

# 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

Page 3	Edito
Page 4	Pollution et réflexions
Page 13	La chauffe au charbon
Page 16	Anatomie du RIF
Page 19	Page n°1 du code ISPS
Page 23	Système d'amarrage à ventouse
Page 26	Tribune libre
Page 28	Notes de lecture
Page 29	Réparations de coque
Page 31	En passant par la cambuse

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2004

- Capitaines en activité ..... • 222 €
- Capitaines en mission à terre ..... • 170 €
- Capitaines retraités ..... • 50 €
- Membres associés ..... • 50 €

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.

## 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**

## Conseil d'Administration

Elus → 2004	Elus → 2005	Elus → 2006
H. Ardillon	B. Appery	E. Bouger
M. Bougeard	Th. Caudal	J.P. Dalby
F. Jean	M. Gidon	M. Le Doaré
R. Le Bousse	R. Le Doaré	J. Loiseau
J.F. Le Gall	H. Quéré	D. Marrec
F.X. Pizon	J. Ruz	J.L. Penin
P. Recher	J.D. Troyat	Th. Rossignol

## Bureau

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

Conseil Assurance  
Loudes Ch.

Site web  
F.X. Pizon

Chefs de Régions  
H. Ardillon - Normandie  
J.P. Declercq - Loire  
Ch. Loudes - Finistère  
J.L. Penin - Morbihan  
R. Préa - Marseille  
J.D. Troyat - Ile et Vilaine  
Ph. Sussac - Bordeaux

Contacts  
**LE HAVRE** : Affaires Maritimes  
Tél. 02.35.41.33.35.  
**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

# N

ous avons l'habitude, dans un passé pas si lointain, d'être considérés comme exerçant un métier à part, réservé à une catégorie de gens spéciaux, quelque peu aventuriers. Notre profession, inconnue réellement du grand public, mais était, dans son esprit, propice à la rêverie, à l'évasion, au romantisme, cela générait de l'admiration envers les gens de mer.

Ignorée de nos gouvernants, de notre représentation nationale, la France en perdant ses terres des continents de par les mers, s'est complètement détournée de sa marine en général et de la marchande en particulier. Il y avait plus à faire côté haute technologie, modernisation de notre agriculture, etc.

Bien sûr, de temps à autre, un événement nautique dramatique ou spectaculaire monopolisait brièvement l'attention collective, puis les choses plus importantes du quotidien terrestre re-accaparaient l'actualité.

Mais voilà qu'un produit de sinistre couleur accompagné d'une odeur nauséabonde est trop souvent venue dégrader notre littoral et ses plages, et mettre en danger l'activité touristique de beaucoup de régions qui avaient beaucoup mis sur ce secteur. La faune et la flore marines aussi souffrent chaque fois un peu plus, et même si les ressources de la nature sont extraordinaires, voir les résultats trois ans après l'Erika, certains dégâts mettront beaucoup de temps avant de s'effacer.

La population, à juste titre, en a ras le bol ! Le réveil est brutal. Depuis quatre ans nos gouvernants veulent peser sur le cours des choses maritimes mais l'action est mondiale, elle se joue à l'OMI où les plus forts sont ceux qui payent le plus, avant tout ce sont ceux qui ont le plus gros "tonnage" qui ont le dernier mot, il faut donc réagir. Pour peser, influencer, la tâche est rude, comment rattraper quarante années de retard ?

En attendant rien n'empêche de légiférer en national (comme en Européen), on sait bien faire ! Nous avons une loi en gestation sur la grande criminalité, il ne sera pas difficile d'aggraver les peines et sanctions des délits maritimes !

C'est chose faite depuis le 11 février, il suffit de lire en section 4 les articles 29 et 30 de cette loi qui modifient respectivement le code de procédure pénale et le code de l'environnement. Il va sans dire que la lecture laisse perplexe le non initié, il faut être bien documenté, mais très vite, côté chiffres concernant les peines d'emprisonnement et amendes, on le comprend, c'est phénoménal !

Ce sera un de nos grands sujets de discussions. Le Navigant Français, 0,8% des navigants mondiaux, se doit être informé du dernier grand risque de la navigation, car bien entendu, en premier lieu c'est lui le plus exposé, car la loi dit "Capitaine de navire ou responsable à bord etc. "

Enfin, puisque tout se joue à l'OMI et que la principale référence est le "tonnage", il n'y a pas à chercher longtemps. Pour peser, il faut trouver le moyen de rapatrier de ce tonnage ! Il existe sous des pavillons tiers, la solution c'est se sortir du registre des "Kerguelen" qui n'en finit pas de montrer ses inconvénients depuis que l'on veut s'en débarrasser, ce qu'il faut c'est le R.I.F. Jusqu'ici tout semble louable.

Ce que l'Afcan répète inlassablement depuis longtemps est en train de se dessiner :

- Une politique maritime pour notre pays, redonner au pavillon Français la place qu'il mérite au plan international, créer un cabotage intelligent !

- Disparition du registre Kerguelen qui n'est pas satisfaisant pour les Navigants Français, les effectifs n'augmentent pas, l'attrait pour faire carrière est insignifiant, l'exercice du métier est difficile, les élèves peinent à embarquer.

Pas satisfaisant pour les Armateurs car ce registre est de 30% plus coûteux que les similaires Européens.

Mais le R.I.F pose problème, concocté dans l'urgence, sans concertation (officielle) avec les partenaires sociaux, quelque peu bâclé, le Navigant Français ne s'y retrouve pas puisque seules les fonctions de Capitaine et suppléant y sont inscrites pour les Nationaux.

Les Navigants dans leur ensemble ont fait part vigoureusement de leur mécontentement, de leur désarroi !

En final le gouvernement a décidé de temporiser le débat parlementaire et tenté de nouer un dialogue avec l'ensemble de la profession.

Il est regrettable que les partenaires sociaux regroupés en intersyndicale aient refusé ce dialogue et il est tout aussi regrettable qu'ils s'en soient pris aux associations en qualifiant de "tea-time" une réunion, et de lobbying le fait d'accepter l'échange de points de vue.

Les associations ont été très nettes sur leurs intentions qui étaient de dialoguer, montrer combien elles étaient inquiètes, pas de négocier. Tout citoyen a le droit de s'exprimer, c'est la démocratie !

Les études économiques donnent la France comme étant un pays attractif en Europe (après le Royaume Uni et l'Italie), cela prouve qu'il y a de la ressource chez nous. Le Navigant Français a le droit d'y participer, l'Etat Français a le devoir de l'aider en ce sens, Syndicats et Armateurs sont obligés d'en tenir compte. Si le RIF ne convient pas (des Armateurs en sont d'ailleurs persuadés) inventons autre chose, pour cela une seule règle : le dialogue !

L'Afcan, par le passé, s'est exprimée sur sa façon d'appréhender les problèmes de la sécurité et de sûreté, à bord, en mer, au port, exprimée aussi plus que jamais sur les véritables actions à mener pour se prémunir des pollutions maritimes, elle continuera en ce sens, j'en suis convaincu !

Tregunc le 25 Mars 2004

## La pénalisation du droit est-elle efficace en matière de pollution marine ?

Lorsque les Etats-Unis ont été frappés par la catastrophe de l'"EXXON VALDES", ils ont réagi, comme nous. Mais ils n'ont pas fait une nouvelle loi pénale. Ils ont édicté une loi civile prévoyant une responsabilité pour ceux à qui on peut reprocher la pollution sans d'ailleurs dire à l'avance qui est responsable car on ne peut le déterminer qu'a posteriori en examinant les faits. Une responsabilité illimitée (cela peut se discuter) avec un certificat d'assurance illimité en partant du principe que l'armateur doit assumer les conséquences de ses actes et réparer les dommages qu'il aurait éventuellement causés. Nous sommes ici dans une perspective classique où le droit règle des litiges entre particuliers sans que l'Etat n'intervienne. En France on a préféré les sanctions pénales car on s'intéresse plus au pénal qu'au civil, au collectif qu'au particulier, c'est une maladie française qui consiste à vouloir pénaliser le droit alors que le pénal devrait se limiter à la pathologie du droit.

Cette tendance est ancienne et a injecté son poison dans nos règles depuis fort longtemps. C'est ainsi qu'on voit beaucoup de contentieux qui devraient se traiter devant les juridictions civiles, en matière d'accident de la route par exemple, venir en correctionnelle. Cela indique une tendance infantile de notre droit où la victime aurait besoin des béquilles du Parquet pour porter plainte et où le défendeur devrait toujours répondre de son comportement devant la société et non pas devant la victime.

Le gros argument en faveur du pénal est la dissuasion : il faut punir pour dissuader. Je vais donc admettre cette prémisse visant à décourager le trouble à l'ordre public. Mais la dissuasion n'est efficace que si les comportements qu'elle veut empêcher sont des comportements volontaires que l'homme peut choisir ou ne pas choisir, auxquels il peut renoncer délibérément. Si au contraire il s'agit de faits accidentels auxquels il ne peut se soustraire et dont il est la première victime, on devrait être hors du champ du droit pénal (sinon il y a une tentation totalitaire) tout simplement parce qu'il est impuissant à agir sur les faits. Lorsqu'un accident s'est produit il faut réparer les dommages. Il est inutile et même stupide de sanctionner par des peines puisque l'auteur de l'accident (qui a perdu son navire par exemple) n'a pas voulu le fait dommageable, contrairement au voleur qui a voulu voler ou au casseur qui a

voulu casser, comme José Bové par exemple dont le président de la République a réduit la peine de prison de 4 mois ou tous ces nouveaux Robespierre de l'écologie qui vont saccager les champs de maïs transgénique. Là il y a bien intention délictueuse alors qu'il n'y en a pas lorsqu'un navire rejette accidentellement des hydrocarbures. Donc cette extension du droit pénal est anormale.

L'homicide involontaire par exemple ne devrait pas être une infraction mais la source d'une responsabilité civile tendant à réparer les préjudices causés, les délits objectifs en matière douanière ne devraient pas exister, le voyageur qui s'endort dans un train et laisse passer la station où il descend devrait payer le supplément et non une amende. Il n'y a en effet rien à sanctionner dans un comportement dont le voyageur est la victime. De même la mise en danger de la vie d'autrui ne devrait générer que la responsabilité civile et toutes ces dérives sont dangereuses car elles sont significatives de menaces sur la liberté individuelle et portent avec elles l'ombre inquiétante de celui qu'on appelle aujourd'hui "big brother" car il faut bien lui trouver un nom. Nous vivons dans une société de plus en plus réglementée et de plus en plus pénalisée, ce qui n'est pas sain.

Si l'on décide que la justice est là non pour trouver la vérité mais pour faire peur de façon à dissuader les pollutions, il s'agit alors d'appliquer la réglementation quoi qu'il arrive pour avoir un effet médiatique. On peut alors condamner systématiquement sans s'embarrasser de trop de recherches de preuves grâce au système très subjectif de l'intime conviction du juge, même s'il n'y a pas eu de prélèvements sur la nappe polluante qui permettent de comparer avec le produit se trouvant à bord du navire, même si les photographies prises d'avion ne montrent rien de précis, même si le navire justifie d'une facture de passage en station d'épuration, même si le navire ne rejette pas du pétrole mais des eaux de lavage avec une teneur en hydrocarbures certes, mais inférieure à 15 ppm, même si le navire passe sur une nappe provenant d'un autre navire qui est passé dans les parages la nuit précédente pendant que tout le monde dormait. En fait, la plupart des affaires de pollution dites "volontaires" révèlent ce dernier scénario.

Certaines des sanctions infligées comme la confiscation du navire ont heureusement été écartées. Le gouvernement veut restaurer le

pavillon français. Mais quelle banque aurait accepté une telle immatriculation si elle avait su qu'à la suite d'un rejet par un chef mécanicien peu scrupuleux, le navire aurait pu être confisqué ? C'est à dire la banque hypothécaire expropriée. Vous avez vu le débat au Sénat. Le sénateur Henri de Richemont a réussi à faire écarter par amendement ces sanctions pour les pollutions accidentelles au motif que les armateurs français devaient être traités comme les armateurs étrangers par application de la convention Montego Bay qui limite les sanctions aux seules amendes et l'Assemblée Nationale a étendu aux pollutions volontaires. Cette solution était nécessaire mais il reste des amendes dont l'énormité (3 à 4 fois la valeur de la cargaison) est choquante.

Même s'il n'y a plus de confiscation il reste ces amendes, bien supérieures à la valeur du navire, qui peuvent être infligées. Dans quel pays sommes-nous donc pour qu'on puisse faire si peu de cas du droit de propriété et du droit d'entreprendre ? Faut-il s'étonner que tant de gens entreprenants et créatifs le quittent ?

Marchons-nous à ce point sur la tête qu'on va peut-être inscrire dans la Constitution le principe de précaution. S'il avait été appliqué dans les temps préhistoriques, il nous aurait empêché de découvrir le feu sous prétexte que c'était dangereux ou aurait empêché Pasteur d'expérimenter des vaccinations car il y avait un risque ?

*"Si nous voulons que la France puisse œuvrer en faveur de la sécurité des mers, il faut lui permettre de développer un pavillon faute de quoi elle n'aura aucune influence."* Permettre de telles sanctions revient à marginaliser le pavillon français, ce qui est en contradiction avec la politique suivie.

Souvenez-vous du procès de l'"AMOCO CADIZ". Aux Etats-Unis les choses sérieuses : reconstituer les faits, statuer sur les responsabilités, la limitation, percer le voile social, fixer le montant des réparations et à la France les plaintes pénales contre les deux capitaines ("AMOCO" + remorqueur) c'est-à-dire le guignol. Je trouve fâcheux que mon pays se cantonne à ce rôle.

Vous jugerez peut-être ces réflexions exagérément critiques. Elles sont pourtant animées d'un souci d'efficacité et de justice visant à aider le gouvernement dans sa démarche.

Patrick SIMON, le 4.12.03

# Rejets illicites

## les tribunaux français prennent le mors aux dents

Poussées par une opinion publique littorale mettant dans le même sac les pollutions volontaires ou involontaires, les accidents majeurs et les incidents mineurs, les autorités françaises ont durci la législation et les procédures de répression des infractions ci dessus.

Se considérant comme menacée par toute pollution survenant dans ses eaux territoriales ou sa Z.E.E. (zone économique exclusive) la France a chargé 3 tribunaux (LE HAVRE, BREST, MARSEILLE) de sanctionner ces délits, PARIS se réservant la haute mer et les affaires dites complexes type "ERIKA" ou "PRESTIGE". Ces tribunaux ont été renforcés en personnel dans ce but.

Nous relevons dans la presse locale ce qu'aurait dit le procureur :

*"La justice dispose-t-elle d'arguments suffisamment convaincants face à des armateurs habitués à brasser des millions de dollars?..."*

*Les prochains textes de loi porteront l'amende à un million d'euros en cas de dégazage constaté...elle pourra monter jusqu'à la valeur du navire ou 4 fois le prix de la cargaison....*

*Les capitaines de ces cargos continuent de nier les faits qui leur sont reprochés...au mieux, ils avancent toujours des excuses techniques.*

*D'ailleurs avec le paiement de la caution, c'est plutôt l'armateur que l'on vise, même si c'est le capitaine qui comparait!"*

Le procureur semble oublier que si le capitaine était français l'amende serait pour lui.

Il semble surpris de la vitesse avec laquelle la caution est payée, c'est oublier que les P&I maintenant avertis sont prompts à régler la somme si l'armateur est solvable et les banques coopérantes.

En cas de soupçon de pollution (une simple photo suffit) le déroutement sur un port français est exigé. Un navire ayant refusé a été pisté juridiquement de port en port et appréhendé à son retour sur zone.

A l'arrivée au port, visite du navire, mise en examen et fixation

d'une caution conséquente (record provisoire à 500 000 ? dans l'attente d'un nouveau durcissement à l'étude au parlement). Si le capitaine n'est pas français il ne risque pas l'emprisonnement sauf si la pollution a lieu dans les eaux territoriales. Encore que le "pacha" de l'ERIKA ait passé 15 jours en détention provisoire pour le "protéger" des influences de ses armateurs et assureurs.

Après paiement de la caution et avis favorable du centre de sécurité sur la bonne navigabilité du navire, une date sera fixée pour le procès et le navire pourra repartir.

Pour le procès et surtout son jugement, il faut savoir qu'en France les preuves ne sont pas obligatoires, il suffit que des présomptions emportent l'intime conviction des juges pour qu'il y ait condamnation.

Dans le climat actuel la condamnation du capitaine (et de son armateur s'il est co-accusé, ce qui n'est pas toujours le cas) peut être considérée comme probable si ce n'est certaine, voire systématique.

Ainsi l'exemple suivant :

Pour mémoire: DOBRUDJA, ro-ro bulgare quitte AVILES en Espagne le 29 juillet 2003 et cap au nord à 11 nds en direction de OUES-SANT est repéré par un avion de la Marine Nationale.

Le sillage est irisé, ayant une apparence que l'on trouve répertoriée dans les "accords de BONN".

Un navire de la marine nationale à proximité envoie un "rescue boat" pour prendre des prélèvements et le navire "accepte" d'être dérouté sur Brest, il est vrai qu'il est accompagné par une frégate !

Le laboratoire d'analyses appartenant à la Marine Nationale constate une similitude vraisemblable entre les échantillons pris en mer et l'hydrocarbure du puisard machine du DOBRUDJA mais pas de son fuel (sur 6 échantillons, un seul est exploitable et les analyses limitées à 2 au lieu des trois nécessaires pour confirmer... Quand on sait que l'on ne peut différencier le fuel du PRESTIGE de celui du TRICOLOR!!).

La défense obtient tardivement

## Communiqué des Armateurs de France

Paris, le 17 février 2004

### LOI PERBEN : il faut revoir les sanctions pour pollutions maritimes

Le Parlement vient d'adopter le texte définitif concernant les sanctions pénales en cas de pollutions maritimes. Armateurs de France souhaite rappeler son action permanente en faveur de la sécurité maritime, comme le confirme la Charte Bleue signée au mois de juin dernier. Les armateurs français ne peuvent être en effet que favorables à des sanctions plus dures envers les opérateurs coupables de pollutions maritimes délibérées.

Toutefois, nous contestons vigoureusement l'article 10 du projet de loi qui prévoit, malgré les objections réitérées de la profession, de majorer les peines d'amendes en se référant à la valeur du navire et à celle de la cargaison, multipliant cette dernière par 2, 3 ou 4 selon les cas de faute.

Ce dispositif est exorbitant et discriminatoire de fait pour les armateurs sous pavillon français.

- Pour un porte-conteneurs de 6 000 boîtes ayant par exemple une valeur de cargaison de 120 millions de dollars, le plafond des sanctions peut donc aller jusqu'à 480 millions de dollars. Quelle entreprise peut survivre à une peine aussi astronomique ?
- Il pénalise 20 fois plus un navire ayant une cargaison à forte valeur ajoutée mais peu polluante qu'un navire (comme le *Prestige*) transportant une cargaison à faible valeur ajoutée (7 millions d'euros) mais très polluante.
- Il risque de fait de frapper davantage les armateurs sous pavillon français (même si ce n'est pas le cas en droit) car il est très difficile de diligenter des poursuites contre les entreprises non installées en France
- Un grand flou juridique existe sur certaines notions telles que le "dommage irréversible à l'environnement" qui peut, même s'il est provoqué de façon accidentelle et involontaire, engendrer des peines d'amendes de deux fois la valeur de la cargaison !

La profession, qui regrette l'absence de concertation sur un dossier si sensible, demande qu'au minimum ce dispositif très critiquable soit revu en cas d'infraction involontaire. Elle demande qu'un nouveau texte soit élaboré sans attendre.

la possibilité de voir les photos prises par l'avion ainsi que la VIDEO. Les conclusions de la défense sont mitigées :

- les spécialistes ITOPI, P&I et certains experts des avocats parisiens semblent admettre la thèse que le navire a pu polluer ;
- pour d'autres experts, plusieurs éléments photographiques apportent l'indication que le navire a pu traverser une nappe très fine préexistante révélée par les remous du sillage.

En effet d'après les déclarations du pilote de l'aéronef verbalisateur concernant la couleur de la pollution et de sa surface on peut en déduire qu'il s'agit d'une pollution de 70 à 700 litres d'hydrocarbures. A ce sujet et au tarif des

amendes on pourrait espérer l'utilisation d'un matériel un peu plus savant pour connaître la nature, l'épaisseur et la surface de la pollution.

Le bilan d'hydrocarbures du navire montre que régulièrement les boues des caisses de rétention sont vidées en BULGARIE. Le cahier d'hydrocarbures est régulièrement rempli mais une erreur de code y figure.

La défense forte de son expérience et d'autres jugements pour pollution pense qu'il serait moins coûteux de "plaider coupable" et de chercher un défaut technique à bord.

Un expert du P&I trouve un défaut de conception et de conduite sur le séparateur des eaux mazouteuses 15 ppm.

L'audience a eu lieu à Brest le 18 novembre et le jugement mis en délibéré.

#### Jugement du 16 décembre :

- Amende 200.000 € + 2 x 850 € de frais de publication dans J.M.M. et Lloyds list.  
- 6 associations et/ou syndicats sont parties civiles:

\* 5 reçoivent 3 000 € + 300 € pour frais de défense (VIGIPOL, MOR GLAZ, SPAMM = "Keep it blue", LPO, France environnement nature)

\* la 6° : "SPAS" ? ne s'était pas présentée à l'audience, n'a demandé que 2500 € et reçoit 2800 € !

**Total : 221.000 €**

**Caution déposée : 300.000 €**

Sous la pression et pour bien montrer que le tribunal de Brest prenait à bras le corps ses nouvelles compétences, le résultat était prévisible.

L'appel du défendeur était également prévisible, devant l'énormité de la sanction pour une pollution minimale et si réellement imputable au navire, accidentelle et involontaire.

A notre avis cela devrait se terminer devant la justice européenne ou internationale. (Voir les affaires de saisies de navires de pêches aux Kerguelen et les déboires du tribunal de la Réunion qui a vu ses jugements ramenés à de plus justes proportions.)

Il n'a jamais été question un instant au tribunal, de savoir si il y avait pollution volontaire ou involontaire, si il y avait effectivement un problème technique ou une malveillance à bord, si il s'agissait de vidange crapuleuse des boues ou d'un pompage accidentel des eaux de cale machine !

Du personnel machine en charge des mouvements de fuel et ses dérivés à bord, seul le chef mécanicien a été interrogé mais pas les autres.

La parole des militaires constatants est sacrée et reçue par la cour avec une onction de chattemite...Colbert n'a pas encore été enterré.

Le jugement était fait dès l'accostage du navire ; ensuite, le parquet ne pouvait se déjuger et donc la peine devait être approximativement égale à la caution.

Tout est basé sur la "conviction intime du juge" bien aidée par les déclarations sans nuances des autorités relayées par les médias.

Un nouveau moyen de gagner sa vie...se présenter à l'audience comme partie civile et demander des dommages et intérêts... aucun risque, peu d'effort et ce n'est pas impossible!

Apparemment "on" est peu regardant sur les justificatifs présentés par certaines associations confidentielles pour se porter partie civile (ancienneté, action, etc.).

Bien sûr, il faut reconnaître le travail des associations sérieuses dont l'action est réelle et indispensable et dont les demandes d'indemnisation peuvent être justifiées. On peut être plus réservé sur d'autres qui seraient plutôt des professionnels du brassage d'air.

On attend toujours la mise en examen de l'armateur pourtant annoncée lors de l'arraisonnement du navire.

Résultat une amende de 200 000 € pour un capitaine qui gagne 3 000 € par mois.

Et encore, heureusement pour lui, il n'était pas français, car comme l'a rappelé le

procureur, si cela avait été le cas il aurait déjà été incarcéré !

Après le procès du CMA/CGM VOLTAIRE dont l'innocence nous paraissait encore plus évidente et qui s'est soldée par une amende de 100 000 € nous avons le droit de nous interroger sur le sérieux de notre justice.

D'autres navires ont été déroutés sur BREST suite à des observations visuelles de la douane et de la Marine, et nous remarquons que toujours, d'emblée, le procureur fait étalage de sa conviction de la pollution volontaire.

Sur 3 navires il a été constaté après étude que le séparateur à eaux mazouteuses 15ppm avait eu un dérèglement accidentel de fonctionnement (la prise d'échantillon obstruée ou alimentation en eau de rinçage ouvert vers le détecteur optique). Nous n'avons jamais eu une grande confiance dans cet appareil mais ce serait dommage de perdre son honneur "et sa chemise" pour une utilisation de cet appareil dans les 200 miles des côtes !

Les pollutions volontaires clairement établies doivent être lourdement sanctionnées, mais y aura-t-il encore des capitaines assez fous pour naviguer avec les risques de pénalités identiques pour des délits involontaires qui méritent plus de mesure ? Doivent-ils rester sous le glaive d'une justice toujours à charge ?

LOISEAU-LOUDES

*Notre collègue Ph. Grall a participé avec R. Steed et nous rend compte du*

## **STAGE DE FORMATION A L'OBSERVATION AERIEENNE DES POLLUTIONS**

**CEDRE/MARINE NATIONALE - 8/10 MARS 2004**

MERCREDI 10 MARS 2004 - MATIN -

■ **INTERVENTION DE MONSIEUR S. QUENTEL**, Agent des Douanes au BSAM Hyères et opérateur sur avion POLMAR

Mr Quentel a présenté l'historique de la mission POLMAR et les moyens de détection mis en place sur les avions de surveillance.

### **HISTORIQUE**

Dans les années 70, au centre d'essais des Landes, lors d'un exercice sur la signature acoustique d'un sous-marin classique, une fuite d'huile à l'étambot permet de révéler que les hydrocarbures signent à l'infra-rouge.

Le premier avion détecteur POLMAR 1 est en service en 1987 à Mérignac

Le deuxième avion POLMAR 2 est en service depuis 1994

Un troisième avion POLMAR 3 sera en service fin 2004.

Les missions de détection vont de la côte atlantique jusqu'en méditerranée dans la zone économique française.

### **APPAREILLAGE DE DETECTION**

L'avion POLMAR 2 possède les appareils de détections suivants:

**S.L.A.R** : (Side Looking Airborne Radar) : radar latéral placé au milieu sous l'avion.

La détection se fait en général à 4000 pieds. Le radar émet alternativement sur la droite ou la gauche de l'appareil (cadencement par calculateur), la portée est d'environ

20 milles en latéral, et l'avion doit toujours avoir les ailes à plat.

Les nappes sont détectées en fonction des différences de réflexion de la surface de la mer.

L'autonomie d'un avion est de 04h30 à une vitesse de 180 nds, ce qui permet de couvrir une surface de 108 000 km<sup>2</sup>.

**M.W.R.** : radiomètre à micro-ondes placé à l'avant de l'appareil il permet une mesure de volume à partir d'une épaisseur de 100 microns. Cet appareil ne sera pas placé sur l'avion POLMAR 3 car il a été utilisé uniquement sur les cas ERIKA et PRESTIGE.

**LR** : Drone infrarouge type Cyclope 2000 (poids environ 1 kg). Il possède une cellule (ou diode) qui ne fonctionne qu'à moins 180 degrés C, sinon arrêt automatique de l'appareil. Il permet de relever les limites des nappes et leurs épaisseurs nuit et jour.

**C.C.D** : Capteurs visibles : Ils ne fonctionnent que de jour.

En plus de ce matériel des ordinateurs de bord et des moyens photographiques puissants sont embarqués dans les avions.

La détection par satellite (utilisée au Canada) ne permet pas d'identifier le navire immédiatement. On l'utilise surtout pour le suivi des pollutions sur des zones déjà identifiées.

La deuxième partie de l'intervention de Mr Quentel était un reportage photographique sur la mission POLMAR lors du naufrage du PRESTIGE. La principale information est la confirmation que lors des 3 premiers jours de la catastrophe, la mer était parfaitement plate et rien ne pouvait s'opposer à un remorquage vers un port refuge proche. De même, il est incontestable que le gouvernement espagnol ait voulu dans un premier temps minimiser la pollution en ne diffusant que partiellement les évaluations de surface polluées relevé par l'avion POLMAR.

### CONCLUSION SUR LES AVIONS POLMAR

D'après Mr Quentel tout le matériel embarqué de précision permet sans aucun doute de détecter une trace de pollution ainsi que sa source.

Deux bémols toutefois :

- 1 - De par la conception des radars ils sont très peu efficaces par mer forte supérieure à force 5 ainsi que par temps très calme.
- 2 - La prise de photographie doit être très précise et en particulier l'environnement du navire au moment de la détection de la pollution pour lever tout doute (présence ou non d'un ou de plusieurs navires proche de la source éventuelle).

Mr Quentel a particulièrement insisté sur le deuxième point car il semble que dans

quelques cas de flagrant délit les photographies n'étaient pas assez précises pour pouvoir confirmer sans aucun doute le flagrant délit.

Quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99%) des navires pris en flagrant délit sont sous pavillon de complaisance et beaucoup sont des navires inférieurs à 90 mètres avec équipage des pays de l'Est.

Enfin les trois mots clés de la mission POLMAR sont :

- Surveiller
- Détecter
- et MEDIATISER

### ■ INTERVENTION DE R. STEED

La matinée s'est poursuivie par une intervention de R.Steed, au nom de l'AFCAN, afin d'expliquer la gestion des hydrocarbures sur les navires marchands.

Les nombreuses questions des stagiaires ont permis d'expliquer et de faire découvrir les moyens disponibles et utilisés à bord des navires marchands pour traiter les résidus d'hydrocarbures.

Les représentants de l'AFCAN ont insisté entre autres sur quelques points essentiels et totalement inconnus des stagiaires et autres opérateurs POLMAR :

- La pollution accidentelle existe et n'est pas instantanément détectable par le bord (fuite de cloison entre un ballast et une soute, fuite d'un faisceau de réfrigérant d'huile etc. etc.)

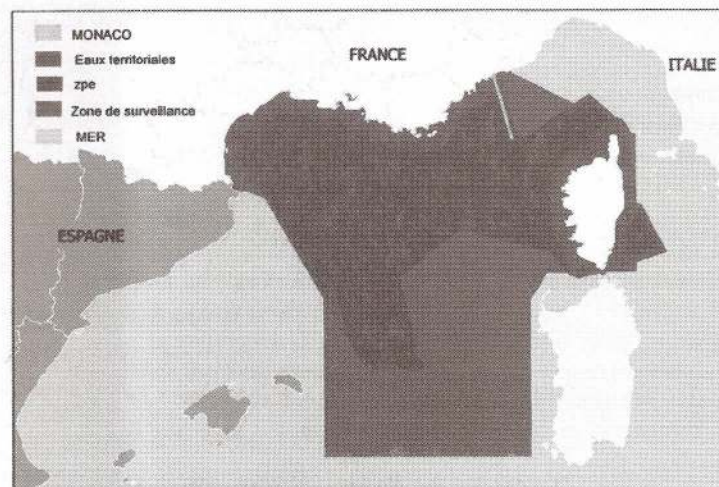
- Un capitaine de navire peut ne pas être informé qu'un rejet par le séparateur à eaux mazouteuses est en cours.
- Tout navire a le droit de rejeter des hydrocarbures à la mer suivant les limites fixées par MARPOL.
- Il y a plusieurs évacuations directes à la mer sur un navire sans passer par un analyseur 15 PPM (déballastage, eau de mer pour la réfrigération du moteur, etc....) Il est donc normal d'observer des remous sur l'arrière d'un navire même à quai.
- Lorsqu'un navire passe dans une plaque d'hydrocarbure, la coque peut en être imprégnée et des traces sont perceptibles sur plusieurs milles
- L'évacuation des résidus dans un port n'est pas toujours possible malgré ce qui est écrit dans MARPOL. Tous les ports ne sont pas équipés en matériel de réception et de traitement. Mais l'évacuation à terre n'est pas une exception et elle est très répandue, en Europe en particulier.

### CONCLUSION

La présence et les interventions des représentants de l'AFCAN semblent avoir été très appréciées par les stagiaires et les organisateurs de cette formation au CEDRE. Cela a permis de démystifier la profession de marin de commerce et de démontrer que ces marins sont bien loin des "voyous des mers" cher à notre président Chirac et aux médias.

## Zone de Protection Ecologique (ZPE)

La Zone de Protection Ecologique (ZPE) française de la Méditerranée est devenue une réalité avec la parution au Journal Officiel, du 10 janvier, du décret n°2004-33 fixant ses délimitations. Elle permet désormais de poursuivre devant des juridictions françaises les infractions liées à la pollution des eaux marines au-delà des 12 milles, et jusqu'à 60 milles. Un porte-conteneurs turc, observé en flagrant délit de rejet illicite dans la ZPE le 29 janvier, a dû s'acquitter d'une caution de 300 000 € avant de reprendre sa route

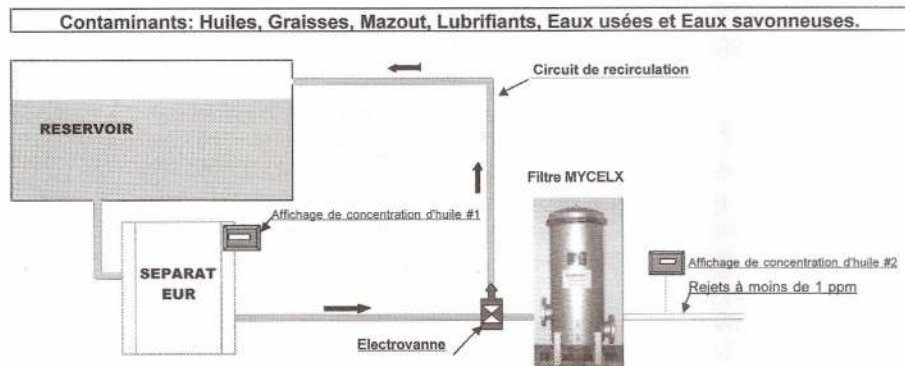


Zone de Protection Ecologique de la France en Méditerranée

# Lutte contre la pollution :

## Systeme de filtration de la société VULKAN

Systeme complémentaire de filtration des effluents ramenant à une teneur inférieure à 1 ppm.



Notice partiellement reproduite avec l'accord de la société Vulkan, 15 rue Charles Edouard JANNERET - Technoparc - 78306 POISSY Cedex - www.vulkan.fr  
Tel : 01 39 22 18 17

### ⇒ Qu'est-ce que Mycelx ?

C'est une molécule formée par la combinaison d'une huile siccatrice et d'un polymère de synthèse.

### ⇒ Comment ça marche ?

Mycelx est imprégné dans un grand nombre de substrats pour l'amener au contact des polluants dans l'eau. Les matériaux imprégnés sont capables d'éliminer en un seul passage 99 % des polluants contenus dans l'eau. Dès que les polluants tels que les hydrocarbures (huile, essence, combustible diesel, films irisés) les solvants chlorés et les PCB entrent en contact avec Mycelx, ils sont immédiatement fixés au matériau et deviennent extrêmement hydrophobes (repoussent l'eau) et visco-élastiques (épaississent), de sorte qu'ils ont tendance à se séparer du flux de l'eau.

### ⇒ Quels polluants peut-il éliminer ?

Mycelx peut éliminer les solvants organiques, les métaux, les PCB, les insecticides, les surfactants, l'huile, la graisse, certains alcools et glycols, les composés chlorés, le MTBE et d'autres composés organiques de C 1 à C10+.

### ⇒ Comment puis-je savoir que le filtre est à changer ?

Les filtres n'augmentent pas la perte de charge et ne se colmatent pas lorsqu'ils sont complètement saturés, mais ils ne sont plus en mesure d'éliminer les polluants de la solution et permettent simplement à celle-ci de contourner le filtre. Il est recommandé

d'installer un détecteur de conductivité ou d'hydrocarbures.

### ⇒ Quel volume d'eau peut-on traiter avec Mycelx ?

Les filtres Mycelx ne sont pas affectés par le volume d'eau qui les traverse. Ils ne se saturent que par les polluants contenus dans l'eau.

### ⇒ L'efficacité du produit diminue-t-elle avec le temps ?

Non, Mycelx est lié de façon permanente à la membrane du filtre ; il ne s'évapore pas, ni ne perd en efficacité.

### ⇒ Mycelx est-il toxique ?

Non, il s'agit d'une substance non dangereuse/non toxique qui ne se dissout pas et ne migre pas dans l'eau.

### ⇒ Quelles économies accompagnent l'utilisation de Mycelx ?

Un matériau imprégné avec Mycelx n'absorbe pas d'eau lorsqu'il est utilisé pour éliminer

l'huile et les autres polluants. Normalement tous les solvants à huile absorbent 10 fois leur poids en eau lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'une fuite d'huile. Toute cette eau représente une dépense en argent lorsqu'il s'agit de la ramasser, à la fois en poids et en volume. Les matériaux imprégnés n'absorbent que les polluants, de sorte que lorsqu'ils sont saturés, il n'y a que le matériau Mycelx et le polluant.

### ⇒ Comment éliminer les produits usagés ?

Les produits usagés peuvent être éliminés en respectant les réglementations locales et nationales. Les produits sont parfaitement adaptés pour une élimination par incinération, du fait de la faible absorption d'eau, du faible contenu en cendres (inférieur à 20 %), et du BTU élevé, quand l'huile ou des substances inflammables sont absorbées.

### ⇒ Les filtres Mycelx peuvent-ils être utilisés en adaptation ?

Tout à fait. Nous fabriquons des cartouches de filtre Mycelx dans des longueurs standard de 10, 20 et 30 pouces, utilisables dans des corps de filtre standard.

### ⇒ Cette technologie est-elle très répandue aujourd'hui ?

Mycelx est couramment utilisé aux Etats Unis et au Canada dans des applications qui vont de la lutte contre les fuites d'huile et les rejets industriels d'une manière générale, à l'épuration des eaux souterraines et la gestion des eaux de cale. Nous avons un certain nombre de marchés internationaux pour nos produits aussi bien dans le domaine de la lutte contre les fuites d'hydrocarbures que dans celui de la filtration, et nous prévoyons d'étendre ce marché au fur et à mesure que nous nous développons.

Efficacité des cartouches Mycelx après le premier passage dans le filtre

Polluants capturés avec les cartouches Mycelx	Charge en amont	Charge en aval	Cartouche	Efficacité
Huiles et Graisses	20 mg/l	0.2 mg/l	AH	99+%
Emulsions d'huiles	20 mg/l	0.2 - 4 mg/l	AE	80 - 99+%
Emulsions d'eaux usées	20 mg/l	0.2 - 4 mg/l	AE	80 - 99+%
Solvants chlorés	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Fluides hydrauliques	20 mg/l	0.2 mg/l	AH	99+%
Huile de paraffine	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Essence	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Diesel	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Kérosène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Benzène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Toluène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Ethylbenzène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Xylène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Aldrin	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Chlordane	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Dioxine	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Dieldrin	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Endrin	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Furane	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Heptachlore	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Hexachlorobenzène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Mirex	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Toxaphène	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
Polychlorobiphényles (PCB)	20 mg/l	0.2 mg/l	PCB	99+%
Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)	20 mg/l	0.2 mg/l	AE	99+%
EMBT (Ether de méthyle et de butyle tertiaire)	20 mg/l	2 - 6 mg/l	AE	70 - 90%
Huiles étrangères des fluides de coupe synthétiques	20 mg/l	0.2 mg/l	AH	99+%
Huiles étrangères des fluides de coupe semi-synthétiques	20 mg/l	0.2 mg/l	AE MK	99+%
Huiles étrangères des fluides de coupe à base minérale	20 mg/l	0.2 mg/l	AE MK	99+%

La liste ci-dessus des polluants pouvant être éliminés par Mycelx n'est pas exhaustive. Pour tout autre polluant n'hésitez pas à nous contacter. Les cartouches AE et AE MK sont disponibles depuis le 01/01/2004. (non présentées au catalogue) 02/2004

**Capacité de filtration des unités MX avant saturation. (litres)**

900 g pour 30" Huiles & Graisses	MX-4	MX-12	MX-22	MX-36	MX-52
Poids capturé (grammes)	3 600	10 800	19 800	32 400	46 800
0.05 mg/l	72 000 000	216 000 000	396 000 000	648 000 000	936 000 000
0.1 mg/l	36 000 000	108 000 000	198 000 000	324 000 000	468 000 000
1 mg/l	3 600 000	10 800 000	19 800 000	32 400 000	46 800 000
5 mg/l	720 000	2 160 000	3 960 000	6 480 000	9 360 000
10 mg/l	360 000	1 080 000	1 980 000	3 240 000	4 680 000
50 mg/l	72 000	216 000	396 000	648 000	936 000
100 mg/l	36 000	108 000	198 000	324 000	468 000
1 g/l	3 600	10 800	19 800	32 400	46 800

**Capacité de filtration des unités MX avant saturation. (litres)**

360 g pour 30" BTEX*	MX-4	MX-12	MX-22	MX-36	MX-52
Poids capturé (grammes)	1 440	4 320	7 920	12 960	18 720
0.05 mg/l	28 800 000	86 400 000	158 400 000	259 200 000	374 400 000
0.1 mg/l	14 400 000	43 200 000	79 200 000	129 600 000	187 200 000
1 mg/l	1 440 000	4 320 000	7 920 000	12 960 000	18 720 000
5 mg/l	288 000	864 000	1 584 000	2 592 000	3 744 000
10 mg/l	144 000	432 000	792 000	1 296 000	1 872 000
50 mg/l	28 800	86 400	158 400	259 200	374 400
100 mg/l	14 400	43 200	79 200	129 600	187 200
1 g/l	1 440	4 320	7 920	12 960	18 720

\*Benzène, Toluène, l'Ethyl-benzène et Xylènes.

Valeurs théoriques pour le calcul de longévité. Plusieurs unités montées en série augmentent la durée de vie des cartouches.

**PROPRIETES DES CARTOUCHES MYCELX**

Type	Taille	Dia (mm)	Débit conseillé	Filtration MES	Temp max.	Capacité de rétention
------	--------	----------	-----------------	----------------	-----------	-----------------------

**Cartouches Anti-Hydrocarbures**

AH	10"	70	25 l/mn - 1500 l/h	>5 microns	45°C	300 g
AH-BB	10"	115	25 l/mn - 1500 l/h	>5 microns	45°C	900 g
AH	20"	70	50 l/mn - 3000 l/h	>5 microns	45°C	600 g
AH-BB	20"	115	50 l/mn - 3000 l/h	>5 microns	45°C	1800 g
AH	30"	70	75 l/mn - 4500 l/h	>5 microns	45°C	900 g
AH-HT	10"	70	5 l/mn - 300 l/h	>5 microns	99°C	120 g
AH-HT	30"	70	15 l/mn - 900 l/h	>5 microns	99°C	360 g

**Cartouches Anti-Emulsions**

AE	10"	70	3 l/mn - 180 l/h	>1 micron	45°C	128 g
AE-BB	10"	115	3 l/mn - 180 l/h	>1 micron	45°C	320 g
AE	20"	70	6 l/mn - 360 l/h	>1 micron	45°C	256 g
AE-BB	20"	115	6 l/mn - 360 l/h	>1 micron	45°C	576 g
AE	30"	70	9 l/mn - 540 l/h	>1 micron	45°C	384 g
AE-HT	10"	70	3 l/mn - 180 l/h	>1 micron	99°C	120 g
AE-HT	30"	70	9 l/mn - 540 l/h	>1 micron	99°C	360 g
AE-MK	10"	70	3 l/mn - 180 l/h	>1 micron	45°C	128 g
AE-BB-MK	10"	115	3 l/mn - 180 l/h	>1 micron	45°C	320 g
AE-BB-MK	20"	115	6 l/mn - 360 l/h	>1 micron	45°C	576 g

**Cartouches Anti-PCB**

PCB	10"	70	5 l/mn - 300 l/h	>1 micron	60°C	120 g
PCB	30"	70	15 l/mn - 900 l/h	>1 micron	60°C	360 g

**DONNEES TECHNIQUES DES CORPS DE FILTRES**

Filtre	Débit (l/mn)	Matériau	Longueur de cartouche	Diamètre de cartouche	Connectique	Pression max.	Température max. du boîtier	Haut (cm)	Dia (cm)
MBK-1	1-10	polypropylène	5"	70 mm	3/4" NPT avec adaptateurs pour tuyaux flexibles	8.6 bar	45°C	16	6
MK-1/ BK-1	1-20	polypropylène	10"	70 mm	3/4" NPT avec adaptateurs pour tuyaux flexibles	8.6 bar	45°C	32	11.5
CK-1	1-20	polypropylène	10"	70 mm	3/4" NPT avec adaptateurs métalliques 3/4", 1/2" et 1/4"	8.6 bar	45°C	32	11.5
SSBK-1	1-20	Acier inox.	10"	70 mm	3/4" NPT avec adaptateurs pour tuyaux flexibles	10.3 bar	121°C	32	11.5
SSCK-1	1-20	Acier inox.	10"	70 mm	3/4" NPT avec adaptateurs métalliques 3/4", 1/2" et 1/4"	10.3 bar	121°C	32	11.5
BK-2	1-20	polypropylène	10"	115 mm	1 1/2 NPT femelle	10.3 bar	45°C	35.6	18.5
BK-3	1-40	polypropylène	20"	115 mm	1 1/2 NPT femelle	10.3 bar	45°C	61	18.5
MX-4	1-240	Acier inox.	30"	70 mm	2" NPT	10.3 bar	121°C	98.5	27
MX-12	1-720	Acier inox.	30"	70 mm	3" raccord à brides	10.3 bar	121°C	126	43
MX-22	1-1320	Acier inox.	30"	70 mm	4" raccord à brides	10.3 bar	121°C	126	56
MX-36	1-2160	Acier inox.	30"	70 mm	6" raccord à brides	10.3 bar	121°C	145	65
MX-52	1-3120	Acier inox.	30"	70 mm	6" raccord à brides	10.3 bar	121°C	145	84

# CONFERENCE INFO-NAVIRES IMTM

**C**ette conférence a réuni environ 75 participants. Elle était présidée par Monsieur LAMIOT, Président de la Commission Transport de la Chambre de Commerce, remplaçant Monsieur Claude CARDELLA, excusé, et animée par Monsieur Pierre PIGEAT, Pilote des Ports de Marseille Fos.

Après une passionnante présentation de la candidature de Marseille à l'organisation de la coupe de l'America par Madame France GAMERRE, Adjointe au Maire de Marseille, Mr Pierre PIGEAT présente le colloque, puis les différents orateurs prennent la parole.

## PREMIERE PARTIE : LES LIEUX DE REFUGE

### 1- André GRAILLOT - Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Mr GRAILLOT fait partie du Groupe de Travail désigné par le ministre des Transports suite à l'accident du Prestige. La question des ports de refuge n'est qu'une petite partie des sujets abordés par ce groupe.

Rappel de l'article 20 de la Directive Européenne 2002/59 du 27 juin 2002 qui enjoint aux états de concevoir des plans pour "accueillir des navires en détresse dans les eaux de leur juridiction".

En fait il s'agit des navires "en difficulté", c'est-à-dire hors toute menace sur la vie humaine. Il ne s'agit pas de sauvetage, mais d'assistance. A la suite de cette Directive, le Conseil des Ministres du 6 décembre 2002 a demandé aux Préfectures Maritimes d'établir des plans pour la définition des lieux de refuge.

Principes :

- la sauvegarde de la vie humaine en mer est une priorité,
- toutes les pollutions sont concernées, et pas seulement celles par les hydrocarbures,
- pas de limite géographique pour intervenir (d'où nécessité d'accords bi ou multinationaux).

Les implications juridiques sont importantes car il faut pouvoir imposer une solution en cas de refus, soit du navire, soit de l'autorité portuaire.

Rappel des différents textes et conventions existantes, notamment : convention du droit de la mer, convention internationale 69/73 sur

l'intervention en haute mer, convention d'intervention.

Toutes les zones situées hors des ports sont du ressort des préfectures maritimes. Le Code des Ports Maritimes autorise les Commandants de Port à refuser l'accès à un navire représentant un danger potentiel. Il faut donc que l'état ait le droit d'imposer l'entrée du navire au port si une pollution menace ("danger grave et imminent").

Pour savoir si le navire est concerné par des mesures éventuelles, il faut connaître sa situation précisément. Différentes obligations de rapports existent : Marpol, Solas, Comptes-Rendus obligatoires dans certaines zones agréées par l'OMI. L'analyse de plusieurs centaines de cas montre que les Commandants de navires, involontairement ou non, ne font pas toujours les rapports obligatoires.

A partir du moment où un navire rentre dans le cadre défini ci-dessus, il faut étudier les moyens de sauvegarde. Il y a trois options : maintenir le navire à flot, couler le navire en mer, mettre le navire à l'abri.

La Préfecture Maritime concernée établit un plan qui comprend :

- l'information initiale
- la préparation des décisions à prendre
- la liste des moyens de sauvegarde existant
- la liste des lieux de refuges possibles

Il n'y aura pas de publication de liste de lieux de refuge, d'une part pour laisser le maximum de possibilités au Préfet Maritime, d'autre part pour éviter soit les oppositions de certains ports, soit au contraire les demandes d'éligibilité en contrepartie d'avantages financiers ou autres.

Le plan prévoira des mesures d'accompagnement avec des garanties financières. Rappel des conventions existantes :

- créances maritimes (1973)
- hydrocarbures (1969 et 1971) : régime d'indemnisation par un fond, le FIPOL
- soutes des navires : en cours
- produits polluants : pas signée, texte à remanier.

### 2 - Joseph MOYSAN - Commandant du PAM

L'accueil d'un navire en difficulté dans un port entraîne des problèmes :

- de compétences
- financiers
- juridiques
- techniques

Il va concerner le Préfet Maritime, mais aussi le Préfet Terrestre et le Maire (si risques pour la commune).

Rappel des différents textes concernés, notamment arrêté du 31 août 1966, Directive Européenne du 27 février 2002, Instruction du Secrétariat Général à la Mer.

Nécessité d'envoyer à bord une équipe d'évaluation pour juger de l'état du navire et des moyens à mettre en œuvre pour le recevoir. Chaque cas est un cas particulier.

Le Cdt MOYSAN donne plusieurs exemples ayant concerné le port de Marseille-Fos, par exemple le cas du "CITY OF LONDON".

### 3 - Lieutenant de Vaisseau BERNARD - Préfecture Maritime de Méditerranée

Le dossier concernant les lieux de refuge est en phase d'investigation et revêt deux caractères principaux : complexité et confidentialité.

Les mesures à prendre dépendront du type d'incident, de la cargaison, du navire. D'où

l'importance de l'équipe d'évaluation, qui devrait comprendre un Pilote de port.

Aucun port n'a fait l'objet de présélection. Il a été dressé la liste des ports d'état. Des procédures ont été élaborées, remodelées par le PAM. Voir POLMAR MER MEDITERRANEE du 30 Octobre 2003. Ce plan sera modifié en 2004.

#### 4 - Michel BOTALLA GAMBETTA - *Administrateur des Affaires Maritimes*

Monsieur BOTALLA GAMBETTA précise qu'il a fait valoir ses droits à la retraite depuis peu, et que son intervention est donc un éclairage personnel sur les lieux de refuge, à partir de son expérience.

Il y a confrontation entre plusieurs autorités :

- Police de la navigation / protection civile
- Port en tant que lieu de refuge / port en tant qu'entité économique et commerciale
- Préfet maritime / autorité portuaire

Il faut choisir entre plusieurs inconvénients. Dans le passé c'est la terre qui représentait un danger pour le navire. Depuis une cinquantaine d'années, le navire est regardé comme un danger pour la terre. D'où l'émergence dans le droit maritime de la notion d'Etat du Port ou d'Etat Côtier.

L'assistance à un navire peut être :

- imposée
- demandée

1500 opérations d'assistance imposées par les "Abeilles" dans le Nord ont permis d'éviter 300 pollutions. Dans le cas du BOW EAGLE, c'est l'équipe d'évaluation envoyée sur place qui a établi que la cargaison du navire fuyait d'autant plus le navire stoppé, d'où la décision de lui faire poursuivre sa route jusqu'à Rotterdam.

La phase d'Evaluation/Expertise est primordiale.

Expertise : il faut un réseau d'experts rapides mais cohérents entre eux, capables de se concerter. Si les rapports d'expertise divergent trop, cela présente le risque de retarder une prise de décision.

Il faut un arbitrage clairement défini pour régler les antagonismes entre les différentes autorités.

Il existe déjà beaucoup de textes. Il faut les mettre en conformité, les tenir à jour.

Suite à une question, Monsieur BOTALLA GAMBETTA indique qu'en cas d'assistance imposée c'est l'armateur qui rémunère l'état et l'assistant. Si refus, arbitrage à Londres dans le cas des "Abeilles". Le lieu de l'arbitrage est précisé sur les contrats.

#### 5 - Mr FIEVET - *Directeur Général Fouquet Sacop, et "Personne Désignée"*

En amont il faut traiter le cas des navires hors normes.

Les navires s'entraînent régulièrement à gérer les situations d'urgence, mais quelques soient les mesures prises le risque zéro n'existe pas. Il faut éviter qu'un incident ne devienne un désastre. La préparation aux situations d'urgence revêt deux aspects :

- sauver l'équipage
- sauvegarder l'environnement

Le navire ne doit pas être seul pour cela. Après l'évaluation des risques, nécessité de mettre le navire à l'abri. L'ISM est une stratégie de management chez Fouquet Sacop.

Description du déroulement de l'exercice grandeur nature du 7 Mars 2003 avec l'Alexander, affrété par Total.

Pour la phase d'évaluation, Mr FIEVET recommande d'associer l'armateur, qui connaît bien son navire. La cellule de crise activée par la Compagnie permet de joindre rapidement les autorités, les assureurs corps et machine, les P. and I., les experts du B.V.

Chez FS, un contrat a été souscrit avec ces derniers : le BV fournit les calculs de stabilité éventuels suite à avarie, et valide les choix techniques à faire. Ceci est obligatoire pour tous les navires opérant aux USA.

De plus là-bas un représentant de la Compagnie, le "Qualified Individual" approuvé par les coast guards, est obligatoire.

Une liste des moyens disponibles dans chaque port devrait être dressée : moyens de sauvetage, remorquage, lutte anti-pollution. Question Clé : qui supporte la charge de tous ces équipements ?

Etudier le modèle anglais : une autorité indépendante au niveau national désigne les lieux de refuge.

#### 6 - Patrick PAYAN - *Past-Président de la Fédération des Pilotes*

Les pilotes se sentent solidaires des Capitaines. Le choix du lieu de refuge les concerne directement. Rappel de la loi de 1928 qui fait obligation au pilote d'assister le Capitaine à l'entrée et à la sortie des ports.

Mr PAYAN fait deux propositions :

1- intégrer un pilote dans l'équipe d'évaluation

Les pilotes ont l'habitude de parler avec les Capitaines.

Ils ont une formation et une expérience technique et nautique

2- fournir un catalogue des potentialités des lieux de refuge basé sur leur expertise technique.

Le choix du lieu de refuge va dépendre :

- des possibilités d'attente
- de la nécessité de limiter les dégâts
- des risques encourus
- de la nature du sinistre
- des conditions météo

Il peut y avoir des options de mouillage ou d'échouage du navire.

Mr PAYAN donne des exemples possibles de lieux de refuges par projection d'un diaporama.

#### CONCLUSION

Les exposés un peu techniques du début ont ensuite fait place à des témoignages de professionnels ayant vécu de près des situations critiques, et pouvant donc illustrer leurs propos par des témoignages précis et vivants. Des propositions intéressantes sont apparues, comme la présence d'un pilote dans l'équipe d'évaluation, ou encore celle d'un expert de la Société de Classification à même de faire les calculs nécessaires pour valider des choix techniques.

J'ai apprécié que le Commandant MOY-SAN rappelle que le port était bien à l'origine un "havre" prévu pour mettre le navire à l'abri. On aurait presque fini par l'oublier...

## DEUXIEME PARTIE : LES BATEAUX A GRANDE VITESSE

#### Christian GAUTHIER - *Président de BGV INNOVATIONS*

Le constat :

Le transport maritime est un vecteur essentiel de développement. Dans beaucoup de pays émergents, les infrastructures routières n'ont pas suivi le développement. Par contre partout les ports se sont modernisés et agrandis.

Le transport des passagers à grande vitesse rencontre un certain succès. Mais l'appellation NGV est exagérée par rapport aux attentes du marché. En effet il s'agit actuellement de navires marchant 35 noeuds par petit temps et exploités 4 à 6 mois dans l'année.

Il faut rappeler que le Ruban bleu a été détenu jusqu'en 1998 par le "UNITED STATES" qui naviguait à 35,6 noeuds à pleine charge.

Les BGV ou NTGV seront conçus pour transporter 1400 à 1600 passagers à 60 noeuds par tous temps. La différence entre BGV et NGV est du même ordre que celle entre un TGV et un train Corail. Ils permettraient de relier Alger à Marseille en 24 heures aller/retour.

Les autoroutes de la mer préconisées par Mr De Richebourg doivent présenter 3 critères :

- offrir une fréquence suffisante (3 départ par jour)
- garantir la régularité
- assurer la pérennité de la ligne

Un élément essentiel a été "oublié" : offrir la vitesse pour que les chargeurs y voient un vecteur compétitif. Pour Mr Gauthier, les cargos rouliers à 20/22 nds sont la cause principale de l'échec des "autoroutes de la mer".

Caractéristiques des BGV :

2300 T de PEL, longueur 120/155m, vitesses 36 nds par tous temps. Il s'agit de "pseudo trimarans". Stabilité parfaite. Une version pour l'US Navy existe et atteint une vitesse de 68 nds. Motorisation ROLLS ROYCE.

Il s'agit d'une véritable innovation technologique. Avec les BGV, le mot "cabotage" devient obsolète. Il faut parler de "mer-routage".

## TROISIEME PARTIE : LA NATIONALITE DU CAPITAINE

**Pierre BONASSIES - Vice-Président de l'IMTM**

Il restait peu de temps pour le Professeur BONASSIE, puisque la parole lui a été passée à 18H50.

Le temps pour lui de rappeler que le Règlement de Strasbourg de 1682 posait déjà la nécessité pour le Capitaine d'un navire français d'être de nationalité française.

Qu'en est-il du droit communautaire ?

L'article 39 CE parle de la libre circulation des ressortissants de la Communauté Européenne, mais autorise en son paragraphe 4 les emplois réservés aux nationaux pour les services publics. Le Capitaine pouvant être amené à exercer des actes d'état civil ou exercer l'autorité publique à bord, c'est à ce titre que l'Etat considère qu'il doit être français, ainsi que son suppléant.

Deux arrêts de la Cour de Justice Européenne rendus le 30 septembre 2003, l'un concernant l'administration espagnole, l'autre l'administration allemande, énoncent que l'article 39 CE paragraphe 4 autorise un Etat membre à réserver à ses ressortissants les emplois de Capitaine et de Second à la condition que les prérogatives de puissance publique soient exercées de façon habituelle et ne représente pas une part réduite de leur activité.

Cette notion est très malaisée à mettre en évidence. La Norvège notamment est très opposée à une interprétation large de ce texte. Elle considère que la fonction de représentation de l'état par le Capitaine est faible.

Par ses arrêts, la Cour de Justice Européenne a choisi une voie moyenne en autorisant un état à considérer que les prérogatives en question sont exercées de façon habituelle. Mais il semble qu'elle confonde "action" et "prérogatives". En effet on peut considérer que le pouvoir disciplinaire du Capitaine est habituel, sans qu'il y ait obligatoirement exercice régulier de ce pouvoir. Il serait difficile d'établir le caractère habituel de ce pouvoir à la fin du voyage, en fonction des événements survenus à bord.

## Notre collègue Thierry Rossignol a participé au Séminaire à l'ENMM de Marseille le 12 décembre 2003

### Le trafic maritime en Méditerranée

**Séminaire organisé par la DAMGM avec le concours des Affaires Etrangères.**

Il s'agissait de présenter la conclusion d'une série de travaux sous l'égide de la DAMGM ayant trait au trafic Maritime en Méditerranée; l'AFCAN, l'IFM ayant participé à ces travaux préparatoires.

**A. Introduction par Mr M. AYMERIC (nouveau directeur de la DAMGM) et présentation par Mr GOAGUEN remplaçant Mr BERDER.**

Les problèmes de sécurité de la navigation et de pollution se posent avec le plus d'acuité en Méditerranée qui voit un part non négligeable du trafic maritime mondiale parcourir une mer d'étendue limitée eu égard au nombre de navires.

Il s'agissait d'évaluer le trafic actuel et son développement sur les 5 ans à venir, puis dans un deuxième temps de chercher l'existence de zones à risques pour prévenir ceux-ci et créer un contrôle du trafic à l'instar de ce qui a été réalisé en Manche.

**B. Analyse des risques liés au trafic maritimes.**

**B1- Présentation des résultats d'une étude commandée par la DAMGM par Mr J.M ROQUES (société SCOTT).**

- Améliorer la connaissance du trafic (recueil et analyse des données portuaires) :
  - trafic transversal,
  - trafic N/S,
  - trafic intra communautaire et national,
  - trafic par type de navire( prédominance cargo/ vraquiers....
  - trafic saisonnier (prédominance des navires passagers...
- Listes des ports classés par leur trafic annuel
- Navire classés par immatriculation, tonnage et type.
- Observation satellitaire (photo du trafic) complétée des informations sémaphoriques.
- Création d'une base de données

**B2-Méthode d'analyse présenté par Mr T.DEGRE de l'INRETS (institut national pour la recherche sur les transports et leur sécurité).**

Présentation du système MARCS du DNC. A partir de données statistiques et de formules mathématiques : maillage d'une zone de navigation et graduation de ces mailles en % de danger, en % de trafic.

Présentation impressionnante car ayant quelque intérêt pour un capitaine préparant son voyage planning ou ses consignes pour la nuit. Les routes sont bien sûr les mêmes que depuis l'Antiquité.

**C. Perception de la problématique du trafic maritime en Méditerranée Occidentale.**

**C1-Transport de passagers par un cdt de le SNCM :** Le commandant J.COATELEM a rappelé la politique de la SNCM et les spécificités de ce transport.

**C2-Vision des responsables des Affaires Maritimes de pays riverains de la Méditerranée occidentale (Maroc, Algérie, Tunisie et Italie).**

**Algérie :** Mr A.REZAL a rappelé les nombreux accidents survenus dans les eaux algériennes, les VTS portuaires algériens et souhaite des VTS régionaux.

**Italie :** Le représentant italien signale que les navires italiens sont astreints à un système de reporting quel que soit l'océan ou la mer fréquentés (équivalent de l'AMVER). Il annonce la création d'une zone de protection écologique, une proche coopération franco-italienne au niveau de l'imagerie radar pour obtenir un gain de vue sur les eaux

concernées. Il présente le système italien de contrôle et de compte rendu italien.

Il rappelle que cette mer est très fragile car il faut 100 ans pour renouveler l'eau.

**Maroc :** Mr A.DIOURI annonce une harmonisation des règles liées au rapprochement avec l'Europe et l'implication du gouvernement Marocain avec un projet de VTS TANGER (pendant de celui de TARIFA, MISE EN SERVICE Mars 2004) et d'une zone de précaution à l'E du DST. Le trafic du détroit de GIBRALTAR étant évalué à 10 nav/h pour 58000 navires/an E/W et 25000/an N/S.

**Tunisie :** Mr M.RACHDI explique que la Tunisie affrète plus de navires qu'elle n'en gère et annonce un projet de déplacement des VTS existants vers le Nord (NDLR : pour augmenter le temps de réaction en cas de sinistres maritimes, cependant il y a des hauts fonds à proximité qui limiteront le déplacement - DST de la GALITE).

L'Algérie, le Maroc et la Tunisie sont inquiets d'une éventuelle concentration du trafic de leur côté de la mer méditerranée suite à un accroissement de la réglementation côté Nord.

**C3 - Point de vue de la Commission Européenne ( Mr J. de DIEU).**

Rappel de la Convention de Barcelone et de la Directive 2002/59/CE. Présentation du projet EUROMED-SAFEMED et du comité MEDA (pour Juin 2004).

Système de suivi communautaire du trafic (dont l'identification des situations dangereuses) et des navires (renforcement de l'identification). Les buts sont : responsabiliser les états du pavillon, sécurité de la Navigation, Protection de l'environnement, prise en compte de l'élément humain et de la sûreté).

**D. L'apport des technologies nouvelles et l'avenir (capteur système d'information) de position.**

**D1-Présentation par un membre du CETMEF (centre études techniques maritimes et fluviales)**

DST et AIS.

**D2-Présentation par un membre du CNES (centre nationale d'études spatiales).**

Long range tracking par système satellitaire.

**E. Synthèse par Mr LECLAIR: Administrateur général des Affaires Maritimes.**

Mise en place outils de contrôle de la circulation, de protocole de concertation inter administration et inter états.

Nécessité de ce suivi du trafic et des navires, lien entre la sécurité de la navigation et la sûreté des ports.

Vision régional du contrôle de la Navigation.

**F. Conclusion par le Préfet Maritime : le V.Amiral Jean Marie VAN HUFFEL.**

L'action de l'état en mer suppose la connaissance des flux maritimes pour prévenir les catastrophes et coordonner les actions préventives et correctrices.

La Méditerranée va être organisée comme les autres façades maritimes.

L'action de l'état en mer se conçoit à travers la procédure de mise en demeure, le droit de réaction et des mesures préventives comme le pré positionnement des moyens de remorquage dont dispose la REMAR selon les menaces météo

Le préfet maritime a cependant rappelé que la pollution tellurique est une cause majeure de pollution maritime et a évoqué la création d'une zone de protection écologique.

# LA CHAUFFE AU CHARBON

Après une escale technique mouvementée à Djibouti, le navire câblé "FRESNEL" appareille après soutage à destination de Sydney en ce début d'automne 1998. L'avitaillement se déroula sans problème, par contre, reconnaître sur le quai à l'accostage deux anciens clandestins éthiopiens que nous avions "hébergés" lors d'une pose de câble précédente, avait de quoi à m'inquiéter.



Toutes les mesures furent prises pour éviter qu'ils ne "s'invitent" encore une fois à bord pour ce mois de croisière à venir vers Botany Bay (péripéties clandestines relatées dans l'AFCAN INFO n° 49).

Après avoir doublé la Corne de l'Afrique, le FRESNEL rencontre du mauvais temps de face qui ralentit considérablement sa progression vers le cap LEEUWIN au sud ouest australien. A tel point qu'un rapide calcul et des prévis météo défavorables m'incitèrent à changer la route vers des eaux plus calmes et hospitalières. Celles de la Grande Barrière de Corail bien abritées, via le détroit de Torres, nous amèneraient à pointer notre étrave en baie de Botany dans les temps et sans heurts pour charger la liaison Singapour-Djakarta au loading terminal de l'usine ALCATEL.

Emprunter une nouvelle fois l'Inner Route de la Grande Barrière de Corail me comblait d'aise. Slalomer avec le FRESNEL entre les îlots et faire du rase cailloux me rappelaient les bons moments passés sur le navire câblé VERCORS quelques années auparavant. Superbe Great Barrier Reef : La huitième merveille du monde mérite bien tous les super qualificatifs qui lui sont attribués avec ses 2.000 Km de long du 10ème parallèle Sud au Tropic du Capricorne . Un patrimoine de l'humanité à préserver à tout prix ( Voir AFCAN INFO Sept 93).

Le pilote est à bord dès l'approche de Booby Island à l'entrée Ouest du détroit de Torres. Une pensée émue me vint à l'esprit pour Luis Vâez de Torres, ce hardi navigateur espagnol qui s'aventura en 1606 avec son frêle esquif, le "SAN PEDRICO", en ces lieux pavés de hauts fonds balayés par de

violents courants . Tout aussi aventureux fut le voyage de l'"ENDEAVOUR" commandé par James Cook qui malheureusement talonna un bon siècle plus tard sur le récif qui porte le nom de son navire, à l'intérieur de la Grande Barrière à hauteur de Cooktown. La cartographie était naissante à l'époque, la navigation à voiles hasardeuse avec des sondes à main pas facile d'usage et bien sûr le DGPS n'existait pas...

Le pilote quant à lui embarque avec son petit matériel de navigation (DGPS + lecteur de cartes) ce qui rend le transport maritime très sûr à l'intérieur de la Grande Barrière, le pilotage y est obligatoire et les tirants d'eau limités à 12,2m.

Après avoir doublé le Cap York le 20 Octobre, l'extrémité la plus Nord de l'Australie, une première rencontre intéressante : nous croisons le minéralier australien "RIVER BOYNE" avec sa silhouette caractéristique qui m'avait déjà frappé lors d'un précédent voyage.



Coque noire, 8 panneaux de cale, 76.000 tonnes de port en lourd, deux cheminées aux couleurs de l'Australian River Co, construit à Nagasaki (Japon) en 1982. Sa particularité est de posséder une turbine à vapeur avec une chauffe au charbon ! Surprenant pour un navire moderne. Ses aménagements tout à l'arrière sont prolongés par une cale surmontée d'un énorme surbau (voir photo) où est stocké le charbon pour alimenter sa chaudière.

Lui et son sister-ship le "RIVER EMBLEY", de même tonnage, construit lui aussi au Japon, assurent le transport de la bauxite extraite à WEIPA dans le Golfe de Carpentarie vers GLADSTONE un des tous premiers ports charbonniers d'Australie situé à quelques encablures du tropique du Capricorne à la sortie Sud (Southbound) de la Grande Barrière.

Une deuxième compagnie australienne participe au transport de la bauxite de Weipa vers Gladstone, la Holyman Ltd, qui possède deux minéraliers navette du même tonnage que les précédents 75.000 tonnes DWT, un moyen tonnage qui s'explique par leur tirant d'eau de 12,20, maximum admissible dans le détroit de Torres.

A coques rouges, les "FITZROY RIVER" et "ENDEA-

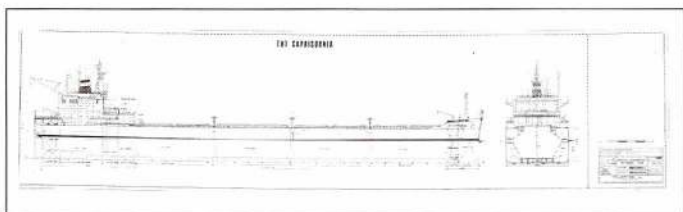


"VOUR RIVER" ont une particularité qui les différencie des deux autres Bauxite Bulk Carriers : la soute à charbon est placée sur l'avant des aménagements. Fort heureusement un panneau de cale étanche ferme cette soute à charbon, en cas contraire, bonjour les salissures de poussier par fort vent de bout... Pire que les retombées de combustion d'Heavy Fuel sur le pont ! Ils n'ont aussi qu'une seule chaudière contre deux pour les deux autres *made in Japan*.

La vitesse de ces 4 navires de 255 m de long (LOA) et 35 m de large, est de 15,5 nds à pleine charge, 16,5 nds sur ballast. Le choix de cette propulsion originale tient au fait que le charbon de la mine à ciel ouvert de Gladstone était bon marché (# 50 Dollars Australien la tonne) bien que la consommation annoncée soit relativement conséquente supérieure à 200 tonnes par jour. La moyenne calculée sur l'année 2003, pour l'ensemble de la flotte des 4 navires, fait apparaître une consommation approximative de 1.650 tonnes par voyage. La qualité du charbon utilisé est très variable même si des mélanges savants sont réalisés pour améliorer son pouvoir calorifique.

Il est à noter que les deux minéraliers navettes "*built in Japan*" consomment plus avec leurs deux chaudières que les 2 "*italiens*" à chaudière unique ? Le mètre cube d' HFO ou de DM0 était bien plus onéreux dans les années 80, d'où la préférence pour cette propulsion peu ordinaire. L'ennuyeux est que le soutage à Gladstone dure aussi longtemps que le déchargement des 75.000 tonnes de bauxite? Soit une escale de deux jours ce qui en passant doit satisfaire grandement l'équipage de 18 marins.

Une anecdote concernant le "FITZROY RIVER" à moins que ce soit l' "ENDEAVOUR RIVER", construits tous deux en Italie en 1983 à Trieste et Gènes par Italcantieri : lors du transit d'Italie vers l'Australie l'un des navires escala à Colombo (Sri Lanka) pour faire le plein de charbon (2.000 tonnes). La quantité demandée était telle et si inhabituelle que les Cinghalais mirent deux semaines à trouver le charbon et remplir la soute !



Les capitaines de ces navires constituant la Bauxite Fleet Bulk Carriers n'ont pas de licence de Capitaine Pilote ce qui les dispenserait de prendre un pilote. L'armement ne le souhaite pas arguant du fait que "*... the additional pair of eyes on the bridge delivers a level of operational security that is worth the cost. We simply cannot afford to have a mistake made that results in one of our ships creating environmental damage in this area.*" Bien dit et bravo Mr Robson !

Le trajet GLADSTONE-WEIPA - GLADSTONE n'est que de 2.400 milles soit à peu près 7 jours de transit à l'intérieur de la Grande Barrière + 4 jours d'escale pour un voyage complet, ce qui est peu mais qui confère au capitaine une grande expérience de ce genre de navigation routinière où la prudence est de mise. Gare à ne pas polluer les eaux limpides de la Huitième Merveille du Monde. Fort heureusement, en cas d'échouage, le charbon est moins polluant... les eaux sont calmes et il y a toujours la possibilité de mouiller une ancre en cas de problème majeur.

Bon nombre de capitaines et d'officiers Pont de ces 4 Bauxite Fleet Vessels deviennent Reef Pilots par la suite, ce qui n'a rien d'étonnant.

Neuf millions de tonnes de bauxite sont déchargées tous les ans à Gladstone aux deux quais du Queensland Alumina Ltd à la cadence de 2.200 tonnes par heure. Ce tonnage est transformé sur place en 3 millions de tonnes d'aluminium pour le compte de Kaiser (USA), Alcan (Canada), Pechiney (maintenant Alcan) et Comalco Ltd of Australia.

Ce trafic, la *Bauxite Run*, a débuté en 1969 avec les prédécesseurs de ces navires qui avaient à cette époque une propulsion normale motorisée, des vraquiers de 50.000 tonnes de port en lourd, l'ORE REGENT, le CLUTHA OCEANIC et le DARLING RIVER, puis le CLUTHA CAPRICORN de 83.000 tonnes rejoignit la flotte en 1972 remplaçant l'ORE REGENT, le YARRA RIVER arriva un peu plus tard pour constituer la bande des quatre, une et indivisible ...

Nous doublons le Cap Melville de jour à toucher l'île LIZARD repère de milliardaires où il fait bon vivre à 1.500 Euros la nuit. Ça fait cher le kilo de Black Marlin pour les amateurs de pêche au gros ! Un vulgaire maquereau engraisé aux crevettes qui prolifèrent dans les eaux chaudes de la Grande Barrière, pèse jusqu'à 8 kilos ?

Hélas pour ceux que la pêche pourrait tenter, l'hôtel ne peut héberger que 60 privilégiés ! Les Grands de ce monde, la Jet Set des environs, les pops stars et bien d'autres pêcheurs en eaux limpides s'y précipitent !

Le lendemain nous débarquons notre pilote sur rade de Cairns. Gêné par des touristes en voiliers lors de la manœuvre d'approche de la pilotine, il lance une bordée de jurons à leur encontre dont le célèbre qualificatif "WAFI" ! Innocemment je croyais que c'était un gentil nom d'oiseau mais après explications, W.A.F.I veut dire tout autre chose : Wind Assisted Fucking Idiots.. Il faut le savoir, les voileux apprécieront !..

Nous poursuivons notre descente à l'intérieur de la Grande Barrière qui commence à s'élargir et qui de ce fait ne nécessite plus les conseils avisés d'un pilote.

Le 22 Octobre nous croisons le FITZROY RIVER à

coque rouge qui remonte sur ballast vers Weipa. Le lendemain c'est au tour du RIVER EMBLEY à coque noire de nous contreborder. Quelle chance, nous avons vu les trois quarts de la bauxite fleet en trois jours !

Il fait beau, je ne résiste pas à la tentation de me faire un petit plaisir en m'engouffrant dans le WHITSUNDAY PASSAGE, parsemé d'îlots magnifiques dont un de toute beauté, Lindeman Island, propriété du célèbre Club Méditerranée ! J'imagine la joie des passagers du France quand ce dernier slaloma dans ce paradis au cours de son dernier tour du monde en 1973 ! Même joie sans doute chez les Fistots de la JEANNE D'ARC et de sa conserve, le VICTOR SCHOELCHER, quand ils s'aventurèrent en ces lieux lors de sa campagne de 1972. Les pilotes du Reef se souviennent encore des délices de la "fine French cuisine" qui leur avait été servie à bord de ces trois navires ambassadeurs !..

Nous coupons le Tropique du Capricorne en passant devant Gladstone où l'on y décèle à la jumelle une forte activité industrielle avec de nombreux navires au mouillage sur rade. Pas de trace de l'ENDEAVOUR RIVER, le quatrième larron des Bauxite Shuttles, le seul que nous n'ayons pas rencontré durant ce superbe périple, il est sans doute du côté de Weipa .

Gladstone est une ville de 40.000 habitants, un port florissant qui exporte 40.000.000 tonnes de charbon. Les mines à ciel ouvert du Queensland sont proches, s'étendant sur 500 Km, de Brisbane à Bowen au Nord. Cent millions de tonnes y sont extraites et sont exportées via Gladstone, Hay Point, Abbot Point vers l'Asie, l'Europe et l'Amérique, chargées à 5.000 tonnes / heure sur des minéraliers Capesize et gros porteurs jusqu'à 200.000 tonnes de port en lourd avec 18 mètres de tirant d'eau, maximum admissible aux postes de chargement et pour transiter en toute sécurité à travers les passes qui coupent à travers la Barrière, telle qu'Hydrographers Pass. Certains vraquiers de 160.000 tonnes n'hésitent pas à emprunter le détroit de Torres sur ballast pour rejoindre les ports de chargement par l'Inner Route ! Belle prouesse... En 1981 le vraquier français CETRA CENTAURUS de 170.000 tonnes de dead weight détenait ce record ? Peut-être a-t-il été battu depuis.

Les réserves de charbon de ces 14 mines sont colossales, évaluées à 36 milliards de tonnes, comprenant 40 variétés de charbon allant du Thermal, hard coking, semi-hard coking, PCI et anthracite.

Weipa la rougeâtre est, quant à elle, essentiellement une

ville minière située sur la côte Est du Golfe de Carpentarie. La mine de Bauxite et son township sont tout proches des postes de chargement du port. 12,5 millions de tonnes de bauxite y sont extraites chaque année dont 9 sont chargées sur les 4 minéraliers navettes à destination de Gladstone, à la cadence de 5.000 tonnes heures. La cadence de déchargement à Gladstone diminue de moitié, de l'ordre de 2.200 tonnes / heure.



Sorti de l'abri de la Grande Barrière et de ses hauts fonds, le Fresnel retrouve la Haute Mer et recommence à tanguer et rouler sur une forte houle de Sud.

Encore trois jours de route avant de pénétrer dans la baie de Botanique où le 26 Janvier 1788 le Comte de La Pérouse chargé d'une mission scientifique fit son entrée avec La Boussole et l'Astrolabe. Mais hélas, une flotte britannique de 11 navires, s'y trouvait déjà, commandée par le Captain Phillip, portant colons et bagnards. Arrivés une semaine plus tôt les Anglais sont aux antipodes pour s'y établir. Ils laisseront Botany Bay à La Pérouse pour gagner Jackson Bay 20 milles au nord, plus propice à l'installation des colons. Sydney était née !

Balayons les regrets et profitons des escales en ce si beau pays. Vivement notre nouveau passage à l'intérieur de la Grande Barrière de Corail en remontant vers Singapour ! On ne se lasse pas de cette navigation de rêve au cœur de la huitième merveille du monde !

M. BOUGEARD

#### REMERCIEMENTS :

- à Bill ROBSON, Commercial Superintendent de la Queensland Alumina Ltd. Manager de la flotte.
- Au Capt John W. PASTON. Master Mariner. Australian National Line.
- Au Capt Ralph McDonell . Master Mariner. Honorary Editor. Company of Master Mariners of Australia.

pour l'aide qu'ils m'ont apportée en plus de mes souvenirs de campagne.

# De l'anatomie du RIF

## Le Registre International Français des navires

**Patrick CHAUMETTE**

**Professeur à l'université de Nantes  
Centre de Droit Maritime et Océanique**

La première proposition de loi déposée au Sénat, présentée aux partenaires sociaux lors du Conseil supérieur de l'ENIM, était à peu près vide et provocante. Il s'agissait de faire vite, ce qui n'a pas rendu serein le dialogue social. La commission des affaires économiques du Sénat l'a considérablement enrichie, sans en modifier les objectifs. Le Sénat a adopté cette proposition de loi du 11 décembre 2003. Pour juger sur pièces, il faut analyser et décomposer ce dispositif dans le détail.

L'objectif est de clarifier l'immatriculation TAAF, de créer une immatriculation attractive, compétitive sur le plan international sans mettre les mains dans la complaisance. La clarification n'est pas atteinte quand l'immatriculation à Wallis et Futuna reste obscure, quand l'immatriculation TAAF est conservée, notamment pour les navires de pêche, ceux pêchant la légine aux TAAF à la place de La Réunion, et peut-être les thoniers congélateurs de l'océan indien immatriculés à Concarneau.

### CHAMP D'APPLICATION

Le RIF concerne les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international, et les navires de plaisance de plus de 24 mètres hors tout, c'est-à-dire la grande plaisance méditerranéenne.

Sont exclus les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, les navires exploités exclusivement au cabotage national, les navires affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage, au balisage, les navires de pêche professionnelle.

Les navires RIF sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements

internationaux de la France. Les navires RIF et ceux du premier registre sont soumis aux mêmes règles et mêmes contrôles de sécurité ou de l'inspection du travail maritime, comme les autres navires français. Un décret doit préciser le lieu d'immatriculation des navires RIF. Le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande est applicable à toute personne embarquée à bord d'un navire RIF, ainsi qu'à l'armateur ou son représentant.

### ■ EFFECTIFS À BORD

A bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. La proposition considère que les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 30 septembre 2003 ne concernent pas la navigation internationale, mais seulement la navigation communautaire. Le nombre de marins français ou communautaires à bord n'est pas précisé par la loi, mais déterminée par les armateurs ou la négociation collective par navire, par entreprise. Comment l'absence d'un minimum peut-elle permettre d'atteindre un optimum et assurer le maintien de la formation maritime ? Le texte ne prévoit qu'une obligation de formation professionnelle, permettant d'assurer dans chaque armement le renouvellement des capitaines et officiers suppléants, ce qui semble bien imprécis et peu suffisant.

### ■ ENTREPRISES DE TRAVAIL MARITIME OU SOCIÉTÉS DE MANNING

Le texte légalise la pratique actuelle qui s'effectue sans cadre juridique, ni contrôle. La société de manning met des navigants à la disposition de l'armateur, les embauche et les rémunère. La société de manning doit être agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie, conformément à la convention

n° 179 de l'OIT, en cours de ratification par la France. L'employeur du marin est l'entreprise de travail maritime, qui n'est qu'un intermédiaire, un mandataire de l'armateur. L'entreprise de travail maritime met à disposition des marins, mais ne gère pas l'équipage, les conditions de vie et de navigation ; elle fournit des travailleurs, mais non du travail. L'armateur est donc responsable d'une éventuelle violation des dispositions de la convention n° 179 : paiement exigé du marin aux fins d'embarquement, double contrat, lettres ou chèques signés en blanc. En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur devra rémunérer et rapatrier les marins et financer les contrats d'assurance. L'armateur sera aussi responsable du non-respect des conventions internationales ratifiées par la France ou des directives communautaires. Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord. Cette responsabilité peut être tant civile que pénale. L'armateur est l'utilisateur de main-d'œuvre, quand le marin n'a de relation contractuelle directe qu'avec l'entreprise de travail maritime, ce qui exclut le droit français du licenciement.

Le contrat de mise à disposition du personnel doit comporter des mentions obligatoires sur les rémunérations, la durée du contrat, la protection sociale. Il en est de même du contrat d'engagement conclu entre le marin et la société de manning, qui doit préciser la qualification professionnelle. Ces contrats doivent se trouver à bord et peuvent être contrôlés par l'inspecteur du travail maritime. L'absence de contrat écrit de mise à disposition constitue une infraction pénale.

Les entreprises de travail maritime établies en France ne peuvent exercer leur activité qu'après agrément de l'administration maritime. Elles sont tenues de justifier d'une garantie financière contre tout risque d'insolvabilité, assurant ainsi une garantie

de rémunération, de rapatriement et de financement des contrats d'assurance. Le texte s'inspire manifestement du travail temporaire, y compris la responsabilité pénale. Il est conforme à la Résolution A. 930(22) de l'Organisation Maritime Internationale du 17 décembre 2001 quant à la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer. Les mêmes exigences devraient être imposées à toute société de manning, quel que soit son siège social. Le texte impose à l'armateur de s'assurer du risque d'insolvabilité de la société de manning, vis-à-vis du paiement des salaires, des contrats d'assurance ou du rapatriement.

## DU STATUT DE NAVIGANT

Pour être compétitif vis-à-vis des autres registres internationaux européens et des pratiques complaisantes, il est nécessaire de différencier le régime du travail à bord et la protection sociale des navigants, selon leur lieu de résidence, sinon leur nationalité.

### ■ DROIT DU TRAVAIL

Les navigants résidant hors de France ont des contrats d'engagement et un régime de protection sociale soumis à la loi choisie par les parties dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France. Il convient de respecter au moins les conventions de l'Organisation Internationale du Travail ratifiées par la France. Les rémunérations à bord ne peuvent être inférieures aux montants approuvés par le conseil d'administration du Bureau international du travail sur avis de la commission paritaire maritime de l'Organisation internationale du travail. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande rend applicables les rémunérations minimales ainsi établies.

La durée du travail est organisée sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois. Pour des raisons d'exploitation, le travail peut être organisé sur une autre base journalière, dans la limite de 12 heures, dans des conditions fixées par accords collectifs de branche. Les heures supplémentaires interviennent au-delà de 48 heures hebdomadaires. Les durées minimales de repos se réfèrent aux dispositions de la Convention n° 180 de l'OIT, en cours de ratification, et de deux directives communautaires de 1999. La durée des congés payés des navigants est de 3 jours par mois de travail effectif. Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire. Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à

bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.

Rien n'est dit sur le régime de travail des marins et officiers français ou résidant en France. Le sénateur de Richemont précise que le Code du travail maritime leur sera applicable, ainsi que les conventions collectives nationales de la marine marchande. S'il en est ainsi, cela devra concerner tous les marins communautaires ou résidant dans la Communauté. Cette extension peut être décidée par l'armateur, ou être négociée ; actuellement elle n'est pas inscrite dans le marbre du texte.

### ■ DURÉE DE L'EMBARQUEMENT

Durant la première période d'emploi du navigant auprès d'un armateur, les trois premiers mois de service sont considérés comme une période d'essai. La durée maximale d'embarquement est de 6 mois. Cette durée peut être portée à 9 mois dans le cadre d'un accord collectif. La durée maximale d'embarquement peut, dans les deux cas, être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation du navire.

Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin, à l'échéance prévue, par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure, par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire, par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre, par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute grave ou lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux. Le délai de préavis réciproque est d'un mois. Il n'est pas dû en cas de perte totale de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre. Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Elles ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde, et durant la période d'essai. L'obligation de rapatriement est précisée, ainsi que ces limites.

Rien n'est dit sur la titularisation ou la stabilisation du marin, qui semble liée par un contrat à durée déterminée, éventuellement renouvelable. Dès lors, le droit du licenciement, disciplinaire ou économique, n'est pas envisagé. Il en est de même de l'existence d'une commission disciplinaire ou du comité d'entreprise. Ces éléments peuvent être étendus aux officiers français ou communautaires par le biais d'accords

collectifs, de dispositions contractuelles ou en raison des usages de l'entreprise.

### ■ DROIT SYNDICAL

L'article 22 reconnaît à tout navigant le droit de grève. Il en est de même de la liberté syndicale, d'adhérer au syndicat de son choix. Le marin philippin ou malgache pourra adhérer aux syndicats français des marins ; il pourra éventuellement adhérer au syndicat philippin ou malgache. La reconnaissance de droits fondamentaux de valeur constitutionnelle s'étend au droit de la négociation collective. Pour les marins résidant hors de France, l'article 23 distingue des conventions collectives conclues dans leur pays d'origine et les conventions collectives éventuellement signées par les syndicats français de marins.

Sur chaque navire, un représentant de bord au moins peut être désigné pour la durée de l'embarquement. Il a pour mission de présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives non contractuelles relatives aux conditions de travail et de vie à bord et de saisir l'inspection du travail maritime des plaintes et observations relatives à l'application des dispositions dont elle est chargée d'assurer le contrôle. Les navigants présentent eux-mêmes, s'ils le souhaitent, leurs observations au capitaine ou à l'armateur. Rien n'est dit sur les conditions de désignation ou d'élection de ce délégué de bord, qui ne saurait être nommé par le capitaine.

Le lecteur peut n'être que frappé par «l'exclusion» des marins de l'entreprise d'armement maritime, et notamment des officiers français, dans la mesure où il n'est aucunement écrit qu'ils participent à l'élection du CE ou du CHSCT ; s'ils disposent de la liberté syndicale, le syndicat ne peut désigner de délégués syndicaux. La liberté syndicale s'exerce donc en dehors de l'entreprise, comme avant 1968, sans élus, comme avant 1945, tout en admettant cependant le jeu de la négociation collective ? Comment les marins participent-ils à la gestion de l'entreprise par l'intermédiaire de leurs représentants, principe constitutionnel, quand il n'existe qu'un représentant à bord ?

### ■ PROTECTION SOCIALE

La protection sociale dépend du lieu de résidence du marin, ce qui semble conforme aux dispositions des conventions OIT ratifiées par la France. Les marins résidant en France sont affiliés à l'ENIM. Ceux résidant dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique euro-

péen relèvent du Règlement communautaire 1408/71 du 14 juin 1971, mis à jour par le Règlement 118/97 du 2 décembre 1996. L'article 13-2-c fait référence au critère du pavillon du navire, quelle que soit la loi applicable au contrat de travail du marin, mais n'est applicable qu'aux ressortissants communautaires. Sauf détachement (art. 14 ter), les marins communautaires embarqués au RIF doivent être affiliés à l'ENIM. Le texte prend en compte les conventions bilatérales de sécurité sociale conclues par la France.

Les navigants extra-communautaires, en l'absence de convention bilatérale, ont droit à une protection sociale correspondant au minimum au contenu des conventions de l'OIT. La Convention n° 55 de 1936 prévoit des obligations armatoriales pendant seize semaines, concernant la fourniture des soins médicaux et pharmaceutiques, de la nourriture et du logement, le salaire et les frais de rapatriement ; ce délai peut être réduit dès lors que le marin bénéficie d'un système d'assurance-maladie dans le territoire où le navire est immatriculé. La Convention n° 70 de 1946 concernant la sécurité sociale des gens de mer impose une égalité de traitement et l'interdiction de discrimination quant aux obligations pesant sur l'armateur ; elle permet aux Etats membres de conditionner le versement des prestations de sécurité sociale à la résidence dans le territoire d'immatriculation du navire. L'article 25 du texte décrit le contenu de la protection sociale qui concerne les risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse. Il reprend sans le dire le contenu des accords ITF couramment pratiqués.

#### ■ CONTENTIEUX

En cas de litige né d'un contrat d'engagement,

- l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile ;
- l'employeur peut être attiré devant les tribunaux français, devant ceux de l'Etat où il a son domicile, ou devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant.

En France, ces litiges sont portés devant le tribunal d'instance compétent après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente, à l'exception des litiges opposant l'armateur au capitaine qui sont portés devant le tribunal de commerce.

Ces dispositions sont conformes au Règlement communautaire 44/2001 du 22 décembre 2000 et au décret du 20 novembre

1959. Cependant, il convient d'y ajouter la compétence du tribunal du lieu de la saisie conservatoire du navire (Convention de Bruxelles du 10 mai 1952), du tribunal du lieu où le navire est retenu par l'autorité de l'Etat du port, de manière plus générale la compétence du port d'escale.

**Deux paradoxes** au moins apparaissent.

S'il est possible de considérer que la différenciation de traitement en matière de protection sociale est conforme aux conventions internationales ratifiées par la France (à chacun selon sa résidence), la différenciation de traitement en matière de travail n'est pas dite. Il n'est pas écrit que les officiers français et communautaires relèvent du Code du travail maritime et du Code du travail, des conventions collectives nationales marine marchande et de l'affiliation à l'ENIM. Si de tels discours sont tenus, ils ne sont pas écrits dans la loi.

Le capitaine et l'officier suppléant doivent être français. Cette exigence reste-elle conforme à la jurisprudence communautaire ? Aucune autre exigence de marins communautaires n'apparaît. Pourtant, il convient de faciliter les embarquements des officiers en formation dans les ENMM. Comment ? Pourtant, il est nécessaire de renouveler nos compétences maritimes. Comment ? Pourtant, il est déclaré que cette absence d'exigence permettra un développement de l'emploi maritime pour des français. Ce serait en n'exigeant pas 35% ou 30% de français à bord, qu'il serait possible d'en obtenir plus des entreprises. Quel rêve !

#### Deux grands problèmes juridiques se posent

L'imprécision du droit du travail applicable aux officiers français et communautaires. Le sénateur RICHEMONT dit que le Code du travail maritime, les conventions collectives marine marchande leur sont applicables, cela n'est pas explicitement écrit. Le droit du licenciement, disciplinaire ou économique n'est pas évoqué. Il n'existe plus que des contrats d'embarquement de 6 mois renouvelables, éventuellement pouvant aller jusqu'à 9 mois. Cette précarité exclut le droit des licenciements et même un plan de sauvegarde de l'emploi, en cas de licenciements économiques collectifs.

Il ne peut être laissé aux armateurs le soin d'accorder à certains un CDI, un lien durable avec l'entreprise d'armement, et de le refuser à d'autres. De même, la stabilisation ou la titularisation pourraient découler des dispositions conventionnelles, ainsi que cela est intervenu en 1948 et 1950, mais la loi régissait déjà la rupture unilatérale du

contrat à durée indéterminée par l'employeur, ce qui est devenu le congédiement, puis le licenciement.

La précarité et l'exclusion des navigants de l'entreprise s'expriment par des oublis clairs. La participation de ces officiers aux élections du comité d'entreprise ou du CHSCT n'est pas envisagée. La désignation de délégués syndicaux d'entreprise est-elle réservée aux seuls sédentaires, régis par le Code du Travail ? Les navigants font-ils encore partie de l'entreprise d'armement maritime ? oui et non. Ils ne disposent que d'un vague délégué de bord, dont le mode d'élection ou de désignation est passé sous silence.

L'article 34 de la Constitution de 1958 prévoit que le législateur détermine les principes généraux du droit du travail. Les travailleurs participent à la gestion de l'entreprise par l'intermédiaire de leurs représentants ; ce principe constitutionnel est bafoué.

Une différenciation de traitement, pour évoquer pudiquement une discrimination, est constituée en matière de contrat de travail (à chacun, selon son contrat), en matière de convention collective (à chacun sa convention collective, française ou étrangère), en matière de protection sociale (à chacun son affiliation ou son contrat d'assurance, selon son lieu de résidence). Le projet n'est plus vide : il évoque les droits fondamentaux : la liberté syndicale, le droit de grève, le droit de la négociation collective, même un délégué de bord. Les contrats internationaux d'engagement doivent respecter les conventions OIT ratifiées par la France et les textes communautaires. Il existe une inspection du travail maritime. Le contrat d'assurance est détaillé et reprend sans le dire le contenu des accords ITF.

Tout cela est mieux que le vide juridique intersidéral des TAAF.

La recherche de compétitivité, l'adaptation à la concurrence internationale légitime-t-elle une telle différenciation de traitement, une atteinte au principe d'égalité en matière de régime de travail à bord ?

La loi du pavillon n'est plus la loi commune du bord, sauf en matière disciplinaire. Le surplus est négociable individuellement ou collectivement. S'agit-il d'un premier exemple de refondation sociale ?

Il serait souhaitable pour tous que le Conseil Constitutionnel soit saisi par 60 députés ou 60 sénateurs. Il en va de la sécurité juridique et de la capacité des partenaires sociaux à envisager une négociation ultérieure d'entreprise ou de branche. Quelle est la règle du jeu minimale en matière sociale, à bord de navires français ?

A peine le code ISM mis en place, voici que la Communauté Internationale nous impose un nouveau code : le code ISPS ou International Ship and Port Facility Security Code

Port facility pour installation portuaire, et surtout Security pour Sûreté (et non pas sécurité)

### *Quelle différence alors entre ces deux mots bien proches ?*

La sécurité est la prévention des accidents lors de nos activités de la vie ordinaire tant à bord des navires qu'à terre tandis que...

La sûreté est la prévention des actes criminels contre les personnes et les biens tant à bord qu'à terre.

Si la sécurité, les marins connaissent bien, la sûreté pour beaucoup c'est nouveau.

### *De quoi s'agit-il donc et surtout pourquoi ?*

Le code ISPS est un *outil international de prévention des actes illicites* contre les navires, les personnes transportées, équipage comme passagers, et les installations portuaires accueillant ces navires, et constitué essentiellement de mesures de dissuasion en fonction de la menace.

Pratiquement, regardez ce qui se fait dans l'aviation commerciale comme mesures de contrôle dans les aéroports dès l'entrée jusque dans l'avion... avec le code ISPS, c'est ce qui nous attend dans la marine marchande !

### *Mais, avions-nous vraiment besoin d'un tel code de sûreté ?*

En effet si les actes contre les avions ont été nombreux, spectaculaires et très meurtriers - rappelez-vous l'attentat contre le World Trade Center - les attaques contre les navires avec des conséquences aussi catastrophiques ont été finalement peu nombreuses : quelques prises de contrôle de navires avec prise d'otages et à chaque fois pour des raisons purement politiques !

Mais tout le monde sait aujourd'hui que la *piraterie augmente d'une manière dangereuse* d'année en année malgré les nombreuses mesures, peut-être un peu timides quand même, qui ont été prises.

De plus, plus récemment, les attentats suicides contre la frégate américaine "USS COLE" au YEMEN en 2000 et enfin le pétrolier français "LIMBURG" sur rade d'ASH SHIR, au YEMEN encore, il y a un peu plus d'un an, ont beaucoup marqué les esprits !

Si l'attentat contre les tours du WORLD TRADE CENTER à NEW YORK le 11.9.2001 a été l'*élément déclencheur* de beaucoup de choses et notamment du code

ISPS, la menace d'actions terroristes contre ou avec des navires est une réalité confirmée par les différentes informations obtenues par les services de renseignements de nombreux pays.

*Les navires sont toujours une concentration soit de vies humaines* (navires à passagers, que ce soit paquebots ou ferries) soit *de marchandises dangereuses* ou pouvant le devenir (hydrocarbures, conteneurs, produits chimiques), donc *les navires sont des cibles idéales pour des actions spectaculaires pouvant faire "caisse de résonance" pour les activistes de tout poil !*

### La menace se précise donc :

**OUI** les navires peuvent être des cibles pour des terroristes de tout poil prêts à les utiliser pour :

- Détruire des vies humaines, si possible en grand nombre, en mer ou au port (explosion d'un navire à passagers par exemple)
- Détruire une ville et tous ses habitants (explosion d'un pétrolier, d'un gazier ou d'un chimiquier par exemple.)
- Transporter des bandes armées ou des armes de destruction massive (dans des conteneurs, sur un petit caboteur, un remorqueur par exemple)
- Bloquer l'entrée d'un grand port commercial vital ou stratégique pour une région ou un pays
- Transporter des denrées de contrebande d'un grand rapport (drogue) afin, le plus souvent, de financer le terrorisme ou le grand banditisme
- Transporter des clandestins parfois en vue d'actes de terrorismes, d'espionnage ou de sabotage
- Prendre en otage des membres d'équipage, des passagers ordinaires ou célèbres afin de faire chanter un gouvernement, une famille ou une communauté
- Provoquer une mutinerie ou une grève illicite pouvant mettre le navire ou une partie de l'équipage en danger.
- Etc.

**OUI** tout cela, la communauté maritime l'a imaginé, peut-être même avant les terroristes eux-mêmes !... *cela s'appelle de la prévention !*

*L'application du code ISPS finalement ne sera qu'un ensemble de mesures définitives ou provisoires à prendre afin de rendre le navire et sa cargaison les plus inaccessibles possible pour des personnes mal intentionnées.*

### *APPLICATION du Code ISPS : qu'est-ce qui nous attend en pratique ?*

Après quelques dispositions obligatoires élémentaires comme :

- le marquage apparent du N° IMO du navire (celui qui ne change jamais),
- l'édition d'une espèce de "carte grise" du navire comprenant son histoire, ses propriétaires, ses pavillons, ses différents exploitants ou affrétteurs, ou enfin
- l'installation d'un système d'ALARME de SURETE destiné à pouvoir informer discrètement la terre en cas d'attaque

...l'application du code ISPS à bord d'un navire consiste d'abord en une *évaluation* des risques en fonction du type de navire, ses cargaisons, son équipage, son organisation interne, sa ou ses lignes habituelles. De là découleront des mesures de réduction de ces risques en fonction de la menace, c-à-d un ensemble de mesures de prévention qui seront décrites dans un *plan de sûreté* propre au navire et qui devra rester confidentiel.

Enfin, en vue de s'assurer que ce plan de sûreté est conforme au code ISPS et de pouvoir prouver à tous les ports du monde que des mesures de précautions adéquates existent à bord, une *certification de conformité* par les autorités du pavillon est nécessaire et obligatoire.

### *EVALUATION*

Nous allons donc d'abord évaluer les risques auxquels nous sommes confrontés !

Pour cela :

- 1-Après une évaluation de l'intérêt que peut représenter notre navire pour des criminels potentiels en fonction de la "valeur" du navire lui-même, de la cargaison, de son équipage, de ses passagers éventuels, pour des pirates ou des terroristes éventuels...
- 2-Nous procéderons à un inventaire des mesures de sûreté déjà existantes :
  - Bonne connaissance des membres d'équipage, contrôle d'identité des passagers ou visiteurs soit à l'entrée du port soit à la montée à bord (ou les deux)
  - Protection des zones critiques à bord (passerelle, machine, local CO2, chambre des pompes, manifolds etc...) comme à terre (terminaux pétroliers, gaziers, chimiques, zones de stockage, tours de contrôle portuaires, locaux techniques écluses, portiques de manutention, etc.)

- Procédures ISM existantes se rapportant à la sûreté : alerte à la bombe, rondes et gestion clandestins, prévention vols ou piraterie c-a-d gardiennage, rondes ou veille doublée, portes condamnées ou d'accès restreint, mise à l'abri argent et passeports dans un coffre etc.)

3-Nous évaluerons ensuite les risques encourus par notre navire tout au long des ses voyages réguliers ou non réguliers : ports fréquentés et régions traversées. Pour cela des informations doivent nous être communiquées par les Gouvernements contractants à la SOLAS qui nous concernent via notre propre pavillon.

4-Nous évaluerons ensuite la vulnérabilité de notre navire à une intrusion illicite, une explosion, un incendie criminel ou un sabotage.....

Tout cela pour aboutir à une évaluation globale des risques encourus par notre navire et son équipage afin de décider les mesures possibles de **réduction de ces risques à un niveau acceptable, en fonction de la menace qui nous aura été communiquée** ou que nous détecterons.

Cette évaluation encore appelée SSA (Ship Security Assessment) sera effectuée par l'Officier de Sûreté de la compagnie (CSO – Company Security Officer) aidé ou non par des spécialistes.

#### PLAN de SURETE

(ou SSP pour Ship Security Plan)

Une fois cette évaluation faite et les mesures de réduction de risque décidées par la compagnie (renforcement momentané de l'équipage, gardiennage dans certains ports, nouvelles serrures à code sur certaines portes, caméras, détection présence, fouille, détecteurs de métaux ou encore annulation voyages ou escales etc...) un plan de sûreté est élaboré par le CSO aidé ou non d'un spécialiste.

Le plan de sûreté comprend :

- Les mesures prises en temps normal (niveau de sûreté 1) pour chaque opération ou zone critique du navire
- Les mesures supplémentaires en cas de menace plausible mais encore imprécise que la compagnie a décidé (niveau de sûreté 2) : renforcement de contrôles d'accès, condamnation de nouvelles portes, rondes permanentes, surveillance des accès 24h/24 etc.
- Les mesures spéciales prévues ou communiquées en cas de menace précise ou imminente : appareillage ou évacuation du navire, arrêt du chargement/ déchargement, interdiction des échanges terre/bord etc.

Afin de coordonner toutes ces mesures la Compagnie nommera sur chaque navire un **Officier de sûreté** (SSO pour Ship Security Officer) qui assurera le fonctionnement de ce plan de sûreté.

#### PARTAGE des RESPONSABILITES dans l'ISPS

Que ce soit les Gouvernements, la Compagnie, les Autorités portuaires, le CSO, le SSO ou le reste de l'équipage, chacun a ses tâches et sa part de responsabilités dans l'application du code ISPS.

En ce qui nous concerne :

1-La Compagnie se doit d'avoir une politique sûreté dans laquelle elle s'engage à donner au Capitaine et à son personnel **les moyens nécessaires pour l'application du plan de sûreté** : formation, renseignements, ressources et modifications jugées nécessaires, pouvoir discrétionnaire du capitaine.

2-Le CSO à un rôle extrêmement important, il est plus particulièrement chargé de :

- Rechercher des informations et formuler des avis sur les degrés de menace auxquels les navires de la Compagnie peuvent être confrontés tout au long de leurs voyages.
- Vérifier le fonctionnement du Plan de Sûreté (SSP) par des inspections et des audits internes
- Veiller à la mise en œuvre des actions correctives émises que ce soit par les bords ou par les auditeurs internes ou externes.
- Assurer la certification de conformité du SSP avec le code ISPS
- Veiller à fournir aux équipages une formation adéquate
- Passer en revue c-à-d examiner et analyser le SSP périodiquement
- Veiller à son amélioration

3- Le **Capitaine du navire**, qu'il soit ou non le SSO est particulièrement chargé de :

- Superviser le fonctionnement du SSP à bord de son navire
- Demander l'avis ou l'assistance de la Compagnie lorsque nécessaire
- Prendre, de par son jugement professionnel, toute décision pour maintenir la sûreté et la sécurité des personnes à bord y compris d'interdire l'accès du navire à certaines personnes, de refuser des marchandises, y compris des conteneurs, suspects, d'appareiller en urgence ou de refuser d'entrer dans un port douteux !
- Prendre toute décision pour assurer la sécurité et la sûreté des personnes et de son navire **même si elle est contraire au plan de sûreté**
- Assurer la confidentialité du SSP

4-Le SSO est plus particulièrement chargé de :

- L'application effective des mesures du plan tant à bord que dans l'interface avec le terminal
- La mise en place et la surveillance du gardiennage et des contrôles
- La direction de l'équipe de sûreté du bord spécialement chargée des recherches ou fouilles
- La répartition des mesures entre le navire et l'installation portuaire lors des opéra-

tions conjointes : opérations commerciales, approvisionnements, soutage, relèves via la déclaration de sûreté (DOS pour Declaration of Security)

- Des inspections particulières des conditions de sûreté : accès, gardiens, rondiers
- Des essais et de l'entretien des équipements et systèmes de sûreté : Systèmes d'alarme et de communications, détecteurs divers etc.
- De la formation continue de l'équipe de sûreté et de l'équipage: exercices et entraînements
- De l'information du CSO de toute anomalie dans le fonctionnement du plan de sûreté tout au long du voyage.
- De la formation et de la motivation de tout l'équipage à la vigilance permanente
- De donner son avis au CSO sur l'évaluation et son évolution éventuelle, et sur le plan de sûreté correspondant, en fonction notamment des conditions réelles rencontrées tout au long du voyage.

5-Les **membres d'équipage** sont tenus de :

- Respecter les mesures de sûreté exigées par le bord ou par le port
- Participer aux rondes et contrôles divers demandés par le plan de sûreté
- Participer à la vigilance générale en matière de sûreté et signaler au SSO tout incident de sûreté (tentatives, contacts pour trafic, clandestins ou introduction à bord de produits illicites)
- Participer activement aux exercices et entraînements de sûreté
- Se soumettre à toute sollicitation lors des inspections ou audits de sûreté

#### COMPARAISON avec l'ISM

Tout comme l'ISM, une certification de conformité ISPS est nécessaire pour pouvoir naviguer après le 1<sup>er</sup> Juillet 2004.

Familiarisation, réunions, exercices, inspections et audits se succéderont comme pour l'ISM mais ils auront lieu en même temps cette fois-ci !

#### EN CONCLUSION

Si tout cela peut paraître lourd à première vue, surtout pendant la mise en place compte tenu du peu de temps qu'il reste, il faut se rassurer quand même : Le secret du succès de cette certification incontournable réside dans la qualité de l'évaluation initiale et dans un équipage motivé qui sait aussi que comme l'ISM, la sûreté c'est aussi et d'abord sa propre sécurité !

Cet optimisme mesuré, car il y a quand même beaucoup de travail d'ici le 1er juillet 2004, sera je l'espère partagé par les responsables portuaires quant à la mise aux normes de leurs installations avant la date voulue... mais là c'est moins sûr !

Cdt Bertrand APPERRY

Le 21.12.2003

sur le thème :

## "Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes"

Disons tout de suite que les "enjeux économiques" ont été peu évoqués.

Pas du tout sur la question de la sécurité où sont revenus les thèmes habituels de la période post-Erika, et où les intervenants se sont appliqués à montrer qu'ils étaient des acteurs de qualité, sans chercher à évoquer les difficultés dues à l'existence sur le marché de nombreux acteurs de qualité médiocre (ou pire que médiocres), et les réponses à apporter à cette situation.

Concernant la sûreté, la question principale a été, de la part des acteurs à terre, "qui va payer ?".

En première partie, le député Edouard Landrain a fait part de son sentiment scandalisé devant les conséquences des naufrages Erika et Prestige, a insisté sur l'absence de navires dépollueurs, et sur l'avantage, de son point de vue, des pouvoirs plus importants donnés au Préfet Maritime.

Le député européen Bernard Poinant a montré une meilleure connaissance du dossier, a décrit le travail des députés européens sur le sujet, et a eu un mot sur les poursuites contre les capitaines que je tiens à reprendre : "c'est comme si on mettait la femme de ménage en prison parce que la maison où elle travaille a brûlé".

Sur le thème "apport du retour d'expérience pour la sécurité", Georges Tourret, Président de l'institut Maritime de Prévention, a décrit le système français, que nous connaissons. Je noterai cependant sa proposition de modification des conditions de contrôle des navires, avec, pour les navires-citernes, l'inspection du MOU au moment du special survey.

Plus intéressant pour nous, l'exposé du Cpt. Simon HARDWOOD, Deputy Chief Inspector du MAIB, équivalent Britannique du BEA-Mer, mis en place après le chavirage du Herald of Free Enterprise. Le website du MAIB serait sans doute à consulter. Il a beaucoup insisté sur la nécessité de favoriser les enquêtes pour savoir et corriger les erreurs, au détriment des enquêtes pour réprimer. Lui et Tourret étaient d'accord pour critiquer l'insuffisance du code OMI concernant les enquêtes après accident (résolution A849-20).

Pour le thème consacré aux "nouvelles règles européennes et mondiales", Jacob TERLING, senior project officer à l'Agence de Sécurité Maritime, a exposé les objectifs de l'Agence. J'ai noté une volonté d'améliorer le système du ship reporting. L'exemple de la mise en œuvre du système de contrôle des sociétés de classification a montré clairement qu'ils en sont au tout début du début.

Le Capt. Alexander Jaxsens, commandant du port de Gand, et M. Yann ALIX, de Innovation Maritime (Canada), ont évoqué les problèmes liés à la mise en place du CSI et du code ISPS.

Le Belge a fait un long discours sur les différences entre "security" et "safety". En prenant en exemple le Limbourg, en posant la question "was the port safe or not ?". Le reste de l'exposé, très technique, était une description des mesures prises par différents ports Belge dans un pool qui com-

prend Gand pour mettre ne place les mesures ISPS. Avec un chiffrage, suivi de la question qui inquiète tous les opérateurs portuaires, qui va payer ?

Le canadien a de son côté parfaitement situé les objectifs des USA, repousser les frontières américaines au-delà des Océans, avec une volonté de maîtrise totale de l'information. Il a montré, cartes à l'appui, comment la mise en place du CSI, avec 20 ports qualifiés pour exporter vers les Etats-Unis, aura pour conséquence une modification importante des flux maritimes. Il a évoqué, lui aussi, la question des coûts et de la répartition des coûts.

**Après ces exposés de situation, deux tables rondes étaient prévues, l'une sur la sécurité maritime, l'autre sur la sûreté maritime.**

**TROIS INTERVENANTS SUR LA SÉCURITÉ MARITIME.**

⇒ **Jacques MOIZAN**, Directeur Général d'Euro-nav, était chargé de donner le point de vue de l'armateur. Il a exposé que les armateurs au pétrole utilisent maintenant de bons navires, qu'ils privilégient l'humain, que l'ISM a amélioré la sécurité, que l'avenir est à de gros armements qui seront plus capables d'opérer une bonne gestion, par exemple au niveau du Health and Safety environment manager, que les excès de contrôle vont à l'encontre de la sécurité parce qu'ils engendrent une fatigue excessive de l'équipage, et que, selon lui, il serait nécessaire, plus qu'une liste noire des navires, d'établir une liste noire des mauvais armateurs, mauvais managers, mauvaises sociétés de classification.

⇒ **Philippe BOISSON**, était chargé de défendre les sociétés de classification, ce qu'il fait avec brio avec les mêmes tableaux et les mêmes arguments dans tous les colloques depuis le naufrage de l'Erika. J'ai noté en particulier son accord sur l'amélioration des contrôles prévus dans la directive 2001/105, son accord pour la mise en place de lieux-refuges tels que prévus par la directive, et son désaccord sur les mesures qui font que, désormais, les sociétés de classifications sont responsables de leurs actes et négligences. Nous avons appris, et cela me semble important, que depuis 3 ans (donc depuis que la directive a établi cette responsabilité) 7% des navires étaient déclassés chaque année pour non-conformité. Il a rappelé, enfin les difficultés accrues de contrôle de la qualité coque pour les navires à double-coque lorsqu'ils auront vieilli.

⇒ **Olivier CARAGE**, de Barry Rogliano Salles, a axé son discours sur le fait que les taux de fret ont augmenté, et que maintenant, selon lui, il ne proposerait que de bons navires à l'affrètement. Pour lui, on est passé d'un "monde obscur" (avant 1980) où il n'était pas possible de savoir qui était vraiment l'armateur, à un "monde en pleine lumière" (sic !), et les accidents ont diminué.

En fait, les 3 intervenants sont restés très franco-français dans leurs interventions, comme si la sécurité maritime était un problème qui serait résolu dès lors que les armateurs et sociétés de classification français avaient une bonne pratique. Ce qui m'a amené, dans mon intervention, à rappeler qu'il existe des pavillons de complaisance, que la pression exercée par cette flotte sur les prix d'exploitation était importante, et était subie par tous les armateurs, qu'un navire où l'équipage est mal traité est un navire dangereux, que les navires où la confiance n'existe pas entre équipage et capitaine, capitaine et armateur, par l'intermédiaire de relations suivies dans le temps, étaient des navires dangereux, et qu'à ce titre un certain nombre de mesures prévues par le RIF feraient de ce pavillon bis un pavillon dangereux, si ces mesures n'étaient pas modifiées.

Un pilote de Loire est intervenu pour témoigner de ce qu'il voit, navires avec effectifs insuffisants, capitaines et officiers fatigués, équipages parfois mal formés. Il a insisté sur la nécessité de remettre les équipages en avant.

Même type de témoignage de la part d'un ancien pilote hauturier.

Et Tourret père a rappelé qu'il ne faut pas se focaliser sur le pétrole, et que, par les conditions d'armement sont scandaleuses à bord de nombreux navires, en particulier au petit vrac sec. Il y a là, dit-il, de vrais poches de sinistralité.

**TROIS INTERVENANTS SUR LA SÛRETÉ MARITIME.**

⇒ **Bernard COLOBY**, directeur d'exploitation au Port Autonome du Havre, a expliqué, d'une manière très optimiste, la mise en place du CSI dans l'espace portuaire.

⇒ **Eude RIBLIER**, président du directoire de Seafrance, expose la situation particulière des ferries, ainsi que ses idées sur "qui doit payer quoi ?", le client ou les pouvoirs publics, selon les situations.

⇒ Une dame, parlant au nom de **Hervé CORNEDE**, Transitaire, estime que, comme dans l'aérien, c'est le transitaire qui va se trouver dans la situation de garantir que le container est "propre". Je n'aurai malheureusement pas la possibilité de faire une remarque qui me brûlait la langue, car le colloque avait pris une heure de retard, et il n'y a pas eu de débat après ces interventions. Ainsi, pour favoriser un transit rapide des marchandises, les transitaires se préparent à garantir "propre" un container qu'il n'ont pas examiné, avec tous les risques pour la sécurité des navires, des hommes, et sans se soucier des conséquences pour le "responsable" que les autorités auront sous la main. J'avais envie de faire la comparaison avec ces personnes qui garantissent avoir vu charger les containers de marchandises dangereuses, et que cet emportage a été fait dans les règles de l'Art, alors que, parfois (souvent ?), le signataire était dans son bureau, quelquefois loin du lieu d'emportage.

**J.P. DECLERCO**

## PROTECTION DES BIENS DU CAPITAINE

Je reprends donc les données du problème que j'ai posé à mon notaire, suivi de ses réponses. Je pense correspondre à une bonne moyenne de capitaines en activité.

### ■ Problème :

Je suis capitaine d'un navire de commerce. Mon armateur m'a confié son navire. Je suis responsable devant lui de l'expédition et devant l'Administration de l'observation des lois.

Cependant, bien que n'ayant pas, de fait, toute latitude dans l'exécution des tâches pouvant prévenir un incident, ni la maîtrise de l'embauche des personnels embarqués et pouvant également provoquer un tel incident, je suis personnellement responsable sur mes biens propres dans le cas d'une pollution notamment.

Considérant que ma responsabilité est professionnelle, et que mes biens propres n'ont pas été acquis par le seul salaire de capitaine, je désire donc les mettre à l'abri, principalement mon domicile, afin de pouvoir continuer à en faire profiter ma famille si une telle mésaventure survenait.

### ■ Solutions :

Ayant posé le problème en 2001, les solutions ont évolué au fil du temps.

1-Nous nous sommes dirigés tout d'abord vers un changement de régime matrimonial. Nous sommes passés à la séparation de biens.

Il nous en a coûté 2426.04 € entre le jugement, le notaire et la publication. Cela a pris également 9 mois.

Pour autant, la maison n'a pas été mise au nom d'un des deux époux, elle est restée en indivision.

Par contre, le changement de propriété sur les voitures, bateaux, etc. est relativement simple. Il suffit de faire changer le nom sur les cartes grises ou de circulation.

2-Ayant mis quelques économies de côté, et voulant passer la maison sous le nom de madame, nous avons recontacté notre notaire.

Cette opération est en fait une vente entre époux. Il y a donc évaluation du bien et cession contre créance, devant notaire. Et ce n'est pas gratuit. Une maison évaluée 150 000 € rapporte au notaire la coquette somme de 5 000 €.

La créance de madame envers monsieur reste à honorer. Un créancier (l'Administration) peut donc demander cette somme pour couvrir une amende.

On peut alors, lors de la cession, stipuler que la créance sera exclusivement apurée au moment du décès (ou du divorce).

Nous n'avons pas abordé la question du don de la somme à l'épouse.

3-La somme à déboursier est importante et la loi Dutreil (loi n° 2003-721 du 1<sup>er</sup> août 2003) nouvellement sortie, devrait s'appliquer... Selon un cabinet conseil.

D'une part, la maison en indivis (séparation de biens) est insaisissable du fait du code civil, mais d'autre part, un créancier tenace peut provoquer la levée d'indivision.

La déclaration d'insaisissabilité, dans le cadre de la loi Dutreil, viendrait verrouiller le système et garantir l'insaisissabilité du logement quoiqu'il arrive.

4-Si la séparation de biens n'avait pas été prononcée entre époux, la déclaration d'insaisissabilité du logement principal aurait suffi.

Il s'agit d'un acte notarié dont le décret d'application fixant les honoraires du notaire n'a pas encore été publié, mais on parle de 100 €.

### ■ Conclusion :

La loi est un peu jeune et il faudrait attendre un premier cas dans le métier pour pouvoir se prononcer sur son utilité au capitaine.

Cependant, la solution 3 me paraît quand même la meilleure, bien que j'y sois arrivé bien involontairement.

Elle peut être évolutive s'il s'avérait que la déclaration d'insaisissabilité était caduque pour le capitaine. C'est une bonne solution d'attente avant jurisprudence.

En cas de pollution, il faudra quand même faire de la prison. Là, il n'y a pas encore de solution.

B. ANDRIEUX

## GARDE-CÔTE EUROPEENNE EN VUE ??

*A la suite d'un article paru dans le Marin, J. Loiseau à demandé des informations supplémentaires à Mr Bergot, de l'Unité Sécurité Maritime, qui nous a répondu par le message suivant :*

"Le Parlement Européen a effectivement voté un amendement sur la création d'un corps de garde-côtes européens. La Commission a d'ailleurs répondu positivement sur cette idée tout en estimant qu'un examen approfondi préalable était nécessaire. La question est en effet très complexe, compte tenu de la diversité des structures administratives nationales. Dans le contexte actuel, compte tenu des développements en matière de sûreté et de contrôle de l'immigration d'une part, et la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime d'autre part, il semble toutefois que le contexte n'ait jamais été aussi favorable pour un débat en profondeur sur les garde-côtes européens.

Toutefois, je ne peux guère vous en dire plus pour l'instant ni vous fournir un calendrier plus précis. En tout état de cause, il semble nécessaire, avant de s'engager plus avant, d'effectuer un inventaire des structures et missions actuelles garde-côtes dans les pays de l'UE élargie, puis sur cette base d'analyser les différentes options possibles, de la plus légère à une formule plus intégrée."

# Systeme d'amarrage automatique à ventouse à Douvres

Courant 2004 le port de Douvres va mettre en place un système d'amarrage automatique pour 2 postes de ferries. Le système de 40 t a déjà fait ses preuves en Nouvelle Zélande.

Ci-dessous une traduction d'une notice, que nous a fait parvenir un de nos collègues commandant sur un ferry, concernant le système qui sera installé à Douvres.

"La technologie de l'amarrage automatique 'Quay Sailor' représente pour les opérateurs et les armateurs la méthode d'amarrage la plus récente au monde. Le système d'amarrage décrit dans ce document a été étudié et développé durant les 4 dernières années. La technologie du système a déjà fait ses preuves avec l' 'Iron Sailor' et le 'Quay Sailor 40' avec plus de 9000 amarrages automatiques réussis en Nouvelle Zélande.

Le nouveau poste du Port de Douvres nécessite 3 unités 'Quay Sailor 80' pour les navires de 28.5m de bau, espacés à intervalles définis à l'avant et à l'arrière en fonction des formes de coque accostées. Quatre unités seront nécessaires pour des navires de 32.0 m de bau prévus utiliser le poste dans l'avenir. Le système a été étudié pour satisfaire les besoins futurs du port.

L'équipement est monté au sommet et sur la face du quai de façon à ne pas interférer avec les opérations prévues qui concernent à la fois le navire et la terre. Le système est activé à partir de la terre et débordé au-delà de la ligne des défenses pour appliquer une force de dépression fiable et puissante entre le navire et la terre. Une opération typique d'amarrage peut être réalisée avec un pré-positionnement en moins de 30 secondes, le largage se fait en moins de 2 secondes.

Il est important de comprendre que l'unité d'amarrage réagit avec les mouvements du navire et non aux mouvements du quai.

Cela veut dire que le mouvement du navire commande les mouvements verticaux, latéraux et horizontaux de l'unité et non l'inverse. Les unités ne dépendent pas de chaînes de détecteurs et d'appareillage mécanique pour le positionnement initial ou postérieur du couple de dépression. Etant donné les mouvements imprévisibles qui se produisent le long du quai, ceci est un élément précieux assurant une interaction harmonieuse entre le navire et l'équipement d'amarrage.

L'unité d'amarrage amortit et résiste aux forces qui agissent dans l'environnement sur le navire.

Chaque unité aura une capacité de 80 tonnes pour une capacité combinée de 240 T pour trois unités.

Le système prend en compte la nature variable du navire tout en compensant pour le vent, la marée et les conditions de courant. Le

'Quay Sailor Series 80' est à la fois compact et moderne d'aspect, se déplaçant sur des rails pour tenir compte du mouvement vertical du navire à quai. Grâce à une technologie de pointe de contrôle et d'interface il fournit à la cabine de contrôle du quai des informations détaillées en temps réel sur les conditions physiques de l'amarrage. Ces données peuvent être fournies au port ou aux opérations shipping en continu ou à la demande.

Le système est prévu avec une capacité redondante de tenue assurant un amarrage sûr pour les navires à condition que l'équipement soit utilisé dans les limites stipulées.

## Caractéristiques et avantages du système :

- L'installation du 'Quay Sailor series 80' à Douvres fournira aux navires utilisant ce poste une autonomie opérationnelle totale pour l'arrivée et le départ. Il n'y aura plus besoin de lamaneurs et plus de retards durant les séjours au port.
- L'amarrage d'un navire peut être la cause d'accidents et de blessures, avec perte de temps à terre et à bord, cet équipement apportera une amélioration de la sécurité pour le personnel.
- D'autres économies auront lieu par une moindre abrasion de la peinture de coque, moindre utilisation des treuils, moindre usure des aussières et meilleur utilisation de l'équipage et / ou du personnel de terre par rapport aux périodes d'amarrage conventionnel.
- A condition que l'appareillage soit utilisé dans les limites prévues, le seul risque connu est celui d'une vague aléatoire de forte puissance frappant le navire à quai.
- Tout en résistant aux forces transversales, les trois unités seront capables d'appliquer en même temps une force vers l'arrière. La force poussant vers l'arrière maintiendra le navire comme il faut contre le dispositif de rampe arrière tout en éliminant la nécessité d'un système d'amarrage automatique sur la hanche arrière.
- Les patins ventouses du model 'Quay Sailor Series 80' fournissent une interface sous vide semi mécanique entre le navire et la terre. Cette interface produit une liaison efficace et sûre tout en ne liant pas rigidement le navire au quai. Ceci est un avantage particulier par rapport aux systèmes purement mécaniques car il n'y a pas de risque d'avarie mécanique ou à l'appareil d'amarrage,

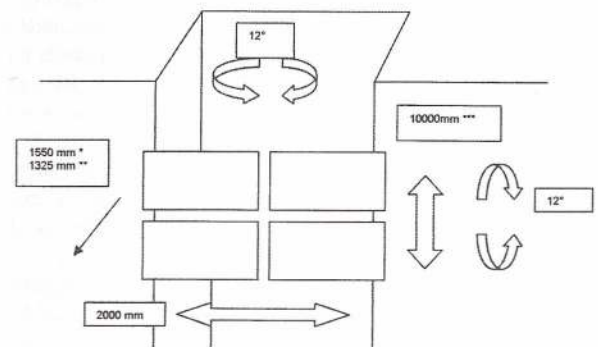
ge, au quai ou aux point d'amarrage à bords en cas d'efforts trop importants quand le navire est amarré. Les unités se déplacent naturellement, accompagnant les mouvements du navire amarré tout en amortissant et en résistant aux moments tendant à éloigner le navire du quai. Le patin ventouse ne devrait jamais larguer à moins de négliger les alarmes limite de mouvement et l'entretien des capacités du système.

- Les composants du système ont le meilleur niveau de protection contre l'environnement marin agressif sans compromettre la fonctionnalité ou la viabilité économique du système. Aucun composant ne se trouve sous le niveau de l'eau pendant le fonctionnement (c-à-d ombilic et contrepoids)

## Latitude de mouvements (R.O.M. Range of Movement)

La figure indique les spécifications prévues pour la latitude de mouvement, les pavés représentent les patins ventouse.

- 12° de rotation autour de l'axe vertical
- 12° de rotation autour de l'axe horizontal
- Déploiement au delà du front de défense non comprimée 1550 mm \* 1325 mm \*\*
- Déplacement vertical total 10000 mm \*\*\*
- Déplacement horizontal par rapport au point milieu 2000 mm



## Notes :

- \* Déploiement lorsque le système est installé sur des rails pour des navires de 28,5 m de bau
 

Débordement total :	2275 mm
Compression des défenses	- 675 mm
Tolérance de sécurité "repos"	- 50 mm
<b>Déploiement net</b>	<b>1550 mm</b>
- \*\* Déploiement lorsque le système est installé dans la gorge pour des navires de 32,0 m de bau
 

Débordement total :	2275 mm
Compression des défenses	- 900 mm
Tolérance de sécurité "repos"	- 50 mm
<b>Déploiement net</b>	<b>1325 mm</b>

\*\*\* Pour les opérations normales on considère que seulement 9750 mm sur les 10000 mm seront utilisés.

### Fonctionnement Général

Pour l'unité d'évaluation décrite dans cette proposition il est envisagé que le système sera uniquement contrôlé par la terre. Les données de marée, les caractéristiques du navire (par l'utilisateur), et les informations sur le tirant d'eau seront entrées manuellement.

#### Système "Parqué" :

Entre les opérations d'accostage le 'Quay Sailor Series 80' sera "parqué". Dans cette position le système sera au sommet des rails verticaux, le chariot horizontal à la limite vers le bord du quai, les tangons de débordement entièrement rentrés.

Lorsque le système revient à la position "parqué" un contact de proximité à chaque extrémité de la poutre horizontale vérifie que la poutre est bien horizontale. Si ce n'est pas le cas une alarme sera affichée indiquant à l'opérateur que les câbles du contrepoids doivent être réglés.

#### Opération d'amarrage :

Le Contrôleur de Terre a le contrôle complet du Quay Sailor Series 80 pendant les opérations d'accostage. Lorsque le navire approche du quai l'opérateur sélectionne le nom du navire à partir d'un menu, vérifie visuellement le niveau de la marée et entre cette donnée. Il entre aussi le tirant d'eau du navire selon les informations données par le commandant du navire. Une fois que l'arrière du navire a passé le Quay Sailor Series 80 vers la terre, l'opérateur commande la "mise en place". Pour "se mettre en place" le chariot horizontal va se positionner à une valeur pré-réglée de 500mm vers le quai par rapport au milieu de son débattement total vers le large, le système descend jusqu'à une position fonction du navire et de la marée et les tangons de débordement s'allongent à une distance programmable derrière la ligne de défense non comprimée. Lorsque le navire s'appuie sur les défenses de la poupe et est à une distance acceptable des défenses latérales, l'opérateur amarre le navire. La seule condition indispensable pour amarrer est que le navire soit parallèle le long du quai et pratiquement immobile.

Lorsque la commande "Amarrage du navire" est activée, les patins ventouse sortent et se collent automatiquement à la coque.

Le système effectue alors une séquence automatique d'amarrage, positionnant le navire dans une position préprogrammée par rapport à la ligne de défenses et applique une force pré-réglée contre les défenses. Cette force n'est pas programmable par les opérateurs mais peut être réglée par un réglage mécanique de pression effectué par le personnel d'entretien.

A noter que dans la configuration fournie l'unité d'évaluation ne pourra pas :

- 1) amarrer à partir d'une distance des défenses pré-réglée.
- 2) amarrer avec une force d'appui sur les défenses latérales pré-réglée

Lorsque la séquence d'amarrage est terminée le système passe en mode "soft holding" ("tenue molle"). En général, le système d'amarrage a des besoins limités de puissance durant tout le séjour au port. Le système est très sensible aux forces d'amarrage et l'énergie cinétique n'a pas la possibilité de se développer et par conséquent d'agir sur le navire.

La consommation d'énergie dépend de :

- a) la fréquence du besoin de maintenir les valeurs de vide
- b) la fréquence des mouvements du navire suffisamment significatifs exigeant que le système ramène le navire dans la position voulue.

#### Opération de largage :

Pour séparer le système l'opérateur appuie sur "Largage". Le système revient alors à la position "parqué".

### Spécifications mécaniques

#### Durée du déplacement complet :

En montée :	135 secondes
En descente :	30 secondes

**A noter que lorsqu'un navire est amarré, le système est capable de faire face au pire à des mouvements verticaux de 600mm/seconde pour une durée de 1,25 seconde. Les tests de performance des patins ventouse ont montré que si on dépassait ces valeurs les patins ventouse glissent sur la coque du navire.**

Horizontal	18 secondes
Extension totale vers le large	32 secondes
Rétraction	53 secondes

#### Système de commande

Le Quay Sailor Series 80 peut avoir deux options de contrôle automatique, soit à partir du navire, soit à partir du quai. Cependant pour cette unité d'essai on disposera uniquement du contrôle à partir du quai.

Bien que chaque système de contrôle fournisse des fonctions similaires, le contrôle à partir du navire est recommandé car les conclusions de la phase d'évaluation indiquent que le commandant est souvent le mieux à même de décider quand amarrer.

#### Changements de tirant d'eau - Opérations et Marées

Le système enregistrera les données de marée et de tirant d'eau introduites par l'opérateur durant la phase d'évaluation de ce projet. De cette manière MSL (Mooring System Ltd) et DHB (Dover Harbour) seront en mesure de déterminer le niveau et la précision des données nécessaires a réunir automatiquement avant de réussir l'amarrage avec un nombre limité d'entrées manuelles de données par l'opérateur.

#### Assiette et gîte

##### Assiette

Le déplacement angulaire en ce qui concerne l'assiette du navire est limité par la flexibilité du support du patin et des joints d'étanchéité. La limite est de +/- 2°

#### Gîte

La conception du système Quay Sailor Series 80 autorise +/- 6° par rapport à la verticale.

#### Amarrage hors de portée

Si le navire est le long du quai mais écarté lorsque la commande "Amarrage du navire" est activée, le système va s'allonger au delà de la ligne des défenses jusqu'au maximum de débordement. Si le système ne touche pas le navire avant d'atteindre l'extension maximum, il va se rétracter jusqu'à la position "mise en place" et attendra une nouvelle commande.

#### Travail au delà des limites mécaniques

Au cas où le système d'amarrage atteint les limites de déplacement que ce soit verticalement ou dans le sens longitudinal, les unités ne larguerons pas, maintenant l'amarrage même si les patins glissent.

L'intégrité structurelle et mécanique du concept assure que les joints des patins glisseront avant qu'une avarie mécanique se produise. Avant de dépasser les limites mécaniques une alarme aura sonné informant l'équipe opérationnelle que le système approche les limites de déplacement. Il y a deux niveaux d'alarmes, l'une qui indique que la limite de déplacement est atteinte à l'intérieur d'une fenêtre large et l'autre que la limite de déplacement est dans une fenêtre étroite.

#### Travail au delà des limites environnementales

Les indications suivantes sont des données de base des charges sur le système d'amarrage. Durant la période d'évaluation il sera possible de mieux les quantifier.

Comme le système est capable de mesurer les efforts et les forces de retenue, les alarmes seront réglées en fonction des forces de retenue restantes et non en fonction de la force du vent. Cependant les estimations sont les suivantes:

- 1) Si la force du vent excède 25 nœuds en permanence une alarme sonnera et des amarres de l'arrière devront être passées.
- 2) Si la force du vent excède 40 nœuds en permanence une alarme sonnera et toutes les amarres devront être passées.

#### Alarmes

Toutes les informations sur les efforts d'amarrage peuvent être communiquées à l'Opérateur de terre en temps réel. Le programme communique l'information à l'utilisateur par l'intermédiaire d'une interface graphique décrivant les unités d'amarrage et les conditions du système.

#### Délais d'amarrage

##### 1) Amarrage 90 - 114 secondes

A partir de l'activation du bouton "Amarrage" jusqu'à amarre terminé avec "Mise en place" du système. Ce temps varie en fonction de la largeur de la zone de contact.

##### 2) Amarrage 10 - 24 secondes

A partir de l'activation du bouton "Amarrage" jusqu'à amarre terminé sans "Mise

en place" du système. Ce temps varie en fonction de la largeur de la zone de contact.

### 3) Largage 2 secondes

A partir de l'activation du bouton "Largage" à clair partout.

#### Diagnostic Surveillance

##### Les informations affichées comprennent :

Niveau du vide par unité d'amarrage et par patin ventouse

Efforts (en SLC ( Side Loading)) transversal et en (ERC) Extension et Rétraction sur les cylindres hydrauliques.

Efforts d'amarrage total du navire subit par rapport à la capacité totale du système .

Etat des systèmes de contrôle, des moteurs et des systèmes électriques.

Un système supplémentaire sera installé dans le système d'alarme , il s'agit d'une interface modem pour diagnostic direct du système à partir de n'importe quel point du globe.

La société Mooring System fournira une couverture mondiale pour analyse immédiate de tous ses systèmes et est capable de modifier, améliorer, réparer ou remplacer des programmes du système à distance.

#### Equipement de terre

Tout l'équipement électrique, hydraulique et pneumatique sera placé dans un local (fourni par Douvres Harbour sur les plans de Mooring System Ltd) sur le quai de l'unité. L'enceinte de l'équipement électronique est classée IP65, elle est faite en acier galvanisé et peint. Cela réduit les risques de contamination par l'environnement et protège aussi l'équipement des interférences.

#### Déplacement vertical

Le système utilise un contrepoids hydraulique à moulles donnant un rapport de 1 pour 4. Cela veut dire que le déplacement de 2500mm du vérin entraîne un déplacement de 10 mètres du bâti de l'unité. Ce système est monté horizontalement sur le quai à l'arrière du décrochement et s'étendra sur environ 2 m. Cet élément n'aura pas à être déplacé lorsque l'unité d'amarrage sera déplacée pour servir les navires de 32 m de large.

Lorsque l'unité est en mode "Soft holding" ("tenue molle") le poids du chariot mobile et le système des patins ventouses est effectivement maintenu en équilibre neutre avec les contrepoids hydrauliques.

De cette manière le système des patins sous vide reste sensible au mouvement et subit les mouvements verticaux et **horizontaux** du navire.

Lors de l'entretien de la partie mobile, des goupilles de sécurité sont introduites dans les rails pour verrouiller mécaniquement le système. Pour augmenter la sécurité ces goupilles sont détectées par le système de contrôle.

#### Durée de vie de l'équipement

La conception de l'équipement est prévue pour une durée de vie de 10 ans. Cependant en mettant en place un système d'entretien approprié cette durée peut être sérieusement augmentée.

**Bertrand SCIBOZ du CERES nous a fait parvenir l'article ci-dessous :**

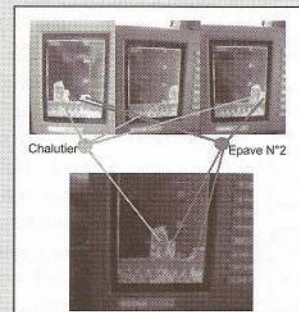
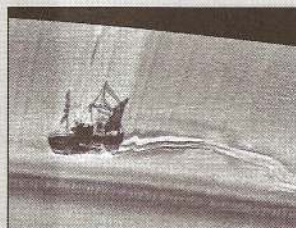
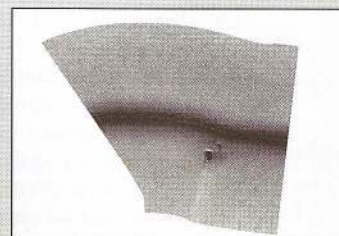
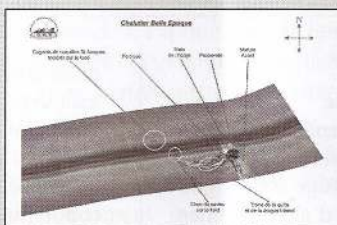
## Déplacement d'une épave de chalutier : une première en France

Pour la première fois en France et en Europe, une opération de déplacement d'épave sur une autre épave, a été réalisée, conjointement par les équipes de scaphandriers professionnels du CERES et de TRASOM.

Les deux sociétés spécialisées dans la recherche sous-marine et les travaux sous-marins ont réalisé avec succès le déplacement du chalutier "Belle Epoque" coulé en baie de Seine par 40 mètres de fond le 15 octobre 2003 alors qu'il pêchait la coquille St Jacques, sans qu'heureusement aucune victime n'est été à déplorer.

Une première recherche à effectuer à l'aide du sonar latéral de CERES et à permis de retrouver et positionner précisément l'épave. Epave qui avait dérivé de plus de 100 mètres sur le fond au moment du naufrage.

Une expertise sous-marine s'en est suivie, avec photographies numériques et vidéos, pour tenter de déterminer les causes du naufrage et d'étudier la faisabilité de renflouement.



Le chalutier "Belle Epoque" est armé tout d'abord au port de Carteret, sous le nom "La Shôle" puis vendu à St Vaast la Hougue, puis ensuite à Honfleur en 2003. Il fait 15 mètres 50 et pèse près de 60 tonnes.

Lors de la première expertise, ordonnée par les assurances, il a été décidé que l'épave ne présentait pas d'intérêts de renflouement tant les dégâts étaient importants.

Malgré tout, une mise en demeure de relèvement a été éditée par la préfecture maritime l'épave constituant un danger pour les autres navires de pêches travaillant dans la zone. Les nouvelles lois Européennes ne permettant plus de laisser quoi que ce soit au fond de la mer, les renflouements sont préconisés dans tous les cas où c'est techniquement possible (profondeur, éloignement visé, etc..)

Aussi un arrangement a été trouvé entre les experts, la préfecture maritime de la Manche et de la mer du nord, les assurances et les clubs P&I.

CERES et TRASOM ont été mandatés pour chercher une épave à proximité de la zone du naufrage du "Belle Epoque", dans un premier temps, et ensuite de déplacer le chalutier "dans son intégralité" le plus près possible de cette épave.

Cette opération a été réalisée avec succès puisque maintenant le Chalutier Belle époque repose par 40 mètres de fond, à toucher une épave de la seconde guerre mondiale sans qu'aucun morceau n'ait été perdu.

Il est également important de noter que la zone étant poissonneuse, c'est plusieurs bancs de poissons qui ont été filmés sur l'épave du chalutier moins d'un mois après son naufrage.

On peut donc considérer aujourd'hui que l'épave de ce chalutier constitue un nouveau récif artificiel.

## Que s'est-il donc passé en baie de Douarnenez ?..

**O**n a frôlé la catastrophe en baie de Douarnenez en cette fin de Février 2004. Rien n'a été rapporté dans les médias, étrange ... Toujours est-il que le 26 Février il fait un temps de chien en Mer d'Iroise, vent de Nord-Nord-Est force 8 établie avec rafales à 50 nœuds et bourrasques de neige altérant la visibilité.

Le cargo turc " KAPTAN ASLAN FATOGLU " vire Ouessant péniblement dans la nuit, chargé de 5.100 tonnes de blé chargées à Rouen à destination de Crotona en Italie.

Craignant que sa cargaison ne ripe il demande au CROSS Corsen l'autorisation d'aller se mettre à l'abri en baie de Douarnenez. Accord lui est donné et le mouillage est désigné par l'autorité maritime : on lui demande alors d'aller mouiller à quelques encablures dans le Nord des jetées du port de Douarnenez sur la côte Sud de la baie du même nom ! Surprenant car par des vents du Nord d'une telle force, c'est bien le pire endroit pour se mettre à l'abri avec des fonds sableux de médiocre tenue, la baie de Morgat située à l'abri de la côte Nord de la baie offre de bien meilleurs mouillages ! Question de bon sens marin...

Le capitaine du cargo turc obtempère ne connaissant pas les lieux, que se passe-t-il ensuite ? Fatigue due au mauvais temps, endormissement de l'officier de quart seul à la passerelle, mauvaises interprétations des informations données par le GPS, le radar et le sondeur ou par manque de carte de la baie ?

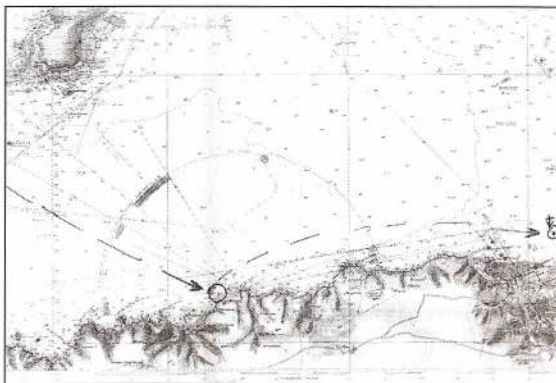
On ne sait pas ce qui s'est passé au stade actuel de l'enquête si tant est qu'il y ait une enquête en cours ? Toujours est-il qu'un peu avant 06 heures du matin le navire s'échoue en avant toute, à 12 nœuds... au pied du phare du Millier à toucher les falaises de la côte Sud ? Incroyable !

Les homards et crabes sardines ont du trembler dans leurs caches tellement le choc fut violent ! Le bulbe de son étrave est complètement écrasé jusqu'au tunnel du propulseur avant, le peak avant est crevé. Mais fort heureusement les soutes à fuel sont épargnées...

Vingt minutes plus tard le " Kaptan Aslan Fatoglu " se remet à flot par ses propres moyens, son gouvernail est légèrement endommagé mais la machine et son hélice tournent normalement. Une heure plus tard il gagne le mouillage désigné.

Ouf ! Les 12 hommes d'équipage ont été très chanceux, les populations côtières aussi dont le littoral a frôlé une nouvelle pollution dans l'indifférence générale !..

Eh oui, le Sémaphore du Cap de la Chèvre est fermé du coucher au lever du soleil !.. Le sémaphore de la Pointe du Raz est activé 24H/24 mais ne voit rien de ce qui se passe dans le sud de la baie ! Il y a donc une énorme faille dans le système de surveillance et de protection de nos côtes dans sa zone la plus sensible. Inquiétant. Surtout que la baie de Douarnenez avec la rade de Brest sont les deux seuls lieux de refuge pour la zone ô



combien névralgique d'Ouessant/ Mer d'Iroise. Or la Commission Européenne avait demandé aux nations maritimes de la Communauté Euro-péenne de lui fournir la liste de ces lieux et ports de refuges. La France refusa et préféra donner uniquement le détail des procédures à suivre en cas de navires en détresse le long de ses côtes ! On voit tout de suite la limite de cette mesure avec les péripéties de ce cargo turc en divagation en baie de Douarnenez !..

Cela rappelle trop l'odyssée du porte-conteneurs "Melbridge Bilbao" quelques années auparavant avec son officier de quart endormi, se fauillant en pleine nuit entre les roches de Molène.

Il est grand temps de revoir complètement notre système de protection de nos côtes pour lutter avec plus d'efficacité contre l'insécurité du transport maritime. Cette nouvelle fortune de mer nous démontre à peu de frais l'urgence des mesures à prendre dont la mise sur pied du fameux corps de Gardes Côtes Européens que tous les Marins appellent de leurs vœux depuis des décennies.

Prévenus enfin de cette étrange affaire par nos soins les

médias locaux et régionaux en firent leur Une le jeudi 10 Mars. Gênée par cette publicité qui la mettait dans l'embarras, l'Amirauté avança dans un premier temps qu'elle n'avait pas les crédits pour armer 24h / 24 le sémaphore en question (voir carte) puis se ravisa et affirma par la suite que de toute façon si les guetteurs avaient été de quart au cap de La Chèvre cette nuit là, cela n'aurait rien changé !..

Vivement que tous les navires soient munis de l'A.I.S pour mieux les suivre surtout dans leur approche de port ou de mouillage. Les boîtes noires aussi sont importantes dans un cas semblable pour mieux déterminer ce qui s'est réellement produit car la position de

l'échouage communiquée ne correspond pas à un haut fond connu mais très près de la falaise ! L'officier de quart était-il endormi et l'alarme d'"Homme Mort" en service ? Notons que l'enclenchement de cette alarme n'est pas prévu faire partie des données qui seront enregistrées par cette Boîte Noire lors de sa mise en service obligatoire courant 2005 !

Il faut savoir aussi qu'en Mer d'Iroise il y a un projet de Parc Marin qui doit voir le jour en 2004/2005 et qui de ce fait nécessiterait une surveillance et une protection environnementale de tous les instants. A une question posée par votre serviteur au Préfet du Finistère et au Préfet Maritime lors d'une réunion de travail à la PréMar il y a quelques mois, quant à



mon étonnement du refus de la France de donner la fameuse liste des lieux de refuge sur demande de la Commission Européenne, l'Amiral me répondit qu'il privilégiait l'établissement des procédures destinées à l'assistance à apporter au navire. On voit que toute cette préférence et toute la paperasse qui en découle n'a servi à rien dans le cas présent et qu'il vaudrait mieux comme je le précisais devant l'auditoire réuni en Préfecture, désigner les sites de refuges et demander aux 15 membres de la Communauté Européenne + les 10 petits nouveaux à venir, de voter des crédits pour aménager ces lieux de refuges sur le littoral européen ! Ce jour là mes arguments n'avaient pas semblé convaincre nos deux Préfets !..

Michel BOUGEARD



## Escale Tees Port

Le rapport suivant est motivé par la pression allant jusqu'aux menaces dont nous avons été l'objet lors de notre escale de Tees Port. Les faits sont suffisamment graves, et heureusement encore exceptionnels, pour qu'ils soient relatés et fassent l'objet, néanmoins d'un retour d'expérience.

Nous avons donc fait escale début janvier 2004 dans la rivière de Tees, en provenance de Skikda, chargés de 30000 tonnes de Naphta, 9m70 de tirant d'eau eau douce, navire sans différence. Nous en sommes repartis léger avec 7m50 de tirant d'eau arrière. Nous avons préparé l'escale en demandant à l'Agent, par messages, qu'il nous envoie les restrictions, règlements et habitudes, selon la marée notamment, concernant l'accostage au poste de déchargement. Pas de réponse !

D'après le numéro du poste de déchargement, puis la fourchette d'heures de prise possible du pilote communiqués 48 heures avant l'arrivée par l'Agent, nous en avons déduit, avec l'aide des cartes et documents nautiques couvrant la région, que nous pouvions monter quelle que soit la marée... Comme nous nous présentions de mer baissante, nous avions la présomption d'aller tribord à quai, le nez dans le courant. La sécurité du navire est ainsi garantie par une meilleure maîtrise de la vitesse et l'affranchissement d'un évitage toujours difficile à conduire avec peu d'eau sous la quille. De plus le poste comporte un obstacle à une longueur de navire en aval, débordant de la ligne de quai de deux largeurs. Il s'avère, de plus, que le vent souffle dans le sens de la rivière en direction de l'aval. Hauteur de la marée indiquée dans l'annuaire 2m00.

Contre toute attente, le pilote de la montée nous a infligé 2 remorqueurs en nous expliquant que c'était mieux avec 2 remorqueurs, décision unilatérale du service du pilotage, de faire un évitage puis de s'accoster bâbord à quai, c'est à dire le cul dans le vent et dans le courant ! Pas d'autre information de sa part. La manoeuvre ne s'est pas très bien déroulée, car il ne maîtrisait absolument pas ses remorqueurs. Le remorqueur arrière, par exemple, continuant de tirer alors que nous étions en position, ce qui a eu pour résultat de faire forcer nos gardes arrières. Il est à noter que j'avais, longtemps auparavant, indiqué que les remorqueurs devaient être utilisés seulement en appoint et que je ne désirais pas leur concours dans cette phase de mise en place, les aussières étant suffisantes. Par contre, le pilote a été incapable de m'indiquer à l'avance les distances entre les bollards de garde afin de prévoir d'où je pourrais faire partir celles-ci : des plages ou du pont (au droit du "parallel body"). Le Guide to Tanker Port nous indiquait simplement que le poste était prévu pour des DWT 80000T, pas de dimensions. Pour un accostage tribord à quai un seul remorqueur, et encore, aurait suffi.

Durant l'escale, l'Agent nous a donné entière satisfaction, et il s'est avéré qu'il était incapable de nous fournir un quelconque règlement ni pratique usuelle, car rien n'est disponible au niveau de ses interlocuteurs portuaires. Toujours durant l'escale, nous avons pu noter que les navires accostaient indifféremment l'étrave vers l'amont ou vers l'aval.

Les opérations terminées, nous étions prêts à appareiller à marée haute, hauteur annuaire 4m80, courant légèrement baissant et vent soufflant vers l'aval. Un tour sur le quai m'avait

conforté dans l'idée que les défenses étaient largement pourvue et surdimensionnées pour un navire de cette taille et que la coque, au niveau de l'étrave, pourrait reposer dessus bien verticalement à marée haute.

Avant de monter à bord, les pilotes ont voulu imposer un remorqueur. Ils ont fait le forcing auprès de la capitainerie, après quoi l'Agent nous a indiqué qu'un décret spécial était appliqué pour le navire ! Une fois à bord, le pilote a menacé de porter plainte si nous ne crochions pas le remorqueur. Ce que nous avons été contraints de faire. J'ai ensuite réalisé la manoeuvre, comme il convenait, en déhalant sur la garde pour faire porter l'étrave sur la défense, puis en utilisant le becker pour mettre le cul dans le vent et déborder avec un angle de 30 à 40 degré du quai, larguer la garde et battre en arrière (hélice pas à droite) pour aller au milieu du chenal. Là un coup de becker en avant pour se remettre dans l'axe, et il ne reste plus qu'à chenaler vers la sortie. Le remorqueur n'a donc pas servi, comme prévu, mais il nous sera facturé 1400GBP !

Pour la descente, le pilote nous a produit son "passage plan", que son collègue n'avait pas jugé bon de faire, nous a indiqué un UKC de 6m50 et montré notre plan d'amarrage. Il était bien temps, nous étions au départ ! Par contre, un bref calcul nous montre que le pilote montant ne nous a pas indiqué un UKC de...1m50 (alors que les cartes indiquaient 2m00). Donc le squat, inconnu ! L'évitage, dangereux car long et nous laissant avec du courant descendant de travers pendant longtemps. De plus, si échouement, la mer baissait ! Le pilote de la sortie nous a alors indiqué qu'ils avaient des "guidelines" et que l'accostage devait être effectué parallèle au poste et nez vers la sortie, et que 37000 DWT était un très gros navire, et que... et que...

Outre le fait que ces pilotes ignorent beaucoup des principes de base et du sens marin, à commencer par celui qui est repris dans les ouvrages du Nautical Institute, pour ne citer qu'eux, on s'est retrouvé devant les aberrations suivantes :

- L'ignorance de l'art de la part des pilotes nous a fait dépenser 1400GBP de façon injustifiée.
- Les pilotes se sont révélés être juste des adjoints aux autorités portuaires, et non pas des auxiliaires du capitaine.
- Pire, ils ont fait supporter au capitaine, par leur ignorance et leur inconséquence (UKC,...) des risques accrus pour lequel le capitaine garde l'entière responsabilité, alors qu'on le fait passer au contraire pour un irresponsable et qu'on le menace comme un délinquant.
- L'attitude négative des pilotes créé des tensions et force à une attention accrue sur certains points, ce qui peut conduire à en négliger d'autres.

En résumé, tous les ingrédients étaient réunis pour conduire à un incident majeur durant le temps des transits portuaires vécus au cours de cette escale (Voir Bridge Team Management, stage BRM).

L'attention des capitaines faisant escale dans ce port doit être accrue, à commencer par l'arrivée sur la bouée d'atterrissage, très proche du chenal où il serait logique de nous faire faire un giratoire par le nord mais où le VTS s'inquiète plus des soutes que l'on a à bord que de la sécurité des approches.

Capt Bernard ANDRIEUX



Quelle tristesse en regardant et lisant les médias ce mercredi 3 Février : Alain (Juppé) ravissant la vedette à Francis (Joyon), quel gâchis!

D'un côté un non événement sur fond de magouilles, hélas habituelles, qui n'aurait du concerner que le microcosme politique et de l'autre un extraordinaire et véritable exploit très "clean" qui aurait mérité d'être sous les feux de l'actualité. Les auditeurs et téléspectateurs terriens ont besoin de rêve pour les changer du train-train quotidien. On ne peut pas dire que présentement les Politiques de tout poil nous fassent rêver !

Louer les aventures des navigateurs en solitaire est nouveau pour moi après mes écrits pourfendant les organisateurs des courses hauturières en solo, au nom du non respect de la réglementation pour prévenir les abordages en Mer. Mais dans le cas présent, parti en catimini de Brest le 22 Novembre 2003, le Grand Francis m'a bluffé, et en plus sans routeur météo (ce manque volontaire de routage lui aurait fait perdre quelques jours selon ses dires !), BRAVO L'ARTISTE !

Dans le match Juppé vs. Joyon, la lutte était finalement trop inégale : d'un côté il y avait les politiques et les pros de la médiatisation et de l'autre des vrais amateurs qui ne cherchaient pas du tout à se mettre en avant : Lors de la conférence de presse sur les quais de la Marina de Brest, Francis, éton-

## Juppé contre Joyon !

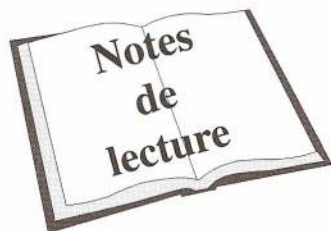
nant de fraîcheur physique mais discret à l'extrême, avait du mal à se réhabituer au plancher des vaches et au brouhaha qui l'entourait soudainement, lui qui a vécu 72 jours dans le silence de la Mer. Notons aussi que son sponsor était lui aussi très ému, répétant sans cesse : "C'est magnifique, Francis", n'arrivant pas à nous dire ce que son entreprise fabriquait pour répondre à la question d'un journaliste !

Du jamais vu, surprenant mais sympa de la part d'un commanditaire. Bon nombre d'entre nous croyaient que "IDEC" était une école de commerce quelconque et que la "virée" de Francis autour de la Planète Bleue c'était une version tour-du-mondiste de la course de l'EDHEC. Ah que nenni, l' "IDEC" c'est sûrement autre chose mais on ne sait toujours pas quoi !

Toujours est-il que Francis aurait mérité une grand-messe, un plateau télé au journal de 20 heures, le soir même par exemple. France 2 aurait été plus inspirée de l'inviter pour ravir la vedette à Alain J. qui passait sur la chaîne concurrente à la même heure !.. C'eut été bien plus intéressant que de suivre les péripéties de carrière de Mr Juppé. Mais hélas, cent fois hélas, la France n'est toujours pas un pays Maritime, la Mer n'intéresse personne, on s'en doutait un peu...

Francis, lui, est de la trempe de ces navigateurs qui font de grandes choses mais ne font pas de bruit. Il aurait refusé l'invitation d'une grande chaîne TV pour consacrer sa soirée à sa famille. Dommage... Mais fort heureusement Thalassa, autrefois émission emblématique de la Voile mais qui depuis peu est fort discrète sur ce sport, lui consacra une longue interview. Quand même !..

M. BOUGEARD.



### LE TRANSPORT DES BANANES

Avec le développement des républiques bananières en Amérique centrale, il a fallu maîtriser le transport des bananes par mer, ce transport ayant amené la création de grandes flottes bananières, ainsi a-t-on vu une flotte de quelques vingt bananiers à la Compagnie Générale Transatlantique exploités sur les Antilles, et ces transports ont été aidés par les recherches sur la maturation des bananes.

Ainsi "LE JOURNAL" du 5 mars 1914, rend compte du développement du transport des bananes et nous informe que le Ministère de l'Agriculture des Etats-Unis a étudié le transport et la maturation des bananes et a confié l'étude à MM LANGWORTHY et MILNER.

Ils ont étudié les transformations successives des bananes pendant le transport et les séjours dans les Entrepôts, du point de vue chimique et de l'évolution de la température.

Ils ont noté que pendant la maturité, se formaient des tanins et des éthers odorants et que l'amidon est transformé, je cite : "en sucre de canne", cela en 1914, alors quand, en 2003, on nous parle des OGM !!!



«Fort Royal» - Photo Editions Estel

### L'ERIKA : responsabilités pour un désastre écologique

EDITIONS A. PEDONE - 13, rue Soufflot - 75005 PARIS / editions-pedone@wanadoo.fr

A l'heure où les premières nappes de pétrole s'échappant du Prestige s'échouent sur le littoral français, le souvenir douloureux d'une autre catastrophe tout aussi désastreuse refait surface dans les consciences. Cette catastrophe, c'est celle du naufrage d'un pétrolier maltais, l'Erika, venu souiller de ses quelques

20 000 tonnes de pétrole les côtes bretonnes trop souvent meurtries par une sombre et intolérable succession de marées noires. Le navire s'est brisé le 12 décembre 1999 au large des côtes françaises alors même que les différents contrôles auxquels il avait été soumis peu de temps auparavant ne laissaient pas présager une telle catastrophe. L'image d'un littoral ravagé accompagné de son cortège d'oiseaux mazoutés a provoqué la colère des victimes de cette catastrophe écologique et économique.

Cependant, repousser les assauts d'une mer devenue son propre fléau ne devait pas être le seul combat des victimes. Il restait encore à résoudre la question de la responsabilité d'une telle catastrophe. Sur qui devait reposer l'ensemble des réparations des dommages survenus ? Quelle faute fallait-il expier et dénoncer ? Propriétaire du navire, affréteur, société de classification, Etat du pavillon... Tous étaient impliqués dans la gestion du navire. Pourtant tous ne sont pas égaux devant leurs agissements. Entre responsables fictifs, montage juridique insidieux, fuite de responsabilités et sentiment d'impunité, les victimes de la marée noire doivent se frayer un chemin long et difficile pour obtenir une réparation largement insuffisante à couvrir des dommages souvent irréversibles. S'il laisse ses empreintes indélébiles sur ce littoral trop souvent endeuillé, le naufrage de l'Erika laisse derrière lui un goût amer d'irresponsabilités convenues de l'homme face aux désastres écologiques que ses actions entraînent.



CEDIN PARIS 1 - Perspectives Internationales N°24 - Sabrina ROBERT  
2-233-431-0 - 260 pages - 20 Euros / Par poste 25 euros

# LES REPARATIONS DE COQUE MAJEURES

## INTRODUCTION

Ce type de réparation est peu fréquent (heureusement) pendant la durée de vie du navire. Elle coïncide en général avec une période de reclassification. C'est une opération lourde, coûteuse et plus complexe qu'il n'y paraît.

### ■ PARTIES EN PRÉSENCE

#### Directement :

1. Armateur et ses représentants
2. Société de classification
3. Chantier

#### Indirectement :

1. Assureurs
2. Etat du pavillon

### ■ RÉALISATION

Très souvent les limites de la réparation ne sont qu'approximativement définies, elles ont servi à sélectionner le chantier parmi trois ou quatre.

Le chantier choisi doit sa victoire à, bien sûr, ses prix, ses délais, sa technicité mais aussi à la position géographique du navire.

Lorsque le navire présente toutes les garanties de sécurité pour le chantier, vient le moment de confirmer prix et délai de la réparation.

Cela pour les pétroliers ou les minéraliers n'est raisonnablement possible qu'une fois les accès aux capacités sécurisées, c'est à dire qu'ont été effectués :

- Le contrôle de l'atmosphère
- La mise en place de la ventilation
- L'établissement de l'éclairage
- Le montage des échafaudages et accès divers

Des nettoyages complémentaires peuvent être demandés pour obtenir le certificat de travaux à feu fourni par un expert mandaté par les autorités portuaires. Une fois ceci acquis le chantier professionnel et responsable s'engage sur une définition technique de la réparation, définition assortie d'un prix et d'un délai.

La définition technique fait souvent l'objet de discussions entre les parties prenantes citées plus haut.

#### L'armateur

Il veut une réparation de qualité, rapide, économique, durable et bien sûr en accord avec la société de classification.

#### La classification

Il lui revient de fixer les limites des réparations :

- décider des longueurs et des surfaces à remplacer
- demander des contrôles supplémentaires tels que mesures d'épaisseurs...
- demander des examens dans des capacités adjacentes
- approuver les accès provisoires telles que brèches soudées d'appendices.....
- contrôler l'exécution des travaux : géométrie des assemblages, qualification des soudeurs.
- vérifier les certificats des aciers utilisés, des produits de soudage....
- vérifier les contrôles non-destructifs réalisés sur les soudures.....

#### Le chantier

Il met en œuvre toutes les opérations citées ci-dessus. Il est in fine, qu'on le veuille ou non, l'entité déterminante qui fera que l'opération soit une réussite ou une performance moyenne...

C'est au chantier et à ses contractants d'organiser les ressources humaines et matérielles pour respecter le contrat passé avec l'armateur dans le respect des normes imposées par la société de classification. Les normes appliquées en réparations de coque sont dérivées de celles en usage en constructions neuves.

L'organisation d'une réparation conséquente de coque met en œuvre des moyens humains importants, ce qui suppose :

- l'établissement d'une spécification technique comprenant des schémas ou plans
- la présentation d'un planning de réalisation à l'armateur
- des réunions de travaux régulières devant comprendre :
  - . l'organisation des travaux
  - . les problèmes techniques
  - . les aspects sécurité
  - . les objectifs des jours suivants et la confirmation du délai final
- l'organisation des essais partiels et finaux
- la remise d'un compte-rendu détaillé des travaux effectués comprenant position et dimensions des parties neuves, contrôles effectués...etc....
- la réalisation des contrôles effectués après travaux (tests d'étanchéité, contrôles non-destructifs des soudures...) avec leurs emplacements.
- la qualification des personnels (soudeurs en particulier) et des processus.
- la mise à disposition à toute requête de la classe ou de l'armateur des certificats matière (acier, produits de soudage...).

Le chantier exécute dans les règles le travail que lui commande son client : l'armateur. C'est en principe son seul interlocuteur, il y a un rapport client/fournisseur qui doit s'entretenir.

Ce rapport dans un chantier conscient de

ses responsabilités doit aussi comprendre un volet conseil : c'est sur cet aspect de la prestation que l'on constate le sérieux et le professionnalisme du chantier.

#### Autres intervenants

##### Assureur

Intervient lors des avaries, ils sont directement concernés (Le règlement financier de la réparation leur revient). Pour des réparations dues à l'usure et à la vétusté les assureurs ne sont plus en première ligne.

##### Etat du pavillon

N'intervient pas ou peu dans une réparation majeure. Du moins pas directement, se rallie souvent pour des raisons de compétences aux décisions de la société de classification. Cependant lorsque les travaux touchent à la sécurité ou à la prévention de l'environnement, il n'est pas exceptionnel de recevoir la visite d'un inspecteur.

### ■ L'EXÉCUTION DES TRAVAUX

#### Le démarrage

Tout a été vu et approuvé sur place avec les premiers moyens mis en place. Les échafaudages se montent. Les nettoyages complémentaires sont effectués. Les brèches d'accès temporaires sont découpées... Au cours des premières réunions les plannings sont confirmés. En général tout va bien.

#### Le cours (et le cœur) des travaux

Une fois les échafaudages montés et sécurisés, la ventilation en service, l'éclairage en place, les décisions de la société de classification prises, des problèmes peuvent malgré tout se faire jour :

- les limites des réparations décidées sur plan ou lors d'une inspection rapide doivent être étendues,
- d'autres zones de structures que l'on croyait saines sont en fait en mauvais état,
- les travaux limités à la spécification d'origine à la citerne X ou au ballast Y doivent en toute logique technique être étendus aux citernes ou aux ballasts voisins,
- le montage des parties neuves provoque des contraintes dans la zone des soudures et engendre cassures ou fissures aux niveaux des structures ou bordés existants.

Sans analyser la cause profonde de ce type d'incident lors du déroulement d'une telle opération, le chantier peut être confronté à plusieurs attitudes de la part de son client :

- On fait ce qu'il faut et on renforce main-d'œuvre et moyens techniques.

- On discute avec la classification qui en réfère à sa direction afin de minimiser le travail supplémentaire et tenter de se trouver le plus près du délai et du budget initial.
- Devant l'ampleur des travaux supplémentaires on arrête et on réfléchit sur le devenir du navire...

- Plusieurs autres variantes prenant en compte une partie des 3 possibilités précédentes

A bord d'un navire ancien (quinze ans ou plus) l'argument du ou des partisans des actions à minima est très souvent le même :

- "On ne peut pas en faire un navire neuf"
- "Il faut bien s'arrêter quelque part"
- "La réparation va coûter plus cher que le navire"

Dans une opération majeure, c'est toute la complexité de la conduite des réparations surtout que l'aide à la décision que procure le calcul en construction neuve n'est dans le domaine de la réparation que rarement présent.

Très souvent on aboutit à un compromis, compromis qui suivant la qualité des personnes en présence tient dans certains cas, heureusement rares, plus du pari que du raisonnement.

### La fin des travaux

Bien souvent effectuée à l'arraché : les échafaudages pressent les soudeurs, les soudeurs corporation dont le nombre n'est pas infini enchaînent les heures supplémentaires, ces derniers talonnés par les contrôleurs (radios, ultrasons, magnétoscopie, etc....) bref une ambiance qui si le chantier a un encadrement trop faible peut entraîner de graves défauts qui pour certains ne peuvent apparaître qu'ultérieurement d'où le danger.

Les actions marquant la fin des travaux :

- enlèvement des débris métalliques dans les capacités
- peintures intérieures et extérieures (qui quelquefois sont trop rapidement traitées).

Des essais hydrostatiques peuvent également être demandés : remplissage des citernes en quince.

Enfin avant le départ et en contrepartie du règlement du coût de la réparation, remise des plans conformes. C'est un document indispensable garantissant la bonne exécution de la réparation et assurant la traçabilité de la réparation.

### Conclusions :

- La bonne réalisation d'une réparation de coque majeure repose sur la compétence, l'honnêteté des 3 entités. De la cohérence des décisions prises dépend le succès de l'opération.
- Lors des grosses opérations les contraintes mécaniques peuvent être très élevées sur la structure existante et jusqu'à plus ample informé, il n'existe pas de moyens simples et pratiques pour prédire les valeurs atteintes. Ce qui prévaut est l'expérience et le professionnalisme du trio cité plus haut.
- Enfin, il est permis de se poser la question sur les raisons techniques et économiques qui poussent les armateurs à privilégier ce type de réparation lourde vis à vis d'un entretien régulier. C'est un autre débat qui mérite d'être ouvert.

### Greenpeace garde son statut à l'OMI

L'Organisation Maritime Internationale a fait marche arrière sur la suppression du statut consultatif de Greenpeace qui risquait de le perdre pour avoir enfreint COLREG. Le mouvement fait suite aux "nombreuses pressions" exercées par des états et a un document détaillant les incidents récents - pour lesquels il n'y a eu aucune poursuite, a déclaré à Fairplay Paul Horsman, porte parole du mouvement. Il a déclaré que à part "quelques infractions mineures" tels que violation de propriété, Greenpeace a un dossier sans tache depuis 33 ans. La décision de supprimer le statut de l'association fut prise en juin, à la suite de plaintes de l'Australie et de Chypre et aurait été immédiate sans l'intervention du Secrétaire Général Bill O'Neil à déclaré Greenpeace. La décision du Conseil est soumise à l'approbation de l'assemblée générale.

### Les juges du Prestige unissent leurs forces

Les juges Français et Espagnols en charge des investigations sur le Prestige se sont réunis à Brest, pour discuter des démarches pour regrouper tous leurs cas et leurs enquêtes séparées afin d'arriver à une solution. La discussion entre les juges basés à Corcubion, dans la province de Galice, et ceux de Brest visent à éviter la possibilité de condamner deux fois des individus ou des sociétés pour les mêmes charges. Le juge français F. Nicot a déclaré que partager les tâches judiciaires apporterait une plus grande efficacité au processus. Des rapports de la presse espagnole se plaignaient que l'argent (171 M E / 203 M\$) du fonds International pour Pollutions et les sommes supplémentaires des assureurs du Prestige et de la Commission Européenne ne couvriraient qu'un tiers des indemnités dues à ceux qui ont été affectés par le désastre du Prestige, suggérant que le gouvernement Espagnol devrait être tenu pour responsable pour compenser le reste. Cependant, Francisco Uria, le nouveau commissaire du gouvernement espagnol, va représenter l'Espagne à l'enquête provisoire du Parlement Européen sur l'accident du Prestige qui va s'ouvrir. Mariano Rajoy et Francisco Alvarez-Cascos, les ministres qui en assurent la responsabilité jusqu'ici seront absents.

### France : la taxe au tonnage pour la fin de l'année

La France va mettre en place avant la fin de l'année la taxe au tonnage, attendue depuis longtemps, par la publication d'un décret spécial a déclaré le ministre des transports. La publication de ce décret signifie que la taxe au tonnage est devenue maintenant une réalité. La taxe améliorera sérieusement la compétitivité des navires sous pavillon français parce que les compagnies ne paieront plus de taxes sur leurs bénéfices mais un forfait calculé sur le tonnage utilisé. Les compagnies qui opteront pour cette taxe s'engageront pour une durée de dix ans. La taxe au tonnage est une des trois mesures que les autorités françaises vont mettre en vigueur pour relancer la marine marchande française qui est restée aux environs de 200 navires depuis une décennie. Les

deux autres mesures concernent un programme de financement attractif et l'autre le Registre International Français, un pavillon national plus compétitif, qui devrait entrer en vigueur en Janvier 2004 pour remplacer le registre Kerguelen. Le Secrétaire d'Etat à la mer et aux transports D. Bussereau pense que ces trois mesures pourraient relancer le pavillon français, peut-être jusqu'à 350 navires.

### 340 personnes inculpées pour faux certificats

Plus de 340 inculpations ont été prononcées par la Commission de Régulation Professionnelle des Philippines (PRC) contre des officiers pont et machine ayant eu faux certificats de formation. C'est la dernière affaire pour essayer de sévir contre les centaines de faux certificats, les certificats scolaires et les relevés de service embarqué utilisés pour obtenir des emplois embarqués, a déclaré la commissaire Antonieta Fortuna Ibe. Même du personnel de la commission a été accusé ou démis pour connivence avec des officiers. L'un d'entre eux était le délégué du commissaire du PRC qui a été inculpé devant la commission présidentielle Anti-Graft. On a découvert qu'un certain nombre de certificats de qualification et des validations de certificats STCW avaient été accordées au vu de faux certificats de formation, ce qui a amené l'Autorité de la Sécurité Maritime Australienne à ne plus reconnaître les certificats de qualification délivrés par les Philippines. Ibe a informé les délégués de la 5<sup>e</sup> conférence sur LSM Manning & Training à Manille que la PRC formait les membres de la commission sur la façon de reconnaître les faux certificats, une des mesures prises pour sauvegarder l'intégrité du système de certification et de délivrance de brevets Philippin.

### Le Parlement Européen adopte des sanctions plus sévères

Le Parlement Européen a voté en faveur d'une loi plus contraignante qui imposerait des sanctions criminelles contre quiconque serait responsable de pollution par les navires. Les membres du Parlement considèrent que les pollutions provenant des navires ne doivent plus être traitées comme de "simples PV de stationnement". Les propositions initiales de la Commission Européenne pensaient inclure les règles existantes de l'OMI dans la législation Européenne. Cependant le vote a ajouté plusieurs amendements visant à rendre les sanctions encore plus sévères. Selon les règles proposées, des sanctions criminelles seront applicables à toute personne reconnue coupable d'avoir effectué ou contribué à une pollution intentionnellement ou du fait de grosse négligence. Tout en soutenant la ligne plus dure des nouvelles règles, plusieurs membres du parlement ont fait remarquer que les droits de l'accusé devaient être respectés et protégés. Selon un compte rendu des débats du parlement plusieurs membres ont indiqué que "les autorités ne devaient pas traiter des accusés comme des criminels afin de détourner l'attention de leurs propres responsabilités". La nouvelle loi doit maintenant être approuvée par le Conseil Européen des Ministres avant d'être intégrée dans la législation Européenne.

# En passant par la cambuse

## Que d'andouilles !



Depuis longtemps on a voulu conserver la viande et utiliser les issues des animaux abattus, une réponse a été l'andouille, terme générique d'un boyau diversement rempli de viandes ou des boyaux traités par macération, séchage, salage, cuisson, fumage...

Rabelais en était grand amateur et donnait l'andouille comme un mets fort prisé par ses contemporains au point de la faire vivre dans La guerre des Andoyles contre Quaresmeprenant.

On trouve au Pays Basque des andouilles de couennes au piment d'Espelette, très bonnes, mais je n'ai pu avoir la recette. J'ai trouvé dans le Béarn une délicieuse andouille dont on m'a tout dit : "C'est l'estomac de porc haché et assaisonné et cuit dans un bouillon". Rien à ajouter !

Dans le Pas de Calais, l'andouille d' AIRE SUR LA LYS est composée de 80% de viande de porc maigre et 20% de poitrine de porc grasse, échalotes, sauge, diverses épices et le petit secret de chaque artisan, le tout dans un boyau naturel.

On la trouve crue pour la potée airoise, elle se cuit 30 à 35 minutes à 80°, et se conserve 8 jours, on la mange en entrée ou à l'apéritif. L'andouille fumée et cuite se conserve 3 semaines. Quatre charcutiers en produisent 5 à 6 tonnes par an.

Un festival a lieu tous les 1<sup>ers</sup> dimanches de septembre avec une vedette du show biz, et si chacun garde son secret de fabrication, il est un secret encore mieux gardé, c'est le nom de ce célèbre chanteur de variétés qui venu animer ce Festival n'a pas du tout apprécié de voir ses posters barrés d'un grand "Festival de l'andouille" !

Autre andouille, celle du VAL D'AJOL, dans les Vosges près de Plombières-les-Bains. Composée de 65% de viande de porc et de 35% de boyaux, marinés 48 à 72 heures dans un mélange de vin blanc et d'eau de vie de mirabelle, montée, puis fumée. Elle se mange cuite 30 à 35 minutes à l'eau frémissante.

On ne sait pas de quand date la Foire aux andouilles, mais elle a été fixée au 3ème lundi de février par Ordonnance Royale du 6 août 1381. Rabelais y serait venu depuis Metz y puiser l'inspiration pour sa guerre des andouilles. A cette foire on déguste aussi les grands frères que sont le gandoyau et le boue-culot. Suite au jumelage avec Pouilly sur Loire en 1968, c'est, avec modération, un verre de Pouilly qui est préconisé pour accompagner ce mets et les recettes sont nombreuses.

On trouve aussi l'andouille de JARGEAU, nom qui devrait être connu de tous les Français, puisque situé près d'Orléans, c'est ici qu'en 1429 Jeanne d'Arc "bouta" les Anglais.

Composée de 2/3 de viande de porc et 1/3 de chaudins cuits, mis dans un boyau de porc avec le sel, poivre, échalotes et autres épices qui sont la signature des charcutiers. Faire pocher 30 minutes à l'eau frémissante et passer au grill. Elle est délicieuse dans une potée, avec de la purée ou des légumes secs.

Et voilà la "véritable andouille de VIRE" faite dans le sud Manche, le sud ouest du Calvados et le nord de l'Orne. Composée uniquement de boyaux de porc mis en lanières et à macérer 8 à 10 jours à 7° avec 1,2 kg de sel pour 12 Kg de boyaux bien dégraissés, une cuillère de poivre gris et 2 grammes de salpêtre.

Les andouilles sont mises à fumer au bois de hêtre pendant 4 à 8 semaines à basse température, chaque semaine les andouilles sont remontées d'un niveau, c'est la tâche du "dépendeur d'andouilles". ce produit est alors stable et est conservé

ainsi ou mis à dessaler pendant 48 heures et cuit en autocuiseur pendant 5 à 8 heures, et mis à refroidir, c'est alors que l'andouille prend sa teinte noire.

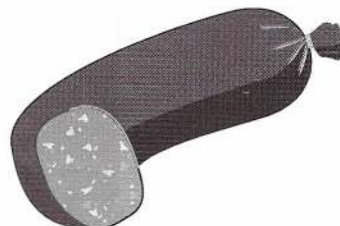
On peut trouver l'andouille de Vire hors de sa région, il faut mieux dire andouille façon Vire, on peut y trouver d'excellents produits mais hors des contrôles de qualité, tout dépend du sérieux et du savoir faire de votre charcutier, car certains prennent de grandes libertés comme celle de couper les boyaux en morceaux ce qui facilite beaucoup le remplissage des boyaux.

Et puis on a l'andouille de GUEMENE dont on a une certitude, c'est qu'elle n'est pas fabriquée à Guéméné, l'appellation étant le procédé de remplissage des boyaux qui sont enfilés les uns dans les autres selon leur taille. Jadis ce sont les enfants qui triaient les boyaux, je ne sais ce qu'ils en pensent.

A Guéméné on ne fait que la "véritable andouille artisanale de GUEMENE SUR SCORFF". Là elle est mieux dégraissée, la cuisson se fait à une température plus élevée que dans l'industrie où l'on évite trop de chaleur ce qui fait perdre de la graisse et donc du poids à l'andouille. La préparation ressemble fort à celle de l'andouille de Vire, une petite différence, terroir oblige, il pourra être ajouté du bois de châtaigner au bois de hêtre pour le fumage.

Et toutes ces andouilles artisanales méritent sûrement la mention "F.S.A" (Fait Selon l'Art) que les cuisiniers ajoutaient à leurs recettes, tout comme les médecins ajoutaient à leurs ordonnances "F.S.A" (Fiat Secundum Artem).

Ne vous contentez pas de mettre simplement des rondelles d'andouilles sur un plat de charcuterie, sachez qu'il y a de nombreuses recettes pour réaliser des entrées ou des plats principaux.



# « Nous ne sommes pas des voyous (des mers !...!))



*Sur une musique de Daniel BALAVOINE,  
paroles du Capitaine Nemo...*

Il faut être barge, pour dégazer au large, c'est vrai !  
Polluer les Mers est indigne de notre métier  
Les Pollueurs, les vrais, agissent à la nuit tombée.

Faire l'amalgame, pour nous c'est un drame  
Car par la grande faute de ces brebis galeuses  
On nous juge tous coupables de pratiques délictueuses.

## Refrain :

*C'est pour ça qu'aujourd'hui nous sommes fatigués  
C'est pour ça qu'aujourd'hui nous voulons crier :  
Nous n'sommes pas des voyous  
Notre sillage est propre derrière Nous.  
Nous n 'sommes pas des zéros  
Polluer nous colle à la peau  
Nous n'sommes pas des voyous, des voyous !*

*Nous n'sommes pas des voyous  
Nous sillonnons les 7 mers pour Vous  
Nous n 'sommes pas des zéros  
Faut pas croire ce que disent les journaux  
Nous 'sommes pas des voyous, des voyous !*

Quand durant son errance, sans porter assistance, hélas  
Le chauffard des Mers ép'ronne un chalutier  
Tout comme sur la route il faut le châtier

Faire l'amalgame, pour nous c'est un drame  
Bateaux ivres et pollueurs c'est la Complaisance  
Qu'il faut éliminer ou c'est perdu d'avance.

