésien abandonné est arrêté et accusé de trafic de clandestins par l'île Christmas.
- Le "Tampa" est autorisé à continuer son voyage vers Singapour.

### ✓ **Conclusions :**

- L'attitude et le comportement du Gouvernement australien à l'égard du "Tampa" est en violation des obligations internationales de l'Australie.
- L'Australie devait immédiatement, en vertu des lois maritimes internationales, apporter au "Tampa" une assistance appropriée.
- Selon les principes des lois maritimes internationales l'Australie a violé ses obligations envers le "Tampa". Le fait que les personnes secourues soient des demandeurs d'asile ne change rien à la nature ni à l'étendue des devoirs envers le "Tampa".
- L'Australie a parfaitement le droit de protéger ses frontières. Toutefois il existe deux exceptions importantes, à savoir les réfugiés et les naufragés en mer. Les naufragés ont droit, pour des considérations humanitaires, à une assistance temporaire pour les soulager de la détresse et du danger subis en mer.
- Ceux qui n'avaient aucun droit d'être en Australie auraient dû être reconduits dans leur pays d'origine. Ceux qui étaient des réfugiés auraient dû avoir les droits humanitaires habituels accordés aux réfugiés.
- Le "Tampa" aurait dû être débarrassé de tous les naufragés dès son entrée au port de

refuge et libéré pour continuer son voyage interrompu.

### ✓ **Réfugiés et demandeurs d'asile :**

L'Assemblée de l'OMI a adopté le 19 novembre 2001 une résolution soumise par le Secrétaire Général concernant la condition des réfugiés et des demandeurs d'asile qui sont secourus en haute mer par les navires marchands. La résolution recommande une révision complète des mesures de sécurité et des procédures pour le traitement des personnes secourues. Elle fait suite à nombre d'incidents récents impliquant des demandeurs d'asile, des réfugiés et des clandestins qui, comme l'a noté l'Assemblée, ont fait prendre conscience du problème relatif à la législation minutieuse de l'OMI et au degré de préparation des communautés maritime et côtière pour traiter correctement ces personnes.

S'adressant à l'Assemblée Mr. O'Neil a déclaré : "A moins que le problème ne soit traité sous tous les rapports et qu'une action ne soit entreprise au niveau approprié, de tels incidents peuvent avoir un impact négatif sur la totalité du système de recherche et sauvetage que l'OMI a mis en place mondialement pour aider ceux qui sont trouvés en détresse en mer."

Le Secrétaire Général a recommandé que rapidement une action soit prise pour améliorer la préparation des communautés maritimes et côtières pour répondre de façon coordonnée à des urgences provoquées par de tels incidents. Il a noté que la révision des procédures actuelles devrait s'assurer que la coordination et la coopération entre les parties concernées soient renforcées de telle sorte que les personnes secourues soient promptement et efficacement débarquées en un lieu sûr, quelle que soit leur nationalité et leur statut ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées. Les survivants, y compris les immigrants sans papiers, les demandeurs d'asile et les réfugiés, tout comme les clandestins, devraient être traités, durant leur séjour à bord, selon les accords internationaux appropriés et les traditions maritimes humanitaires immémoriales.

*Messieurs, je conclurai en disant que les Capitaines du monde entier ressentent très fortement l'attitude dure des autorités de l'Etat côtier à l'égard des navires en détresse et des personnes secourues en mer. Il est grand temps que les autorités revoient leur attitude actuelle concernant l'assistance aux navires en détresse et restaurent l'honneur traditionnel de la communauté maritime, en fournissant soutien et assistance à tous ceux qui approchent notre frontière maritime et cherchent de l'aide.*

# Sécurité en mer : Accidents, pollutions.

## Tous acteurs, tous coupables (2)

### 2. Fonctionnalités et sinistres maritimes

#### 2.1 - L'abordage.

Il traduit le défaut de gestion des ressources passerelle :

- Absence et/ou manque de fiabilité des équipements radar, de consignes permanentes du commandant ou de la compagnie, du commandant à la passerelle lors de passages resserrés à trafic intense, de réduction de vitesse ou de changement de route
- Erreur d'appréciation de la situation et de sa possible évolution (Règles 7 et 8 de la COLREG et/ou lecture erronée des informations radar).
- Fatigue de l'homme de quart et/ou manque d'attention durant la veille
- Formation insuffisante et manque d'expérience de l'homme de quart, du pilote portuaire ou de rivière
- Inobservation des règles sur la veille
- Issue de circonstances imprévisibles (avarie de barre amenant à proximité de l'autre).
- Mauvaise compréhension des règles de barre et de route, mauvaise préparation de la traversée
- Mauvaise communication au sein de l'équipe de quart et/ou défaut de communication inter navire
- Visibilité mal appréciée et mauvaise usage de la VHF

Conséquences à envisager

- Envahissement du navire
- Incendie
- Pertes du navire et/ou de vie humaine
- Pollution

#### 2.2 - Les avaries.

D'intérêt mineur à l'origine l'avarie deviendra sinistre par défaut de diagnostic précoce des problèmes, par absence de plans d'urgence et/ou par manque de maintenance

Ce sont en outre l'avarie de barre, la disparition de l'énergie, la panne de composant électronique d'organe de commande et/ou de détection, la vétusté des équipements du navire, une action erronée dans une phase d'activité du navire.

Le défaut de langue commune entre les intervenants, leur fatigue, le manque de maintenance et de pièces de rechange, la proximité de dangers transforment l'avarie en situation dangereuse conduisant au sinistre.

#### 2.3 - L'échouement.

Le défaut de préparation du voyage, l'information nautique erronée ou pas à jour, la mauvaise gestion des ressources passerelle, la pression commerciale des chargeurs conduisent à ce type de sinistre.

- Absence de compétence à la passerelle pendant les passages encombrés ou resserrés.
- Avarie de barre ou de l'équipement de propulsion.
- Cartes non appropriées.
- Défaut ou erreur humaine dans la conduite de la navigation et/ou du quart au mouillage.
- Défaut de communication entre le pilote et le personnel de quart lors de l'entrée ou de la sortie de port.
- Défaut de compréhension de l'information nautique diffusée.
- Erreur dans l'estimation de la position ( officier de quart ou service du pilotage ).
- Fatigue de l'homme de quart.
- Hydrographie non à jour ( non-respect d'une obligation régalienne ) et information nautique non entretenue.
- Manque de tenue de l'ancre au mouillage, par défaut du fond et/ou de l'équipement.
- Mise en danger du navire par des pratiques locales commerciales contraignant le navire à s'alléger au maximum avant la mise à quai, l'exposant ainsi à ne plus être capable d'affronter une situation météorologique s'aggravant soudainement alors qu'il est en attente devant le port.

Conséquences à envisager

- La perte du navire et de vie humaine
- La pollution

#### 2.4 - La gîte inattendue.

Tant à la mer qu'au port, le facteur humain (affréteurs, équipage, manutentionnaires), est un facteur déterminant

- Abordage suivi de l'envahissement d'un compartiment.

---

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

---

- Absence de suivi de l'amarrage sous l'action de la marée et/ou des opérations commerciales.
- Avarie et/ou défaut du système de ballastage.
- Chute à la mer de la cargaison transportée en pontée.
- Défaut de conduite lors des opérations commerciales (mauvaise répartition transversale des poids).
- Effondrement d'une cloison.
- Liquéfaction de la marchandise.
- Ripage de la cargaison.

Conséquences à envisager

- Création de danger pour la navigation
- Naufrage du navire
- Pollution de la mer et/ou du littoral par la marchandise

#### 2.5 - L'incendie.

L'origine d'un incendie relève :

- De la cause fortuite.
- Du défaut de maintenance.
- Du non-respect des règles de sécurité.
- De la suite d'un événement nautique.

L'absence de plans d'urgence, la méconnaissance des moyens de lutte sont actes aggravants.

Conséquences à envisager.

- Extension du sinistre à tout le navire.
- Naufrage.
- Perte de la marchandise.
- Perte de vie humaine.

#### 2.6 - Le naufrage.

Le naufrage, au-delà des cas vus au-dessus, peut être la suite :

- D'un acte spécifique et violent (Attaque à main armée, Fait du Prince, Piraterie),
- d'un comportement spécifique (baraterie),
- de circonstances imprévues (tempête exceptionnelle),
- d'un défaut de diagnostic sur l'évolution d'une situation dangereuse (absence de décision fondée du commandement, ingérence des affréteurs dans la gestion nautique, mise en place du navire sur des trafics pour lequel il n'est pas conçu).

Conséquences à envisager

- Obstacle et/ou dangers pour la navigation.
- Perte du navire, de la marchandise et de vies humaines
- Pollution

### 2.7 - La perte de vie humaine

- A la suite des fortunes de mer évoquées précédemment
- Accident lors des opérations du navire (accidents de travail, sinistre majeur à quai)
- Défaut dans la gestion de l'évacuation de l'équipage et/ou des passagers (mauvais fonctionnement des équipements, formation incomplète de l'encadrement, retard des secours)

### 2.8 - La pollution et les rejets.

Elle intervient à la suite

- D'un comportement spécifique (acte de guerre, jet à la mer de la marchandise pour assurer le salut commun)
- D'un événement de mer.
- Du mauvais usage et/ou fonctionnement des équipements du navire.
- Du mauvais usage et/ou fonctionnement des équipements portuaires.

## 3. Fonctionnalités et parties prenantes

### 3.01 - Affréteurs.

Les affréteurs confient leur marchandise à un transporteur après négociation sur le montant de la prestation. Pour l'affréteur :

- L'avantage reçu est le bénéfice commercial, le coût engagé est le prix du transport,
- Le risque personnel est la perte de sa cargaison,
- Le risque imposé aux collectivités et à l'océan est la cargaison dangereuse et/ou polluante.

L'affréteur peut aussi être un armateur qui vient chercher sur le marché le complément de sa capacité de transport.

Le transport est confié à la meilleure réponse à divers critères (politique commerciale de l'affréteur) :

- L'aspiration légitime de l'affréteur au profit, donc le coût de l'opération (ramené en USD/T).
- L'évaluation de l'outil de travail proposé. Certains métiers se sont dotés d'un système d'inspections consigné dans des banques de données communes à la profession (SIRE pour les pétroliers et CDI pour le chimique).
- La durée de l'opération (long ou court terme).
- La politique assurance qualité du partenaire et sa synergie avec celle de l'affréteur.
- La qualité des renseignements fournis par le courtier.

- La rémunération demandée : par accord entre les parties ou par taux de conférence et/ou de ligne.
- Le risque pour l'image de marque de l'affréteur (norme ISO 9014 intégrée).
- La renommée du partenaire et sa superficie.

Mais des pans entiers du transport maritime échappent à ces règles de bonne conduite, car la déontologie des opérateurs (qui sont détenteurs de marchandise à un titre quelconque) y est simple : le plus haut revenu possible et le coût moindre. C'est le domaine :

- De la marchandise illégitime pour des destinations incertaines.
- Du marché concurrentiel avec un niveau de rémunération en dents de scie.
- Du marché pour un simple voyage.
- Des traders de produits dont le prix de vente baissent (vrac sec).
- Du transport de certains produits pétroliers industriels de second choix.

Abruties des recours légaux derrière une succession de sociétés écrans, une variété d'appellation commerciale, protégées par la limitation de responsabilité, ces actions marginales mettent en danger des vies humaines et contraignent des collectivités à la réparation des dommages occasionnés.

De nombreux événements de mer ont mis en évidence la pression exercée par l'affréteur sur la sécurité du transport :

- Affrètement de navires âgés (les seuls intéressants et intéressés, car seulement demandeurs de faible revenus) pour le transport de produits dits "sales" ou sur certains segments maritimes. Le drame de l'ERIKA a momentanément orienté ce marché vers l'affrètement d'unités plus modernes, mais aussi plus chères.
- Description erronée de la marchandise et des ports.
- Ingérence dans la gestion nautique (chargement en cales alternées, choix d'un manutentionnaire peu scrupuleux, mise à quai dans des conditions limites (mauvaise météo et/ou stabilité du navire diminuée, route plus courte mais plus exposée au mauvais temps ou empruntant des passages dangereux, surcharge du navire,...).
- Mise en danger de la stabilité du navire par de fausses déclarations sur le contenu des containers (influence du calcul des taxes portuaires).

La baisse de la rémunération voulue par les affréteurs est responsable pour partie de la qualité déclinante car où l'armateur peut-il trouver l'argent pour entretenir ses navires, les armer correctement et les remplacer ?

Certaines autorités maritimes ont identifié la forte influence sur le sinistre maritime de ces récidivistes de la non-sécurité maritime que sont l'armateur sous-standard et l'affréteur peu scrupuleux.

Ils ne peuvent pas vivre l'un sans l'autre,

car à part eux qui d'autre monterait dans un avion avec une seule aile ?

### 3.02 - Armateurs.

Le transport maritime a toujours été et doit rester une terre d'élection de la libre entreprise et de la compétitivité internationale.

Ce qui implique comme pour toute entreprise commerciale : des montages financiers, une recherche du coût moindre, une rigueur de gestion, une spécificité de la propriété ou du droit d'usage, le tout exacerbé par la dimension compétitive et internationale de l'activité.

Mais ce qui n'exclut pas : amélioration de l'outil de travail, considération pour les employés, confiance des clients et des fournisseurs, investissement dans la qualité, la préservation de l'environnement et le renom de l'entreprise.

L'armateur risque la perte du navire, son engagement est le prix du navire, les revenus sont les avantages reçus. Le risque imposé est le choix de la spécialisation du navire.

L'armateur doit, tout en tenant compte de sa légitime aspiration au profit :

- Créer un environnement de travail averti et sain qui en améliorant les conditions de travail à bord maximise la productivité et préserve l'environnement marin (code ISM).
- Faire pratiquer à tous les niveaux de son entreprise une culture qualité et sécurité (formation aux situations d'urgence, lutte contre la corrosion, maintenance des équipements, qualité du recrutement (code ISM)).
- Motiver son département technique pour diminuer la pollution fonctionnelle (équipements de gestion des déchets, maintenance, moteur plus performant, nouvelle hélice,...).
- Renouveler l'outil de travail (adéquation de l'outil à l'usage, réduction de la pollution fonctionnelle, remplacer le gaz de ses conteneurs frigo (type R 12 par des R-134 A).
- S'engager à fournir un navire étanche, résistant et sûr.
- Se battre dans un environnement compétitif ou la compétition à armes égales n'est pas toujours de mise.
- S'impliquer dans l'environnement en introduisant la norme ISO 1401 dans sa politique commerciale.
- Tirer vers le haut le niveau social qui brisera l'isolement.

Pour développer et/ou maintenir ses parts de marché, l'armateur peut devenir lui-même affréteur de volumes de transport ou de navires. C'est l'opérateur de navire, sa philosophie diffère de celle de l'armateur. La propriété n'est pas cruciale, seule compte la capacité à faire ce pourquoi l'on s'est engagé.

Le propriétaire du navire peut aussi être une association professionnelle, un fonds de retraite ou un placement spéculatif dont les objectifs peuvent s'éloigner notablement de ceux d'un armateur éclairé et de qualité.

Certaines zones économiques sont très lucratives, la balance entre le gain et les risques possibles y penche en faveur du gain.

On y constate que souvent les navires abandonnés, détenus ou vecteurs et/ou victimes de sinistres sont propriétés de sociétés :

- Qui laissent à la collectivité le soin de pallier leurs déficiences (maintenance du navire et salaires de l'équipage).
- Qui n'hésitent pas à abandonner le navire et l'équipage.
- Qui n'ont aucun lien substantiel ni même formel avec l'état du pavillon immatriculant le navire. L'armateur n'y a ni établissement, ni correspondant commercial et surtout pas son siège social. Elles n'emploient parmi l'équipage aucun ressortissant de cet état.

Le marché est donc polarisé entre les exploitants qui privilégient le long terme, le rationnel, le respect de l'environnement, la satisfaction du client et ceux qui pensent court terme, profits et spéculations.

L'industrie estime que 10% des exploitants génèrent ces problèmes, portent atteinte à l'image du métier et travaillent avec ceux des affréteurs qui escomptent le plus de ristourne possible sur le taux de fret.

C'est un facteur aggravant, certain et structurel en cas de sinistre. En particulier pour les navires armés par un équipage de peu de compétences, qui sont exploités dans un marché tendu et n'ont pas ou peu de qualité intrinsèque.

L'exploitation sûre des navires est un des piliers de la prévention des accidents et de la protection de l'environnement.

### **3.03 - Les Assurances et les Clubs de protection.**

Les navires se doivent d'être assurés. C'est un métier de professionnel, ce qui suppose :

- Une connaissance des accidents matériel et humain, des contentieux liés à la cargaison, des raisons des sinistres.
- La création d'un système d'inspection afin d'affronter les fausses déclarations et pour apprécier le niveau de qualité de l'entreprise dont ils couvrent les équipements.
- L'étude de la persistance des performances négatives et/ou de la spécificité des types de contentieux par pays, par pavillons et par ports.
- L'identification des erreurs des partenaires terrestres du transport maritime et le manque de qualité de l'interface navire terre.
- Une prise de risque ou un refus d'assurer.

Leur publication annuelle sur le sujet reflète l'état qualité de toute l'industrie prise dans sa globalité.

Comme l'a montré maintes fois l'actualité, certaines marchandises et cer-

tains navires ne sont pas assurés, car pas assurables vis à vis du ratio prime/risque à couvrir.

C'est un facteur aggravant car l'indemnisation de l'entité lésée n'est pas couverte.

### **3.04 - Les Banques.**

L'armateur y trouve les prêts nécessaires au financement de ses projets, hors financement étatique. Le transport maritime du point de vue bancaire est un projet mobilisant beaucoup de capital. Le financement se fait généralement au système du tour de table. Le système bancaire mondial pouvant en être mis en danger, le prêt aux armateurs est très ciblé.

Certaines conditions de prêt conduisent :

- A l'achat de navires d'occasion (qui ne sont pas toujours en bon état ou n'ont aucune chance de l'être).
- A l'affrètement de navires pour compléter sa flotte.
- A faire construire au coût le plus faible.
- A l'immatriculation sous des registres économiques.
- A une contrainte serrée des coûts opérationnels (gestion tendue de l'équipage et de la maintenance) qui n'est pas obligatoirement adaptée à l'état du navire.
- A la reconversion d'unité.

Les banques détiennent également les clefs de certains frets ou marchés.

L'influence des banques est donc un facteur structurel.

### **3.05 - Concepteur de navires.**

L'armateur s'adressera à ces derniers pour la construction de son navire (architecte naval, bureau d'étude et chantiers de construction).

Les critères économiques industriels en vigueur depuis les années 70 (où l'on a commencé à construire des biens à durée de vie limitée et dénués de possibilité de maintenance) ont conduit au dumping sur les prix.

Ce fait conjoncturel n'a pas amélioré la qualité de la construction navale, qui a vu de nouvelles pratiques naître :



Baltic Breeze - Photo J. Loiseau

- L'acier à haute résistance, qui est très sensible à la corrosion et n'offre pas une résistance importante à la fatigue.
- Une baisse de la qualité des équipements et des tôles suite à la pression exercée sur les fournisseurs.
- Le déplacement du lieu de construction des centres traditionnels à haute qualification et savoir-faire vers de nouveaux pôles de construction à faible coût, mais faiblement qualifié à l'origine.
- Un modèle standard par type de navire. Tout équipement supplémentaire au-delà de ce standard économique grèvera le prix.
- Un monopole de la construction par types de navire (donc pas de comparaison prix qualité).
- Une pérennité d'équipements obsolètes (achats de licence suite aux déplacements de lieux de construction).
- Naissance de navires construits pour la réduction des frais de port, donc à franc bord limité, sans gaillard à l'avant (d'où une diminution de la flottabilité, de la stabilité et une exposition plus forte aux éléments).
- L'utilisation du standard minimum permis par les sociétés de classification sur l'épaisseur des tôles

Cette uniformisation gêne le développement de navires plus sûrs et mieux intégrés car :

- Les armateurs choisissent le moins disant parmi les dessins conformes aux textes en vigueur, car le choix est plus souvent dicté par les comptables que par un super-intendant expérimenté par des années de mer.
- Par absence d'incitation, peu d'améliorations ont été développées ou mises en place ou proposées. Elles attendent dans les cartons leur imposition législative ou une réorientation de la demande ou des financements.
- Les constructeurs choisissent la société de classification la plus adaptée à leur objectif.
- Par lobbying, laxisme de la législation peu de navires sont livrés en standard avec des équipements limitant la charge sur l'environnement (incinérateur, limitation des rejets dans les fumées, stations de traitements des eaux usées,...).
- Par manque de recherches dans la construction navale sur le matériau et l'amélioration de la propulsion.
- Par obligation d'amortir les frais d'achats de licence et/ou de développement et de recherche.

La crise de la construction navale et sa mise sous lobby sont des facteurs structurels de sinistre.

### **3.06 - Certificateurs ISM.**

Le code ISM qualifie la qualité de l'administration du navire et de sa lutte contre la pollution. Cette certification du navire et de la compagnie passent par l'émission de documents par l'administration du pavillon d'immatriculation.

Ces certificats permettent d'exercer l'activité maritime et sont retirables pour fautes ou manquements avérés.

Mais le pavillon peut ne pas avoir l'administration de tutelle compétente pour ce travail, principalement les pavillons dits émergents. Il y a donc délégation de compétences auprès d'organismes autorisés et réputés compétents.

La nécessaire certification ISM s'étend donc de l'application d'une documentation de qualité à la certification erronée ou frauduleuse en passant par une montagne de papiers sans intérêts qui cale le coude droit du Capitaine.

C'est un facteur structurel de sinistre.

### 3.07 - Dangers de la mer.

Ils sont toujours aussi nombreux et pas souvent gérés, comme il se devrait.

La glace, le phénomène météorologique sont des contraintes naturelles de caractère certain (époque de l'année), conjoncturel (laissant des possibilités de s'en affranchir ou d'en limiter les conséquences).

Le fait du prince, les fautes des autres navires, les pirates sont des comportements inadéquats de caractère déterminant bien qu'hypothétique.

L'absence de relevés ou de travaux d'hydrographie, le défaut d'entretien des fonds garantis pour les approches portuaires, la non-diffusion de l'information météorologique sont des comportements inadéquats et spécifiques de la part d'un état côtier.

L'assistance aux vies en danger de se perdre est menacée par le défaut de décision politique, ce qui va certainement dramatiser la situation des immigrants abandonnés et celle du navire en plein milieu de l'océan.

### 3.08 - Equipage.

L'équipage d'un navire risque sa vie, ses biens propres en échange d'un salaire.

Le risque qu'il impose à la navigation est le manque de diligence.

L'erreur humaine de l'équipage a été identifiée comme cause déterminante de la majorité des contentieux tant en matière d'atteinte à l'intégrité physique des personnes (45% des cas), que dans la détérioration de la marchandises et dans la destruction d'équipement et de propriété.

Les facteurs les plus souvent avancés pour qualifier l'erreur humaine de l'équipage mettent surtout en évidence les fausses économies tentées par une stratégie de moindre coût concernant l'équipage. Ce sont :

- L'absence de qualification et le manque d'aptitude (marin malade)
- La crainte de perdre son travail qui conduit à faire seul ce qui n'est faisable qu'à plusieurs (accidents du travail)
- L'insuffisance numérique.
- La fatigue due à l'insuffisance de repos.

- Le manque de maintenance : surtout à bord d'un navire de peu de qualité à l'origine.
- Les problèmes de communication entre les membres de l'équipage et/ou le bord et les services de terre.
- Le retard et/ou le manque de qualité dans la prise de décision.
- Les risques imposés au navire par la pression commerciale (certains équipages ne peuvent dire non).

L'insuffisance numérique et le manque de qualification sont des faits spécifiques de la part de l'armateur, de la société de main d'œuvre entérinés par l'autorité de tutelle.

La fatigue et le manque de repos viennent :

- De contraintes jusqu'alors peu connues, car durant l'escale il faut toujours en assurant le minimum (l'opération commerciale, la ronde des clandestins) faire plus (inspections d'affrèteurs, d'états du port, d'état du pavillon, du terminal)
- De la faiblesse numérique (car après l'escale, il faut reprendre la mer avec du personnel fatigué)
- De l'intensité de l'activité durant l'escale (des efforts de productivité de la part des navires et des ports ont réduit les temps d'escale)
- Du manque de confort

Enfin les longs embarquements d'un équipage peu important numériquement et de plus multilingue et multi-confessionnel, sur un navire de qualité réduite soumis à des rotations très rapides créent vite un isolement social à la base des erreurs humaines.

Un homme et un seul est réputé responsable, c'est le Capitaine du navire. Ce marin est en charge de :

- L'application des textes commerciaux, légaux (code ISM, opérations commerciales, organisation du travail,...) et de la défense des intérêts de toute les parties concernées par le transport.
- Faire le quart sur certains navires : le capitaine en devient un officier de veille que personne ne peut assister et un passeur de suite. Mais il n'est plus un preneur de décisions, disponible à courte échéance.
- Maintenir les fonctionnalités du navire en état.
- La prise de décision face à l'événement, souvent sous la contrainte commerciale.
- Présenter le navire aux autorités durant l'escale et les mouvements du navire.

Cet homme a donc beaucoup de devoirs et surtout peu de droits car les textes qui lui permettraient de faire son travail sereinement sont toujours dans un tiroir par manque de signature auprès de l'instance internationale.

Enfin certains états côtiers s'empressent de lui réserver un traitement tel que des pans entiers du droit humain élémentaire doivent en être niés.

La fourniture de main d'œuvre maritime est l'activité première de nombreux états et d'une myriade de sociétés privées qui n'ont pas toutes des objectifs clairs et sains en terme de politique de recrutement et social.

L'équipage est un facteur déterminant de sa sécurité, de celle du navire surtout quand il est las, mal formé, complaisant, léthargique et assez incompétent pour se blesser avec des équipements qui assureront sa survie.

Il y a donc faillite de l'armateur, des autorités de tutelle, des établissements de formation, des fournisseurs d'équipage, des syndicats et du contenu de la STCW.

### 3.09 - Etat côtier.

- Il doit entretenir et fournir les aides à la navigation dans ses eaux navigables (balisage, radio-navigation) et renseigner sur la profondeur disponible (carte et hydrographie).
- Il doit s'équiper (législatif et technique) pour couvrir les responsabilités que lui confèrent son engagement international et sa zone de compétence maritime (assistance aux biens et aux personnes).
- Il doit garantir la police de ses eaux et prévenir les attaques à main armée des navires les empruntant.
- Il prend le risque d'avoir à nettoyer ses rivages pollués de par son incurie ou de par le trafic tiers empruntant ses eaux territoriales. Enfin un sinistre mal géré par lui peut s'étendre à l'état voisin.
- Il est en charge de la qualité de vie de ses nationaux résidents au bord de son littoral.
- Ses revenus sont ceux d'un état du pavillon et d'un état du port.

Au niveau international son action est limitée par le légalisme des institutions et par sa représentativité dans les instances (activité de ses représentants et droit de vote lié à l'importance de sa flotte).

Au niveau régional, sa réaction dépend de sa communauté de vue et de ses relations avec les états voisins.

Au niveau national la volonté politique de ses dirigeants est déterminante face aux atteintes de l'environnement, aux mises en danger de vie humaine et aux réalités économiques.

Les statistiques des Assurances brossent un bon tableau de la qualité des eaux côtières.

### 3.10 - Etat du pavillon.

- Il engage des frais pour l'administration de son registre.
- Il est représenté par sa diplomatie face aux autres états pour la gestion du contentieux né de sa légèreté dans la gestion de sa flotte. C'est le risque encouru.
- Il garantit devant les autres états l'application à sa flotte, des règles et des conventions internationales qu'il a acceptées et signées

(navigabilité du navire immatriculé et qualité de la documentation).

- Il immatricule des biens sous son pavillon contre redevances, c'est son revenu.
- Il impose une législation adaptée à son pavillon (emploi ou non-emploi de ses nationaux, fiscalité des revenus générés, liens substantiel entre lui et les parties prenantes, nationalité des marins, sécurité de l'emploi, social, .)
- Il peut s'impliquer dans la formation des navigants, dans la fourniture de main d'œuvre maritime, dans la délivrance des certificats aux navires et des titres professionnels aux marins.



Baltic Breeze - Photo J. Loiseau

De nombreux états de pavillon (pour des raisons économiques évidentes) ne peuvent admettre :

- Qu'ils n'ont pas l'administration maritime requise pour leur registre et par leurs engagements internationaux.
- Qu'ils ne sont pas rigoureux sur leur délégation d'autorité aux organismes reconnus.
- Qu'ils peuvent immatriculer des navires sous-standard (il n'y a pas de définition reconnue).
- Qu'ils permettent par l'absence de qualité de leur administration maritime l'auto assurance, le déni de responsabilités et l'usage de fausse documentation.

Le souci de leur image de marque (courte échéance) et de leur revenu (long terme) devrait amener certains états de pavillon à s'impliquer davantage dans la qualité des navires qu'ils immatriculent et dans la sécurité maritime.

Les immatriculés de bonne foi ne pouvant que légitimement s'inquiéter de la citation de ces pavillons plus souvent que d'autres dans les affaires de fausse documentation et dans les statistiques d'accidents, de détention portuaire, de contentieux commerciaux et/ou sociaux.

La notion d'état de pavillon recouvre donc des diverses situations qui sont compliquées parfois de cas particuliers.

Il y a un monde entre :

- Le pavillon d'un état de grande tradition maritime hébergeant des professionnels compétents et
- Le pavillon bis de cette même nation , et
- Le pavillon d'un état offrant un registre économique et
- Le pavillon d'un état offrant un registre de complaisance hébergeant des centres de profit.

La qualité et la rigueur dans la gestion du registre sont une des premières responsabilités d'un état face aux autres états qui sont aussi des états côtiers, des états de port d'escale, des états du pavillon ou des états hébergeant le siège social du propriétaire des navires immatriculés.

L'état du pavillon est un facteur déterminant et structurel de sinistres maritimes. C'est un critère souvent retenu pour déterminer si un navire va faire l'objet d'un contrôle lors de son escale ou avant de pénétrer dans les eaux territoriales de l'état du port.

En délaissant sa flotte un état de pavillon tarit la source de formation et de recrutement de personnel compétent pour la myriade d'autres activités maritimes nécessaires à son activité économique, ses responsabilités et sa sécurité.

Professionnels du para maritime (assurance coque, exploitants de quai et de navire, inspection des navires en escale, sauveteurs...).

Professionnels portuaires (assurance marchandise, construction navale, expertises diverses, mandataire de transport, maintenance, pilotage, remorquage, service d'amarrage...).

### 3.11 - Etat du port.

Cette interface mer/terre a une tutelle qui :

- Doit effectuer des contrôles sur la navigabilité des navires en escale, ce sont les MOU.
- Doit garantir la sécurité des navires en opérations le long des quais.
- Engage des coûts pour la gestion de ses échanges commerciaux (exploitation et infrastructures),
- Perçoit la redevance portuaire, c'est son revenu.
- Risque des dommages à ses installations et des pertes d'activité,
- S'impose le contrôle et la sécurité de la navigation locale (balisage des dangers, cote des dragages, pilotage...).

Bien que tous ses ports et rades ne soient pas aptes techniquement, c'est aussi celui du port de refuge que doit fournir l'état côtier aux personnes et aux biens en danger de se perdre.

#### Les contrôles de la navigabilité.

L'état membre d'un accord régional en plus de ses inspections traditionnelles (visite de portance, visa de bon arrimage) a :

- l'obligation de contrôler une partie des

navires qui font escale dans ses ports, en sus de ses navires nationaux

- le privilège de pouvoir les détenir tant que les mesures appropriées de correction des défauts constatés ne sont pas mises en place .

Ce serait une action efficace pour éliminer le navire qui n'est pas en bon état de navigabilité et pour motiver leur propriétaire par les coûts d'immobilisation et de réparations. Mais :

- Les critères d'inspection (ciblage et nombre) ne sont pas respectés, ni même uniformisés.
- Les déficiences et non-conformités ne sont pas appréciées identiquement dans tous les ports à l'intérieur d'un même MOU ou dans l'ensemble des MOU. Cette appréciation de la navigabilité est souvent laissée à l'expérience de l'inspecteur.
- Les détentions qui tournent à l'abandon encombrant les espaces portuaires.
- Le naufrage d'un mauvais navire ne peut qu'intervenir que dans un ailleurs, éloigné de la zone de compétence.
- Le port ou s'effectue la mise en évidence des défauts peut ne pas avoir la technicité nécessaire à un retour à la normale. Il est donc contraint de laisser le navire partir faire (peut-être) les réparations dans un autre port.
- La notion de navire sous standard n'est explicitée que dans les résolutions A 787(19) et A882(21) et en termes assez généraux (...est substantiellement sous les standards requis par la convention en force et dont l'équipage n'est pas en conformité avec le certificat d'administration de sécurité).
- Le résultat de l'inspection ne peut être une charge pour celui qui a affrété ce mauvais outil de transport.
- S'ils permettent à un inspecteur compétent de mettre à jour les déficiences d'un navire , ils n'autorisent pas l'évaluation de la compétence d'un équipage (car reconnue par des titres de formation délivrée par l'état du pavillon ou par un organisme habilité par celui ci).
- Les sociétés écrans interchangeable à volonté permettent la non-identification formelle et donc la récidive.
- Le suivi des nécessaires corrections pour la mise en navigabilité est rarement assuré et vérifié (information non communiquée et/ou détenue par la société de Classification du navire).

Ce manque de cohésion dans les inspections (qui est paradoxalement aussi une protection légale) permet au fraudeur de se concentrer que sur des points listés par pays et/ou par MOU .

C'est un facteur structurel de sinistre car il y a faillite dans l'objet même de l'opération.

Le port est aussi le lieu de tous les dangers pour le navire, les statistiques des assureurs

montrent qu'en termes d'accident de toute nature, le facteur humain initié par le personnel portuaire est important.

- Certains ports sont des passoires pour l'émigration clandestine et les marchandises illícites.
- Certains ports sont dotés d'installations obsolètes ne pouvant recevoir les navires modernes qu'au prix d'acrobaties avec la structure du navire.
- Certains ports ont créé un service privé de pilotage dont la seule compétence pour l'instant est d'avoir généré un maximum de plaintes et de dommages. Dans le monde un tiers des contentieux pour atteinte à la propriété impliquent une erreur humaine du pilotage ou de remorquage.
- Certains ports ont des manutentions dont le but principal semble être de blesser les gens ou la destruction des structures du navire, et par-là, la mise en danger des marins.
- Certains ports ont des prix de manutention qui génèrent des problèmes d'arrimage, de stockage (dangereux non-déclaré au milieu de la marchandise normale).
- Le calcul des taxes portuaires sur la marchandise encourage la fausse déclaration de poids et génère donc des problèmes de stabilité du navire.
- Malgré la convention Internationale MARPOL et/ou ses annexes signées, la majorité des ports n'offrent pas aux navires en escale les facilités consenties à leurs résidents (collecte des déchets de toute nature, transport en commun, soins médicaux, ...).
- Certains ports ont des prestataires de service qui pratiquent des tromperies sur la qualité des soutes en y recyclant les déchets industriels reçus des navires ou des industries locales. Ce qui conduit aux avaries des pompes à combustible et à l'arrêt de la propulsion.
- Certaines pratiques portuaires mettent en danger les navires en exigeant d'eux de s'exposer pour ne pas perdre de temps lors des activités commerciales (déballastage sur rade avant la mise à quai)
- Certains ports refusent de prendre en compte les demandes de capitaine souhaitant effectuer des opérations de maintenance pendant l'escale ou prolonger le séjour à quai pour des raisons de sécurité.
- Les assureurs ont même enregistré une spécialisation dans un type de contentieux par pays et par type de navires. Corée du Sud (pollution et pétroliers), minéraliers et collisions en Chine. Navires frigo et échouements en Belgique. Les atteintes à l'intégrité physique aux USA et en particulier à la Nouvelle-Orléans.
- Enfin certains ports ont ou ne peuvent être que des quais privés. L'influence de la tutelle d'état est amoindrie par la notion de propriété privée ou s'efface devant les arguments économiques ou le chantage à l'emploi.

Plus encore que dans les installations publiques, l'intérêt légitime de l'exploitant va vers la rapidité d'exécution de l'opération de

transfert, qui améliore ses comptes d'exploitation et ses résultats financiers.

Les facteurs contributifs à la mise en danger de la vie d'autrui et à la pollution en sont certainement exacerbés.

En ne contrôlant pas l'accueil des navires sous-standards dans ces ports et en ne s'intéressant pas à la qualité du travail portuaire, l'état du port contribue aux sinistres maritimes. Fautes qui ne l'engageront qu'à une réparation différée des dommages d'un coût collectif et à des discours politiques de circonstances.

Faits qui indéniablement reflètent les tendances et particularités de l'activité de transport dans la région

### 3.12 - Exploitants.

Ce sont des cas particuliers des diverses parties prenantes vues précédemment. Les règles communes s'appliquent rarement à leur niches car celle-ci ne se prêtent pas à la négociation.

L'exploitant récidiviste de l'accident maritime vit de discrétion, de profit rapide et selon certaines sources de trafic illicites.

D'après une étude australienne, les opérateurs à risque se cantonneraient dans le transport de vrac sec à partir de navires hors d'âge, dans les conteneurs, les transports d'animaux et dans le divers (environ 10% des opérateurs de navires répartis sous tous les pavillons et sous le registre de toutes les sociétés de classification).

Les exploitants à faible risque se retrouvent dans le transport de passagers et de produits pétroliers (certainement l'influence des médias et la spécificité de la charge utile).

### 3.13 - Organismes Internationaux.

#### L'OMI.

Issue de l'ONU, elle est en charge de la sécurité de la navigation maritime (protection de l'environnement, sécurité des biens et sauvegarde de la vie humaine). Elle édicte des règles (conventions) sur la construction des navires, la qualification des marins, la navigation et la sauvegarde de la vie humaine en mer.

C'est un ensemble administratif qui souffre de tous les maux bien connus de ce genre d'unité de réflexion.

- Action des groupes de pression à toutes les étapes de la réflexion.
- L'élaboration d'un texte suit un long parcours de plusieurs mois (conférence technique, puis conférence juridique et peut être adoption du texte lors de la conférence diplomatique finale).
- Fonds de fonctionnement par les cotisations versées par les états membres.
- La mise en place du texte demande quelques mois supplémentaires après l'enregistrement d'un nombre minimum d'adhésion de la part des états représentatifs d'un certain % de la

flotte mondiale ou du tonnage de cette dernière. Les pays détenteurs du tonnage significatif ne sont plus maintenant que des nouveaux pavillons ou des pavillons établis dans la complaisance depuis très longtemps. Les pays initiateurs de décision car rencontrant des problèmes dans leurs eaux surchargées signent souvent en premier mais l'importance de leur flotte ne permet pas d'atteindre le quorum requis.

- Ces pouvoirs sont limités car une marge d'appréciation du texte doit être laissée aux états signataires.
- Pour ménager les divers intérêts, chaque texte est doté d'un moratoire d'application.
- Les droits de vote et la représentation sont proportionnels à l'importance de la flotte, ce qui peut léser la défense des intérêts d'anciennes nations maritimes (qui n'ont plus de flotte importante), mais ont toujours les eaux les plus fréquentées du monde.

L'OMI a donc une incidence structurelle sur la sécurité maritime, bien que peu de choses aient été construites sur l'effectif minimum pour garantir la conduite du navire et sa maintenance. Elle n'agit souvent qu'à la demande ou sous la pression de l'événement ou pour répondre à la réaction unilatérale d'un état.

#### L'ITF.

Les règles de sécurité restent lettre morte sur le navire dont l'équipage est soumis à un isolement social, aux stress d'exploitation, à l'intimidation.

L'ITF s'intéresse de près aux conditions de vie des équipages. En particulier le travail de certaines officines pourvoyeuses de main d'œuvre maritime qui se contentent d'exploiter les malheurs des nationaux de certains pays.

La presse spécialisée rend régulièrement compte de leur activité : abandon du marin dans un port lointain, frais de dossier pour une simple promesse d'emploi, retenue de charges exorbitantes sur le salaire ou non-versement de ceux-ci, fourniture des marins qui ne sont pas en bonne santé.

#### Les Pouvoirs régionaux.

Un état souverain ou une association d'états réagit unilatéralement, lassé par l'inefficacité et la lenteur de l'OMI.

Cette réaction a donné naissance aux MOU et à des directives unilatérales d'état individuel.

Les Etats Unis ont l'avantage de la taille, du confort de zones continentales sous contrôle économique. Ils peuvent donc pratiquer une politique de diktats. Certains états américains pour des cas particuliers (pollution de l'air et des eaux) appliquent des règles plus restrictives que les décisions fédérales américaines.

L'Australie, le Japon pratiquent également

une sécurité unilatérale bien qu'intégrés dans le même MOU.

L'Europe, en plus du MOU de Paris a le bénéfice d'une administration commune qui s'implique dans des actions de qualification de la navigation dans l'Union et des ports des états membres.

La plupart des directives sont heureuses et ne souffrent pas trop de délais d'application. D'autres trahissent la vision simplificatrice de la commission européenne des transports et prouvent une méconnaissance des fondements de certaines activités. L'unisexe à taille unique n'habille pas tout le monde.

### **Les associations privées**

HELMPEA la première à établir une philosophie de l'environnement marin et à se consacrer à la lutte anti pollution.

GREENPACE s'implique beaucoup dans la gestion des déchets et le recyclage des navires démolis.

### **3.14 - La Marchandise et les Passagers.**

Certains secteurs du transport maritime sont tellement concurrentiels que tout investissement dans le confort, la qualité, la sécurité et la qualification du personnel sont des facteurs aggravant la gestion économique de l'activité.

Les passagers risquent leur bien, leur vie et pour le prix du billet, obtiennent l'activité ludique ou le transport.

Toute l'activité tant en amont ou en aval bénéficie de l'essor de ce secteur qui voit sa réglementation pourtant impressionnante s'épaissir très vite.

Certains accidents sont plus porteurs d'images négatives que d'autres auprès d'un public de consommateurs pour la satisfaction duquel on organise des activités ludiques ou l'on transporte des matières premières, des biens de consommation.

### **3.15 - Sociétés de Classification.**

Depuis l'origine, elles sont garantes de la qualité des navires inscrits dans leurs registres. Ils s'agit d'organisations privées, fournissant un service à un client, en échange d'une rémunération.

Elles édictent leurs règles de construction pour les navires, elles garantissent les calculs d'efforts qui sera amenée à supporter la poutre navire. Ces règles sont arbitraires, privées - elles ne sont pas uniformisées au sein des Classes.

La documentation qu'elles émettent est utilisée pour la délivrance des certificats du navire, par la tutelle du pavillon.

Le Pavillon peut leur demander d'agir en son nom, comme organisme reconnu par le pavillon

Les inspections, les réparations, le suivi technique du navire sont intégralement consignés dans leur dossier.

Leur valeur aux yeux de l'industrie n'est pas tant le niveau de service qu'elles rendent aux armateurs que dans la confiance que placent dans cette signature, les utilisateurs de navire, les autorités de pavillon.

Après le drame de l'ERIKA, les interrogations du mode maritime sur leur activité ont été nombreuses. Les conclusions ont été unanimes : dans leur majorité, elles avaient perdu de vue l'objectif fondateur pour se consacrer au développement de leur part de marché, pour assister l'administration des pavillons émergents, pour participer avec les constructeurs à des projets clef en main très tirés sur l'échantillonnage et se livrer à des jeux de MONOPOLY.

Selon les chiffres 2001 du MOU de Paris, 380 des 1699 détentions de navires seraient liées à la Classe. Et 297 d'entre-elles ont pour origine l'acte de Classes agissant pour le compte d'un pavillon.

Les règles de transfert d'une classe à l'autre ne sont pas uniformisées au sein des sociétés de Classification. L'accord TOCAS ne concerne pas l'ensemble des sociétés.

La publication des noms des Sociétés de Classification enregistrant les navires épinglés lors des contrôles des états du port, le dépoussiérage tardif des registres, la faillite des procédures de passage d'un navire d'une classe à l'autre, le rappel à l'ordre de quelques inspecteurs égarés ont terni leur image de marque et érodé la confiance placée.

Les sociétés de Classification ont donc une influence décisive et structurelle sur les structures du navire et la perte d'une fonctionnalité de base.

### **3.16 - Sociétés de Consultants ou d'expertises.**

Ces sociétés ont toujours été consultées tant les besoins d'avis expérimentés, indépendants et sereins, sont nécessaires à l'industrie du transport maritime.

L'amélioration de la productivité, l'appauvrissement général de compétence des équipages de navires, les besoins accrus du secteur en communication et image rassurante, le développement des contentieux commerciaux, la compétition économique, les méthodes de gestion moderne, la recherche de profit rapide ou de nouvelles parts de marché ont conduit à un accroissement quantitatif, mais par forcément qualitatif de ces sociétés.

Des informations erronées sur le marché du transport, la météorologie, la qualité des marins et des navires sont véhiculées par ce chenal.

Ce qui conduit à des erreurs d'appréciation, à de faux titres professionnels, des fraudes à l'immatriculation, des grivèleries en assurance, des naufrages et des sinistres à assumer par des collectivités.

### **Cabinets médicaux.**

Ceux qui ne sont pas de **bona fide** fournissent des certificats médicaux de complaisance aux marins et/ou aux sociétés de manning.

### **Sociétés de commerce électronique.**

Elles vont permettre la réservation sur un site Internet de place pour sa marchandise ou l'émission de documents commerciaux. Les bonnes fois surprises vont certainement être de plus en plus nombreuses.

### **Sociétés de courtage.**

Elles présentent à l'acheteur ou à la demande de transport le(s) navire(s) avec un minimum de renseignements de qualité sur lesquels elles s'engagent et doivent faire preuve de professionnalisme.

### **Sociétés d'inspection.**

Elles labellisent principalement l'état de navigabilité dans le secteur des navires à passagers, des pétroliers ou de transports de produits chimiques.

Elles peuvent être mandatées par l'état du pavillon pour des activités réservées à l'administration de ce pays, l'OMI n'a édicté que des recommandations sur cette délégation d'autorité (Convention IMO A 739 et 789). Les parties ne sont donc astreintes qu'à un minimum.

Le pendant européen de la convention A 739, les directives 94/57/EC et 2001/105/EC sont plus restrictives.

D'autres se cantonnent à la recherche de fraude de la part de fournisseurs ou de prestataires de service .

### **Sociétés fournissant des certificats et/ou des titres de propriété falsifiés.**

Elles permettent des immatriculations erronées ou des escroqueries aux assurances

### **Sociétés de management .**

Activités à la carte (assurance, certificat de classe et/ou ISM, immatriculation, fournisseur d'équipage, etc.).

### **Sociétés de routage météorologique.**

Elles optimisent le parcours du navire en fonction de conditions météorologiques que celui-ci rencontre ou va rencontrer.

Elles sont d'un grand intérêt pour la navigation dans les zones non couvertes par l'information météorologique.

Outil de surveillance des performances du navire au service de l'affrètement du navire, elles pratiquent parfois l'ingérence dans le domaine réservé du capitaine qui est la conduite du navire.

## Phase II du Code ISM

Enfin, pourrait-on dire, la phase II de la mise en application du code ISM vient de se terminer :

Donc ça y est, toutes les compagnies et tous les navires pratiquant l'international (environ 55.000) ont mis en place et appliquent un Système de Management de la Sécurité (SMS) conforme au code.

Donc ça y est, tous les marins du monde (environ 940.000 d'après ITF et beaucoup plus en réalité) ont une bonne connaissance de l'ISM, ont compris son intérêt et appliquent le SMS de leur compagnie au jour le jour !

...Etant optimiste de nature, je serai porté à le croire

Etant plongé là-dedans depuis bientôt 10 ans, je suis forcé de constater qu'on est loin du compte ! En effet :

- Comme pour la phase 1, les clients de la 23<sup>ème</sup> heure se sont bousculés et il y a de grandes chances que certains soient passés en force !
- Des compagnies ont changé de nom et les navires de pavillon pour bénéficier de la certification provisoire, d'autre peuvent dire merci à leur société de certification ou à leur administration... Mais ils n'ont finalement que retardé l'échéance - c'est toujours 6 mois de gagnés
- Beaucoup de navires ont été pris en management pas des compagnies déjà certifiées, d'autres ont été tout simplement vendus et peut-être que certains sont restés le long du quai, qui sait ?

D'autres se sont pris trop tard tout simplement et leur pavillon reste de marbre : le SMS doit fonctionner depuis au moins trois mois avant de prétendre se présenter aux audits initiaux, d'ici là pas de certificats !

C'est en effet appliquer avec rigueur la résolution A 788 de l'OMI qui n'est... qu'une résolution c-à-d forte recommandation.

Une résolution de l'OMI est parfois traitée comme une obligation lorsque cela arrange : on ne peut être à cheval sur une partie de texte et s'asseoir sur une autre partie parce qu'elle dérange

Alors bilan ?

Aux derniers bruits de course il y aurait quelques milliers de navires sans certificats en ce moment sur la mer folle. Tout comme il y avait des navires en mauvais état avec de beaux certificats ISM (ERIKA par exemple), il y a certainement beaucoup d'entre eux qui sont en bon état et bien gérés; ces navires pas plus que les autres ne menacent la vie de leurs équipages ou notre environnement, mais...bonjour les amendes dans les ports (qui contrôlent!) : Armateurs retardataires à vos carnets de chèques !

Capitaines concernés, exigez une décharge (bilingue) de votre armateur. Si votre navire est en bon état de navigabilité, vous ne risquez pas trop d'ennuis... Cependant soyez prêts à

prouver que votre navire est seaworthy et votre équipage prêt à répondre à toute situation d'urgence ! dur-dur !!!

*Il y a encore du pain sur la planche !*

## Renouvellement des certificats ISM de la phase 1, émis en 98

Rappelez-vous, les navires à risques et les navires à passagers devaient passer au trapèze avant le 1<sup>er</sup> Juillet 98 pour obtenir des certificats valables au maximum 5 ans

Les audits de renouvellement ont déjà commencés et faut-il le rappeler, ces audits sont effectués avec la même rigueur (et même plus, souvent) que les audits initiaux :

- Pour beaucoup - ceux qui ont investis dans un système de bon niveau et parfaitement viable, et à condition que la progression de la sécurité ait été sensible - ce ne sera qu'une formalité ! - Pour ceux qui étaient un peu juste... ce sera très difficile... si rien n'a été fait pour tout remettre d'aplomb !
- Pour certains enfin où le système ressemblait plus à une usine à gaz ou à un bidon... bonjour les dégâts !

*Il y a donc encore du pain sur la planche en perspective !*

## Amendements 2000 au Code ISM

Eh oui, le 1<sup>er</sup> amendement au code est arrivé (l'AFCAN a participé à son élaboration au sein de la délégation française au MSC) et il est applicable au 1<sup>er</sup> juillet de la présente année ! A part une petite modification que j'estime indispensable dans le § 7 - insérer "y compris check-list, lorsque cela est approprié" après "consignes" - le texte du code ne change pas même si maintenant il faut le considérer comme 1<sup>ère</sup> partie du code ISM ; en effet nous avons créé une partie B dans le code qui n'est en fait qu'un transfert d'une partie de la résolution A 788 sur le processus de la certification ISM. Seulement conseillées auparavant, certaines directives concernant la certification deviennent obligatoires cqfd !

Amputée de la partie réalisation de la certification, la résolution A 788 est devenue la résolution A 913 où l'on retrouvera les conditions de présentation à la certification ISM, toujours recommandations sur les fameux trois mois de fonctionnement et la compétence des auditeurs de certification..... vaste sujet car le nombre d'auditeurs spécialisés n'augmente pas bien vite où alors ils sont trop "ISO" et ... cela n'arrange pas l'opinion de nos marins vis-à-vis de l'ISM

*Il y a là aussi certainement du travail à faire !*

## Amendements 2000 à la SOLAS

Le code ISM exige la conformité avec les règles et règlements obligatoires, les derniers amendements à la SOLAS applicables le 1<sup>er</sup> Juillet 2002 entrent donc dans notre gestion de la sécurité.

*Un petit commentaire sur la SOLAS : à l'occasion d'amendements, une réécriture d'un paragraphe, d'une règle complète ou parfois d'un chapitre tout entier est effectuée. C'est très bien de préciser, rajouter des exigences ou étendre des mesures de sécurité, mais de grâce ne changeons pas de numéro de règle ou d'emplacement dans la SOLAS : on s'y perd rapidement*

*Une bonne nouvelle quand même, une version sur CD ROM est en cours de finalisation enfin ! nous espérons qu'elle sera plus conviviale que la version VEGA précédente.*

Sans trop m'étendre sur ces amendements, sachez qu'ils concernent principalement les chapitres II-2 et V de la SOLAS : une véritable réécriture qui fait que ces amendements se présentent sous la forme d'un gros document de près de 200 pages.

Dans ces chapitres quelques § concernent la gestion de la sécurité, ils ont donc leur place ici.

Il s'agit :

- Du pouvoir discrétionnaire du capitaine.
- De certains dispositifs anti-incendie cuisine nouveaux pour les cargos.
- Des EEBD.
- Du planning de maintenance /d'essais et d'inspection des équipements de détection et de lutte incendie.
- Du manuel de formation incendie et du fascicule opérationnel incendie.
- De l'évaluation continue des compétences de l'équipage.

### a) du pouvoir discrétionnaire du capitaine :

Souvenez-vous de nos difficultés pour obtenir l'application de la résolution A 443 du 11 Nov 79 (réaction de l'OMI après l'échouement de l'AMOCO CADIZ). Ci-dessous texte de cette résolution :

*"RESOLUTION A.443(XI) adoptée le 15 novembre 1979 - Point 10 bj de l'ordre du jour*

*DECISIONS PRISES PAR LE CAPITAINE EN MATIERE DE SECURITE EN MER ET DE PROTECTION DU MILIEU MARIN*

*L'ASSEMBLEE :*

*RAPPELANT les dispositions de l'article 16, alinéa h) de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime qui ont trait aux fonctions de l'Assemblée,*

*DESIREUSE de garantir que les navires observent en tout temps les normes et les procédures relatives à la sécurité en mer et à la protection du milieu marin qui sont prescrites par les conventions en vigueur,*

*NOTANT le grand nombre de rapports faisant état d'infractions aux dispositions des conventions,*

*CONSIDERANT que la sécurité en mer et la protection du milieu marin doivent, en toutes circonstances, être les préoccupations premières du capitaine, et que les pressions économiques et autres qui s'exercent sur lui ne devraient à aucun moment influencer sur les décisions qu'il est appelé à prendre dans ces domaines,*

*CONSIDERANT EN OUTRE que les instructions qui sont données au capitaine par les propriétaires de navires, les affréteurs ou autres personnes intéressées ne devraient pas influencer indûment les décisions qu'il est appelé à prendre en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin,*

*INVITE les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin en garantissant que*

*a) le propriétaire, l'affréteur ou toute autre personne n'impose aucune contrainte au capitaine en ce qui concerne les décisions qu'il estime nécessaire de prendre selon son expérience professionnelle ;*

*b) le capitaine est protégé, par des dispositions appropriées incluant le droit d'appel et contenues, entre autres, dans la législation nationale, les conventions collectives ou les contrats d'engagement, contre les renvois abusifs ou autres mesures injustifiées de la part du propriétaire du navire, de l'affréteur ou de toute autre personne à la suite des décisions qu'il prend selon son expérience professionnelle dans l'exercice approprié de ses fonctions.*

NB. Ça fait sacrément du bien de la rappeler, non ?

Dans les amendements de 97 à la SOLAS - donc près de 18 ans après, un record ! - l'OMI a introduit la règle 10-1 sur le "pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité de la navigation" qui appliquait donc la partie a) de la résolution A 443 avec une petite précision bien inutile sur les conditions de mauvais temps.

*"Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part du propriétaire du navire, de l'affréteur ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre une décision quelconque que ses compétences professionnelles lui font juger nécessaire à la sécurité de la navigation, notamment par gros temps et mer agitée"*

*Master's discretion for safe navigation  
"The master shall not be constrained by the shipowner, charterer, or any other person*

*from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and heavy seas"*

Les amendements 2000 reprennent à nouveau cette partie a) en annulant la précision du mauvais temps, on revient donc au texte de 79 de la résolution A 443 ... mais en oubliant encore la partie b) c-a-d la protection du capitaine contre les renvois abusifs ... Nous, capitaines, nous restons toujours orphelins de cette protection et l'assurance protection juridique de l'AFCAN est donc toujours d'actualité !

N.B. Il s'agit donc à présent de la règle 34 Chap V de la SOLAS, à retenir SVP

Petite remarque : cette règle 34 comporte aussi une obligation nouvelle du Plan de voyage (Passage planning). Déjà présente dans STCW 95, elle est ici précisée.!

#### **b) de dispositifs de lutte incendie automatique pour friteuses**

Un § concerne les friteuses cuisine de nos navires qui à présent doivent être équipées de :

- Un système d'extinction automatique ou manuel conforme au standard ISO 15371/2000
- Un thermostat primaire ou de secours avec une alarme de non fonctionnement
- Un dispositif de coupure de l'alimentation électrique en cas d'extinction automatique
- Une alarme en cas d'extinction automatique
- Un synoptique de contrôle clair en cas d'extinction manuelle

...comme sur les navires à passagers !

Nos friteuses en général sur nos navires sont petites et l'installation d'une extinction automatique ou manuelle n'est pas aisée,

Les solutions possibles sont

- Remplacement des friteuses actuelles par des friteuses entièrement équipées (extinction /thermostats/ alarmes)
- Installation d'une fermeture manuelle à distance du couvercle de la friteuse
- Suppression des friteuses : plus de frites à bord ! déjà qu'il n'y avait pas souvent de moules fraîches et maintenant plus de frites ! aurons nous bientôt du mal à trouver des belges pour nous remplacer?

#### **c) des fameux EEBD (Emergency Escape Breathing Devices)**

qui sont obligatoires depuis le 1<sup>er</sup> juillet 200 et qui doivent être installés - dernier délai - au cours du premier arrêt technique après cette date,

Il s'agit de masques portatifs comportant une réserve d'oxygène ou d'air comprimé permettant à un membre d'équipage de s'échapper d'un compartiment devenu irrespirable (manque d'oxygène, fumée, gaz toxiques).

Avec une autonomie de 10 minutes ces masques doivent être placés à des endroits adéquats dans les emménagements et les lieux de travail.

A l'inverse des appareils respiratoires d'intervention, ces appareils sont destinés à sauver la vie des personnes coincées dans une partie difficile à évacuer rapidement et aussi de per-

mettre à un membre d'équipage de traîner au dehors un collègue inconscient !

Je vous laisse le soin de calculer le nombre qu'il vous faut, mais il faut reconnaître que c'est une heureuse décision qui permettra certainement de sauver quelques vies.

#### **d) du planning de maintenance et d'essais des équipements de détection et de lutte incendie**

Cette réécriture est salutaire car souvent cette maintenance restait assez floue et souvent incomplète à bord des navires.

#### **e) du manuel de formation incendie**

Nouvelle exigence de la SOLAS qui ressemble à celle déjà plus ancienne du manuel de formation à la survie de 94.

On a déjà bien du mal toujours à trouver ce dernier document élaboré conformément à la SOLAS, je vous dis pas pour l'autre

#### **f) de l'évaluation continue des compétences des membres de l'équipe incendie, ça c'est également très nouveau et surprend pas mal de nos vieux marins.**

En effet, suite logique à STCW 95 qui limite à 5 ans les compétences lutte incendie des marins, une évaluation individuelle est à présent obligatoire : à chaque exercice d'incendie un évaluateur devra estimer les performances de chacun des membres et en tirer les conséquences ! L'enregistrement des activités et performances sécurité est sur les rails ... ce sera un outil sérieux lors de la fameuse revalidation dans cinq ans.

#### **Matérialisation des échappées sur les navires**

Comme nous le savons tous, sur les navires à passagers, le marquage de bas niveau des échappées dans les locaux à passagers est obligatoire depuis 94.

Ce même marquage est à présent étendu aux emménagements équipage pour les navires embarquant plus de 36 passagers et c'est tout !

Les compartiments machine des navires et les emménagements des navires de charge ont été oubliés ou les armateurs ont réussi à retarder l'échéance ?

Pour le moment donc il ne peut s'agir que d'une démarche volontaire, n'hésitez donc pas

- A marquer en bas niveau vos cheminements d'urgence c-a-d coursives, escaliers échelles ou portes d'échappées par des pictogrammes photoluminescents.

- A étudier et marquer en bas niveau les cheminements optimum des mécaniciens vers les échappées par des flèches ou marques de couleur jaune.

...Votre vie ou celle de vos collègues valent certainement ce petit effort non ?

#### **Exercice ou entraînement / drill or exercise ?**

Les anomalies de traduction en français des textes originaux OMI en anglais sont nombreuses comme vous le savez.

Par exemple dans le code ISM, l'exigence 8.2

"The company should establish programmes for *drill and exercises* to prepare for emergency actions"

a été traduit par

"La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices ; préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence"

Pourquoi ne garder que exercices alors que le texte originel parle d'entraînement et exercices ?

Dans les textes de l'OMI, ce distingo est clairement fait depuis longtemps; voici d'ailleurs les définitions extraites d'une récente résolution

## English

### 1.2 Definitions

1.2.1 **Exercise** means a test of the emergency response arrangements under as near realistic conditions as possible on the MOU and involves all unit personnel.

1.2.2 **Drill** means a form of exercise, which provides the opportunity to practice elements of the system. Drills are carried out under realistic conditions while allowing for instruction and training, e.g. breathing apparatus drills for the fire team casualty handling for first-aid and stretcher teams etc...

## Français

### 1.2 Définitions

1.2.1 **Entraînement** désigne toute mise à l'essai des dispositifs d'intervention d'urgence dans des conditions aussi proches que possible de la réalité, effectuée sur l'unité mobile au large et à laquelle participe l'ensemble du personnel

1.2.2 **Exercice** désigne tout type d'activité offrant la possibilité de mettre en pratique des éléments du système. Les exercices sont effectués en situation réelle, mais ils permettent d'assurer un enseignement et une formation, par exemple, exercices visant à apprendre à l'équipe de lutte

contre l'incendie à utiliser un appareil respiratoire, prise en charge des blessés pour les équipes chargées des premiers soins et les équipes de brancardiers etc."

Bon cela n'a pas de grande importance me direz-vous, je n'en suis pas si sûr. En effet aujourd'hui le code ISM exige une préparation de la compagnie et des équipages à répondre à toute situation d'urgence elle le fera en "exerçant" régulièrement les membres des équipes dans leur fonction (porteurs d'appareils respiratoires, directeur chargé des relations avec les médias, personnel chargé des annonces aux passagers, responsables de mise à l'eau de radeaux ou embarcations etc.) à être pleinement efficaces lors d'un... entraînement !

Il y a donc risque de confusion entre exercice et entrainement, ce sont apparemment de faux amis

Afin d'éviter ce piège, je préfère utiliser les mots anglais. Sorry.

Enfin, pour conclure, la traduction de "to ensure" par garantir fait toujours autant de mal... chez les personnes désignées ! dur-dur

*Cdt Bertrand APPERRY  
Marin spécialisé dans l'ISM*

## La PAGE du Code ISM N°14

### ETAT de la CERTIFICATION ISM ou SAFETY ALERT !

#### Introduction

Le code ISM peut être "appliqué à tous les navires" et il est formulé "afin qu'il soit largement appliqué" ce qui est un point très positif. En effet il est évident qu'on ne demandera pas une application équivalente des prescriptions du code lorsqu'il s'agit d'un petit caboteur ou d'une énorme plate forme de forage pétrolier.

Mais qui dit termes généraux, dit aussi possibilité d'interprétations diverses et cela est un point résolument négatif.

Lors de la création d'un Système de Management de la Sécurité (SMS) on assure relativement facilement la conformité avec les exigences clairement définies du code ISM.

Avec les autres exigences qui sont, soit sous entendues soit pas assez clairement définies, leur application est beaucoup plus suggestive et correspond beaucoup plus à la culture interne de la compagnie.

#### Création d'un SMS

Mettre en place un SMS n'est pas évident surtout si on part des habitudes de la compagnie et qu'on tente de faire "coller" cela au code. La culture sécurité de certains armements est souvent insuffisante pour réussir de cette manière.

Il y a bien sûr d'autres solutions beaucoup plus sûres et beaucoup plus employées :

- Tenter de créer soi-même son propre système en glanant ici et là des renseignements chez les collègues ou sur le marché. Le résultat est souvent hétéroclite, difficile en mettre en œuvre et surtout disposé ... à être profondément modifié d'où beaucoup de travail en perspective pour les responsables de la compagnie et leurs certificateurs (c'est à se demander parfois si ceux-ci ne le font pas exprès !)

- Utiliser un cadre préétabli : Normes ou codes divers sont des exigences qu'il faut mettre en œuvre, pour cela on utilise un canevas souvent très précis pour assurer la couverture de toutes les exigences dans lequel le candidat à la certification insère ses méthodes et ses procédures.

Pour le code ISM c'est pareil, la compagnie utilise un cadre original assurant la conformité avec le code et dans lequel la culture de la compagnie vient s'inscrire sous forme de manières de procéder ou d'habitudes de contrôle et d'enregistrement existantes.

Les modalités d'application ensuite dépendent beaucoup de la volonté et des moyens de la compagnie mais surtout de la motivation des hommes clés c-a-d Direction générale / Personne désignée / Capitaine.

La plupart des certificateurs du monde entier acceptent et souvent recommandent ce genre de démarche pour la mise en place du Code ISM. A condition évidemment de se garder des charlatans qui vous proposent,

pour le même prix, un simple logiciel parfois truffé d'erreurs et qui ne résout uniquement que votre petit problème d'enregistrement !

### Certaines exigences du code prêtent à interprétation

1 - Une politique drogue / alcool / tabac est-elle obligatoire et sur quels textes l'appliquer ?

Le sujet est délicat et les solutions limitées :

#### Alcool

- Bateau sec c-a-d pas un goutte d'alcool à bord : c'est la solution radicale prise par les anglo-saxons et l'offshore pétrolier : facile à écrire, pas toujours aisée à appliquer et toujours difficile à contrôler.

- Limitation des approvisionnements : trop facilement sujet à dérives et pas du tout facile à contrôler.

#### Drogue

- Interdiction absolue avec prises de sang périodiques : la loi ne nous aide pas beaucoup à ce sujet encore, mais il semble que ça vient enfin.

#### Tabac

- Quasiment impossible à mettre en pratique sur les navires d'aujourd'hui : La marine va-t-elle s'asseoir sur les lois EVIN comme le reste des français ? et les futurs navires sont-

ils prévus avec un fumoir comme... les navires d'antan sur lesquels nous avons grillé nos premiers cigares cubains ?

La réglementation internationale ne nous aide pas beaucoup, mais ça vient là aussi :

Une recommandation de STCW - B VII/2 partie 5 - précise que le taux maximum d'alcool dans le sang pour un homme de quart est de 0,08% (ce qui fait 0,5 gr par litre de sang environ pour un homme normalement constitué) et que la consommation d'alcool dans les 4 heures qui précèdent le quart est interdite. Cette recommandation envisage également des mesures de dépistage et des programmes de prévention !

Nous savons qu'aujourd'hui qu'en cas d'accident maritime une prise de sang est opérée sur les acteurs (Capitaine, officier et matelot de quart) pour une évaluation du taux d'alcoolémie et demain on y rajoutera certainement la détection de drogues.

A quand, comme sur la route, un dépistage aléatoire lors d'un PSC ?

Certaines compagnies, notamment au pétrole, pratiquent, via une société spécialisée (anglo-saxonne), un contrôle aléatoire à l'arrivée au port.

L'OCIMF a édité en 95 des Guidelines fort appréciées et adoptées par beaucoup de compagnies avec une évaluation des quantités d'alcool par "unités" : une bière, un verre de vin ou un petit whisky = une unité ! ... et chaque unité nécessite une heure d'abstinence avant de reprendre le travail dans le but d'avoir du personnel de quart ou de service avec 0 alcool dans le sang !

Une politique Drogue et Alcool peut être mise en place par la compagnie, par exemple au sein de son SMS, affichée partout, obligatoire pour tout le personnel aussi bien sédentaire que navigant ainsi que pour les sous-traitants et sujette à contrôles aléatoires (alcool) et visites médicales périodiques (drogues) !

Lors d'un récent audit interne SHELL auquel j'assistais, l'auditeur - vieux collègue britannique - a pratiquement commencé son audit par là !

En un mot, les "warning" ont été lancés, cependant d'aucuns font encore la sourde oreille... Attention cela risque de devenir un § de la SOLAS bientôt ... et alors il n'y aura plus de quartier !

N.B. On lira avec intérêt les recommandations de ILO disponibles sur le net [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

## 2 - L'auto-contrôle est voulu par le code ISM

Ceci est un sujet très délicat qui justifie le sous titre de *safety alert* !

En effet une tendance récente chez certains certificateurs ISM est de venir "fouiner" dans les différents enregistrements pour trouver la faille qui leur permettra de retenir ou d'exclure le navire ou la compagnie.

## Quelques cas connus :

En Norvège, un cahier d'enregistrement de situations de collisions durant le quart a servi à un fonctionnaire du contrôle du pavillon pour condamner un officier de quart à une amende pour ... "manœuvre non conforme à COLREG" malgré qu'il n'y ait pas eu d'accident !

### Ailleurs :

Utilisation d'une non-conformité détectée au cours d'un audit interne pour refuser le Certificat de conformité alors que la mesure corrective était en cours !

Ceci est en contradiction avec les textes et la volonté de l'OMI qui est, je le rappelle, une assemblée de gouvernements de pavillons !

En effet la volonté de l'OMI a toujours été de privilégier une culture sécurité maritime de "non blâme" au lieu d'une "culture de blâme" comme par exemple la politique de prévention routière.

La politique sécurité d'une compagnie de navigation repose sur ce principe : vous mettez en place votre système de gestion de la sécurité en conformité avec votre politique qui est elle-même conforme à celle exigée par le code ISM.

Pour vous aider le code ISM a listé des exigences minimum que vous devez mettre en œuvre et présenter à un organisme certificateur externe.

Cet organisme vient contrôler initialement la conformité de votre système et périodiquement son **application effective**, c'est tout !

Le contrôle de l'**efficacité de votre système** reste entre vos mains : vous vous devez de vous auto-contrôler par des vérifications internes principalement au moyen des audits et inspections.

Ensuite, grâce à l'auto-critique, vous devez prendre les mesures nécessaires pour améliorer vos performances : le retour d'expérience, les revues de capitaines ou de direction en sont les principaux instruments.

Il me semblait que c'était clair pour tout le monde... non apparemment !

Notre collègue de l'IFSMA est intervenu à l'OMI devant moi sur le risque de dérive vers une "Blame culture", je ne peux que l'approuver ici encore une fois: si vous n'y prenez garde messieurs les certificateurs ou contrôleurs, les marins ne vous présenteront plus que des enregistrements "nickel chrome" et cela nous savons le faire sachez le ! (qui n'a pas connu les registres de températures de la banane, toujours excellentes au dixième près ou les cahiers de fausses permes à l'armée !).

*Trêve de plaisanterie une telle attitude serait évidemment la mort de l'efficacité du code ISM si ce n'est sa mort tout court.*

## 3 - La qualité des audits et l'indépendance des auditeurs externes n'est pas exemplaire

...à tel point que sur demande de l'OMI, l'IFSMA est entrain de créer une liste d'auditeurs externe ISM principalement pour donner à cette importante activité une indépendance d'abord et ensuite une qualité que les Sociétés de classification ou les Administrations ont de plus en plus de mal à assurer (auditeurs trop jeunes et sans expérience marine suffisante).

Il semble qu'une initiative équivalente pourrait être lancée en France en ce qui concerne l'ISM et pas seulement pour le Port State Control.

Avantages : Indépendance, compétence, proximité

Inconvénients : Risques de grosses différences de standard d'un auditeur à l'autre !

On ne devient pas auditeur ISM du jour au lendemain il est vrai et l'IFSMA en est consciente : une formation à l'audit devra être mise au point accompagnée d'un système d'auto-contrôle avec ses propres instruments que sont l'évaluation et la formation continue !

*Là aussi, il y a du pain sur la planche !*

## 4 - L'obligation du § 10.3 du code ISM est souvent oubliée ou bizarrement traitée.

Il s'agit rappelez-vous d'identifier les équipements qui, s'ils tombent soudainement en panne, risquent de mettre le navire en danger.

A l'origine, le groupe de travail de l'OMI voulait introduire l'étude du fonctionnement du navire en mode dégradé afin de repérer facilement les équipements qui nécessitent des mesures spéciales pour renforcer leur fiabilité. En prenant modèle sur l'aviation, la marine s'est engagée dans l'évaluation formelle de la sécurité qui mène, vous le savez, à évaluer les risques de toutes nos activités.

Freinée par certains pays qui représentent beaucoup plus leurs armateurs que leur pavillon, l'OMI a pondu ce texte qui malheureusement n'a pas été bien compris de tous.

Au jour d'aujourd'hui le fonctionnement en mode dégradé fait partie de notre vie (regardez donc dans les "instructions" de votre nouvelle voiture) et les marins comprennent très bien cette démarche et s'y collent avec intérêt.

De grâce ne prenons pas cette obligation à la légère, ne nous contentons pas d'une identification au "ras des pâquerettes", les officiers de la marine marchande valent mieux que cela.

*Beaucoup de pain sur la planche ici !*

## 5 - Application minimum du code ISM.

C'est vrai la tentation de mettre en place un SMS "au ras des pâquerettes" est forte dans

toute l'industrie maritime. Combien de fois n'avons-nous pas entendu : le moins vous écrivez, le moins vous risquez des non-conformités !

S'il est vrai qu'il ne faut pas trop en dire - j'ai vu quasiment un cours d'ENMM dans les instructions de la Compagnie au Capitaine- il faut éviter de tomber dans l'excès inverse ! Le minimum que vous aurez écrit risque de vous mener à la non-conformité majeure et là... les embêtements commencent croyez-moi !

Par exemple, une exigence du code a été traitée trop succinctement dans beaucoup de compagnies : la préparation de l'équipage à répondre à toute situation d'urgence c-a-d les entraînements et exercices de sécurité. Dans le SMS on a bien envisagé de nombreuses situations d'urgence qui pouvaient survenir à bord mais bizarrement on n'effectue que les exercices minimum exigés par la SOLAS c-a-d appel aux postes d'abandon, incendie et avarie de barre : attention si le certificateur est compétent vous risquez l'avarie majeure !

A mon avis dans l'application de l'ISM la simplification est une très bonne chose, cependant on ne peut simplifier que ce qui existe déjà : alors écrivez et... simplifiez ensuite !

#### *Du pain sur la planche non ?*

### **6 - Beaucoup de SMS vont vraiment mal**

Pour eux il n'y a pas trente six solutions : lorsqu'un SMS va mal pour diverses raisons, une excellente technique consiste à évaluer la conformité avec le code ISM en partant des chapitres du code les uns après les autres. On centre ensuite le SMS sur toutes les exigences : les recoupements et les regroupements sont possibles bien sûr, mais au bout du compte les approximations et les oublis ont disparus !

Le grand drame d'aujourd'hui reste la compétence insuffisante de certains auditeurs autant internes qu'externes : par exemple confusion entre les buts et le processus des deux audits !

#### *Il y a là-aussi du pain sur la planche !*

### **Les traductions en français des textes de l'OMI prêtent parfois à confusion**

#### *Ou Safety Alert again !*

Pour le code ISM et les résolutions qui s'y rattachent, il est clairement exprimé que l'original est en anglais. Lorsque les textes sont bien traduits, cela ne nous pose aucun problème, par contre dans le cas contraire une polémique peut surgir.

Je vous ai déjà parlé de la traduction dans le § 4 du code ISM de " to ensure " par garantir (ce qui ne facilite pas la tâche de la personne désignée ... mais on en reparlera bientôt !), je vous ai parlé également de la traduction de **drills and exercises** par ...**exercices** tout court dans le § 8 , ce qui est assez étonnant car ces

deux mots ne veulent pas dire du tout la même chose en anglais, mais je voudrais ajouter les erreurs commises dans la traduction française de la Résolution A 788 qui était la directive de l'OMI sur l'application du code ISM par les administrations.

En effet à plusieurs reprises le mot anglais "**effectiveness**" a été traduit par **efficacité** au lieu de **réalité**, "**effective**" par **efficace** au lieu de **effectif** ou **réel** !

Rien que ça !

Dans la réalité, les certificateurs peuvent consulter les documents du SMS, comme par exemple les compte rendus d'audits internes, pour évaluer le **fonctionnement effectif** du SMS et la **conformité** au § 12.1 du code ISM : réalité des audits et de la prise d'actions correctives ; mais ils ne doivent pas évaluer les non-conformités mis à jour par la compagnie elle-même, ni critiquer les mesures correctives et surtout pas utiliser ces non conformités pour pénaliser la compagnie.

Les enregistrements liés au SMS ne sont pas un grand livre ouvert devant le certificateur.... devant une cour de justice par contre cela devient une arme de défense ou d'attaque selon du côté que l'on est.

NB les juristes anglo-saxons recommandent en cas d'accident de retirer de la circulation tous les documents du SMS !

En résumé, le code ISM exige que la compagnie évalue en interne l'**efficacité** (efficiency) de son SMS à atteindre ses objectifs ; tandis que le certificateur évalue d'abord la conformité du SMS avec le code et ensuite que le SMS fonctionne effectivement (**effectiveness**).

Si vous considérez ceci comme pas très important, sachez qu'un avocat normalement constitué vous fera la démonstration inverse lors du prochain procès ISM.

NB - La résolution A 788 a été remplacée par la Résolution A 913, on espère quand même que le traducteur de 93 a été heureusement remplacé.

### **Le code ISM ne remplace pas encore les visites statutaires**

Beaucoup de marins sont étonnés que lors des audits internes de préparation à la certification ISM, le conducteur d'audit interne trouve autant de non conformités à la SOLAS, STCW, MARPOL ou autre ILO qui sont, c'est vrai, plutôt l'affaire des visites statutaires .

Lors d'un audit interne il est logique de procéder ainsi car la compagnie s'est engagée à vérifier qu'elle respecte les règles et règlements obligatoires (Code ISM § 1.2.3). Pour y arriver, les auditeurs internes se munissent des conventions ci-dessus et bizarrement trouvent beaucoup de manquements... cherchez l'erreur !

Il est probable qu'à l'avenir, audit ISM et visite statutaire seront joints, même si l'objectif d'une inspection ou d'un audit n'est pas tout à fait le même.

### **Le code ISPS - International Ship and Port facility Security Code - qu'est ce que c'est ?**

Un nouveau code est en préparation accélérée à l'OMI et devrait être approuvé en Décembre et aussitôt mis en application via le chapitre XI de la SOLAS.

Il s'agit tout simplement, comme son nom l'indique, d'un code de sûreté c-a-d comprenant toutes les mesures de protection contre les risques ou menaces identifiées dans les activités liées au couple Navire/Port.

En un mot un code ISM où la sécurité est remplacée par la Sûreté et nous y trouverons :

- Une évaluation systématique des risques liés aux actes terroristes ou malveillants
- Un minimum d'exigences de protection comprenant des plans, des personnes désignées et quelques équipements destinés au contrôle des accès, des activités du personnel, des moyens de communication etc...
- Plusieurs niveaux de plans de sûreté en fonction de la menace de niveau 1,2 ou 3
- Une certification de la part de l'Administration du pavillon
- Etc. etc.

#### *Encore du pain sur la planche en perspective !*

#### **En conclusion :**

Il y a encore beaucoup de progrès à faire de tous côtés :

#### *Le code ISM d'abord :*

la version 2002 en anglais est parue mais cela ne suffira pas, il est temps d'entreprendre une ré-écriture complète que nous pourrions entériner pour 2004 et qui deviendrait applicable en 2006.

#### *Le code ISPS ensuite :*

Il sera certainement applicable dès sa parution, mais il devrait être facile à joindre au code ISM

#### *Les hommes enfin :*

Trop de certificateurs n'ont qu'une vision ISO de leurs audits, ce n'était surtout pas la volonté de l'OMI, le Secrétaire Général vient encore une fois de le rappeler lors du World Maritime Day 2002.

L'initiative de l'IFSMA est intéressante mais pas nouvelle : l'OMI a aussi sa liste des experts ISM, tandis que la France avait prévu ce renfort dans l'article 150-1-11 !

*Cdt Bertrand APPERRY*  
*Consultant spécialisé dans l'ISM ■*

**L**'intérêt de ces études est de mettre en regard de ces accidents ce que dit la réglementation internationale s'appliquant à chaque cas, et en tire les leçons.

On peut voir et même télécharger les études déjà publiées sur le site web du North of England P&I [www.nepia.com](http://www.nepia.com).  
l'email est [loss.prevention@nepia.com](mailto:loss.prevention@nepia.com)

## Collision par visibilité réduite :

Abordage de nuit par visibilité réduite entre un porte conteneur de 35000 T et un pêcheur dans les eaux côtières de l'Europe du Nord.

Le 3<sup>e</sup> Lieutenant assisté d'un veilleur assure le quart de 0 à 4 sur la passerelle d'un porte conteneur. Bien que depuis le début du quart la visibilité se soit réduite à moins de 2 miles, le navire était toujours à 19 nœuds, en allure toute et sur pilote automatique.

Le lieutenant aperçut sur l'ARPA un petit écho derrière un navire qu'il dépassait en le laissant sur bâbord. En raison de la visibilité il ne pouvait rien voir, mais le plot automatique indiquait que l'écho traversait de bâbord à tribord en route de collision. Dans un premier temps le lieutenant vint sur bâbord, puis il changea d'idée et fit un certain nombre de petites corrections de cap vers tribord, espérant ainsi passer sur l'avant de l'écho. Cependant moins de 5 minutes après la première détection le lieutenant vit les feux d'un navire de pêche très près sur bâbord juste avant qu'il n'aborde le porte conteneurs au milieu. Heureusement, le pêcheur, bien que sérieusement endommagé, est resté à flot et personne ne fut blessé. Le porte conteneur, lui, n'avait que des dégâts mineurs à la coque.

### ■ Ce que dit la réglementation :

**COLREG :** Lorsqu'il y a abordage entre deux navires, les responsabilités sont partagées en fonction du degré des fautes attribuées à chacun des navires. La Convention Internationale pour la Prévention des Collisions à la mer de 1972 est la base sur laquelle on s'appuie pour préciser les fautes de chacun, toutefois il est tenu compte des règles locales de navigation applicables.

Les règles concernant cet abordage sont en particulier, mais pas uniquement, les règles 5-6-7-8 et 19.

Les règles 5 et 7 concernent l'obligation de maintenir une veille efficace et la détermination du risque de collision. La règle 6 concerne la vitesse de sécurité en fonction des conditions existantes. La règle 8 concerne l'obligation d'agir efficacement et largement à temps

pour éviter une collision, et d'éviter de faire de petites altérations de cap ou de vitesse. Enfin la règle 19 concerne les obligations pour la navigation par visibilité réduite.

**ISM :** En plus des Règles de barre, les sections 6 et 7 du Code ISM exigent de l'opérateur du navire que l'équipage soit correctement qualifié et entraîné, et que le système de gestion de la sécurité contienne des procédures pour les opérations clef du navire, ce qui pourrait inclure la gestion de la passerelle par visibilité réduite.

**STCW :** Le code STCW exige que les hommes de quart soient correctement qualifiés, entraînés et habitués au navire, qu'ils aient eu suffisamment de repos pour ne pas être fatigués pendant le quart.

**ICS :** Le Guide des Procédures Passerelle publié par l'International Chamber of Shipping fournit des conseils pour les opérations à la passerelle telles que navigation par visibilité réduite.

### ■ Quelles leçons en tirer :

Tous les Officiers de quart doivent avoir une parfaite connaissance des Règles de barre. Dans le cas présent, le non respect des règles de barre par les deux officiers de quart est la cause première de l'abordage. Bien que les deux navires soient en faute, les commentaires ne concernent que la navigation du porte conteneurs.

En particulier l'équipe passerelle doit toujours être suffisante pour assurer une bonne veille, déterminer s'il existe un risque de collision et agir en conséquence. Dans ce cas il y aurait du y avoir suffisamment de monde sur la passerelle du porte conteneur pour assurer la veille, naviguer, déterminer le risque de collision et gouverner le navire. Le Lieutenant aurait du appeler le Capitaine et prendre des dispositions pour renforcer la veille lorsqu'il a constaté que la visibilité se réduisait.

Les navires doivent faire route à une allure de sécurité fonction des conditions existantes, particulièrement lorsque la visibilité est réduite. Dans le cas présent le porte conteneur aurait du réduire sa vitesse.

Ayant constaté que le risque de collision existait, le lieutenant aurait du réagir de bonne heure, selon la règle 19, et en particulier éviter de venir tout d'abord sur bâbord pour un navire sur l'avant du travers.

Il y a eu aussi des lacunes dans le système de gestion sécurité à bord du navire. L'opérateur aurait du s'assurer que les procédures passerelles, ainsi que toutes autres instructions, étaient parfaitement claires et en particulier ce que devait faire l'officier de quart en cas de visibilité réduite. Le commandant aurait du s'assurer que le lieutenant connaissait les procédures et aurait du les renforcer en donnant des instructions précises dans ses ordres pour la nuit.

## Cargaison non conforme en bon état ou cargaison conforme en mauvais état ?

Un vraquier de 25000 tonnes chargeait une cargaison particulière de grains dans un port de l'est de l'Europe. Le capitaine était soucieux de l'état de la cargaison, ce qui a conduit au problème de la description de la cargaison sur les connaissements.

Pendant le chargement de la cargaison, l'équipage attira l'attention du capitaine sur le fait qu'elle contenait des grains d'espèce différente et qu'il y avait des parasites. Aux questions du capitaine le chargeur répondit que la spécification officielle dans ce pays pour ce type particulier de cargaison autorisait jusqu'à 2% de matériau étranger, y compris "insectes vivants ou morts" et jusqu'à 4% de mélange avec d'autres grains.

De ce fait le capitaine se trouvait à se demander s'il devait émettre des connaissements "clean" (sans réserves) du fait que la cargaison était en conformité avec la spécification officielle, ou s'il devait décrire l'état de la cargaison telle qu'elle était et de ce fait émettre des connaissements avec des réserves explicites.

S'il ne portait pas de réserves il pouvait y avoir des réclamations de la part du réceptionnaire au port de déchargement, s'il portait des réserves le navire pouvait être retardé en raison d'une contestation avec le chargeur qui demandait des connaissements sans réserves.

Sur l'avis des propriétaires du navire, le capitaine délivra des connaissements comprenant une ligne supplémentaire de description " avec les niveaux autorisés de mélange de matériaux étrangers et autres grains, selon la description fournie par le chargeur".

Le chargeur accepta le libellé porté sur les connaissements. La description de la cargaison sur les connaissements fut aussi acceptée par le réceptionnaire et au port de déchargement il n'y eut pas de réserves contre l'armateur en raison de la présence de matériaux étrangers ou de mélange.

#### ■ *Ce que dit la réglementation :*

**Contrat de transport :** Les conventions internationales relatives au transport des marchandises sont les Règles de La Haye ou Règles de La Haye Visby. Selon ces règles, le transporteur a l'obligation de délivrer la cargaison dans le même état et condition qu'au chargement. Le capitaine, si le chargeur le demande, doit aussi émettre un connaissement décrivant l'état apparent et la condition de la cargaison chargée. Le capitaine doit donc effectuer une inspection raisonnable de la cargaison pour détecter des défauts tels que sac déchiré ou moisi, dommage causé par rouille ou, comme dans le cas présent, présence de matériaux étrangers.

On ne peut s'attendre à ce que le capitaine soit un expert de chaque cargaison particulière, ni penser, par exemple, qu'il soit capable de reconnaître que le chargement était d'une variété et d'une qualité différente de celle déclarée par le chargeur.

#### ■ *Quelles leçons en tirer :*

La description des marchandises sur le connaissement est vitale car c'est la preuve de l'état apparent et de la condition des marchandises au moment où elles ont été chargées. La description des marchandises est aussi vitale car elle permet, ou empêche, que le connaissement soit négocié à travers le système de crédit documentaire. En outre une description correcte des marchandises protège un tiers réceptionnaire innocent qui se réfère au connaissement lorsqu'il achète des marchandises.

Si le capitaine remarque une différence entre les marchandises chargées sur le navire et leur description sur les connaissements, il doit informer le propriétaire du navire qui peut rechercher des conseils sur la meilleure action à prendre, ce qui peut comprendre le port de réserves sur le connaissement.

Dans le cas présent, le conseil donné au capitaine présentait une solution pratique dans laquelle l'état apparent et la condition des marchandises étaient indiqués en se référant aux spécifications officielles, tout en attirant l'attention sur la présence de matériaux étrangers et d'autres types de grains. Cependant une telle rédaction pourrait ne pas être acceptable dans d'autres circonstances ou dans d'autres juridictions et il est important que le capitaine et l'armateur obtiennent toujours un conseil avisé dans toute situation semblable.

Le P&I doit toujours être consulté s'il y a le moindre doute sur la description des marchandises sur un connaissement.

## *Traduction libre de la lettre IFSMA de juin 2002 par JP. DALBY, circulaire 1049 de l'OMI / MSC 18/5/2002*

Le Comité de la Sécurité Maritime (MSC) lors de sa 55<sup>ème</sup> session (du 15 au 24 mai 2002) s'est intéressé au grand nombre d'accidents inacceptables survenus dans les dernières années avec les embarcations de sauvetage et dans lesquels des membres d'équipage ont été blessés ou tués lors d'exercices et/ou d'inspections d'embarcations de sauvetage.

Le Comité a noté que la plupart des accidents pouvaient être classés dans les catégories suivantes :

- 1 - avarie du système de largage sous tension,
- 2 - fonctionnement par inadvertance du système de largage sous tension,
- 3 - entretien incorrect des embarcations, bossoirs et systèmes de largage,
- 4 - défauts de communication,
- 5 - manque de familiarisation avec les embarcations, les bossoirs, les équipements et les commandes,
- 6 - comportements dangereux lors des exercices et inspections d'embarcations,
- 7 - défauts de conception autre que systèmes de largage,

En attendant d'étudier le problème à nouveau, le Comité souhaite attirer l'attention des fabricants, des armateurs, des équipages et des sociétés de classification sur les blessures et pertes de vies humaines consécutives à un manque d'attention accordée à la conception, la construction, l'entretien et l'utilisation des embarcations, des bossoirs et équipement associés .

Les gouvernements des Etats membres sont invités à :

- 1 - porter cette circulaire à l'attention de leurs Administrations Maritimes, de leurs organisations industrielles pertinentes, des fabricants, des armateurs, des équipages et des sociétés de classification,
- 2 - prendre les mesures nécessaires pour éviter d'autres accidents avec les embarcations en attendant que l'OMI développe des directives appropriées.
- 3 - s'assurer que :
  - 3-1 les systèmes de largage sous tension utilisés sur les navires battant leur pavillon sont en parfaite conformité avec les exigences du paragraphe 4.4.7.6.2.2 du code LSA (Lifeboats Safety Appliances)
  - 3-2 que toute la documentation nécessaire à l'entretien et aux réglages des embarcations, systèmes de largage et systèmes associés est disponible à bord.
  - 3-3 que le personnel effectuant les inspections, l'entretien et les réglages des embarcations, des systèmes de largage et des équipements associés sont parfaitement formés et habitués à ces tâches
  - 3-4 que l'entretien et les réglages des embarcations, des systèmes de largage et des équipements associés est fait en suivant des procédures établies et approuvées.
  - 3-5 que les exercices d'embarcation se déroulent selon la règle III/19.3.3 de SOLAS dans le but de s'assurer que les membres d'équipage pourront embarquer et larguer en toute sécurité les embarcations de sauvetage en cas d'urgence.
  - 3-6 les règles de sécurité et de santé s'appliquent aussi aux exercices de sécurité
  - 3-7 que le personnel qui entreprend l'entretien et déclenche les réparations est bien qualifié
  - 3-8 la suppression de la signalisation ne doit être faite que pour des besoins d'entretien et non durant les exercices
  - 3-9 que tous les tests requis pour la conception et l'approbation des équipements de sécurité sont exécutés avec rigueur, selon les directives développées par l'Organisation, afin de déceler et rectifier tout défaut très tôt
  - 3-10 que l'équipement est facilement accessible pour les inspections et l'entretien et capable de résister dans des conditions sévères tout en satisfaisant aux épreuves des prototypes et
  - 3-11 que les corps ou autorités donnant l'approbation vérifient la qualité du travail et les dernières technologies de pointe lorsqu'ils jugent un équipement pour approbation et
- 4 - encourager les armateurs, lorsqu'ils entreprennent des activités d'entretien et de réparation, à employer du personnel qualifié, de préférence certifié par le constructeur.
- 5 - En outre les gouvernements des Etats Membres sont invités, tout en appliquant les clauses de la règle SOLAS IX/4.3, à s'assurer que les éléments appropriés ci-dessus sont pris en compte dans le Système de Gestion de la Sécurité de l'entreprise.

# Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs

## 7<sup>ème</sup> Session (DSC 7)

Le groupe de travail sur la révision du recueil BC, y compris l'évaluation des propriétés des marchandises solides en vrac, s'est réuni du 23 au 27 Septembre 2002 à Londres. Ce groupe de travail était constitué de représentants de 14 pays membres de l'OMI et de 2 représentants d'organisations non gouvernementales.

Dans ce groupe de travail se trouvaient aussi bien des architectes navals que des ingénieurs chimistes, voire même quelques marins ! La plupart sont issus de l'administration de leur pays, de sociétés de classification ou d'organisation armatoriales.

Sur proposition du secrétariat de l'OMI, c'est le commandant Jean-Daniel Troyat qui, pour la troisième année consécutive, a été choisi pour assurer la présidence de ce groupe de travail. Celui-ci avait reçu pour mission du sous-comité :

1. d'étudier les documents transmis par les Pays-Bas et le Japon concernant la révision du recueil BC.
2. de poursuivre la révision de ce recueil en prenant en compte les documents précités et les commentaires faits en réunion plénière du sous-comité.
3. de considérer à nouveau la question des exigences en matière de ventilation pour le ferrosilicium (suivant deux documents présentés par le Japon) et de rendre son avis.
4. de préparer un projet de révision de la circulaire MSC 671 relative à la liste des cargaisons solides en vrac incombustible ou présentant un faible risque d'incendie et à la liste des celles pour lesquelles un dispositif fixe d'extinction incendie par gaz serait inefficace et pour lesquelles un dispositif d'extinction incendie assurant une protection équivalente doit être prévu.
5. de considérer deux documents transmis par la Finlande relatifs au transport d'Ilmenite sous forme de sable ou d'argile. L'étude de ces

documents lors de la précédente session de ce sous-comité avait dû être différée, faute de temps. Après étude de ces documents et des commentaires faits en plénière sur leur contenu, rédiger un projet de circulaire DSC.

6. de considérer, à titre faiblement prioritaire, les deux documents présentés par le Japon sur une nouvelle méthode de détermination de la teneur limite en humidité admissible pour le transport d'un produit par voie maritime. Faute de temps, ces deux documents n'avaient pu être pris en compte lors du précédent sous-comité BC.

En ce qui concerne la refonte du recueil BC, il s'agit là d'un travail considérable qui mobilise depuis déjà 3 années consécutives l'énergie des nombreux participants aux différents groupes de travail, que ce soit au cours des réunions de ce sous-comité, ou au travers de groupes de travail par correspondance.

Rappelons simplement ici qu'il s'agit d'un projet de plus de 350 pages répertoriant environ 300 produits différents dont 140 font l'objet d'une fiche descriptive détaillée (ou fiche EmS pour Emergency Schedule). L'ensemble ayant bien entendu des implications avec d'autres textes de l'OMI, en particulier avec la convention SOLAS et le code relatif au transport des marchandises dangereuses (code IMDG).

Ce sont des centaines d'heures de réunion qui ont d'ores et déjà été investies dans cette tâche et, pour en voir la fin, il faudrait encore un minimum de 5 jours de réunion de ce groupe de travail. Actuellement, l'ensemble révisé des 12 premières sections du recueil a été adopté par le Sous-Comité au cours de sa réunion plénière du lundi 23 Septembre 2002.

En ce qui concerne les fiches individuelles de produits, le groupe de travail est arrivé à la lettre "I" et 73 fiches restent encore à revoir ainsi que les différents sommaires, index et tables de correspondance.

S'agissant des fiches individuelles de produits (fiches EmS), le groupe de travail a estimé

qu'il conviendrait d'utiliser des phrases normalisées pour définir les précautions à prendre en fonction des intempéries et des exigences éventuelles relatives à la propreté des cales et à la ventilation.

Les phrases normalisées pour ces trois rubriques sont les suivantes (elles sont reproduites en anglais, puisque ce sera la langue employée dans ce code) :

### - Weather conditions :

- a) "Do not load during precipitation, keep dry, close hatches that are not being worked".
- b) "Do not handle during precipitation, keep dry, close hatches that are not being worked".
- c) "Cargo should be protected from precipitation during handling operations and be kept as dry as reasonably practicable".

### - Hold cleanliness :

- a) "Clean and dry".
- b) "Clean and dry without any residue of previous cargo".

### - Ventilation :

- a) "Ventilation not required".
- b) "Do not ventilate."
- c) "Ventilation required".
- d) "Surface ventilation required".
- e) "Mechanical ventilation required".
- f) "Mechanical surface ventilation required".

Par ailleurs, dans un souci d'harmonisation de la présentation, le groupe de travail a estimé que chaque fiche devait présenter un modèle unique de tableau des caractéristiques et que toutes les rubriques devaient figurer sur chacune des fiches, même si certaines de ces rubriques étaient inutilisées pour un produit donné.

Enfin, le groupe de travail a confirmé l'opinion qu'il avait déjà émise l'année précédente en recommandant que le nouveau recueil BC soit présenté sous forme d'un classeur avec feuillets perforés. La mise à jour de l'ouvrage en serait grandement facilitée.

La question des exigences de ventilation lors du transport de ferrosilicium a été étudiée et largement débattue. Les délégués de la Norvège ont fait état d'accidents graves justifiant que soit désormais exigée pour ce produit une ventilation mécanique continue de la surface de la cargaison.

Les représentants du Japon ont mis en avant la nécessité qu'il pourrait y avoir à interrompre cette ventilation, en particulier par mauvais temps. Après un large échange de vues, la rédaction suivante a été proposée pour figurer sous la rubrique "Ventilation" de la fiche concernant le FERROSILICIUM, numéro

Nations Unies 1408, dans le projet de recueil BC révisé. Elle est en anglais car c'est la langue de travail du groupe et d'édition du recueil :

**"Continuous mechanical surface ventilation required. If maintaining ventilation endangers the ship or the cargo, it may be interrupted unless there is a risk of explosion or other danger due to interruption of the ventilation. In any case, ventilation must be maintained for a reasonable period prior to discharge."**

Un consensus s'est dégagé au sein du groupe de travail pour adopter cette proposition qui a donc été insérée dans le projet de fiche du produit correspondant. Toutefois, le délégué du Japon a tenu à préciser que, malgré les modifications apportées, il désapprouvait cette rédaction et que son pays ferait état en séance plénière de son opposition à cette proposition du groupe de travail.

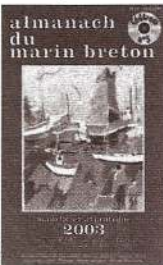
En ce qui concerne le projet de révision de la circulaire MSC 671, celui-ci a été établi à partir des annexes 1 et 2 du document DSC6/WP4 (rapport des travaux du groupe l'année précédente, lors de DSC6) et en tenant compte des propositions soumises à ce sujet par les Pays-Bas et le Japon. Il sera annexé au rapport du groupe de travail qui sera diffusé à l'occasion de DSC8. Il convient de noter que cette nouvelle circulaire devra elle-même être à nouveau amendée lors de la parution du recueil BC révisé. A l'occasion de la révision de cette circulaire les modifications éditoriales apportées ont permis de lever la plupart des réserves faites par le Japon concernant les fiches de produit relatives au transport en vrac de fleur de soufre et de briquettes de charbon brun.

Le transport de sable d'Ilmenite et les incidents qui se sont produits avec ce type de cargaison ont été également étudiés à partir des deux documents transmis par la Finlande et des commentaires faits en plénières. Un projet de circulaire DSC a été rédigé par le groupe, projet qui sera annexé au rapport du groupe de travail devant être diffusé à l'occasion de DSC8.

Faute de temps, l'étude d'une nouvelle méthode de détermination de la teneur limite en humidité admissible pour le transport d'un produit par voie maritime - proposée dans deux documents soumis par le Japon - a une nouvelle fois dû être différée.

Le vendredi 27 Septembre, le président de ce groupe de travail a oralement fait son rapport au sous-comité réuni en séance plénière. Le sous-comité a pris acte des progrès accomplis et de la nécessité d'accorder d'avantage de temps au groupe de travail pour lui permettre de mener à bien la révision complète du recueil BC. En conséquence, le sous-comité a décidé de reporter à l'année 2004 le délai pour la fin du travail de révision du recueil BC.

## L'Almanach du Marin Breton



L'Œuvre du Marin Breton est une vieille et noble oeuvre :

- plus que centenaire maintenant!
- animée par des bénévoles (marins et spécialistes aux compétences reconnues).

Elle a pour objet de mettre à disposition des usagers de la mer, tout ce dont elle dispose, quelles qu'en soient les formes.

Essentiellement, cela consiste:

- 1 - en la publication annuelle d'ouvrages de navigation l'Almanach du Marin Breton et le cédérom

On y trouve le partage des meilleures compétences, compilation de toutes sortes d'informations utiles ou obligatoires, à l'usage des professionnels ou des plus novices, voire des contemplatifs !

- 2 - et surtout, à utiliser le produit de la vente de ces deux ouvrages à des fins sociales... quand le recours à tout ce qui existe ne fonctionne plus !

Autrement dit, quand il s'agit de situations, non pas les plus préoccupantes, mais celles qui sont... insolubles

Seulement voilà, nous ne pouvons faire que ce qu'on peut faire..., et les appels à l'aide - s'ils sont couverts de pudeur - ne cessent pour autant de croître.

Nous avons donc besoin de la participation, de l'appui, de la capacité de quiconque peut permettre à l'Œuvre de continuer son objet...

... et vous en êtes le rouage indispensable !



### L'Œuvre Sociale du Marin Breton

L'argent des ventes de l'Almanach sert, après retrait des frais, à financer l'oeuvre sociale et ceci sous plusieurs formes:

1. aide - après avoir utilisé toute autre forme de recours - aux familles maritimes en difficulté

Les assistantes sociales transmettent un dossier analysé par le comité social composé de personnes du milieu maritime.

Un contrat est envoyé à la famille et le remboursement de l'aide octroyée est effectué sous forme de prêt à 0%

Le remboursement se fait mensuellement par petites sommes à partir de 10 €. En cas de difficultés, la commission peut différer les échéances. Dans les cas extrêmes, la commission sociale peut également décider de solder la créance en octroyant un don exceptionnel.

2. aides ponctuelles au milieu maritime

- école du feu de Concarneau
- S.N.S.M.
- prêt de matériel pour une scolarité
- versement au comité des femmes de pêcheurs du Guilvinec lors de la crise de 1993
- *Le bel espoir* (co-financement du matériel de navigation), bateau du Père Jaouen
- *Fleur de Lampaul* (participation à l'achat du matériel de sauvetage).

### EXTRAIT DE SHIFFS UND HAFEN Novembre 2002

#### LA CROIX DU MERITE FEDERAL ALLEMAND POUR LE PRESIDENT DU CESMA

Le Capt. Gerhard KIEHNE, actuel président du CESMA, a reçu à Berlin des mains du Secrétaire d'Etat aux Transports la Croix du Mérite Fédéral.

Gerhard KIEHNE est né à HARTIG, près de BREME le 7.1.1937

Il a navigué de 1953 à 1976 ; puis a quitté la Navigation comme commandant pour devenir "Contrôleur Technique" auprès du See BerufGenossenschaft de 1976 à 2001. Il a été longtemps chargé des Inspections de l'Etat du Port à Hamburg.

Dans son allocution, le Secrétaire d'Etat a souligné son engagement essentiel dans la fondation de l'Association Européenne des Capitaines et son "esprit International".

Toutes nos félicitations ... Herzlich Glückwunsch...

# Sécurité des vraquiers

La sécurité des vraquiers se renforce d'année en année au rythme lent, qui est celui de toute instance internationale, des décisions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Au cours des seules dix dernières années 116 vraquiers ont coulé et, dans ces naufrages, 618 marins ont disparu.

En 2001, quatre vraquiers de plus de 10.000 tonnes de port en lourd ont été perdus, provoquant la mort de 64 marins. Rappelons les navire "Christopher" et "Honghae" qui sont allés au fond en entraînant l'ensemble de leur équipage.

Ces tragiques événements se sont produits alors même que l'OMI avait d'ores et déjà pris un certain nombre de mesures visant à améliorer la sécurité des vraquiers, qu'il s'agisse du programme de visites renforcées ou ESP (Enhanced Survey Programme) avec la Résolution A744 ou de l'adoption en Novembre 1997 d'un nouveau chapitre à la Convention SOLAS, le Chapitre XII, dont les dispositions sont dédiées aux vraquiers. Les vraquiers existants de plus de 20 ans d'âge y son soumis depuis le 1er Juillet 1999 et ceux âgés de 15 à 20 ans le sont depuis le 1er Juillet dernier au plus tard.

Cette année sera importante pour la sécurité des vraquiers car elle devrait voir :

- la refonte de la Convention Internationale sur les Lignes de Charge (ICLL 1966) au sujet de laquelle, depuis quelques années déjà, nombreux sont ceux qui pensent que la résistance requise pour les panneaux de cales des vraquiers est notablement trop faible ;
- le remaniement de l'"Uniform Requirement" UR S21 de l'IACS (International Association of Classification Societies). Ce règlement uniforme s'impose aux dix sociétés de classification actuellement membre de l'IACS, qui classent à elles seules environ 5.000 vraquiers, soit pratiquement 95% de la flotte mondiale de ce type de navires. Elle traite tout particulièrement de la résistance des panneaux de cales des vraquiers aux masses d'eau considérables qu'ils peuvent être amenés à supporter par très forte mer ;
- la parution des rapports définitifs concernant diverses études précédant d'une évaluation formelle de la sécurité (ou FSA, pour Formal Safety Assessment). Ce type d'étude cherche d'abord à identifier les risques avec la proba-

bilité de leur occurrence et, lorsqu'il se réalise, le poids de leurs conséquences en termes de vies humaines, d'environnement et de coûts. C'est une démarche de type probabilistique semblable à celle utilisée depuis des décennies dans l'aviation civile et l'industrie nucléaire.

On s'attend à ce que, durant la 76<sup>ème</sup> session du Comité de la Sécurité Maritime (MSC 76) qui se tiendra en Décembre prochain à l'OMI, soient adoptées des propositions relatives à :

- la résistance des panneaux de cales et des hiloires,
- la hauteur de l'étrave,
- la réserve de flottabilité de l'avant,
- les mesures structurelles nécessaires pour réduire le poids des vagues sur le pont,
- l'accès de l'équipage au pont avant.

Ces propositions sont le fruit du résultat de pas moins de 235 essais effectués en bassin de carènes à l'Institut "Marin" au Pays-Bas. Ils ont été réalisés sur trois modèles différents de vraquiers :

- un modèle de Panamax (de 50.000 à 79.999 t de port en lourd) au 1/50<sup>ème</sup>,
- un modèle de Capesize (plus de 80.000 t de port en lourd) au 1/65<sup>ème</sup> de l'Université de Strathclyde et comparable au vraquier "Derbyshire", disparu avec ses 44 marins en 1980 alors qu'il se trouvait 350 milles sur l'avant du typhon "Orchid" en mer de Chine,
- un nouveau modèle de Capesize au 1/50<sup>ème</sup>.

Ces essais ont non seulement pris en compte la cale 1 mais aussi la cale 2, suite aux enseignements tirés des investigations menées en Mars-Avril 1997, par 4.250 m de fond, sur l'épave du "Derbyshire". Les résultats montrent que la résistance minimum des panneaux de cales à une charge verticale, telle qu'exigée par ICLL 1966, est encore plus inadaptée qu'on ne le pensait puisque la résistance nominale exigée des panneaux serait non seulement dépassée après avarie mais également à l'état intact.

Les essais sur le modèle de Capesize de l'ancienne génération ont montré que lorsque le navire était chargé à ses marques la charge

maximum sur le panneau de la cale 1, même en l'absence d'envahissement de volumes à l'avant, dépassait largement la charge nominale théorique définie par UR S21. Pour ce qui est du panneau de la cale 2, on atteint le maximum de ce qui est autorisé aussi bien dans ICLL 1966 que dans UR S21.

De même, s'agissant de vraquiers de conception récente, dans la condition non envahie, la charge maximale au niveau de la cale 1 se trouve également bien au-delà de la charge théorique nominale suivant ICLL 1966 et UR S21. Ceci s'est également vérifié lorsque le peak avant était envahi. Enfin, après un envahissement de la cale 1, la charge maximum supportée par la cale 2 était également sérieusement au-dessus de la charge théorique nominale prévue dans ICLL 1966 et UR S21.

Il faut donc désormais bien admettre qu'UR S21 ne préconise pas des niveaux de résistance minimum adéquats dans le cas d'envahissement du peak avant ou de la cale 1 et qu'un accroissement conséquent de la résistance semble être nécessaire pour faire face à ces cas d'envahissement, même à l'état intact.

Les prescriptions de l'UR S21 devraient donc être remplacées par une formule définissant des conditions minimum de résistance, qu'il s'agisse de vraquiers neufs ou anciens. Il est par ailleurs généralement admis qu'une formule établissant une relation entre la résistance requise des panneaux de cales et un franc-bord minimum permettrait de rendre plus acceptable par l'industrie du transport maritime une application rétroactive. Le coût pour les armateurs du renforcement des panneaux de cales et des hiloires a été estimé entre 100.000 et 650.000 € par navire.

S'agissant des constructions neuves, l'adoption de doubles coques permettrait d'éliminer la majorité des renforts transversaux, avec leurs attaches souvent fragiles, tout en autorisant d'avantage de qualité en matière de préparation des surfaces et d'application des protections. Par ailleurs, la double coque raidit considérablement les structures latérales en supprimant la flexion, et donc la fatigue, des lisses et de leurs fixations aux tôles de bordé, comme c'est le cas dans les navires à simple coque.

Un certain nombre d'opérateurs de vraquiers à double coque ont d'ores et déjà enregistré une amélioration significative dans l'exploitation de ces navires, grâce à une augmen-

tation des cadences possibles de chargement et de déchargement et de la fréquence des rotations.

Il conviendra toutefois de rester attentif aux critères de franc-bord - en tenant notamment compte de la présence ou non d'un gaillard d'avant (hauteur d'étrave) - mais il apparaît d'ores et déjà que la généralisation de la double coque pourrait être une option efficace dans l'amélioration de la sécurité des vraciers futurs.

Le précédent Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI lors de sa réunion de Mai 2002 (MSC 75) a décidé que tout un ensemble de mesures de sécurité devraient faire l'objet d'une décision finale lors de sa prochaine réunion en Décembre de cette année.

Dans le domaine du contrôle préventif on trouve les recommandations du groupe de travail sur les vraciers telles que :

- l'installation d'alarmes d'entrée d'eau dans toutes les cales, les ballasts, et les espaces situés à l'avant de la cloison d'abordage tels que les magasins, à l'exclusion du puits aux chaînes.

- des projets de réglementation rendant obligatoire la mise en place de systèmes d'assèchement dans les espaces situés à l'avant de la cale 1 et pouvant être commandés à distance depuis la passerelle.

Ces obligations s'appliqueront aux vraciers neufs et existants et entreront en vigueur au 1er Juillet 2004. Leur mise en œuvre sur les navires existants devra être effectuée au plus tard lors de la visite annuelle suivant cette date.

De son côté, lors de la prochaine réunion du Comité de la Sécurité Maritime en Décembre, l'IACS devrait proposer que soit adoptées des recommandations pour le remplacement ou le renforcement des panneaux de cale situés sur le quart avant des vraciers existants.

C'est donc une étape importante dans l'amélioration de la sécurité des vraciers qui devrait être franchie lors de la prochaine réunion du Comité de la Sécurité Maritime, si toutefois les pays membres de l'Organisation réussissent à s'accorder sur les mesures à prendre.

## Maritime Radar : The Shipmasters' Needs

By Captain Rodger MacDonald FNI I.F.S.M.A.

### The reason for this presentation

- Seafarers are aware of the increasing demand for band space to meet the growing demand for communications
- Seafarers are deeply concerned that Radar will be pushed aside to meet these demands
- There is a growing fear that shore based technicians believe that AIS can substitute radar.

### The Shipmasters' Point of View

- The Key Facts are:
  - That Radar remains (and will remain) the primary system for Collision Avoidance,
- and
  - Radar is a very important tool for Navigation

### So for the Watch-keeper

- Radar is a Particularly Valuable aid :
  - ARPA for Collision Avoidance
  - Parallel Indexing
  - Maintaining course
  - Identifying SARTS etc
  - Aids navigation during poor visibility and in darkness
  - Shows Uncharted Dangers

### Why is Radar such a valuable tool ?

- The Master and watch-keepers have Confidence in the information Radar provides because:
  - It's operation is ship based
  - It is not reliant on third party sources
  - It has a proven track record

### In Short

- In its uncluttered display, it offers the watch-keeper the basic reality of all targets relative to the ship.
- It therefore aids the watch-keepers vision and helps in decision making for both Navigation and Collision Avoidance

### Collision Avoidance

- Consider two large container ships approaching head on at a combined closing speed of 50 knots
- Even at 15 miles apart there is little time to take positive action to avoid collision.
- Early action is required to avoid a close quarters situation, therefore early identification of closing targets is essential
- Watch-keeping officers need to be competent in the use of radar and are trained in its use and the application of ARPA

### Navigation

- Radar gives accurate information on distance from charted features and assists in maintaining the ship's course
- Radar will normally show a 60 metre high land mass at a range of 20 miles. This is considered by our seafarers as a minimum requirement
- Radar greatly assists navigation during poor visibility
- Pilots rely on radar at close range in reduced visibility to pass buoys and beacons.
- Radar shows Uncharted Dangers such as ice
- Radar is useful with SARTS when engaged in search and rescue

### But there are some complaints !

- The unwanted Characteristics of Radar
  - Clutter
  - Lack of standard design
  - Too many controls/knobs
  - Limited by radar horizon
  - Cant 'see' behind obstructions
  - Vulnerable to damage
  - Has moving parts

### Discrimination of Targets

- It was thought by many that the IMO MSC required definitions were in some cases hard to justify in an operational sense.
- For example: showing two similar targets distinct on the same bearing separated by 40 m in range.
- A more practical set of definitions have been suggested.

### From a watch-keepers perspective

- To be able to distinguish a tug from its tow at sea at 12 miles range
- Approaching a rig on a supply vessel:
- To clearly identify the standby boat from the rig at 6 miles range
- To be able to distinguish the anchor pennant buoys of a semi submersible rig at 3 miles range

### From a Pilots Perspective

- To be able to clearly distinguish a navigation buoy at a range of 3 miles.
- Pilots offset targets of navigation buoys from the heading marker to give safe clearance from navigation.

### Radar Display

- There is a very strong opinion that at least one stand alone radar (ARPA) must be accessible to the Watch-keeper without any additional information that will lead to confusion
- Pilots would prefer to have one standard radar screen aside from the watch-keepers.
- Radar can be complemented by the additional aids available but there must always be a one dedicated screen available

### Radar Display : Our message to the Suppliers

- From experience gained so far it was found that if Radar and ECDIS are combined this should only be for Navigational reasons.
- This is because only selected radar targets are overlaid on to the ECDIS screen creating danger in collision avoidance.
- There is still an individual preference for choice of display such as
  - Head up v North up
  - Relative v True Motion
- These choices should remain for the Shipmasters, Watch-keepers and Pilots

### Fatigue: Our message to the distinguished delegates from Flag States

- Today there are fewer competent officers available to assist the master on the bridge of most ships than there were a generation ago.
- Keep the information that is available to the Shipmaster and watch-keepers relevant accurate and timely.
- What may be a technological miracle in the laboratory is not necessarily what the seafarer (the end user) needs or desires.

### Fatigue : Our message to the Maritime Industry

- Most seafarers do not see the benefits of AIS
- Indeed, AIS is seen by many, as yet more unnecessary data being fed into the overworked Master/watch-keeper. Less time to keep a look-out.
- Much more needs to be considered on creating an operator friendly way to display or present the information that electronic aids provide
- More needs to be understood about the reliability of the concept of data-fusion

### Our research found other interesting comments

- Most believe refresher training especially for ARPA should be mandatory
- Pilots in particular find it difficult to keep up with new radar technology as they change from ship to ship.
- Above all Standardisation of radar controls and displays would form an important part of providing effective training

### Conclusion

- Radar remains the key electronic system for collision avoidance
- The limitations of Radar are acknowledged but it remains a loyal friend to Shipmasters, Watch-keepers and Pilots
- Seafarers do not believe that AIS will become an alternative to radar.
- Training in the use of Nav Aids is essential - As yet no AIS training is being provided

# En passant par la cambuse

## Notre pain de chaque jour

S'est-on demandé si les marins étaient exaucés lors des longs séjours en mer, grâce à des pains de longue conservation.

Peu de réponses; il est vrai que le Dictionnaire a enseigné aux Français que le marin se nourrissait essentiellement d'alcool et de tabac, et dans notre pays peu préoccupé des choses de la marine, on s'est plutôt intéressé au pain des montagnards isolés plusieurs mois par la neige (pain bouilli, pumpernickel...).

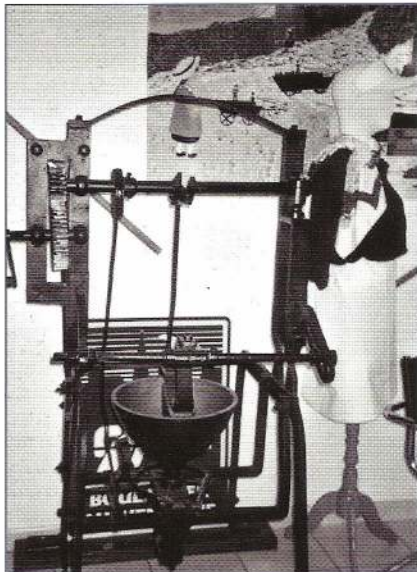
La vérité est de dire que la valeur gastronomique de ces pains ne pouvait guère laisser d'impérissables souvenirs gourmands.

Le pain le plus répandu fut le "PAIN BATEAU" confectionné dans tout l'ouest de la France. Un pain traditionnel façonné en miches de 3 à 5 kg, mais auquel on donne une deuxième cuisson, à une température plus faible pour le sécher. C'est aussi ce qu'on appelle le pain bis-cuit.

A la grande pêche, les marins le gardaient en cale sur le sel, ce qui empêchait les moisissures et lui donnait une meilleure conservation. Le Commandant Charcot en embarqua plusieurs centaines de kilos sur le "Pourquoi Pas?" pour ses expéditions polaires.

Citons aussi le pain PAYET.

René Payet, boulanger à Périgueux, crée un pain qu'il nomme "pain paillasse", d'une conservation minimale de 20 jours. Il en dépose le brevet le 26 mai 1978 et la Marine Nationale en achète une licence de fabrica-



Brie 19<sup>ème</sup> siècle - Photo Y. Charlot  
Maison du Boulanger à Coutances

tion pour une durée de 20 ans (donc périmée) afin d'en approvisionner ses sous-marins. Ce pain étant encore protégé par un brevet je n'ai pu obtenir de renseignements sur sa fabrication.

Il semble qu'il ne reste aujourd'hui qu'un seul pain qui a subsisté grâce à une valeur gastronomique et des amateurs sérieux, c'est le "PAIN BRIE", aussi appelé "pain d'Honfleur" et que l'on trouve facilement en Basse Normandie.

C'est un pain ordinaire mis à lever normalement, puis il est "brié" dans une "brie" où il subit le "briage", c'est-à-dire que l'on va l'écraser pour en chasser tout l'air afin d'éviter le développement des bactéries, et en plus on va lui ajouter de la farine jusqu'à saturation.

En 1588 les Anglais et une forte tempête dispersent les 130 navires de l'Invincible Armada. L'un d'eux le "Calvador" ou "Salvador" est drossé sur les rochers de cette côte qui deviendra celle du Calvados.

On y trouve un pain compact qui se conserve très bien et intéresse pêcheurs et marins de la région. N'oublions pas qu'à cette époque, Honfleur est un port important, on y arme des navires au long cours. Samuel de Champlain appareille de Honfleur pour le Canada en 1608, avait-il ce pain à bord ?

La première brie, modèle 17<sup>ème</sup> siècle, n'était autre que la paire de sabots que chaussait le boulanger pour piétiner un sac en toile dans lequel on avait mis un pàton ainsi que de la farine?

Le modèle 18<sup>ème</sup> était un banc perpendiculaire à un mur en face d'un levier en bois articulé sur un anneau fixé au mur. On se mettait à califourchon sur le banc avec devant soi une petite planche sur laquelle on posait un pàton pour l'écraser avec le levier, une petite rotation de la planche et écrasement avec le levier sans oublier d'ajouter de la farine jusqu'à saturation.

Puis on a le modèle 19<sup>ème</sup> (manuel) et le modèle 20<sup>ème</sup> motorisé. Le bol du pétrin tourne par à coups et un large patin épousant la forme du bol vient écraser le pàton.

Après le briage, le pain est façonné en fuseau pour obtenir un bâtard, souvent de 450g actuellement, mais dans les années 20 il se faisait des pains de 12 livres.

Anciennement, ce pain était poudré de grignon d'olivier, c'est à dire de tourteau d'olive afin de graisser la surface pour un meilleur isolement qui sera fait au cours de la cuisson à 230°.



Brie 20<sup>ème</sup> siècle - Photo Y. Charlot  
Maison du Boulanger à Coutances

Cette utilisation de l'olive montre bien une origine méditerranéenne, mais nous y reviendrons.

Actuellement, la recette pour ce pain, donnée par l'Institut National de la Boulangerie-Pâtisserie est pour 3,4 kg de pâte à pain fermentée, on ajoute 1kg de farine, 200g d'eau, 100g de beurre, 20g de sel et 20g de levure.

Sans doute aucun rapport avec l'Invincible Armada, mais dans les Alpes Suisses, on trouve la "SANGE", un pain rond et plat fabriqué selon le même procédé que le pain brié; se fait surtout en automne pour fournir les montagnards qui seront isolés plusieurs mois par la neige.

Et pourquoi retrouve-t-on ce même pain en Italie, dans la région de Venise, même technique, même matériel ?

Alors simple hypothèse: au 13<sup>ème</sup> siècle, Venise était une puissante cité, base d'une puissante marine qui allait au Moyen-Orient, s'établissait à Constantinople, et par la suite franchissait Gibraltar pour rejoindre Londres ou Bruges, ces marins avaient ils déjà ce pain ?

Christophe Colomb était Génois, or Gènes était la grande rivale de Venise, il y eut même des combats de 1378 à 1381, Christophe Colomb aurait il pu connaître ce pain ? Y avait-il ce pain à bord de la Santa Maria ? Voilà du travail pour les historiens.

Cdt Yves CHARLOT ■

# Les dangers des nouvelles technologies



Un pirate discutait avec un marin d'eau douce dans un bar. Le marin d'eau douce remarqua que comme tout pirate qui se respecte il avait une jambe de bois, un crochet à la place d'une main et un bandeau sur un œil.

Le marin d'eau douce voulait savoir comment le pirate s'était retrouvé dans cet état. Il demanda au pirate, "Comment avez-vous perdu votre jambe ?"

Le pirate lui répondit : "J'ai perdu ma guibolle lors d'une bataille au large de la Jamaïque !"

Sa nouvelle connaissance, toujours curieux lui demanda : "Et pour votre main, l'avez-vous perdue en même temps ?"

"Non" répondit le pirate. "Je l'ai abandonnée aux requins au large des Keys de Floride."

Enfin le marin d'eau douce lui demanda , "J'ai remarqué que vous avez aussi un bandeau sur l'œil. Comment avez-vous perdu votre œil ?"

Le pirate lui répondit : "Je sommeillais sur une plage quand une mouette s'est soulagée en passant au dessus de moi et s'est tombé en plein sur mon œil." "Comment une petite chiure de mouette a-t-elle pu vous faire perdre votre œil ?" demanda le marin d'eau douce.

Du tac au tac le pirate répondit : "C'était le lendemain de la pose de mon crochet !"

