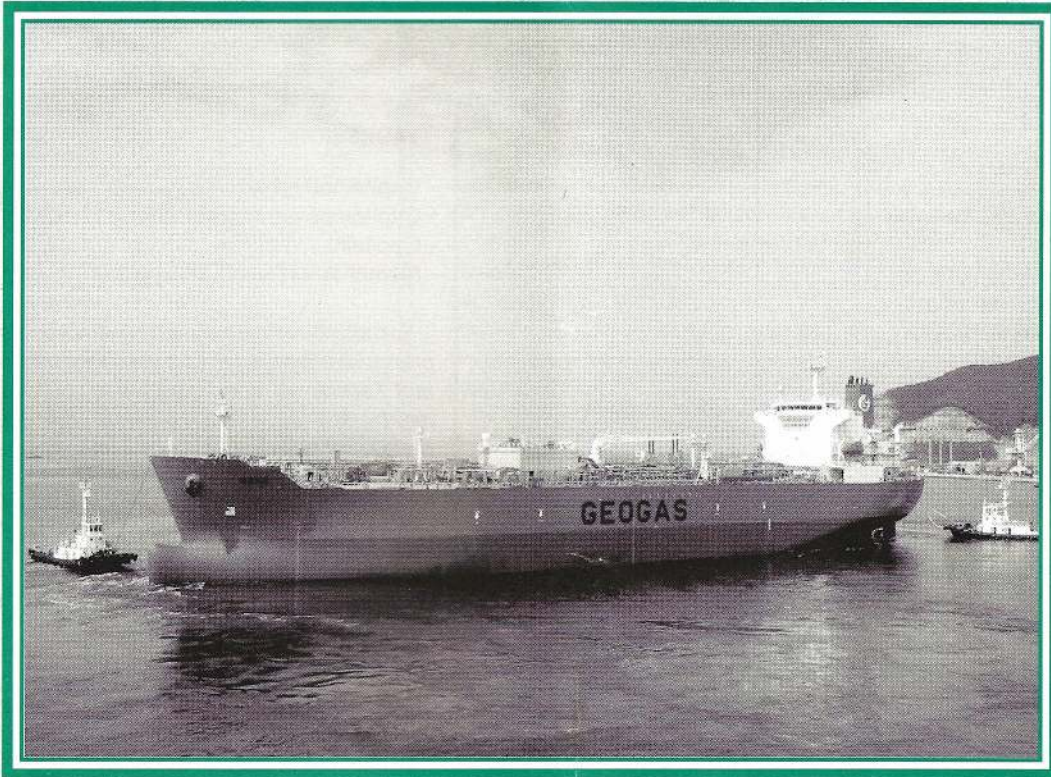


AFCAN

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

I AFCAN F O

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Page 3	Edito
Page 4	Les séparateurs 15 ppm
Page 6	Gestion des résidus machine
Page 9	ISPS
Page 13	Prefectura Naval Argentina
Page 16	Sous-Comité NAV 50
Page 22	AG IFSMA
Page 27	MARS
Page 35	En passant par la cambuse

Rappel aux adhérents :

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

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

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

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

Directeur
de la publication :
Cdt Daniel MARREC

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 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.

Pollution volontaire ou non volontaire, voilà la question

Conseil d'Administration

Elus → 2005	Elus → 2006	Elus → 2007
B. Apperry	E. Bouger	H. Ardillon
Th. Caudal	J-P. Dalby	L. Barbançon
F. Capoulade	M. Le Doaré	M. Bougeard
R. Le Doaré	J. Loiseau	Ph. Grall
H. Quéré	D. Marrec	R. Le Bousse
J. Ruz	J.L Penin	J.F Le Gall
J-D. Troyat	Th. Rossignol	F.X. Pizon

Bureau

Président	H. Quéré
Vice-président	Th. Rossignol
	L. Barbançon
	Ph. Grall
	J. Loiseau
Secrétaire général	J.P. Dalby
Trésorier	R. Le Bousse

Conseil Assurance
Loudes Ch.

Site web
F.X. Pizon

Présidents 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

LA LOI N°2004-204 DU 9.03.04, DITE LOI PERBEN, comme les précédentes qu'elle modifie (1983,1990,1996), exonère de sanction pénales le capitaine ayant provoqué une pollution involontaire. Mais qu'est-ce qu'une pollution involontaire?

Les jurisprudences récentes montrent que les magistrats n'admettent comme involontaires que les pollutions provenant d'accidents, et encore, à condition qu'ils n'aient pas été provoqués par une faute de l'intéressé. Les pannes, l'usure des tuyautages, les erreurs de manipulation sont considérées comme des négligences du capitaine entraînant donc des condamnations pour pollution volontaire. Donc même si on fait correctement son métier avec un équipage compétent et du matériel homologué on n'est pas à l'abri. Même si vous n'avez pas VOULU polluer vous pouvez être reconnu responsable d'une pollution volontaire. Nous voyons donc que le mot volontaire associé à pollution peut prendre plusieurs sens.

Pour le grand public, un capitaine mis en examen pour pollution volontaire, c'est le gros vilain qui a ordonné de rejeter à la mer des eaux mazouteuses ou, encore mieux, est descendu lui même de nuit dans la machine ouvrir les vannes.

Pour l'AFCAN, au vu des affaires dont nous avons eu à connaître, nous nous sommes aperçus que le raisonnement qui consiste à dire il n'y a que les voyous et les négligents ou de pauvres types cédant aux pressions d'armateurs véreux qui polluent, est erroné. Même les "bons" peuvent polluer, or actuellement les tribunaux français (BREST en tête) appliquent le principe "Tuez les tous, Dieu reconnaîtra les siens !".

Alors que faire ? Comment protéger autant que possible les capitaines qui peuvent se retrouver volontaires non volontaires. Devant l'inquiétude de son personnel, et en premier lieu de ses capitaines, la CMA / CGM a présenté un protocole d'accord. Dans ce document la compagnie s'engage en cas de rejet accidentel d'hydrocarbures à prendre en charge les frais de défense pénale, les amendes, les sanctions financières à caractère exécutoire décidées par la juridiction compétente et à maintenir la rémunération du salarié en cas d'emprisonnement sauf si la pollution est due à une violation intentionnelle d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

A la lecture de ce texte, l'AFCAN, tout en notant le côté positif du fait qu'un armateur veuille protéger ses salariés et mette cela noir sur blanc, est amenée à se poser plusieurs questions.

A/ Le texte est-il légal ? Notre assureur interrogé nous a répondu que non. L'assurance en vue de se couvrir en cas d'amendes pénales n'est pas admise par le droit français. D'autre part un de nos collègues nous a fait parvenir une étude plus nuancée provenant de maître RAISON avocat marseillais. Je la résume ici :

- Prise en charge par l'armateur de l'amende pénale prononcée contre le capitaine : c'est possible car le dispositif français permet de mettre à la charge de l'armateur tout ou partie de la sanction pénale prononcée (Art.L.218-24 Alinéa 1 du Code de l'Environnement).

Remarque : L'AFCAN se demande quelle serait l'attitude du fisc qui pourrait considérer cela comme une prime ou un salaire et l'imposer en conséquence ?

- Assurabilité de ce risque par l'armateur. L'avis est là, beaucoup plus nuancé. En principe le droit français ne permet pas que l'assurance couvre les amendes pénales. Mais quid quand il s'agit d'une amende infligée à son salarié ? Dans une affaire similaire (Cass. Civ 1^{re} 6 Juin 2000 Bull civ.1 N° 158) la cour de cassation s'était appuyée sur des clauses d'exclusions existantes dans un contrat pour refuser la garantie de l'assurance à un préposé. Par un raisonnement par défaut, l'avocat pense que si les clauses n'avaient pas existé dans la police le risque aurait été considéré comme assuré.

C'est à notre avis un raisonnement acrobatique, d'ailleurs, un peu plus loin, l'avocat signale que certains légistes considèrent que comme on ne peut pas s'assurer soi même, on ne peut pas assurer les personnes dont on est civilement responsable. Il faudra donc attendre la jurisprudence pour savoir le fin fond de l'affaire et encore !!!

B/ Qu'est ce qu'une pollution maritime accidentelle ? Qui décide de son caractère accidentel ? L'armateur ? Le procureur ? Le juge ? En tout cas pas le capitaine !!! Est-ce qu'avec la phrase "Dans tous les autres cas de pollution par hydrocarbures, aucune prise en charge par le groupe ne sera assurée" l'armateur ne s'ouvre-t-il pas une porte de sortie pour les cas litigieux (encrassement de circuit, panne électronique, erreur de manipulation d'un subordonné) considérés comme volontaires par les procureurs suivis dans la grande majorité des cas par les juges.

En conclusion, si l'AFCAN se félicite des moyens déployés pour faire la chasse aux pollueurs des mers (et oui, la plupart d'entre nous habitent des régions côtières), elle regrette profondément l'à priori de certains tribunaux dans le genre "tous pourris, tous coupables". Elle préférerait que l'on travaille en amont pour obtenir des appareils plus sûrs, plus fiables et d'emploi plus simple. Le but final est-il de diminuer la pollution maritime ou de remplir les caisses de l'Etat ?

Actuellement, le traitement des eaux-usées par le bord est une opération complexe et astreignante (voir les effectifs squelettiques des navires de charge). Suivant une idée de notre ex-président Daniel MARREC une réunion comprenant les armateurs, les fabricants et l'AFCAN est en gestation sur le sujet pour tenter d'améliorer la situation. Espérons qu'il en sortira quelque chose de positif.

C. LOUDES

Les séparateurs d'eaux mazouteuses

Dans de nombreux pays il est devenu de plus en plus courant que les officiers du Port State Control s'intéressent de très près au Séparateur d'eaux mazouteuses (Oily Water Separator - OWS) lors des inspections de navires. Des éléments indiquant que l'appareil a été by-passé, bricolé ou utilisé de manière incorrecte peuvent avoir de nombreuses conséquences.

Si on trouve à proximité de cet équipement des restes de piquage de peinture ou de la peinture récente, les autorités peuvent demander que les tuyaux soient déposés ou que les vannes soit démontées afin de vérifier la présence éventuelle d'huile. Des flexibles, même s'ils sont démontés, peuvent provoquer la même suspicion si l'on estime qu'ils peuvent permettre de "contourner" l'OWS. En outre les inspecteurs savent généralement que les anciens OWS peuvent être "trompés" en faisant passer de l'eau douce devant les capteurs. L'élimination des résidus huileux et les relevés du fonctionnement de l'incinérateur peuvent aussi être examinés pour déterminer s'ils correspondent ou non avec les relevés de fonctionnement du OWS.

Cependant, si on trouve des anomalies, cela peut avoir des conséquences sérieuses partout dans le monde, les Etats Unis sont particulièrement sévères à l'égard des infractions concernant les OWS. En plus des sanctions au civil, les compagnies de navigation peuvent être poursuivies au pénal et des membres de l'équipage et de la compagnie peuvent aussi être poursuivis. La loi américaine permet aussi, dans certaines circonstances, de récompenser généreusement les délateurs en offrant au personnel du bord des primes pour signaler les mauvaises conduites concernant l'OWS. Par conséquent, bien que les recommandations indiquées dans ce bulletin concernent les problèmes d'OWS en général, la situation aux Etats Unis est examinée en détail.

SANCTIONS

Si l'on pense que des rejets huileux ont eu lieu dans les eaux américaines il y a plusieurs possibilités offertes à la justice. Selon l'Act to Prevent Pollution from Ships, le fait pour un individu de violer délibérément MARPOL est punissable de prison - jusqu'à 10 ans

d'emprisonnement - et d'une amende ne dépassant pas 250.000 \$, Les Compagnies peuvent se voir infliger une amende allant jusqu'à 500.000 \$ et le navire peut être vendu pour couvrir toute amende.

Le rejet intentionnel ou accidentel d'huile dans les eaux territoriales peut aussi entraîner des poursuites selon le Clean Water Act qui permet jusqu'à 5 ans d'emprisonnement pour avoir omis de signaler l'événement. En outre, les dirigeants qui auraient dû avoir connaissance d'une violation ou qui auraient pu ou auraient dû prendre les dispositions pour éviter cela peuvent être criminellement responsables selon le Responsible Corporate Office Doctrine.

Si l'on pense que le Registre des Hydrocarbures (Oil Record Book -ORB) contient des informations falsifiées des poursuites peuvent être engagées selon le False Statement Act que le navire se soit trouvé ou non dans les eaux territoriales américaines au moment de l'infraction supposée. De nombreuses inculpations ont été faites sur ce principe. Dans les autres accusations qui ont été portées dans le passé on trouve subornation de témoin, fausses déclarations aux autorités ("obstruction") et complot. La condamnation pour une de ces infractions peut entraîner une amende sévère et/ou une peine de prison pour le personnel de bord et même pour le personnel de terre.

EXEMPLES RÉCENTS

Les infractions à l'ORB concernant les navires à passagers ont été rendues publiques, mais celles concernant les cargos n'ont pas toujours eu la même publicité. Les exemples suivants montrent quelques unes des poursuites et des condamnations, aux Etats-Unis, consécutives aux infractions à l'OWS et/ou à l'ORB, ces dernières années.

- Un Officier des Coast Guards de Longview, (Washington) est monté à bord d'un vraquier après avoir été informé par l'Aviation Canadienne qu'un reflet huileux avait été aperçu à proximité du navire quelques jours auparavant. On a trouvé des flexibles qui auraient pu être utilisés pour by-passer l'OWS. Par la suite le Chef Mécanicien a reconnu que de l'eau huileuse avait été pompée à la mer et que des informations

erronées avaient été portées sur l'ORB. Il a été condamné à 12 mois de prison (2002).

- Agissant sur les informations d'un ancien membre d'équipage, le autorités US sont montées à bord d'un transport de voitures à Portland (Orégon) et ont trouvé un flexible qui avait été utilisé pour by-passer l'OWS. En outre, la vanne de refoulement à la coque avait été fraîchement repeinte à l'endroit où le flexible de by-pass avait été démonté. Le Troisième Mécanicien, officier responsable de l'élimination des huiles usées à commencé par nier avoir connaissance des dispositions du circuit. Cependant il fut accusé de fausse déclaration et fut détenu à Portland durant six mois en attente du procès où il a plaidé coupable. L'Officier a été condamné à 2 ans de mise à l'épreuve. Le Chef Mécanicien du navire fut poursuivi pour falsification de l'ORB et condamné à 3 mois de prison (2002).

- A bord d'un vraquier à Vancouver (Washington) après avoir constaté des différences sur l'ORB, le Chef Mécanicien a reconnu qu'il avait demandé à l'équipage de rejeter à la mer de l'eau huileuse par un by-pass flexible. L'armateur a été condamné à une amende de 750.000 \$, à mettre en œuvre un plan du respect de l'environnement et à quatre ans de mise à l'épreuve (2003).

- A Kalama (Washington) inspection de routine du Port State Control par les Coast Guards. Un flexible avec bride à chaque extrémité est trouvé à proximité de l'OWS, et des restes de piquage de peinture sont trouvés aux joints au voisinage et près de la vanne de refoulement à la mer. Les inspecteurs ont aussi constaté que l'incinérateur était incapable de brûler tous les résidus produits chaque jour malgré les informations renseignées dans l'ORB indiquant le contraire. L'Armateur a passé un accord judiciaire sur une amende de 200.000 \$, l'obligation de développer un plan du respect de l'environnement pour toute sa flotte, le paiement de 50.000 \$ en dépôt légal pour financer la mise en œuvre et la surveillance du plan et à trois ans de mise à l'épreuve (2003).

- Une grand compagnie maritime a plaidé coupable pour sept accusations concernant la falsification de données et dissimulation

de preuves par un de ses navires lors d'escales en Californie et dans l'état de Washington. Si l'accord judiciaire est accepté la compagnie devra payer une amende de 3,5 M \$, développer un plan complet du respect de l'environnement pour toute sa flotte et subir une mise à l'épreuve de quatre ans. Les accusations ont été portées après que le Troisième Mécanicien ait reconnu avoir donné l'ordre à l'équipage de by-passer l'OWS en utilisant un flexible fabriqué à bord et de repeindre les brides après démontage. L'Officier a été condamné à 30 jours de détention et deux ans de liberté surveillée (2004).

- Lors d'une inspection de routine d'un vraquier à Portland (Orégon), un Officier des Coast Guards a trouvé un tuyau entre l'OWS et la vanne de coque couvert de résidu huileux épais. Il est aussi apparu que l'incinérateur n'avait pas été utilisé aussi souvent qu'indiqué. Lors de l'enquête le Chef Mécanicien a confirmé que l'OWS avait été by-passé et que des données incorrectes avaient été documentées. Il a été condamné à un mois de prison. Par la suite la compagnie a plaidé coupable de quatre crimes consécutifs à cet incident et a été condamnée à 2M \$ (2004).

MOYENS DE PROTECTION

Il est bien clair que les exigences de MARPOL doivent être respectées en permanence. Il faut aussi admettre que de légères omissions, des erreurs documentaires ou des dispositions inhabituelles de tuyautage peuvent entraîner une inspection détaillée par les officiers du PSC où que ce soit et pas seulement aux USA. Du fait des possibilités d'amendes élevées et, dans certains pays, des risques de sanctions pénales, les recommandations suivantes peuvent réduire l'exposition à ces risques.

- L'ORB doit être rempli avec soin. La même consigne s'applique à l'enregistrement des données de l'incinérateur. Les données doivent être enregistrées scrupuleusement, avec exactitude et au fur et à mesure; tous les reçus concernant l'élimination des boues et des eaux huileuses doivent être conservés. De tels documents peuvent être examinés par les officiers du PSC pour

vérifier l'exactitude des données avec les mises en service et les capacités de l'OWS et des autres équipements.

- Les systèmes compagnie de gestion de la sécurité et les ordres permanents doivent être révisés pour s'assurer que les procédures de mise en service de l'OWS et que les responsabilités sont clairement définies.
- Le personnel du bord responsable du fonctionnement de l'OWS et de l'incinérateur ne doit pas oublier qu'il peut être interrogé par les officiers du PSC pour vérifier leurs connaissances. Des preuves d'ignorance peuvent être considérées comme suspectes.
- Il sera bon d'éliminer tous flexibles pouvant être considérés comme moyens de by-passer l'OWS, surtout s'ils sont équipés de brides aux extrémités.
- L'analyseur de la teneur en huile (Oil Content Monitor) de l'OWS doit être calibré régulièrement selon les consignes du fabricant. Les résultats des tests doivent toujours être enregistrés et le registre des calibrages doit être tenu avec soin.
- Les tuyautages de la machine, particulièrement ceux qui sont reliés directement ou indirectement à la vanne de refoulement à la mer, doivent être comparés avec les plans adéquats. Si des différences existent, des vérifications doivent être effectuées, avant de mettre les plans à jour, pour s'assurer que les dispositions sont conformes avec les exigences réglementaires et celles des sociétés de classification. Il est bon de noter que certaines compagnies exigent que leurs navires peignent toutes les lignes reliées à l'OWS d'une couleur distincte pour faciliter l'examen de l'installation.
- Les tuyautages supplémentaires reliés à l'OWS où à la vanne de refoulement à la mer doivent être soit enlevés définitivement soit nettoyés intérieurement et obturés.
- Les vannes qui sont normalement fermées (vanne de refoulement à la mer, vanne d'épuisement de la cale machine (sécurité)) doivent être bloquées en position fermée et équipées d'un sceau numéroté. Le numéro, l'emplacement de chaque scellé et la date de mise en place peuvent être renseignés dans l'ORB ainsi que sur le cahier machine. L'information peut aussi être transmise à la compagnie à fin de suivi.
- Les Officiers doivent savoir que des traces

de peinture fraîche ainsi que des boulons neufs ou récemment manœuvrés peuvent être considérés comme suspects. Si des tuyautages et des vannes sont ouverts pour inspection ou entretien, toutes les informations y compris toute nouvelle peinture doivent être entièrement renseignées et conservées à bord.

- Les Inspecteurs d'Armement doivent porter une attention particulière à l'OWS et à l'ORB lors de leurs visites à bord. Toute différence observée doit être examinée avec le Commandant et le Chef Mécanicien et rectifiée. Des contrôles supplémentaires peuvent être effectués lors des audits internes ISM.
- Le personnel du bord doit toujours être honnête lorsqu'il répond aux questions posées pendant les inspections PSC et la direction à terre ne doit jamais tenter d'influencer leurs réponses. Vouloir aller contre cet avis peut avoir de lourdes conséquences si des preuves contradictoires sont trouvées par la suite.

IMPORTANT

Dans les pays, tels que les Etats-Unis, où des anomalies en ce qui concerne l'OWS et/ou l'ORB, peuvent conduire à des actions à la fois civiles et pénales, il est impératif que le Club ou le correspondant local du P&I soit informé immédiatement afin qu'une représentation légale puisse être organisée sans retard. Le personnel du bord ne doit donner aucun rapport ni accepter d'être interrogé par les autorités à moins d'y avoir été autorisé par le(s) conseiller(s) juridique(s) nommé(s) pour représenter le navire.

Même si la preuve est indirecte ou s'il apparaît que des conclusions incorrectes aient été tirées, le Commandant ne doit pas hésiter à informer le P&I aussitôt.

Les membres doivent aussi savoir que toute amende ou sanction infligée peut ne pas être couverte par le P&I si le rejet d'huile n'était pas accidentel ou si le Membre a négligé ou omis de prendre les dispositions pour éviter l'incident ou l'action ayant conduit à infliger l'amende.

Informations du CEDRE

Du 11 au 14 Mai s'est tenue, à Alesund, la réunion annuelle du groupe de travail de l'accord de Bonn. Après adoption du code d'apparence des hydrocarbures en 2003, les travaux ont permis de finaliser le **nouveau manuel de surveillance aérienne** qui sera proposé aux états membres de l'accord à l'automne 2004.

En Mai s'est tenue, à Vancouver, la première réunion du projet européen, DECLIMS, destiné à étudier la **détection et l'identification des navires à partir de satellites**. Ce projet devrait permettre de mieux préciser les possibilités réelles des outils satellitaires au travers d'expérimentations en différents points du globe notamment en ce qui concerne la surveillance des pêches et des navires pollués.

Gestion des résidus de machine

1- COLLECTION

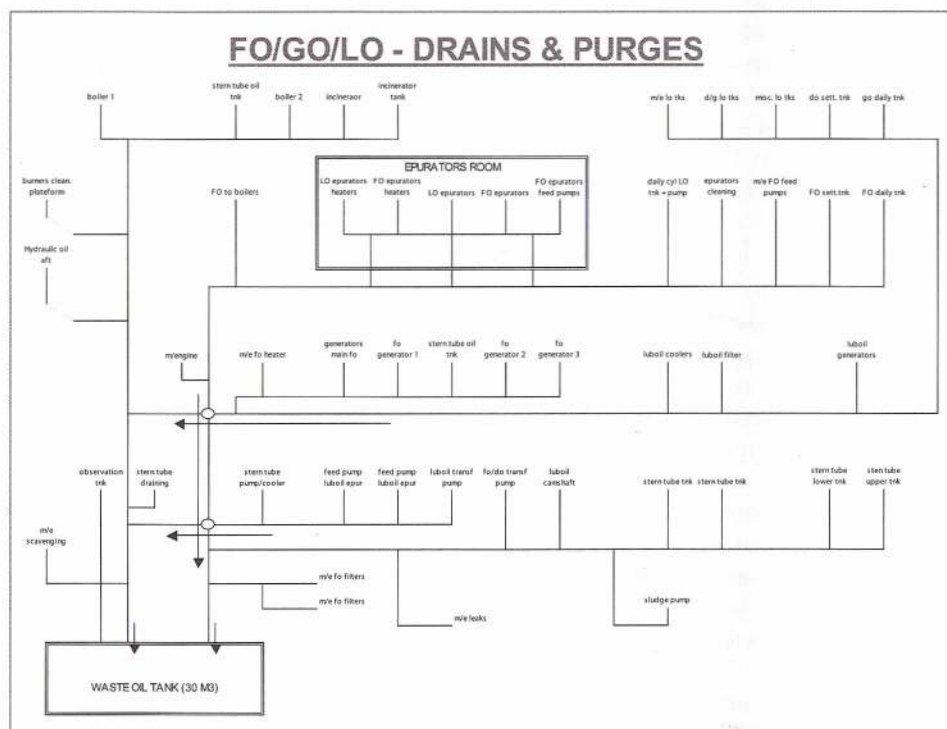
Les soutes produisent théoriquement des résidus à raison de 1 % de la consommation. Ceci est une moyenne utilisée dans certains ports par les inspecteurs pour contrôler les rapports des bords. Ce calcul est fait en application de l'interprétation 8.1 de la règle 17.1 de Marpol 73/78 (calcul du volume de la caisse à boues = 0.01 Conso*nb jour)

Il y a les résidus d'épuration, les décantations des caisses mais aussi les fuites résiduelles plus ou moins importantes. Bien entendu ces résidus de combustible

- les résidus de combustible ainsi que les fonds de cale déjà passés par le 15 ppm: on peut soit les débarquer sur une barge à terre (très rare), soit les brûler, soit les envoyer dans une citerne à cargaison (sur pétroliers uniquement et si autorisé par Marpol). A noter tout de même que contrairement à un incinérateur domestique qui ne brûle que du papier et pour lequel une simple allumette suffit, il faut compter 300 litres de gasoil pour aider au brûlage de 800 litres de résidus. Le rapport consommation/rentabilité n'est pas des meilleurs.

que la Méditerranée était une zone spéciale dans laquelle il était interdit de changer de ballast, mais on n'avait alors rien fait pour aider les navires qui chargeait par exemple en Algérie après avoir déchargé à Fos. Par contre les amendes elles, existent bien.

Aux endroits où il est possible de mettre à terre les déchets machine, il y a aussi souvent un problème physique: Les ballasts à boues sont en général au fond des machines, les pompes de vidanges des ballast sont suffisamment puissantes pour envoyer les boues sur le pont, malheureusement la machine est aussi souvent à l'arrière des navires, donc dans les formes. Et les barges qui viennent le long du bord prendre les boues refusent la plupart du temps de se mettre à l'arrière car elles ne peuvent pas s'amarrer dans les formes de navire, elles préfèrent se mettre à couple au milieu du navire là où la coque est droite (ce qu'on appelle le parallel body). Du coup les pompes de vidange des ballasts et caisses à boues ne sont plus assez puissantes pour envoyer les boues au milieu du navire, la hauteur manométrique à atteindre est trop importante. Alors que se passe-t-il? La plupart des bords se font avoir une fois, on fait semblant de décharger les boues, et on ne redemande plus de barge. C'est trop compliqué et dur à avoir car cher pour la compagnie et on s'aperçoit que c'est pour rien.



ne se présentent pas sous la forme unique de combustible mais ils sont un mélange combustible/eau/sédiments.

2- DISPOSAL

Ces résidus et mélanges peuvent être "éliminés" de différentes façons. Tout dépend d'où ils viennent dans la machine et donc s'ils sont considérés comme résidus de combustible ou déchets de cale machine.

- les résidus de cale : ce qui est pompé dans les puisards de la cale machine; ils sont collectés et décantés dans la caisse à boues, puis filtrés et séparés à travers un séparateur de cale dit séparateur 15ppm; si la sortie d'épuration est inférieure à 15ppm rejet à la mer, sinon retour à la caisse de départ.

3 - DISPOSAL TO SHORE

Officiellement les navires devraient vider leurs ballasts à boues et autres caisses de décantation lors de leurs escales dans les ports. Il existe même une directive européenne qui prévoit des amendes pour les navires qui ne le feraient pas alors que le taux de remplissage des dites caisses serait déjà élevé. Malheureusement contrairement à Marpol 73/78 règle 12, les installations n'existent pas partout, et même là où elles existent elles sont si difficiles à mettre en oeuvre que beaucoup de ports se déchargent sur leurs voisins (la prochaine escale) pour éliminer les déchets des navires. La même chose existait déjà pour les pétroliers lorsque l'on a décrété

4 - OIL RECORD BOOK & INSPECTIONS

Tout ce qui est collecté, décanté, filtré, séparé, brûlé, envoyé à terre ou aux slops doit être répertorié sur le Oil Record Book part I, le cahier le plus important du chef mécanicien.

Un chef mécanicien passe maintenant une demie-heure par jour à remplir ce ORB, sur un embarquement de 3 mois, c'est comme si il ne travaillait qu'à cela pendant une semaine complète.

Il faut tout noter dedans sous forme de code: la collection des résidus, caisse par caisse, les temps d'utilisation du 15ppm, de l'incinérateur avec les quantités avant et après mise en service et arrêts, les soutes. Bien entendu à chaque ligne il faut noter l'heure et la position du navire.

Il faut surtout faire attention à ce que les sondes des caisses et les quantités décla-

mon séparateur rejetait à la mer, et donc moi aussi en toute bonne foi, et de recevoir comme résultat d'analyse 40 à 50ppm, donc largement au-dessus de ce qu'on aurait du trouver à l'analyse. Et ce problème n'est pas rare, il est au contraire plus que courant, c'est le contraire qui est rare.

Un séparateur 15 ppm fonctionne sur la base de cartouches filtrantes, il faut donc changer ces cartouches régulièrement car on en arrive vite à avoir de l'eau plus sale à la sortie qu'à l'entrée.

Donc on change les filtres, mais qu'en faire ?

Alors on a inventé les filtres qui se lavent, bonne idée car on peut avoir plus souvent des filtres propres. Et cela coûte aussi beaucoup moins cher aux armements. Le problème c'est que les filtres sont lavés à bord, que l'eau du lavage a été recueillie dans la caisse à boues et que donc les boues qui étaient dans les filtres lavés se retrouveront un peu plus tard encore dans les mêmes filtres. Et voilà du résidu qui tourne en rond à bord.

Sur certains navires, les armateurs ont fait installer une 2^{ème} caisse de décantation, c'est-à-dire que après décantation dans le waste oil tank on re-décante encore dans une autre caisse avant d'envoyer au séparateur 15ppm, de manière à envoyer l'eau la plus propre possible vers le séparateur et aussi à récupérer le moins d'huile possible dans le même séparateur ce qui le garde plus longtemps en bon état.

D'autres armateurs ont choisi de faire installer 2 séparateurs 15ppm en série, de façon à ce que le 2^{ème} ne reçoive que l'eau déjà épurée et propre et normalement inférieure à 15ppm.

Enfin ces appareils ont été fabriqués et testés en laboratoire, mais que dire de leur fonctionnement dans des conditions de roulis, de chaleur, de changements réguliers de températures, de vibrations quelquefois énormes, de la qualité du mélange qu'ils reçoivent (fuel, différentes huiles de graissage ou de fonctionnement, produits chimiques). Ils ne sont pas utilisés dans des conditions optimums de fiabilité.

7 - NO FUTURE

Les navires servent à brûler le combustible qui n'est pas bon pour d'autres industries, avec une qualité de soutes meilleures, on aurait moins de résidus et donc un meilleur temps à passer sur ces appareils, et aussi un meilleur résultat sur la pollution.

En mer on a le temps de parler avec l'équipage, alors comment expliquer pourquoi les jeunes (enfin ceux qui espèrent et veulent rester dans la marine) pensent maintenant plus à faire carrière à la machine que de monter sur le pont? Pour une raison essentielle: la peur, celle de se faire prendre à polluer involontairement et de finir ses jours en prison après avoir ruiné et mis à la rue sa famille, celle d'être traité d'une façon pire que des violeurs d'enfants, celle de représenter aux yeux de beaucoup de politiciens, juges, journalistes et donc opinion publique ce qui se fait de pire sur la terre et donc sur mer, celle du voisin en mer, du bateau que l'on croise et dont on espère qu'il ne va pas mettre à profit votre présence dans le voisinage pour vider un peu ses cales à la mer.

L'amende de 1 millions d'euros repré-

sente 20 ans de salaire de commandant, c'est à dire une vie professionnelle à ce niveau, voilà qui est fait pour attirer.

Alors oui il existe des "voyous des mers", et il en existe beaucoup plus à terre qu'en mer car les vrais responsables des pollutions sont-ils ceux qui polluent involontairement parce que leur appareillage antipollution est déficient ou ceux qui n'ont pas donné aux bords des moyens efficaces de se séparer de leurs déchets. Et parmi ces moyens le plus important c'est la mise à terre des déchets. Pourquoi les ports et les états des ports fréquentés ne sont-ils pas tenus pour responsables si un navire pollue peu de temps après un appareillage ?

Est-ce parce qu'il est plus facile de jeter l'anathème sur un pauvre diable qui ne peut pas se défendre que sur un état tout puissant.

Alors c'est pour cela que l'on voit maintenant des navires qui mettent à profit le croisement avec un pétrolier en plein océan, là où il n'y a pas encore de surveillance, pour vider leurs cales et ballasts à boues.

Mais bizarrement ceux-là ne se font jamais prendre, les vicieux qui polluent sciemment, on n'en entend pas parler, on n'arrête que des "pollueurs de bonne foi", des capitaines qui pensaient être en règle, qui avaient toute confiance dans leur matériel et leurs hommes.

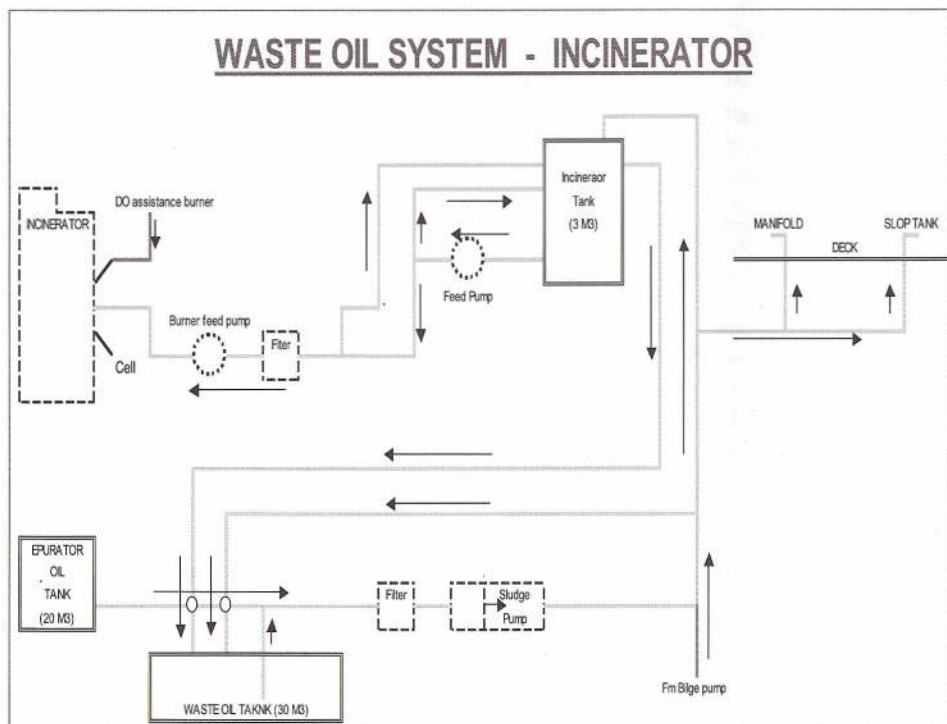
D'ailleurs souvent ils se font prendre pour des quantités que l'on mesure en litres ou en dizaine de litres, alors qu'il y a à bord des dizaines de mètres cube d'eaux boueuses. Ceux qui rejettent vraiment volontairement leurs boues à la mer, ils ne le font pas pour 50 litres, non, mais plutôt pour 20 m³. Ce sont des quantités dont on n'a jamais entendues parler.

Pour les juges et procureurs il n'y a pas de choix, la pollution ne peut exister que volontairement et uniquement volontairement; la panne en justice écologico-maritime ça n'existe pas, et comme il n'y a la plupart du temps aucun moyen de preuves des deux cotés, c'est le juge qui gagne car lui n'a pas besoin de preuves pour accuser. En matière de justice maritime la présomption d'innocence n'existe pas.

Qu'advient-il aussi des résidus d'huile le jour proche où Marpol VI entrera en vigueur, et où l'on n'aura plus le droit de brûler certains résidus d'huile ? Les ports seront-ils enfin équipés pour les recevoir, ou fera-t-on semblant de croire que les navires peuvent servir à transporter des déchets indéfiniment ?

Tout cela fait peur, et on le comprend, à un jeune qui débute dans ce métier de marin qui aurait du rester ce qu'il était auparavant: un des plus beaux métiers du monde et qu'on a réussi à transformer en l'un des pires qui soient.

H.A. - Septembre 2004



International Ships and Port Facilities Code

1- Ce que les exigences du code ont déjà changé à bord

a - Il a d'abord fallu "retrouver" et surtout marquer les différents lieux. Le code a déterminé des locaux à accès restreint (équipage seulement) et des locaux à forte vulnérabilité.

Donc une classification des zones interdites à la circulation pour les personnes non autorisées en fonction des niveaux de sûreté du navire.

b - Il a fallu aussi faire en sorte que ces locaux puissent être fermés rapidement par un minimum de personnes. Et aussi qu'elles ne restent accessibles qu'à un minimum de personnes à bord. D'une manière générale le Commandant, le SSO (Ship Security Officer), et parfois le Chef Mécanicien (Sécurité obligeant).

Il a donc fallu trouver des systèmes de fermeture à la fois rapides, efficaces, mais surtout ne bloquant pas définitivement l'accès. Par exemple la tentation était grande de fermer toutes les portes étanches par un cadenas, qui condamne donc l'accès par l'extérieur de personnes indésirables, mais qui par retour empêche aussi l'équipage de sortir. Or il faut toujours garder à l'esprit le côté Sécurité (incendie, etc..), et donc pouvoir autoriser la sortie de l'équipage par ces mêmes portes étanches en cas de sinistre. Différentes solutions, suivant les navires, ont été trouvées pour la fermeture des portes étanches.

Même chose pour les accès aux échappées machine, chambre des pompes, machinerie ascenseur, et même pour les panneaux de citernes ballast et cargaison.

c - Il a fallu ensuite bien répertorier les différents locaux et instruire l'équipage sur les différents niveaux de sûreté.

d - Il a fallu également prendre en compte de nouvelles technologies qui ont un lien avec l'ISPS. C'est le cas de l'AIS (Automatic Identification System) dont une des finalités est d'améliorer la sécurité de la navigation ainsi que des effets sur la sûreté. Nous ne verrons que le côté sûreté :

L' AIS permet d'envoyer en mode VHF aux stations terrestres équipées ainsi qu'aux autres navires équipés des informations statiques et dynamiques à certaines fréquences suivant la vitesse du navire, que ce soit en pleine mer ou en approche de port.

Les informations envoyées sont : nom du navire, son numéro IMO international, son numéro MMSI, indicatif radio, longueur, largeur, type du navire, tirant d'eau, provenance, destination et même ETA ; en données dynamiques sont envoyés le cap, la vitesse, la position GPS latitude/longitude. En outre les données reçues donnent aussi le relèvement et la distance du navire, ce qui permet de mieux le situer sur une image radar.

Côté sûreté, un port ou un dispositif de contrôle de trafic peut ainsi mieux contrôler l'approche et les mouvements de navires, savoir le nom de chaque écho.

Mais l'AIS représente aussi le contraire de ce pourquoi il a été créé :

Sûreté : les données statiques transmises sont entrées par le bord au départ du voyage, rien n'empêche un navire mal intentionné de changer son nom et ses caractéristiques ; de le mettre en panne ou de faire en sorte que même ses données dynamiques soient fausses ; de plus un terroriste équipé d'un récepteur AIS (qui n'émet pas) peut recevoir à loisir les informations qu'il désire sur le navire qu'il attend pour l'attaquer; (ce système existe déjà dans les zones surveillées par les navires de guerre type mer Rouge et golfe arabo-persique où on est sommé de répondre en VHF au navire de la coalition et de lui donner tout un tas de données de navigation, le tout sur VHF) ainsi un groupe terroriste peut décider de passer à l'attaque après confirmation des informations échangées avec ceux sensés nous protéger, de navire parmi d'autres on peut ainsi devenir cible (ainsi le Limburg avait été appelé par un avion militaire américain le survolant d'assez près pour lire son nom et un tas d'informations avait été donné la veille de l'attentat au Yémen).

Enfin un problème déontologique : on apprend et les compagnies et les affréteurs nous demandent d'être le plus discret possible sur les données commerciales du navire, et l'AIS par contre demande la destination et l'ETA...

2 - Les prochains changements à bord

a - Une première vérification a déjà été faite, ce qui a permis de corriger certains points de sûreté (tels que les rela-

tions portes / niveaux de sûreté). Cela a aussi permis de préparer un SSP (Ship Security Plan) afin de le faire approuver par le pavillon du navire - ainsi que par les USA puisque c'est essentiellement pour eux que ce plan existe pour l'instant.

b - Les bords vont recevoir ou ont déjà reçu des appareils de détection. Ce ne sont souvent que les détecteurs de métaux. Mais ils ne peuvent pas servir sur le pont, ceux-ci étant en acier. De plus sur les navires à cargaison dangereuse, il est interdit de les utiliser à l'extérieur, n'ayant pas de sécurité intrinsèque. Alors à quoi vont-ils servir ? juste pour les inspections ou bien la détection se fera-t-elle à l'intérieur du navire (lorsqu'il peut être trop tard), car la même sécurité anti-déflagrante est en vigueur à bord et sur le terminal.

c - Une alerte par satellite va être ou est installée à bord. Cette alerte est prévue pour être actionnée de deux endroits : la passerelle de navigation et un autre endroit secret qui ne sera connu que du commandant et du SSO (éventuellement aussi du Chef Mécanicien qui aura les plans, du Sd Mécanicien qui aura supervisé les travaux d'installations et de l'électricien qui les aura fait) à moins que cela ne soit fait en chantiers de réparations et alors les plans seront peut-être disponibles sur internet.

Cette alerte devrait être envoyée directement à un organisme d'état chargée de la sûreté, on parle du Cross Gris Nez pour la France.

d - Il est aussi question d'obliger l'équipage de porter un badge, afin évidemment d'aider les installations portuaires à reconnaître immédiatement un membre d'équipage, on peut penser qu'avec les équipages peu nombreux que nous avons maintenant tout le monde se connaît à bord. C'est donc plus pour que les visiteurs sachent qu'ils s'adressent à un membre de l'équipage.

3 - L'organisation du travail à bord

a - SSO : les compagnies ont choisi la personne qui sera SSO, pour la majorité ce sera le sd cpt, certaines fois le chef mec ou le sd mec. 2 politiques : ne pas surcharger le sd cpt pendant l'escale, ou bien penser que le sd cpt étant déjà safety officer, il est le mieux placé pour être SSO sachant que le travail (hors inspection) du SSO devrait être fait avant l'arrivée au port.

b - Exercices : il va falloir créer de nouveaux exercices à bord pour sensibiliser les équipages. Mais pour l'instant il n'existe pas de directives sur les thèmes d'exercices, quelques idées ont tout de même été émises par les bords :

entraînement au quart coupée (factionnaire), connaissance et utilisation des moyens de fouille et d'identité, connaissance des niveaux de sûreté, découverte d'un colis suspect.

c - Quart coupée : en escale sur un navire à marchandise dangereuse liquide, il faut 1 homme de quart au manifold, 1 homme de quart sur le pont qui pourra faire des rondes aléatoires et vérifier l'amarrage, et il faudra 1 homme de quart à la coupée en factionnaire, plus bien sûr l'officier au central cargaison. Donc une organisation à revoir pour presque tous les navires.

4 - Questions sans réponse

a - Formation SSO : cette formation est commencée dans les hydros, malheureusement les textes (hors le code lui-même) régissant la sûreté n'étant pas encore bien définis, la formation dispensée reste inévitablement dans le flou même si elle suit un document STW de novembre 2003 et ne répond pas vraiment aux questions que les futurs SSO et équipages se posent : essentiellement des questions pratiques comme les exercices à faire, les papiers et informations à divulguer, à taire, etc.

Cette formation très détaillée concerne les "connaissances" suivantes :

+ Plan de sûreté et procédures d'urgence :

connaissance des responsabilités liées à la sûreté du CSO, SSO, Cdt, équipage et PFSO ; connaissance de la législation et réglementation régissant la sûreté et connaissance des autorités compétentes de l'état du pavillon et de l'état du port qui doivent être avisées ; connaissance des éléments constituant un SSP (mais on n'apprend pas à en faire un car on ne sait pas encore en faire) ; connaissance de situations d'urgence et la manière d'y faire face ; gestion des foules ; connaissance de niveaux de sûreté ; connaissance des aides techniques à la sûreté ; connaissance des mesures de sûreté du port et pendant les opérations commerciales

+ Evaluation du risque et de la vulnérabilité :

Connaissance des méthodes d'évaluation du risque ; des techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ; du traitement des informations confidentielles ; reconnaissance des caractéristiques et comportement de personnes susceptibles de compromettre la sûreté, des armes et détection de celles-ci.

+ Méthodes de fouille :

Connaissance des diverses méthodes de fouille des personnes, bagages et

colis ; connaissance du matériel de sûreté y compris essai et étalonnage

+ **Techniques d'apprentissage** en vue de la formation des équipages, encourager la prise de conscience et la vigilance

Mais tout ceci reste très théorique, on a un bon aperçu de ce qui existe en matière de sûreté mais on reste dans le vague, aucune réponse pratique n'est donnée contrairement à d'autres formations qui sont certainement plus techniques (voir pétrole, smsdm, etc.)

b - Le SSP est classé Confidentiel, on ne doit donc pas le divulguer à n'importe qui, presque personne hormis les inspecteurs ISPS, et encore certainement pas tous en ce qui concerne l'étranger, comment ne pas froisser les susceptibilités de certains pays.

c - De même la plupart de nos navires sont à équipage multi-nationaux, alors peut-on se permettre d'avoir un SSO étranger employé par un manning manager sachant que tout est classé Confidentiel ?

d - Il n'existe aucune obligation juridique à présenter ses papiers d'identité à une personne qui n'est pas un représentant de la force de l'ordre. Alors comment fera un matelot à la coupée pour refouler la personne en question, aura-t-il le courage de refouler cette personne, de lui dire d'attendre qu'un officier plus responsable vienne à la coupée ou bien laissera-t-il passer ?

e - Effectif : on a vu plus haut qu'il allait falloir beaucoup de gens de quart sur le pont sur certains navires, comment avoir 3 hommes de quart en permanence sachant que pour 2 hommes de quart on tourne actuellement en 6/6 avec 4 personnes

5 - Conclusion

Une fois de plus ce code ne concerne que les navires de commerce, et exclu les pêcheurs, les plaisanciers, et surtout les navires de guerre (d'état c-à-d ceux employés par l'état pour des opérations non commerciales).

Responsabilité : un navire bien préparé en niveau sûreté arrive dans un port au même niveau mais vient d'un port pas vraiment sécurisé ; ce navire transporte des colis par conteneurs ou non, on découvre dans le port de déchargement (sécurisé) une bombe ou autre, qui va être suspecté le premier : le navire et bien sûr son commandant en premier même si ceux-ci ne sont pour rien dans le problème.

Enfin je pense que mon navire sera sûr le jour où il arrivera dans un port qui sera lui-même sûr. On peut être en niveau 3 sur un pétrolier qui arrive à Antifer où il n'existe toujours pas de simple contrôle d'identité à la porte.

H.A.

Traduction par Michel BOUGEARD d'informations glanées à droite et à gauche.

Code ISPS Zèle, Laxisme et Paranoïa ! Quelques dysfonctionnements...

La mise en application de ce code de Sécurité "Juillet 2004" ne se fait pas sans difficultés ! Les quelques exemples suivants en témoignent :

1. Escale à Quincy (Maryland, USA) :

8 inspecteurs de l'US Coast Guard montent à bord. L'un d'eux n'a pas sa carte ID. Il est refoulé à la coupée par le marin de quart ! Appelé à la rescousse le Commandant refuse l'accès à son bord de cet inspecteur malgré l'intervention du chef d'équipe qui se porte garant de son subordonné. Rien à faire, le Master reste inflexible ! Un bon point pour ce commandant qui joue le jeu si tant est que ce soit un jeu...

Une fois à bord le Chef Inspecteur des USCG demande à convoquer TOUT l'équipage, homme de quart à la coupée compris ! Refus du Master de laisser la gangway sans surveillance. Insistance des inspecteurs. Refus confirmé du

Commandant même après proposition du Chef Inspecteur de remplacer l'homme de quart à la coupée par un de ses inspecteurs ! Voyant que le Captain est intraitable sur ce point, les Coast Guards n'insistent pas.

Mais le test n'est pas terminé, le Chef Inspecteur demande à visiter la salle des Machines. Le Commandant appelle alors un Officier Mécanicien pour les accompagner, les USCGs avisent le Master que c'est inutile et propose d'effectuer leur visite seuls ! Refus du Commandant qui insiste pour qu'ils soient accompagnés dans leur descente dans le compartiment machine tant pour la Sûreté que pour la Sécurité.

Les inspecteurs obtiennent et effectuent normalement leur contrôle de l'Etat du Port. En final le Chef Inspecteur félicite le Commandant pour son respect des consignes de Sûreté et Sécurité du code ISPS.

Il semble bien que la conduite des inspecteurs de l'USCG était motivée par la tentation de prendre en défaut le Commandant de ce navire. Ce dernier a été inflexible et c'est tout à son honneur. Bravo.

Des exemples semblables sont légion aux USA, souvent des inspecteurs de la Coast Guard, habillés en civil, tentent de monter à bord des navires sans décliner leurs identités pour tester la vigilance du matelot de veille à la coupée ! La preuve est donnée par l'incident suivant.

2. Port de New York - USA :

Deux visiteurs supposés Inspecteurs des USCG se présentent à la coupée d'un navire en escale. L'un d'eux a sa carte ID, l'autre présente une carte dont la photo ne correspond pas avec son faciès ! L'officier de garde appelle alors le Ship Security Officer (SSO), ce dernier se déplace à la coupée avec son Commandant. Ils s'aperçoivent que cette fameuse carte est factice et représente le visage d'un extra-terrestre... mais sûrement pas celui d'un être humain et encore moins le visage de cet inspecteur supposé des USCG ! Le Commandant irrité lui demande de présenter au moins son permis de conduire, évidemment il ne l'a pas sur lui. L'accès à bord leur est donc normalement refusé.

Les deux inspecteurs n'insistent pas mais reviennent à la charge 15 minutes plus tard annonçant que le navire devait quitter son poste à quai pour un mouillage d'attente au motif que son Commandant leur avait refusé l'accès à bord pour effectuer leur contrôle de la Sécurité et de la Sûreté (ISSC) !

Soupçonneux, le Commandant appela aussitôt le bureau de l'USCG du port et rapporta l'incident au responsable, insistant sur le fait que monter à bord d'un navire sans la carte ID valide était strictement interdit suivant le règlement du code ISPS.

Deux heures plus tard les deux mêmes inspecteurs revinrent à bord avec cette fois leurs vraies cartes d'identité attestant de leurs fonctions. L'inspection qui suivit fut très pointilleuse mais ils n'arrivèrent pas à prendre le Commandant en défaut. Aucune déficience ne fut relevée.

3. San Francisco (California USA) :

Une équipe de l'USCG monte à bord après avoir présenté "patte blanche", cartes ID en règle. L'un des inspecteurs tente de partir seul faire son inspection, le Commandant l'en dissuade et insiste pour lui donner un officier comme escorte ! Ce qu'il accepte.

Tel autre Commandant dans ce même port de la Porte d'Or, est soumis à un interrogatoire en règle concernant le

mode de fonctionnement du code ISPS. Possédant le règlement par cœur il répond d'une belle façon aux questions pièges, nombreuses, des inspecteurs ! On lui demanda notamment :

Où se trouve le SSP (Ship Security Plan) ? Réponse du Pacha : Confidentiel.

Peut-on consulter le SSP ? Réponse : Pas sans la permission de l'Etat du pavillon.

Examen oral réussi devant ce jury ! Le Capitaine n'était pas le maillon faible... il put appareiller avec les félicitations de la commission, du moins on l'espère !

4. Philadelphie (Pennsylvanie) USA :

Un inspecteur des USCG s'apprêtait à sanctionner un navire pour non conformité au code ISPS au motif que le Second Capitaine (formé SSO lui aussi) relevant le SSO en place ne connaissait pas suffisamment le navire sur lequel il venait d'embarquer pour la première fois. Il y avait pourtant d'autres officiers embarqués qui avaient suivi le cours de SSO. Il fut demandé au Capitaine soit de conserver l'ancien SSO à bord jusqu'à l'escale suivante pour familiariser le nouveau venu au navire et l'initier à son Security Plan ou alors la sentence serait une lettre de non conformité du navire au code ISPS !

Le Commandant eut toutes les peines du monde à convaincre l'inspecteur que dans ce code lors d'une relève d'équipage le passage de suite concernant le navire entre le SSO débarquant et le SSO embarquant était suffisant et admis par le règlement ISPS !

5. Houston (Texas) USA :

C'est le cas d'une mauvaise interprétation des textes en vigueur concernant la demande par les Gardes Côtes de ce port texan de rédiger une Notice of Arrival (NOA) non seulement à l'arrivée du navire, ce qui est tout à fait justifié, mais aussi y ajouter une page supplémentaire d'amendement pour chaque déhalage dans le port au cours de l'escale ! Interprétation abusive et personnelle du règlement ISPS à Houston. De plus ils exigeaient que cette page soit rédigée exclusivement par le Capitaine et non pas par l'agent. Comme si le Commandant n'avait pas suffisamment de papier à rédiger !

6. Wilmington (Delaware) USA :

Les Coast Guards montent à bord du navire et intiment l'ordre au Commandant de joindre son Company Security Officer (CSO) dans les 15 minutes ! S'il ne réussit pas à entrer en contact dans le temps imparti, communication directe, ils considéreront que son Security Plan ne fonctionne pas et ils feront stopper les

opérations commerciales en cours ! Ils ajoutent que dans ce cas le navire devra quitter le port !

Comme quoi il est intéressant d'avoir tous les contacts possibles avec le CSO de l'armement.

De toutes façons ni SOLAS, ni l'ISPS Code ne spécifie de temps minimum pour contacter le CSO.

7. La Nouvelle Orléans (Louisiane) USA :

Le Capitaine du navire X (Etat Major Grec, équipage philippin) est notifié 24 heures avant son arrivée que son équipage représente une menace pour la sécurité du port et qu'il ne pourra remonter le Mississippi tant qu'un plan de sécurité pour l'équipage ne sera pas approuvé par le Capitaine du port !

Ce plan consistait aux yeux des autorités à encadrer l'équipage par deux gardes de terre armés et payés par le bord durant toute la durée de l'escale...

Au premier arrêt au mouillage, les USCGs embarquèrent pour vérifier le respect des règlements du code ISPS.

Le navire fut déclaré en "réelle conformité" avec le code et l'allégation de "menace potentielle pour la sécurité du port" fut oubliée !

Ces pratiques laissent rêveur, on savait les US Coast Guards tatillons en temps normal mais depuis le 11 Septembre 2001 leur zèle est maximum, frôlant parfois la paranoïa. Il est vrai qu'ils se considèrent à juste titre en guerre contre le terrorisme et que pour lutter efficacement contre ce fléau, ils ont imaginé ce code ISPS. L'OMI l'a réalisé mais que de contraintes pour le Marin, les armements et les ports ! Espérons quand même que toutes ces mesures issues du Code ISPS contribueront à dissuader les terroristes potentiels d'utiliser des navires et les ports pour leurs noirs desseins.

Mais Quid de l'application de l'ISPS sur les autres continents ? On s'aperçoit en lisant quelques rapports que c'est plutôt du côté des installations portuaires que le bât blesse. Un certain retard dans la mise en conformité paraît général avec beaucoup de laxisme associé à une méconnaissance certaine des règles du code. Nous sommes en plein dans la période de rodage, on est en droit de penser qu'au 1^{er} Janvier 2005 tout ira mieux.

QUELQUES EXEMPLES DE DYSFONCTIONNEMENTS :

■ Europe du Nord :

De nombreux cas répertoriés où le Capitaine est prié de communiquer par VHF aux autorités portuaires le degré de sûreté de son navire, MARSEC 1,2,3. Ce qui est interdit car il est alors très aisé pour un terroriste à l'écoute de choisir le

navire qui présente le plus de potentialités propres à un attentat.

D'autres capitaines signalent que tel port décide de modifier de sa propre autorité le degré MARSEC de tel navire en l'obligeant à prendre toutes les mesures de sécurité qui découlent d'un changement de niveau du MARSEC level !

Certains affréteurs demandent aussi de modifier le degré MARSEC avec les mesures qui vont avec, en fonction des cargaisons transportées mais sans déclarer ce changement ! Il est évident qu'un affréteur peut demander et spécifier dans la charte-partie d'élever le degré MARSEC pour tel ou tel voyage ou sur du plus long terme mais toutes ces modifications du Ship Security Plan ne pourront se faire qu'avec l'accord de l'Etat du pavillon, du CSO et consultation du Master pour suite à donner au niveau des nouvelles mesures à prendre à bord.

On note aussi l'exemple d'un navire en arrêt technique à Setubal (Portugal) avec des accès à des zones sensibles du navire non sécurisées comme la passerelle et l'entrée principale de emménagements. Quand le navire est au bassin de radoub, il est difficile de faire autrement avec toutes les allées et venues des ouvriers, techniciens, marins etc. Résultat : une déficience dûment confirmée par les inspecteurs du Port State Control qui n'ont pas attendu que rectification soit faite par le bord et le chantier On ne plaisante pas au Portugal même au fond d'une cale sèche !

A Marseille c'est le cas de dockers qui refusent de montrer leurs cartes ID (courant dans bon nombre de ports du monde), de prendre les badges du navire, qui refusent aussi de signer le Visitors Book et qui exigent que toutes les marques, enseignes, notices de Sécurité soient rédigées en français !..

On rapporte qu'en escale en Indonésie un navire a eu une amende de 300 USD pour effectif non conforme du fait des 4 gardiens de terre embauchés par l'agence pour améliorer la surveillance du dit navire ! Supernumerary on board...

En Afrique, Pointe Noire, Port Matadi, Douala, etc. c'est surtout le manque de sécurité dans les enceintes portuaires qui pose problème. Ce manque de sécurisation du périmètre oblige les bords à prendre des mesures préventives importantes, surveillance continue, gardiens, rondes, accès sécurisés, etc.

Applaudissons des deux mains si ces mesures contraignantes du code ISPS ont au moins le résultat positif de diminuer les clandestins à bord !

A Douala par exemple, après une escale riche en péripéties dont 4 tentatives de vol avec cadenas fracturés, 3 inspections de l'Etat du Port par 3 inspecteurs diffé-

rents, 30 "visiteurs officiels" sans cartes ID et en final, 2 stowaways sont découverts avant l'appareillage.

Remis à la police, les deux clandestins furent relâchés sur le quai !

Mais pour terminer ce tour d'horizon des débuts balbutiants du code ISPS, retour aux USA et à Philadelphie pour être plus précis.

Relatons la mésaventure survenue au capitaine d'un navire qui courroucé par la lenteur d'une inspection des Coast Guards au mouillage avant l'entrée au port, se crut malin de leur annoncer qu'il y avait une bombe à bord programmée pour exploser une fois le navire à quai ! Résultat : 4 jours d'attente supplémentai-

re puis surveillance très pointilleuse des opérations commerciales, le commandant fut bien évidemment débarqué et traduit devant la Cour Fédérale au motif de fausse déclaration et menace terroriste ! Le rapport ne dit pas de combien d'amende, voire d'emprisonnement avec ou sans sursis, il écopa. On ne badine pas avec le code ISPS aux USA. On s'en doutait !

Faites-nous part de vos témoignages et commentaires, de votre approche et appréciation personnelle de ce code ISPS. Dites-nous ce qui, à votre avis, fonctionne bien dans ce code, ses bienfaits et aussi ses dysfonctionnements ou toutes anecdotes. TOUT nous intéresse.

Un collègue nous informe de ses mésaventures concernant l'application de l'ISPS dans un port japonais.

LES REALITES DE L'ISPS

Le navire et le port étaient au niveau 1 de sûreté. Les check-lists de sûreté avaient été échangées avant l'arrivée et l'Agent avait été informé que l'accès à bord serait refusé à toute personne sans pièce d'identité. Avant l'arrivée, l'Agent informa le navire que quatre Coast Guards Japonais (JCG)

viendraient à bord pour contrôle et inspection ISPS.

Après en avoir reçu l'autorisation par les JCG, le navire a mouillé en fin d'après-midi en attente de jour pour accoster. Le lendemain matin, une première embarcation amena à bord quatre JCG et quatre Inspecteurs cargaison. L'un des Inspecteurs n'avait aucun document d'identité. Le Second Capitaine était présent à la coupée à leur arrivée, et après une longue discussion il fut convenu que cet inspecteur ne resterait à bord que le temps nécessaire à l'inspection et qu'il serait en permanence accompagné par un membre d'équipage.

Les JCG remplirent un tas de papiers, contrôlant les Certificats ISPS, le plan de sûreté du navire, les procédures et les registres, les équipements SSAS (Ship Security Alarm System) y compris un schéma du bouton d'Alerte Principal et de l'antenne. Tout cela étant effectué pendant l'approche vers le poste, pilote sur la passerelle, après avoir rempli une longue check-list.

Deux heures plus tard, une fois le navire amarré, deux Officiers de la Douane Japonaise sont arrivés avec l'Agent. Le Second Capitaine les accueillit à la coupée, mais ils refusèrent d'inscrire leurs noms et de signer le registre des visiteurs, arguant du fait que leur uniforme d'Officiers Japonais était suffisant pour monter librement à bord des navires. Après avoir joint leur hiérarchie par téléphone, ils refusèrent même de donner leur nom.

J'ai informé l'Agent qu'à l'avenir toute personne ne pouvant fournir la preuve de son identité ne pourrait accéder à bord, quels que soient son rang et l'objet de sa visite.

Les terminaux et les Autorités Locales devraient être au courant de ces précautions imposées par la Convention SOLAS chapitre XI-2 et le Code ISPS.

Le plus drôle est que, lors d'un PSC, six mois plus tôt, dans le même port, le navire et l'Armateur avaient reçu une Note d'Information des Autorités Maritimes Japonaise du MOU de Tokyo, indiquant, qu'à compter du 1^{er} juillet, l'absence de contrôle de l'accès à bord des navires serait considéré comme une déficience pouvant impliquer des retards, et entraîner une détention ou l'expulsion du navire.

Tout un poème !

La vie des capitaines (seul maître à bord ???)

Vu dans un port français : un navire pavillon de complaisance, armateur grec, fait l'objet d'un contrôle sévère du PSC après déroutement. Le Commandant et le Chef sont immédiatement relevés par leurs équivalents d'une autre nationalité !

Autre exemple : Le Commandant veut commander une poubelle sur le quai, il est obligé, avant de commander, d'en référer à son armateur grec !

Lu dans le JMM

Grande Bretagne : le code ISM fonctionne selon le MAIB

Le code ISM oblige les armements à prendre leur part de responsabilité. Les équipages commencent à comprendre que la sécurité est prise au sérieux par les armements.

Dans son rapport annuel d'activités 2003 M. Meyer, directeur du MAIB a déclaré : "Cependant, je reste très inquiet par le fait que les rôles d'équipage de nombreux caboteurs sont passés au dessous du seuil de sécurité. La veille à la passerelle assurée par un seul homme et l'importance de la fatigue accumulée deviennent les causes d'accidents les plus fréquentes au large de nos côtes. Je veux traiter ce problème en 2004."

Le MAIB, le BEA Mer et un représentant de l'Administration Néerlandaise chargée des transports maritimes disent la même chose : le mode d'armement de nombreux caboteurs immatriculés est dangereux.

La Prefectura Naval Argentina

Guardacostas La Garde-Côte Argentine



Michel Bougeard chez les Coast Guards

En ce Lundi 10 Mai 2004 je me présentais à 10H00 au n° 235 de l'Avenida Eduardo Madero à Buenos Aires. Rendez-vous avait été pris avec Andres Monzon, Prefecto Mayor des Gardes Côtes Argentins, lors de l'Assemblée Générale de la Fédération Internationale des Associations de Capitaines de Navires (IFSMA) qui s'est tenue à Buenos Aires les 6 et 7 Mai 2004.

Le bâtiment de la Prefectura Naval est d'importance, un immense building de 9 étages où fourmille une foule d'officiers et marins, tous en uniforme bien que ce corps soit civil. Andres Monzon, Préfet Principal des Gardes Côtes, Chef du Département de la Sécurité de la Navigation, assisté d'Italo D'Amico chef du Département des Conventions Internationales me reçoivent dans le bureau du Prefecto Mayor et commentent à me décrire la Garde Côtes Argentine.

La Guardacostas trouve ses origines au 19^{ème} siècle et très précisément en 1810 lors de la Révolution de Mai qui vit la fin de la domination espagnole. La première Junte militaire décréta la Prefectura institution nationale.

Dès 1793, le roi d'Espagne Charles IV appliqua à ses colonies d'Amérique du Sud les réglementations en vigueur dans la Péninsule Ibérique. Mesures qui géraient la police générale des ports, les Capitaines de ports et Capitaineries, l'inspection des navires et leur clearance, l'habilitation des Pilotes de ports, le contrôle des marins et passagers, les délits de pollution, le contrôle sanitaire dans les ports etc.

C'est sur ces bases solides et anciennes que s'est constituée et structurée la Prefectura Naval Argentina (PNA- Argentine Coast Guard).

Le 29 Octobre 1896 le Congrès Argentin promulgua la Loi 3.445 lui donnant un cadre légal, définissant son rôle et ses compétences

et établissant son organisation le long des côtes, estuaires et rivières.

1. ORGANISATION DE LA GARDE CÔTE ARGENTINE :

La PNA est une force de sécurité sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur, appartenant ce qui démontre bien ce côté Police qui la caractérise. Pour vous en convaincre il suffit de noter qu'il n'y a pas de policiers au sens habituel du terme dans l'enceinte portuaire ou même dans ses abords mais des gardes armés de la Prefectura Naval ! C'est sans doute la bonne formule, d'une grande logique et sans le vouloir en avance sur son temps si on se réfère aux exigences du nouveau code ISPS (Juillet 2004...), les ports devenant des enceintes fortifiées pour parer à toute menace venant de l'extérieur, de Mer ou de Terre.

Un Préfet National Naval est à la tête de la Garde Côte Argentine au Quartier Général de Buenos Aires. Sous ses ordres près de 14 000 hommes dont 1 800 officiers et 12 000 sous-officiers. Effectifs importants qui s'expliquent par l'étendue des frontières maritimes, 4 725 kilomètres de côtes à surveiller du Rio de la Plata à la Terre de Feu, sans oublier les 4 700 km de fleuves, rivières, rios, canaux et aussi les 3 000 km² des 68 lacs navigables de Patagonie situés au pied de la Cordillère des Andes.

La PNA est très structurée, démontrant une organisation rigoureuse quelque peu calquée sur ses grandes sœurs Nord Américaines (US Coast Gard et Garde Côtière Canadienne). Elle est de ce fait la plus importante d'Amérique Latine. Pour satisfaire les missions qui lui incombent, la PNA a adopté une structure qui correspond au concept de la centralisation du pouvoir décisionnel et de la décentralisation de l'opérationnel. Le littoral, les fleuves et les lacs sont divisés en Dix Préfectures de zone.

Chaque district a plusieurs préfetures, sa propre organisation et ses moyens bien spécifiques, il est bien évident que dans le District du Haut Parana (fleuve frontière avec le Paraguay) les besoins et problèmes ne sont pas les mêmes que du côté d'Ushuaia (District de la Mer Argentine du Sud) : dans le nord des problèmes de contrebande en tout genre et



Monument des Malouines

d'immigration illicite sur les fleuves frontières Parana et Uruguay et dans le grand Sud la surveillance des pêches, le développement de la recherche et l'exploitation pétrolière, le tourisme croisiériste vers l'Antarctique et le Cap, mythique, du Horn au départ d'Ushuaia, nécessitent des moyens bien différents de surveillance et de sauvetage pour assurer la Sécurité de la Navigation.

2. MISSIONS DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA :

Ses missions sont multiples pour assurer les fonctions basiques de toute Garde-Côte et bien d'autres encore telles que :

- La Sécurité et la Sûreté du Transport Maritime. Exécution des Lois de la Mer.
- Inspection et certification des navires. Contrôles de l'Etat du port. Centres de surveillance.
- La Sauvegarde de la vie humaine en Mer. Recherche et Sauvetage.
- La Sécurité de la navigation maritime, fluviale et lacustre.
- La Protection Maritime et Portuaire.
- La Protection de l'environnement.
- Police et assistance des Pêches. Contrôle de Sécurité des navires de pêche.
- La Sécurité Public dans les enceintes portuaires. Protection des accès.
- Le Registre national des navires pour l'immatriculation de ces navires sous pavillon argentin.
- L'inscription et la certification des Officiers et Marins argentins en tant qu'Autorité Maritime.
- Bureau d'Enquête des Accidents en Mer (BEA Mer).
- Prévention des pollutions par les navires (Convention MARPOL).
- Investigation, sauvetage (SAR), lutte contre l'incendie et les pollutions marines et net-

toyage des zones polluées.

- Contrôle du transport de marchandises dangereuses.
- Surveillance et sécurité de la navigation de plaisance. Gestion des permis de navigation des navires de plaisance.
- Sécurité de l'ordre public.
- Auxiliaire de Justice.
- Contrôle des eaux territoriales. Lutte contre les trafics illicites, contrebande, drogue, immigration clandestine etc.
- Protection des installations pétrolières offshore.
- Surveillance de la Zone Economique Exclusive des 200 milles.
- Assistance aux populations côtières.
- Communications et "Intelligence Service".
- Assistance médicale. Evacuations sanitaires.
- Certification des Pilotes de ports et de rivières.
- Force d'intervention rapide " Albatros ". Groupe de Policiers Maritimes / Commandos sérieusement entraînés très réactifs, pouvant intervenir efficacement et rapidement n'importe où dans ce vaste pays répondant à toute exigence de sécurité, de rétablissement de l'ordre public, ou d'aide en situation de catastrophes, inondations ou tout autre sinistre.



Préfecture d'Ushuaia

dans la lutte contre la Pollution, le transport des marchandises dangereuses, l'inspection des navires etc. Il existe même une formation de "Master de la Sécurité Maritime".

Une autre école, l'école supérieure d'Olivos près de Buenos Aires propose des cours théoriques et pratiques aux officiers désireux de se spécialiser en matière de Sécurité du littoral, de navigation, de machine, de communications, d'aviation ou d'administration. Une école de Sauvetage et de plongée complète le système d'éducation, c'est dire le très large panel de spécialités offert pour la formation des personnels.

La Prefectura Naval recrute aussi des Ingénieurs en construction navale, des avocats, des médecins, des ingénieurs chimistes et toutes autres professions spécifiques dont la PNA a besoin pour mener à bien ses différentes missions.

Notons aussi qu'il existe une passerelle pour faciliter l'accès des officiers de la Marine Marchande, Pont et Machine, vers cette Garde Côtière, ce qui est très important et ajoute un capital d'expérience supplémentaire et de choix à la PNA, capital acquis sur tous types de navires sillonnant les 7 Mers ce qui aug-



Sauvegarde de la vie humaine

suivre des cours de perfectionnement dans ces mêmes écoles pour mise à niveau en fonction de l'évolution des règlements et des matériels pour garder une efficacité maximum, c'est la priorité. Dans cette optique, des cours spécialisés sont dispensés pour devenir expert

ment considérablement l'efficacité de ce corps spécialisé.

4. MOYENS NAUTIQUES ET AÉRIENS DE LA GUARDACOSTAS :

Ils sont à la hauteur des tâches qui incombent à la PNA, peut-être pas des moyens pléthoriques car l'Argentine est un pays qui sort d'une grave crise économique. On est loin par exemple de la surabondance des moyens dont dispose l'US Coast Guard mais ils paraissent en adéquation avec les besoins réels de la PNA.

Unités Navales :

La flotte de la PNA comporte une multitude de navires, vedettes et embarcations de toutes tailles :

- 5 Cotres de 67 mètres, déplaçant près de 1.000 tonnes, 21 nœuds, construits au tout début des années 80, de moyenne endurance, pour la patrouille maritime dans la ZEE des 200 milles. Un hélicoptère embarqué.
- 1 unité de 57 mètres, plus ancienne aux capacités plus restreintes.
- 18 patrouilleurs de 27 mètres, 22 nœuds, construits en 1979/80, plus spécialisés dans la surveillance côtière.
- 11 patrouilleurs de 17 à 23 mètres, toujours destinés à la surveillance des côtes et des zones fluviales, estuaires et remontée des rivières.
- Une flottille d'embarcations motorisées (85) utilisées soit sur le littoral ou en rivière.
- 530 unités légères, petites embarcations, vedettes de rivière, zodiacs etc. pour usages divers tel que la surveillance des lacs et rivières, sans oublier la sécurité des loisirs nautiques sur les plages et le long du littoral.

Citons aussi l'existence de l'"Esperanza", navire école de la Garde-Côte, un yacht de 19 mètres construit en 1968 par le personnel de la Garde Côtière, sur lequel s'amarinent les cadets de la PNA lors de stages d'entraînement. Ce voilier participe aussi à des régates ou courses hauturières nationales et internationales de sa classe pour porter haut le pavillon de la PNA, blanc bordé de bleu avec au centre deux ancres de marine croisées héritées de l'insigne des Capitaineries.

Aéronefs :

- **Avions** : 5 avions de surveillance maritime, Search And Rescue (SAR), équipés de radar de recherche dont 2 en version transport ; 2 Piper de surveillance et d'entraînement des pilotes.
- **Hélicoptères** : 4 Dauphins ; 3 Pumas Version Maritime, grande autonomie, opérationnels en ZEE pour évacuation sanitaire ; 5 Schweizer, bi-places, munis de flotteurs pour les zones fluviales et lacustres.

Trois bases réparties sur le littoral abritent ces flottilles aéro-maritimes : Rivadavia (Patagonie), Mar del Plata et Buenos Aires.

3. FORMATION DES PERSONNELS :

Pour faire face à toutes ces tâches, la Prefectura Naval forme elle-même ses officiers, marins et personnels d'administration. Pour ce faire elle dispose de deux écoles.

La première, l'école ou plutôt l'académie "General Matias de Irigoyen" située à Zarate près de Buenos Aires forme les officiers à toutes les disciplines. La seconde, toute proche, l'école "Coronel Martin Jacobo Thompson" est plus spécialement chargée de la formation des sous officiers maistranciers.

Tout au long de leur vie active ces officiers, sous officiers et marins sont amenés à



Exercice en mer

CONCLUSION

La Prefectura Naval Argentina issue des Capitaineries de Port du temps des Espagnols a grandi au fil des siècles pour couvrir toutes les responsabilités civiles de l'Etat en mer. Elle s'est ainsi hissée dans le " TopTen " des meilleurs Coast Guards mondiales .

Son grand âge et son expérience l'ont mise à l'abri des velléités de la Marine Militaire Argentine (Armada Naval) de s' "emparer" des missions de service public. En plus de ses racines ancestrales, le fait aussi que le noyau dur de cette PNA soit constitué par une administration qui ressemble bien à nos Affaires Maritimes (Registre et Immatriculation des navires et des marins), a contribué fortement à restreindre les convoitises de la marine nationale argentine.

Les deux corps sont donc bien distincts mais peuvent être amenés à s'entraider en cas de force majeure, pour toute catastrophe maritime de grande ampleur. A ce propos signalons que quelques navires de la Garde-Côte ont participé au conflit des Malouines en Mai 1982 qui les opposa à la Grande Bretagne. Deux cotres de la PNA furent coulés dont l' "Islas Malvinas".

La Prefectura Naval semble bien équilibrée, un léger bémol toutefois concernant des moyens nautiques et aériens un peu justes qui auraient besoin d'être modernisés mais la situation économique de l'Argentine ne le permet pas présentement. Nul doute que ce sera une priorité quand ce pays aura repris son expansion. La possibilité d'intégration de la PNA offerte aux officiers et marins de la Marine Marchande est une excellente chose bien séduisante car de bon sens.

La US Coast Guard quant à elle, est plus chanceuse puisque le renouvellement de sa flotte de cotres est budgétisé et programmé à partir de 2004, projet "Deepwater" : au total 90 cotres et patrouilleurs vont venir remplacer les

anciens, dont 8 cotres de grande endurance de 130 mètres de long, type frégate furtive, plate-forme et hangar pour 2 hélicoptères, plus deux radars de mise à l'eau de vedettes rapides à la poupe du navire etc !..

Et QUID de la Garde-Côte Européenne dans tout cela ? Il est vrai que l'Union Européenne aurait les moyens financiers et la vieille tradition maritime qui pourraient jeter les bases d'une Euro Coast Guard de qualité que tous les marins réclament depuis 25 ans et plus particulièrement l'Association Française des Capitaines de Navires. C'est une question de volonté politique trop longtemps freinée par des lobbies anti-Coast Guard. Mais les hommes politiques, députés européens en tête, ont pris conscience de la nécessité d'un tel corps spécialisé après les catastrophes de l'Erika et du Prestige. Il est grand temps de rétablir la Sécurité sur mer dans les eaux communautaires.

Le parlement Européen a récemment voté une résolution avec un amendement demandant à la Commission Européenne de présenter le plus rapidement possible une proposition de création d'une Garde-côtes européenne.

De nombreux candidats à la députation européenne ont mis ce projet dans leur profession de foi . Et même un Général en retraite, le Général Morillon, tête de liste d'un parti dans le Grand Ouest, est venu à Brest lors de sa tournée des popotes électorales, prêcher la bonne parole au sujet d'une Garde Côtière Européenne !.. A-t-il réussi à convaincre les Amiraux ?

De plus, dans ce même ordre d'idées mais à un échelon national, le Parlement Allemand a, de son côté, demandé aux différentes Administrations impliquées dans l'action de l'Etat en mer, de réfléchir au regroupement de tous les moyens pour mettre sur pied une German Coast Guard (Deutschen Küstenwache) sur les modèles existant à l'étranger !

Ça bouge en Europe, c'est plus qu'un frémissement ! Même en France, depuis peu, tous les navires relevant du Service Public et de l'action de l'Etat en Mer ont les fameuses marques obliques tricolores peintes sur leurs coques, tellement typiques des corps de Garde-Côtes mais ce n'est toujours pas une French Coast Guard dont l'appellation bloque en haut lieu...

Mais soyons confiants, le Bon Sens Marin finira bien par triompher !

Michel BOUGEARD



Une unité des Coast Guards

Garde Côtière Européenne

(suite...)

Bonne nouvelle, la Marine Nationale a le discours qu'on attend d'elle !

Du moins elle semble évoluer lentement mais sûrement vers un projet de ce type. J'en veux pour preuve les réflexions sur ce sujet de l'Amiral Jean-Pierre Beauvois, ancien chef d'Etat-major du Centre d'enseignement de la Marine Nationale. Il s'adressait l'an passé aux membres du Lions club de Paris-Doyen et dans sa conférence sur les différentes missions de la Royale, traitant de la nouvelle fonction de Service Public de la M.N, il disait ceci : "... La mission de service public demande des moyens nombreux mais relativement rustiques. Les sacrifices budgétaires que la Marine a dû supporter, font qu'elle dispose de peu de moyens de ce type et que par conséquent elle utilise certains de ses moyens opérationnels pour assurer cette mission. C'est ainsi que ce sont fréquemment des frégates anti-sous-marines ou aériennes (dont l'équipage dépasse les 200 hommes) qui contrôlent la navigation au large de nos côtes ou encore des avions Atlantic extrêmement sophistiqués dans le domaine du pistage des sous-marins qui observent la dérive des nappes de fuel. Le PC des moyens maritimes engagés dans la lutte contre la pollution du "Prestige", est le "D'Entrecasteaux", bâtiment hydro océanographique majeur. Il y a là, à mon sens, un grave défaut qu'il ne devrait pas être très difficile de supprimer, et une importante économie à faire sur le coût de telles opérations.

Les projets ne manquent pas, qu'ils soient internes à la Marine ou dans le cadre plus vaste de la création d'un corps de garde-côtes national ou européen. Aucune décision n'est prise dans ce sens, à ma connaissance...".

Vous me direz qu'il n'y a pas de quoi à pavoiser mais il faut quand même préciser que c'est la première fois en 25 ans que j'entends un Amiral de notre Marine Nationale parler de Garde-côtes en des termes normaux, non agressifs ou moqueurs envers ce projet d'Euro Coast Guard ! Précisons aussi que l'Amiral Beauvois a quitté le service actif depuis 7 ans et c'est peut-être le fait d'avoir pris sa retraite qui confère à cet officier général une liberté de parole que l'on ne retrouve pas encore chez d'autres Amiraux en activité. Mais ne désespérons pas, soyons optimistes, le Bon Sens Marin finira bien par triompher. Wait and see.

M. BOUGEARD

Compte-rendu du Sous-Comité NAV 50

OMI LONDRES DU 5 AU 9 JUILLET 2004

Après l'allocution de bienvenue et d'ouverture du Sous-Comité NAV 50 par Mr MITROPOULOS Secrétaire Général, les tâches attribuées au Sous-Comité ainsi que les recommandations provenant des autres Comités sont passées en revue. Deux groupes de travail (WG) et 3 groupes de rédaction (DG) sont établis, les points qui ne sont pas étudiés par les WG ou les DG sont examinés en plénière.

Les documents qui sont adoptés par le sous-comité NAV seront présentés au MSC (Marine Safety Committee) de Décembre 2004 pour approbation.

Le WG1 est chargé de traiter le point 3, Organisation du trafic maritime, comptes rendus de navires et questions connexes, de l'ordre du jour ainsi que le point 18(a) Divers, Interprétation de la règle 1(e) de COLREG.

1 - NOUVEAUX DISPOSITIFS DE SEPARATION DE TRAFIC

1-1 Aux abords du fleuve Cap Fear (Nav 50/3/3 présenté par les USA) - accepté
Composé d'une zone de prudence et d'un DST à 2 voies de circulation et une zone de séparation. Le chenal a été dragué à 42 pieds, et la portée de 8 aides à la navigation a été améliorée, celle de 13 autres est prévue être accrue.

1-2 Etablissement de nouveaux DST, d'un système de compte-rendu, de nouvelles zones de mouillage et d'embarquement de pilote aux abords et à Mina Al-Ahmadi. (Nav 50/3/7 par Kuwait)
- La réorganisation des zones de mouillage et d'embarquement du pilote devront être annoncées par les Avis aux Navigateurs (NtM : Notices to Mariners).
- Le nouveau système de compte-rendu obligatoire devra être re-proposé au SC NAV51 dans le format conforme.
- Les 2 nouveaux points de compte-rendu pour la coordination du trafic dans les zones Nord et Sud de Mina Al-Ahmadi pourront aussi être annoncés par NtM.
- Les DST avec des modifications mineures ont été acceptés. Deux DST à 2 voies de circulation et une zone de séparation, situé au nord du chenal de départ des navires à grand tirant d'eau, zones de prudence pour permettre l'accès au mouillage d'attente de Mina Al-Ahmadi des pétroliers. Le deuxième dispositif continue vers le NW vers Shuwaik et écarte le trafic entrant et sortant de ce port

de la zone des SBM de Mina Al-Ahmadi. Le 3° dispositif donne accès au port de Shuaiba et est situé au sud du chenal de départ des navires à grand tirant d'eau, comprend 2 voies de circulation et une zone de séparation. Des bouées supplémentaires seront ajoutées aux dispositifs.

2 - MODIFICATIONS AUX DISPOSITIFS DE SEPARATION EXISTANTS

2-1 Aux abords et dans le Puget Sound, dans Haro Strait, Boundary Pass et dans Strait of Georgia (Nav 50/3/1 présenté par USA et Canada) - acceptées

- Ajout de dispositifs de séparation dans le détroit de Haro et le Boundary Pass : voie de circulation à double sens et établissement d'une zone de prudence au large de Turn Point. Etablissement de 3 zones de prudence au voisinage de la station de pilotage de Victoria.
- Modifications des DST dans le Puget Sound et ses abords ainsi que dans le détroit de Georgia. Alignement du DST du Puget Sound sur le nouveau dispositif du détroit de Haro. Extension d'une zone de prudence dans le détroit de Georgia à l'ouest du Deltaport et du terminal Tsawwassen.

2-2 Aux abords de la baie de la Chesapeake (Nav 50/3/4 - USA) - accepté

- En raison du déplacement du banc Nautilus Shoal qui gagne vers le sud, le DST d'accès Est modifié est déplacé vers le sud, la zone de prudence n'est pas modifiée. Le DST d'accès sud n'est pas modifié.

2-3 Au large des caps Roca et Saint Vincent (Nav 50/3/8 - Portugal) - accepté

- Mise à 2 voies dans les 2 sens pour écarter les navires transportant des marchandises Dangereuses ou Polluantes - Alignement sur le DST de Finisterre.

2-4 Suppression du DST au large de Berlingua (Nav 50/3/10 - Portugal) - accepté

- N'est plus nécessaire avec Finisterre et la mise en place des nouveaux dispositifs St Vincent et Roca.

2-5 Modification du DST aux abords du port de San Martin- rebaptisé DST aux abords du port de Pisco (Nav 50/3/10 - Perou) - accepté

- Modification en raison de l'implantation d'une plateforme d'exportation de gaz, éloignement du trafic de cette plateforme.
- Système composé de 3 dispositifs (N- W- S) à 2 voies avec zones de séparation se raccordant par une Zone de Prudence dans laquelle se trouve une Zone à Eviter de 200m de rayon.

3 - MESURES DE NAVIGATION AUTRES QUE DISPOSITIFS DE SEPARATION DE TRAFIC

3-1 Etablissement d'une Zone à Eviter et d'une Zone de Mouillage Interdit dans la zone West Cameron au NW du Golfe du Mexique (Nav 50/3/2 - USA) - accepté

- Mise en place de cette zone autour d'un système immergé de déchargement pour gazier à proximité de El Paso Energy Bridge Deepwater Port. L'ensemble est situé à environ 116 milles au large de Cameron dans l'Etat de Louisiane par 28°05, 27N 093°03,12W.
- Sont créés : une zone à éviter de 2 000 m de rayon autour de ce point, doit être évitée par tous les navires n'allant pas réaliser d'opérations au port en eaux profondes; une zone de mouillage interdit de 1 500 m de rayon autour de ce même point (protection des systèmes d'ancrage du système de déchargement et des pipelines), l'interdiction de mouillage s'applique à tous les navires ; une zone de sécurité de 500 m autour de ce même point interdite à tous navires sauf ceux escalant à ce port et les navires les assistant dans ces opérations.
- Une note sera portée sur toutes les cartes pertinentes reprenant ces informations.

3-2 Amendement aux notes concernant la route en eau profonde dans la voie d'accès méridionale de la baie de Chesapeake (Nav 50/3/5 - USA) - accepté

- 1 - Il est recommandé que les navires ci-après utilisent la route en eau profonde lorsqu'ils naviguent à destination ou en provenance de la baie de Chesapeake : Navires à fort tirant d'eau (> 12,80m / 42 pieds) en eau douce et porte avions. Les navires dont le TE est < à 12,80m/42 pieds peuvent utiliser la route en eau profonde lorsque le capitaine estime que les caractéristiques du navire, sa vitesse et les conditions d'environnement régnaient peuvent entraîner une

modification du tirant d'eau le rendant égal ou supérieur à 12,80m/42 pieds.

2.1 - Il est recommandé qu'un navire utilisant la route en eau profonde annonce son intention sur la voie 16 lorsqu'il est à proximité de la bouée CB marquant l'extrémité sud de la voie d'accès méridionale de la baie Chesapeake, ou à proximité de la bouée d'entrée CH à l'extrémité nord de la route. Le libellé des notes 2.2, 2.3 et 3 du guide de l'organisation du trafic est conservé tel quel.

3-3 Zone à éviter dans la région de l'île Berlinga (Nav 50/3/9 - Portugal) - accepté.
Zone à éviter concernant tous les navires de plus de 300 UMS de jauge brute à l'exception de ceux dûment autorisés navigant entre les ports portugais et ne transportant pas de cargaisons dangereuses ou substances nuisibles.

4- MISE EN ŒUVRE DES DST NOUVEAUX OU MODIFIÉS ET DES AUTRES MESURES D'ORGANISATION DU TRAFIC

Les DST nouveaux ou modifiés et des autres mesures d'organisation du trafic mentionnés aux paragraphes ci-dessus (1.1-1.2; 2.1 à 2.5; 3.1 à 3.3) seront mis en œuvre 6 mois après leur adoption par le MSC.

5 - AMENDEMENTS AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À L'ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME ET AUX DIRECTIVES ET CRITÈRES APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE COMPTES RENDUS DE NAVIRES

5-1 Coordonnées géographiques utilisées pour l'organisation du trafic maritime et les systèmes de compte rendus de navires.

Proposition de la Norvège (Nav 50/3/11) - acceptée - visant à normaliser l'utilisation du système WGS 84 (World Geodesic System 1984) aux fins de l'organisation du trafic maritime et des systèmes de comptes rendus de navires.

La raison est que les navires utilisent les Systèmes Globaux de Navigation par Satellite (GNSS Global Navigation Satellite System), et les systèmes de cartes ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) qui sont établies en WGS84. On s'efforce de rapporter les cartes marines papier au système WGS 84 ou à un système compatible avec WGS 84. Le Système d'Identification Automatique (AIS) utilise les GNSS et les positions établies au moyen de l'AIS sont au WGS 84. La résolution A.572(14), paragraphe 3.11.6 est modifié dans ce sens, la Résolution MSC.43(64) telle que modifiée par la Résolution MSC.111(73) section 3

paragraphe 3.3.4 est aussi modifiée dans ce sens.

5-2 Modification du système de comptes rendus de navires SHIPPOS

(Nav 50 /INF.4 - Danemark) - notée - Système gratuit de compte rendu de navires s'appliquant :

- aux navires de 20 000 tonnes de jauge brute et plus
- aux navires de 11 m de TE et plus
- aux pétroliers, gaziers et chimiquiers de 1 600 tonnes de jauge brute et plus et
- aux navires transportant du combustible irradié, du plutonium et des déchets à haute radio-activité.

5-3 Renseignements relatifs au groupe de travail d'experts de HELCOM (Commission d'Helsinki)

- Le groupe AIS est chargé de l'établissement d'un système de surveillance AIS en Baltique avant le 1^{er} juillet 2005, et le rendre accessible aux autorités compétentes de chaque pays, afin de surveiller le trafic (nombre de navires, TE, dimensions, types ..) et de permettre des études statistiques et faire des analyses de risques, prévoir de nouvelles aides à la navigation, modifier les organisations de trafic...
- Le groupe chargé de l'organisation du trafic des navires à grand tirant d'eau et d'élaborer les possibilités d'améliorer la sécurité de la navigation par des moyens taillés sur mesure. La Commission Hydrographique de la mer Baltique a préparé un plan de contrôle des levés sur les axes principaux et les accès aux ports. Le groupe prépare aussi une analyse scientifique utilisant les données AIS pour identifier les zones où se produisent le plus souvent les presque accidents.
- Le groupe chargé du pilotage doit rechercher les possibilités et le besoin de recommander le pilotage ou de le rendre obligatoire dans les zones à haut risque. L'objectif principal est d'identifier les zones à risque hors des eaux territoriales, de rendre effectif le pilotage recommandé ou obligatoire dans de telles zones après accords internationaux.

6 - MESURES DE PROTECTION ASSOCIÉES AUX PSSA (Particularly Sensitive Sea Areas)

6-1 Détroit de Torrès - Pilotage obligatoire

Proposition de l'Australie et de la Papouasie-Nouvelle-Guinée (Nav 50/3) d'étendre au Détroit de Torrès, qui est un détroit international, les dispositions relatives au pilotage obligatoire dans la région des récifs de la Grande Barrière, a été reconnue comme réalisable sur le plan opérationnel et convenant d'une manière générale aux fins de la protection du milieu marin dans le détroit de Torrès.

Il est à noter que le pilotage est déjà recom-

mandé dans le détroit de Torrès et dans le chenal du Nord Est pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 70 m ainsi que les pétroliers, les chimiquiers, les gaziers, tous en charge. Entre novembre 2001 et novembre 2002, le nombre de navires a été de 1 008 représentant 3 136 passages dans le détroit de Torrès, seulement 32% des navires se dirigeant vers l'Est et 38,5% de ceux se dirigeant vers l'Ouest ont eu recours aux services d'un pilote; en 1995 70% et en 2001 55% des navires avaient pris un pilote. La recommandation de la résolution A.710(17) est de moins en moins respectée.

La faisabilité technique et la proportionnalité du dispositif de pilotage proposé sera transmise au MEPC 52. Les aspects juridiques seront abordés au LEG 89 et le MSC 79 devrait prendre les décisions définitives en tenant compte des décisions du MEPC sur la désignation des PSSA et des discussions au LEG 89 sur les aspects juridiques en jeu dans le dispositif de pilotage obligatoire en tant que mesure de protection associée.

NDLR : Les assureurs pourraient inciter les navires transitant par les détroits de Torrès et du Nord Est à faire usage du pilotage actuellement recommandé, en raison des difficultés de navigation, des courants, des conditions de marées pouvant être différentes des prévisions et de l'étroitesse du passage. Le pilote par sa connaissance technique des lieux réduit le stress et la fatigue de l'équipe passerelle. Le coût du pilotage est très sûrement inférieur à celui occasionné par le retard dû à un échouement sans dégâts sans parler des coûts qu'entraînerait une pollution dans cette zone avec les conséquences pour les populations qui vivent de la mer.

Un navire qui avait demandé le pilote a vu sa demande refusée par l'Agent et s'est échoué !!!! Qu'en est-il de la recommandation indiquant que le capitaine ne devait pas subir de pressions de la part de la terre dans ses décisions concernant la sécurité de la navigation ???

6-2 PSSA d'Europe occidentale: mesures de protection associées - établissement d'un nouveau système de comptes rendus obligatoires de navires.

Proposition de Belgique-Espagne-France-Irlande-Portugal-Royaume Uni (Nav 50/3/6) - acceptée.

WETREP : compte rendu obligatoire pour tous les types de pétrolier de DWT > 600 tonnes transportant une cargaison de :

- pétrole brut lourd de densité à 15°C supérieure à 900 Kg/m³
- fiouls lourds de densité à 15°C supérieure à 900 Kg/m³ ou d'une viscosité cinématique à 50°C supérieure à 180 mm²/s; et
- bitumes, goudron et leurs émulsions.

Comptes rendus WETREP doivent être envoyés à la station la plus proche figurant sur la liste annexée au document :

- en entrant dans la zone de compte rendu,
 - en quittant un port, un terminal ou un mouillage situé dans la zone,
 - lorsqu'ils s'écartent de leur route vers leur port/terminal/mouillage de destination déclaré à l'origine ou de la position "en attente d'instructions" fournies au moment de l'entrée dans la zone,
 - lorsqu'il est nécessaire qu'ils s'écartent de la route prévue en raison des conditions météo ou d'un défaut de fonctionnement du matériel ou d'un changement de conditions de navigation, et
 - lorsqu'ils quittent définitivement la zone.
- Les comptes rendus sont gratuits pour le navire expéditeur.

Informations à transmettre :

Type de compte rendu : 2 lettres

SP : Plan de route (Sailing Plan)

FR : Compte rendu final (Final Report) contient uniquement A-B-C-E & F (quitte définitivement zone)

DR : Compte rendu de Déviation (Deviation Report) contient uniquement A-B-C-E-F & I

A : Identification du navire (Nom, Indicatif, N° OMI, n° MMSI)

B : Groupe date et heure Z (jjhhmm Z)

C : Position en Lat / Long (DDMM N DDMM W)

E : Cap vrai (3 chiffres)

F : Vitesse (2 chiffres)

G : Nom du dernier port d'escale

I : Nom du prochain port d'escale et ETA

P : Type(s) de cargaison hydrocarbures, quantité, grade(s) et densité. Si ces navires-citernes transportent simultanément d'autres cargaisons potentiellement dangereuses : type, quantité et classe OMI de ces cargaisons, le cas échéant.

Q : Défauts, avarie ou défauts et autres restrictions: descriptions brève

T : Adresse aux fins de la communication des renseignements sur la cargaison

W : Nombre de personnes à bord

X : Diverses informations applicables à ces navires-citernes :

Caractéristiques et quantité estimée de soutes pour les navires en transportant plus de 5 000 T

Conditions de navigation (par exemple navire faisant route avec les machines, navire à capacité de manœuvre restreinte, etc.)

7- INTERPRETATION DE LA REGLE 1 e) DU REGLEMENT COLREG

(Nav 50/18 - Suède)

Concerne les feux de navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales qui ne peut se conformer à toutes

les dispositions de l'une quelconque de ces règles ...

Un projet de circulaire MSC a été rédigé par le WG contenant des recommandations supplémentaires aux fins de l'application uniforme de la règle 1 e).

8- RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE DES QUESTIONS TECHNIQUES

Travail confié au WG 2 chargé d'examiner les points 4-9-10 et 18 liés à l'AIS.

Documents de travail : Nav 50/4 - Nav 50/9 - Nav 50/4/3 - Nav 50/4/1 b- Nav 50/4/2 et COM-SAR 8/17- Nav 50/9 - Nav 50/9/1 - Nav 50/9/2 - Nav 50/10/1- Nav 50/10/26 Nav 50/18/16 - Nav 50/INF.7. Travail qui se traduit par :

8-1 Prescriptions relatives à l'affichage et à l'utilisation des données AIS sur les écrans de navigation de bord

8-1-1 Avant-projet de Résolution MSC sur les Normes de fonctionnement applicables à la présentation des renseignements de navigation sur les écrans de bord.

- Harmonisation des prescriptions applicables à la présentation des renseignements de navigation à la passerelle du navire pour homogénéiser l'interface homme/machine dans la conception et l'exploitation.
 - Utilisation cohérente des termes, abréviations, couleurs et symboles utilisés pour la navigation ainsi que les autres caractéristiques de la présentation.
 - Normes applicables à tout matériel de visualisation associé aux équipements de navigation pour lesquels diverses normes de fonctionnement ont été adoptées.
- (Tableau de définitions)

8-1-2 Projet de Directives concernant la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation

- Favoriser l'harmonisation et l'homogénéité de la présentation.
 - Utilisation de symboles homogènes et uniformes sur tous les systèmes et équipements de navigation de bord.
 - Directives s'appliquant à tous les systèmes et équipements de navigation. Les symboles d'affichage définis devraient remplacer ceux qui figurent actuellement dans les normes de fonctionnement existantes.
- (Tableaux de symboles concernant : le navire porteur ; les cibles radar ; les cibles AIS ; les autres symboles)
- (Tableau des termes et abréviations normalisés)

8-2 Examen des normes de fonctionnement du matériel radar

8-2-1 Avant-projet de Résolution MSC sur l'adoption de normes de fonctionnement révisées du matériel radar

- Le champ d'application du matériel outre la fonction initiale du radar (détection des obstacles et détermination de la position du navire) intègre les fonctions de poursuite des cibles et l'affichage des données AIS et des cartes électroniques.
- Le Champ d'application des présentes normes s'applique à toutes installations radar de bord exigées par SOLAS 74 telle que modifiée, indépendamment du type de navire, de la bande de fréquence utilisée, du type d'affichage. (Tableau définissant en fonction de la taille et du type du navire la taille minimale de la zone d'affichage opérationnelle, acquisition automatique des cibles ou non, nombre de cibles pouvant être acquises et activées, nombre de cibles AIS passives pouvant être affichées, si possibilité de manœuvre d'essai ou non)
- Les caractéristiques de fonctionnement du système radar concernent les fréquences, la précision de la distance et du relèvement radar, les performances en matière de détection et fonctions anti-retour, la portée minimale, le pouvoir séparateur, la capacité de détection avec roulis et tangage (pas d'altération avec 10°), l'optimisation des performances (détection de baisse de performances), la disponibilité du radar (4mn après démarrage à froid), la définition d'un point de référence commun, les échelles de portée de l'affichage (0,25-0,5- 0,75- 1,5 - 3-6-12 et 24- >24 autorisées), les cercles de distance fixes, les marqueurs de distance variable VRM (au moins 2 VRM), la couronne de gisement, la ligne de foi, les alidades électroniques EBL (au moins 2), l'alidade mécanique, mesure excentrée de la distance et du relèvement, l'alidade utilisateur, la stabilisation en azimut, le mode de présentation de l'image, l'excentration, le mode de stabilisation "fond" et "mer", les sillages et positions antérieures des cibles, la présentation des renseignements sur les cibles, la poursuite et l'acquisition des cibles, les cibles AIS, les alarmes de fonctionnement, les manœuvres d'essai, l'affichage des cartes, l'intégration de plusieurs radars,
- Les critères ergonomiques concernent les commandes, la présentation de l'image, les Instructions et la documentation (au moins en anglais)
- La conception et l'installation : conception axée sur l'entretien, avec possibilité de bloquer l'émetteur sur un secteur

préétabli, l'antenne adaptée aux vents relatifs qu'elle peut subir.; l'installation concerne l'antenne et les dispositifs de visualisation

- L'interfaçage : le système radar doit pouvoir recevoir les informations requises - d'un gyrocompas ou d'un système de détermination du cap à transmission - d'un appareil de mesure de la vitesse et de la distance - d'un système électronique de détermination de la position - d'un système d'identification automatique (AIS) ou d'autres capteurs ou réseaux fournissant des informations équivalentes jugées acceptables. En outre le radar ne devrait pas utiliser des données signalées comme n'étant pas valable et devrait l'indiquer clairement. Le système radar fournit des données de sortie de l'écran de visualisation au VDR. Au moins un contact normalement fermé devrait être installé pour indiquer toute défaillance du radar, Une interface bi-directionnelle devrait permettre le transfert des alarmes radar aux systèmes extérieurs et les alarmes sonores du radar devraient pouvoir être rendues silencieuses à partir des systèmes extérieurs.

- Modes de secours et de repli : En l'absence de renseignement de cap (stabilisation en azimut) l'équipement devrait fonctionner en mode avant en haut et passer dans ce mode dans la minute qui suit la perte de cap, et devrait indiquer que seuls des relèvements relatifs peuvent être pris.

En l'absence de renseignement de vitesse surface possibilité d'entrer une manuellement vitesse.

En l'absence de renseignement de route et vitesse fond utilisation route et vitesse surface.

En l'absence de données sur la position l'affichage des cartes à référence géographique devrait être mise hors fonction.

En l'absence de données vidéo radar l'équipement devrait afficher sur les cibles des renseignements fondés sur l'AIS, pas d'image radar gelée affichée.

En l'absence de données AIS : affichage de la vidéo radar et de la base de données sur les cibles,

En cas de défaillance d'un système intégré ou en réseau : le matériel doit pouvoir fonctionner comme s'il était autonome.

8-5 Projet de recommandation de l'utilisation du LOCODE de l'ONU dans le champ "destination" de l'AIS

(Nav 50/18/1 - Danemark -Finlande - Norvège - Suède) - Les navires utilisent des noms différents pour désigner un même port ce qui est source de confusion et rend l'échange de données inefficace. Le champ "destination" de l'AIS autorise l'entrée d'un texte libre de 20 caractères au plus.

Il est proposé d'entrer le port de départ sur

les 6 premiers emplacements, un séparateur puis le port de destination (6 caractères) dans ce champ.

Le nom d'un port se compose de 2 lettres qui indiquent le pays, d'un espace et de 3 lettres qui définissent le port.

On peut consulter le site :

www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm pour plus d'informations.

Exemples :

Voyage Dubaï vers Rotterdam (séparateur >) : AE DXB > NL RTM

Voyage Dubaï vers port non déterminé : AE DXB > ?? ???

Port de départ sans codet LOCODE : XX XXX > NL RTM

Port destination sans codet LOCODE : entrer le nom anglais communément accepté précédé de === (3 égal), si pas de nom anglais connu entrer le nom local, dans ce cas il peut ne pas y avoir assez d'espace pour indiquer le port de départ : ===Orrviken

Si uniquement une zone générale de destination est connue (ex : de Rotterdam vers Côte Ouest des Etats Unis), la zone destination est précédée de === (3 égal) NL RTM > ===US WC

8-4 Projet d'amendements aux directives relatives à l'installation de l'AIS à bord (Alimentation électrique)

§ 2.4 texte remplacé par : "L'Idéal serait que l'AIS soit raccordé par l'intermédiaire d'une alimentation secourue à la source d'énergie du navire, telle que définie au chapitre II-1 de la Convention SOLAS."

8-5 Note de liaison à l'intention du groupe de travail 8B de l'UIT-R

L'OMI a réexaminé les normes de fonctionnement des radars utilisés à bord des navires auxquels s'applique la Convention SOLAS, ces normes ont été regroupées en un seul document et ont été ajoutées des prescriptions concernant la présentation sur le radar des renseignements provenant de l'AIS. La prescription concernant le déclenchement des RACONS par les radars fonctionnant dans la bande 2900-3100 MHz (10 cm) a été supprimée pour permettre des innovations pour les radars fonctionnant dans cette bande.

8-6 Révision de la SOLAS chapitre V/19 :

- N'est pas nécessaire pour équiper tous les matériels radar d'une aide de poursuite automatique des cibles car cette fonction est prise en compte dans les nouvelles normes de fonctionnement de l'équipement radar.

- Le raccordement de l'AIS à l'équipement radar ne s'appliquera qu'aux navires neufs construits après 2008.

- Le raccordement de l'AIS à l'ECDIS, lorsque ce système se trouve à bord, ne

s'appliquera qu'aux navires neufs construits après 2008.

- La présentation des renseignements AIS à l'Officier de Quart ne s'appliquera qu'aux navires neufs construits après 2008.

9 - REVISION DU RECUEIL HSC 2000 ET AMENDEMENTS AU RECUEIL DSC ET AU RECUEIL HSC 1994

(Nav 50/5)

- Le Recueil HSC 2000 s'applique aux engins à grande vitesse construits à partir du 1^{er} Juillet 2002

- Le Recueil HSC 1994 s'applique aux engins construits le 1^{er} Janvier 1996 ou après mais avant le 1^{er} Juillet 2002

- Le Recueil DSC s'applique aux engins à grande vitesse/ aux engins à portance dynamique construits avant le 1^{er} Janvier 1996.

- Le chapitre 13 du Recueil HSC 2000 est équivalent au chapitre V de SOLAS, tel que modifié (jusque et y compris la Résolution MSC.99(73) il devrait être incorporé au Recueil HSC 1994 et au Recueil DSC comme indiqué dans la circulaire MSC/Circ.1057.

Création d'un groupe de travail par correspondance coordonné par un Etat pour élaborer les amendements aux systèmes et matériels de navigation de bord - rendra compte au NAV 51.

10 - EQUIPEMENT DE MOUILLAGE, D'AMARRAGE ET DE REMORQUAGE

(Nav 50/6 - Australie ; Nav 50/6/1 - IMPA, IHMA, IAPH) concernant SOLAS II-1/3-9 sur les câbles utilisés pour le remorquage portuaire et l'amarrage .

Le projet de Circulaire MSC sur les Directives relatives aux câbles d'amarrage et de remorquage portuaire, document proposé par l'Australie, étant trop technique est renvoyé au DE48 pour examen. Le DE 48 pourrait faire état de ses travaux sur les directives au NAV 51 afin que celui-ci formule ses observations.

11 - REVISION DES REGLES DE SECURITE POUR LES NAVIRES DE PECHE ET DES DIRECTIVES FACULTATIVES

Le groupe de rédaction (DG) a rédigé des :

11-1- Propositions d'amendements au projet de texte révisé du chapitre X du recueil des règles de sécurité pour les navires de pêche

Le chapitre X traite des Equipements et dispositions requis à bord pour la navigation.

10.1 Matériel de navigation à bord

10.2 Instruments et documents et publications nautiques

10.3 Matériel de signalisation

10.4 Visibilité à la passerelle de navigation

10.5 Dispositifs utilisés pour le transfert du pilote

10.6 Documents (registres, certificats et autres documents appropriés)

11-2- Propositions d'amendements au projet de texte révisé du chapitre 10 des directives facultatives

Le chapitre 10 traite des Equipements et dispositions requis à bord pour la navigation.

- 10.1 Matériel de navigation à bord
- 10.2 Instruments et publications nautiques
- 10.3 Matériel de signalisation
- 10.4 Visibilité à la passerelle de navigation

Ces propositions seront transmises au SLF 47.

12 - RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX TRAVERSEES OCEANIQUES A HAUT RISQUE A BORD D'EMBARCATIONS D'AVENTURE

Document MSC 76/20/4 - Chili

Un groupe de rédaction (DG) a rédigé un projet de circulaire MSC concernant les Directives sur les mesures de sécurité minimales à prendre en vue de traversées océaniques à risque élevé à bord d'embarcations non conventionnelles.

Le but est

- de réduire au minimum les risques liés aux embarcations non conventionnelles
- de réduire au minimum le coût de l'utilisation éventuelle des précieuses ressources SAR
- de réduire les risques de perte en vies humaines ou blessures graves pouvant affecter équipage ou sauveteurs
- appuyer l'amélioration des mesures de sécurité en utilisant de manière appropriée les ressources SAR et MRCC
- fournir aux administrations maritimes des avis en ce qui concerne les mesures à adopter face à des demandes pour ce type d'aventures.

Une annexe concerne les Mesures à prendre par les administrations ou autorités avant le départ ; une deuxième concerne les Recommandations relatives aux prescriptions minimales auxquelles doit satisfaire l'embarcation.

Le Chili est invité à présenter au COMSAR 9 le projet de circulaire MSC en tenant compte des observations et points de vue formulés par le Sous-Comité. COMSAR 9 pourrait soumettre les résultats de ses travaux au NAV 51.

13 - SECURITE DES NAVIRES A PASSAGERS DE GRANDES DIMENSIONS : PLANIFICATION EFFICACE DU VOYAGE POUR LES NAVIRES A PASSAGERS DE GRANDES DIMENSIONS

(Nav 50/11 -IHO et NAV 50/11/1 - Norvège)

L'IHO (International Hydrographic Office) a indiqué que les levés et l'établissement de car-

tes dans les zones d'intérêt national (bases de l'Antarctique et zones de création d'infrastructures au Groenland) sont dans l'ensemble satisfaisants. A l'exception du voisinage immédiat de ces zones, la situation est en général peu satisfaisante, dans de nombreuses zones il n'existe que quelques tracés isolés.

Les anomalies cartographiques et autres renseignements pertinents fournis par des organisateurs de voyage mettent parfois jusqu'à 5 ans avant d'apparaître sous forme de corrections apportées aux cartes.

Les renseignements indiqués sur les cartes de différents pays ne sont pas toujours harmonisés.

La 3^{ème} édition de la publication S-55 "Etat des levés hydrographiques et de la cartographie dans le monde" est en préparation, elle favorisera l'affectation des ressources pour les levés hydrographiques et le cartographie.

Des formulaires sur Internet sont en cours d'élaboration pour permettre aux bureaux hydrographiques d'actualiser en lignes leurs données à tout moment, les données sont saisies dans une base de données numérique.

La Norvège a présenté une évaluation formelle de la sécurité faisant ressortir qu'il faut améliorer la sécurité de la navigation car les statistiques montrent que les abordages et les échouements sont à l'origine d'une proportion considérable des pertes dues aux accidents de navires. Un document analysant le rapport coût-efficacité des options de maîtrise des risques est présenté. Les options de maîtrise proposées sont :

- création d'un centre de sécurité à bord : pour décharger l'officier de quart passerelle de fonction non liées à la navigation (système Sécurité incendie; équipement de maîtrise des avaries; système d'aide à la décision; communications externes autres que navigation; demande de renseignements des passagers)
- enregistrement automatique de l'information : renseignements à consigner dans le livre de bord réglementaire, un journal de bord électronique remplacerait la version papier (navigation : - vitesse- distance- position - cap - etc... ; sécurité : alarmes et tableaux correspondant ; exploitation du navire : machine - état des capacités - etc.
- deux officiers à la passerelle
- système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)
- AIS et radar intégrés
- contrôle de la route (comparaison entre route suivie et route prévue et correction automatique de retour sur la route)
- conception améliorée de la passerelle
- meilleure formation des navigateurs (formation sur simulateurs tous les 5 ans)
- application de directives pour la gestion des ressources à la passerelle
- disponibilité améliorée des systèmes de navigation (redondance de matériels 2^{ème} gyro et 2^{ème} GPS)

14 - SYSTEME MONDIAL DE RADIONAVIGATION

Nav 50/13 - Commission Européenne -

GALILEO phase de déploiement et de validation de 2006 à 2007 et phase opérationnelle à partir de 2008. La validation et la certification permettront aussi l'usage de GALILEO pour la sauvegarde de la vie humaine en plus de la compatibilité avec les autres systèmes de GNSS.

Les services de GALILEO : Service Ouvert (OS -Open Service) fournira des informations de positionnement, de navigation et synchronisation dont le coût n'est pas directement à la charge de l'utilisateur.

Service de sauvegarde de la vie humaine (SoL - Safety of Life) satisfaisant aux normes des secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire.

Service Commercial (CS - Commercial Service) permet d'obtenir des recettes en conférant une valeur ajoutée au Service Ouvert telle que la diffusion de données codées concernant la navigation, la détermination de la distance et du temps pour les professionnels et offrant des garanties de service.

Service Public Réglementé (PRS - Public Regulated Service) pour des applications relatives à la sûreté européenne / nationale réglementées ou critiques et les activités d'importance stratégique. Les signaux codés contrôlés par les Etats membres résisteront au brouillage.

Service Recherche et sauvetage (SAR - Search and Rescue) prête assistance au système COSPAS-SARSAT en détectant les radiobalises de localisation des sinistres en acheminant des messages sur la liaison retour vers ces balises.

Parallèlement aux activités de développement du système GALILEO le Commission Européenne et l'ASE ont passé un certain nombre de marchés visant à encourager l'utilisation de GALILEO.

Création d'un groupe de travail par correspondance coordonné par la France qui devra passer en revue l'avant-projet de normes de fonctionnement des récepteurs GALILEO fonctionnant dans le cadre du Service ouvert et du Service de sauvegarde de la vie et d'examiner les différentes options en vue de proposer GALILEO à l'OMI pour en faire un élément du système de radio navigation mondial (WWRNS - World-Wide RadioNavigation System)

15 - CONSEILS SUR L'ABANDON RAPIDE DES VRAQUIERS

Groupe de Rédaction (DG) chargé d'examiner et de réviser le projet de circulaire MSC concernant les Directives sur l'évaluation rapide des avaries de coque et la nécessité éventuelle d'abandonner les vraquiers.

En annexe sont indiquées les causes d'avaries et de défaillance.

D'après les registres, il ressort qu'en cas de perte d'intégrité de la coque d'un vraquier, il

faudrait dans la majorité des cas évacuer le navire aussi rapidement que possible. **Il est donc impératif d'évaluer rapidement la situation et d'alerter un centre de coordination de sauvetage maritime, de même que tout le personnel à bord, puis de préparer l'évacuation.** Cela est particulièrement important dans le cas des vraquiers à simple coque qui risquent de ne pas être capables de résister à l'envahissement d'une cale quelconque à cargaison.

Evaluation rapide -

Mouvement ou attitude inhabituels :

En cas d'assiette ou d'inclinaison inhabituelle du navire, ou de changement de mouvement, il faudrait suspecter immédiatement une avarie de coque.

Des accumulations d'eau inhabituelle sur les ponts peuvent indiquer une assiette ou une inclinaison anormales.

Un soudain changement d'inclinaison ou d'assiette indiquera l'envahissement ou peut-être, dans le cas des navires de plus petites dimensions transportant des cargaisons plus légères, un ripage de la cargaison.

Des mouvements latéraux désordonnés peuvent indiquer un ballonnement de grande ampleur, comme ce serait le cas si une cale était envahie.

A bord des navires de petites dimensions, le ralentissement de la période de roulis du navire peut indiquer un excès d'eau à l'intérieur de la coque, qui est une grave menace pour la stabilité. Les navires munis d'indicateurs GM devraient être en mesure d'identifier toute modification imprévue de la distance métacentrique.

L'augmentation du volume d'eau embarqué sur les ponts situés à l'avant du navire peut indiquer l'envahissement d'un compartiment avant. Il est notoire que les changements d'assiette et de franc-bord sont difficiles à évaluer depuis une passerelle située à l'arrière.

Méthodes de détection :

Les panneaux d'écouille peuvent être déplacés en raison de la pression et/ou du ballonnement qui se produit à l'intérieur d'une cale si l'envahissement résulte d'une brèche dans la muraille ou une cloison.

Une mise en pression soudaine de compartiments adjacents à ceux qui sont endommagés ou envahis indiquera une défaillance du compartimentage interne, probablement des cloisons.

Les espaces peuvent être surveillés, soit à l'aide d'un indicateur de niveau soit à l'aide d'avertisseurs d'entrée d'eau. Les locaux d'entreposage situés à l'avant peuvent être également surveillés à l'aide d'un dispositif sonore du type "interphone", qui peut être installé dans les espaces avant. Les impacts de l'ancre et la présence d'eau dans l'espace peuvent être décelés à l'aide de téléphones du type qui resta actif tant qu'il n'est pas arrêté depuis la passerelle.

Les dispositifs de contrôle des contraintes exercées sur la coque, s'il en est installé, peuvent permettre de déceler tout fléchissement imprévu de la poutre-navire dans le sens longitudinal. Des contraintes de torsion peuvent également être mises en lumière par les écarts entre les dispositifs de mesure des contraintes à bâbord et à tribord.

La surveillance visuelle depuis la passerelle à l'aide de jumelles ou, le cas échéant, d'une télévision en circuit fermé, peut permettre de déceler une présence anormale d'eau sur le pont et une avarie locale. Il est toutefois difficile d'évaluer l'assiette ou le franc-bord en utilisant cette méthode.

Des changements d'assiette peuvent parfois être décelés lorsque l'on note une modification quelconque de la ligne d'horizon - si elle est visible - par rapport à un point de référence donné sur le mât de misaine.

Le tirant d'eau et l'assiette peuvent être évalués à l'aide de dispositifs de mesure du tirant d'eau. Les changements peuvent être décelés beaucoup plus facilement à l'aide de cette méthode que par des moyens visuels à partir des ponts supérieurs.

Préparation rapide en vue de l'évacuation

Dès que l'on détermine ou même que l'on soupçonne que le navire a subi des dommages, il faudrait immédiatement appeler le personnel du navire à rejoindre les postes de sécurité. **IL FAUDRAIT IMMEDIATEMENT VEILLER EN TOUTE PRIORITE A PREPARER LE MATERIEL D'EVACUATION.** L'initiative d'abandonner le navire ne devrait toutefois être prise que lorsque le capitaine en a donné l'ordre après avoir évalué les risques.

NDLR : Ne sont indiqués ci-dessus que les éléments qui pourraient être d'un usage direct pour nos collègues. Il est probable que le texte complet de la Circulaire sera communiqué aux navires par les compagnies après l'adoption finale du texte par le MSC79 en Décembre 2004.

16 - SECURITE DE L'ECHELLE DE PILOTE

(Nav 50/INF.6 - IMPA International Maritime Pilotes' Association)

L'IMPA informe le sous-comité de la campagne de sécurité menée en Octobre 2002 dont le but était d'examiner et de souligner les problèmes de sécurité liés aux échelles de pilote et aux équipements associés. 29 organisations nationales de pilotes ont rempli un total de 3618 formulaires de constat.

Il résulte de cette étude que près de la moitié (48%) des défauts constatés sont essentiellement dus à des problèmes d'organisation : mise en place de l'échelle, matériel de sécurité pour l'embarquement du pilote, personnel pour l'accueil, éclairage, liaison avec la passerelle ; les défauts liés à l'échelle, aux marches et traverses, tire-veilles représentent plus de 40% des défauts constatés. Bien que l'âge des navires n'ait pas été un point particulier de l'enquête, il est clair que pour certains un navire récent n'est pas synonyme de meilleurs standards.

Extrait du Marin du 03/09/04

RACHAT DES ANNEES DE COURS : **Une association créée pour l'application de la revalorisation rétroactive des pensions**



Les officiers retraités ayant bien conservé leurs archives personnelles des années 1950, dont les contrats de bourses d'étude allouées par leurs armateurs de l'époque, peuvent, en application de la circulaire ENIM 34/01 du 29 novembre 2001, bénéficier de la revalorisation rétroactive de leurs pensions, tenant compte de ces années de cours. Mais les autres, soit qu'ils n'avaient pas de bourse, soit qu'ils n'ont plus leurs archives et que leurs armateurs, s'ils existent encore, ne veulent pas engager de recherche en invoquant la prescription trentenaire, connaissent des difficultés. Une association, Boursiers au long-cours, vient de se créer pour informer ces officiers, leur faire connaître les évolutions de la situation et agir auprès de l'Énim, des compagnies et des hommes politiques concernés.

Contacts : Marcel Denniel (02 40 76 97 53) ou Jobic Chatelier (02 40 91 54 76).

Courriels : denniel.marcel@numericable.fr et chatelierjobic@wanadoo.fr

Compte-rendu de l'assemblée générale de l'IFSMA

International Federation of Shipmasters' Associations - Buenos Aires 6 & 7 Mai 2004



Les participants

Cette trentième assemblée de la fédération s'est tenue dans les salons de l'hôtel Sheraton Libertador, situé en plein centre de Buenos Aires. Elle a réuni 45 capitaines participants dont bien sûr une forte délégation de Capitaines Argentins (14). La France n'était pas en reste, la deuxième par son importance et ce malgré l'éloignement (11 000 Km et 13 heures de vol), puisque notre représentation était composée de quatre Capitaines dont trois de l'ACOMM (Lauri, Le Pretre & Havelka) et moi-même de l'AFCAN.

La gent féminine n'étant représentée que par une seule Capitaine, la Suédoise Jeannette Nihlen commandant le ferry Peter Pan de la TT Line, déjà présente à Londres l'an passé.

Manifestement nos collègues argentins avaient bien fait les choses, mettant un point d'honneur à nous faire oublier les péripéties qui avaient fait douter, l'an passé à Londres, du bon choix de la capitale argentine comme siège de la 30^{ème} AGA : reprise économique lente et difficile d'un pays qui avait frôlé le chaos il y a deux ans, cotisations impayées des "Capitanes de Ultramar" (Capitaines au Long Cours), régularisées in extremis pour sauver la candidature de Buenos Aires. Il y avait de quoi être sceptique.

Et le miracle se produisit à B.A (abréviations très employées pour désigner la capitale argentine comme L.A pour Los Angeles...). Toute l'organisation fut par-fait de bout en bout.

De plus, le beau temps était au rendez-vous en cet automne austral, le soleil inondant les rues piétonnes où se produisent chaque jour les écoles de Tango de la ville.

Dans son discours d'introduction, le Commandant Marcos Castro, président de l'Association des Capitaines Argentins, nous fit part de son grand espoir de voir enfin la flotte marchande de son pays se reconstituer sous pavillon national après 14 années de déclin au profit des flottes sous pavillons de complaisance (banderas de conveniencia). Frappé de plein fouet par cette concurrence déloyale, le Long cours argentin a complètement disparu des océans. Un projet de taxation au tonnage et de défiscalisation des officiers et marins pourrait aider au renouveau de ce pavillon que nous étions habitués à voir dans les ports français dans les années 60 et 70, flottant fièrement à la poupe de cargos dont les noms commençaient invariablement par Rio qui escaletaient régulièrement au Havre tel que les Rio Corrientes, Rio Parana etc. Etant au creux de la vague avec seulement une vingtaine de caboteurs sous la "bandera nacional", la flotte argentine ne peut que remonter la pente. Le plan de redressement espéré prévoit un unique registre d'immatriculation sous pavillon national avec officiers argentins et équipage d'Amérique Latine pour une unité de langage, ce qui est de bon sens... marin.

Le Commandant Castro termina son allocution par une note d'humour qui fit sourire son auditoire, en nous exhortant à dépenser beaucoup à B.A lors de notre séjour pour aider au renouveau de son pays !..

Le Président Suédois de l'IFSMA, Christer Lindvall, lui répondit que nous espérions passer du bon temps et pas seulement dépenser de l'argent...



Cravate IFSMA et I love BA

Il insista sur le sérieux des travaux qui nous attendaient tout au long de ces deux jours de conférences, notamment sur le sujet des Codes ISPS & ISM, la criminalisation du Capitaine (hélas toujours et plus que jamais d'actualité), la Maritime Law Convention 2005, etc.

Puis vint le tour du Ministre du travail argentin, Carlos Tomada, de prendre la parole. Il se montra décidé à redresser la barre, confirmant le changement de cap qu'il négociait pour promouvoir la Marina Mercante Argentina. Il insista sur sa détermination pour suivre cette voie du renouveau. Tous les discours étaient traduits en anglais/espagnol par une interprète très douée, très au fait du jargon maritime ce qui est rare et mérite d'être signalé.

Il y avait en effet un parterre de hautes personnalités maritimes locales et nationales argentines et politiques à l'ouverture de cette AGA à Buenos Aires, telles que (de gauche à droite sur la photo) :



Les personnalités à l'AG de l'IFSMA

- le Capitaine Sergio Dorrego, Directeur de la Marine marchande Argentine
- Luis A. Diez, Administrateur des Ports.
- Le Préfet Général des Gardes Côtes, Carlos E. Fernandez.
- Carlos Tomada, Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité Sociale.
- Marcos Castro, président de l'Association des Capitaines Argentins.
- Christer Lindvall, président de l'IFSMA.
- Le Contre Amiral Ernesto Gaudiero, Sous Chef d'Etat Major de la Armada Argentina.
- Omar Suarez, Secrétaire Général du Syndicat des Marins (SOMU).

Notons que le Ministre du Travail fut chaudement applaudi par toute l'assemblée et en particulier par les Argentins présents, on a frôlé la standing ovation ! Il est vrai que ces derniers ont mis en lui tous leurs espoirs pour ce renouveau tant attendu. Il faut remarquer que Carlos Tomada fut par le passé avocat de la compagnie de navigation argentine nationale (EMLA). Il doit donc connaître son sujet, c'est un bon point. Ce même ministre revint parmi nous au repas de gala de l'IFSMA qui eut lieu le lendemain au Siège de l'Association des Capitaines, c'est dire son attachement pour les choses de la Mer.



Allocution du Ministre du Travail argentin

Bien évidemment, du fait de la notoriété de ces invités, la Presse argentine a couvert l'évènement et relaté abondamment dans les journaux cette réunion des capitaines du monde à Buenos Aires.

Comme à Londres il y avaient des absents, ceux qui n'adhèrent toujours pas à l'IFSMA, tels que les capitaines Indiens, Philippins, Grecs, Anglais, Chinois !.. Cela fait du monde qui manque à l'appel !

Regrettons aussi le départ des Japonais de l'IFSMA, qui ont toujours été réalistes et étaient des alliés objectifs dans les prises de décisions dans les AGA ! Sale coup pour les finances de la Fédération car les Capitaines Nippons de la Japan Captains' Association (JCA) pesaient lourd grâce à leurs 880 adhérents ! Des difficultés financières qui les avaient amenés récemment à réduire la toile et à ne payer leurs cotisations à l'IFSMA que pour 50 Capitaines... comme beaucoup d'autres associations !

Il reste quand même quelques livres Stirling dans les caisses car à l'occasion de ce trentième anniversaire une nouvelle cravate de l'IFSMA a été distribuée à tous les participants, cravate que nous arborons fièrement sur la photo de groupe prise par le photographe officiel.

Le Secrétaire Général de l'IFSMA fait semblant d'être confiant en l'avenir et espère que de nombreux Capitaines

Japonais viendront adhérer à l'IFSMA en tant que membres individuels comme l'a déjà fait le capitaine K.Akatsuka toujours vice président de l'IFSMA mais qui n'était pas présent à B.A.

Moyennant quoi les finances de l'IFSMA sont saines avec un léger excédent. Les dépenses ont été réduites. La dernière assemblée générale à Londres a coûté plus de 8.000 £ ce qui a grevé fortement le budget de 2003. C'est pour cette raison que l'IFSMA, ayant moins de ressources, ne souhaite pas organiser de nouveau une AGA à Londres et préfère laisser ce soin à toute association volontaire ! Dans ce cas tous les frais d'organisation et de repas sont à la charge de l'association organisatrice. Il faut donc que cette dernière ait les reins solides financièrement parlant.

En réunion du bureau exécutif de l'IFSMA, la candidature éventuelle de la France a été évoquée par le Capitaine Lauri de l'ACOMM, Brest ou Bordeaux tiennent la corde ! Il espère que l'AFCAN donnera un grand coup de main si cette candidature est entérinée fin Juin.

Odessa et Chypre étaient sur les rangs mais n'avaient pas payé leurs cotisations et ne donnaient plus signe de vie depuis quelques mois... Affaire à suivre.

Dans son rapport moral le président de l'IFSMA fit état de la nomination de Mr Mitropoulos, nouveau Secrétaire Général de l'OMI, comme Membre Honoraire de l'IFSMA, tout comme ses prédécesseurs l'ont été par le passé. Titre honorifique qui espérons le, permettra à l'IFSMA de mieux se faire entendre auprès de cette institution internationale puisque notre fédération y siège avec voix consultative.

Notons aussi que le Président de l'IFSMA, C. Lindvall, représente son pays, la Suède, à l'OMI. Il semble bien connaître et apprécier Mr Mitropoulos et nous dit qu' "un air frais de changement souffle dorénavant sur l'Organisation Maritime Internationale"... A voir, on jugera sur pièces !

Ensuite le Secrétaire Général fit état des actions de l'IFSMA au cours de l'année passée :

- Présence de l'IFSMA à une vingtaine de réunions de l'OMI (MSC, sous-comités de la Sécurité de la Navigation, matières dangereuses et conteneurs, stabilité et lignes de charge, Comité de protection de l'environnement MEPC, sessions extraordinaires, conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast, sous comité STCW, sous comité Ship Design & Equipment, sous comité Flag state Implementation, etc.

- Soumission au Legal Comitee de l'OMI, le comité juridique, de propositions pour décriminaliser les capitaines quant aux traitements qui leur sont infligés unilatéralement par certains pays dont la France.

- Participations à des groupes de travail sur l'AIS et le Radar, réussissant à obtenir de l'OMI la mise en place d'un modèle de cours pour une meilleure utilisation de l'AIS.

- Continuité des actions de lobbying pour décriminaliser Apostoulos Mangouras, commandant le Prestige, toujours en résidence surveillée à Barcelone, tenu de se signaler au commissariat une fois par semaine au lieu d'une fois tous les deux jours grâce à l'IFSMA.

- L'IFSMA a adressé le 14 juillet dernier à Jacques Chirac une demande de pardon concernant le capitaine Ukrainien Ilnitsky emprisonné en France pour 30 ans (il a déjà purgé la moitié de sa peine) suite à l'exécution par son Second Capitaine de plusieurs passagers clandestins sur le MC Juby .

- Intervention de l'IFSMA auprès de l'OMI dans l'affaire du pétrolier maltais Tasman Spirit à Karachi où les Capitaines du cargo et du remorqueur + 7 marins ont été retenus au Pakistan. Le Secrétaire de Général de l'OMI demanda à l'union européenne d'intervenir au niveau diplomatique...

- Le projet très controversé d'Audit ISM par des auditeurs accrédité IFSMA, présenté l'an passé a été abandonné.

Un certificat a été remis aux 5 associations fondatrices de l'IFSMA il y a trente ans.

L'association des Capitaines Lithuaniens qui vient de s'affilier à l'IFSMA a elle aussi été récompensée pour sa venue. Deux Capitaines de cette association avaient fait le déplacement à B.A.



Le président de l'IFSMA accueille les 2 capitaines lituaniens

L'après-midi de la première journée fut consacrée à la présentation du code ISPS et la nouvelle règle SOLAS XI-2/9 ,

résolution de l'OMI devant entrer en application en Juillet 2004, par le Capitaine norvégien Bjorn Haave . Ce dernier est chargé de l'enseignement de ce nouveau code aux personnels des navires de sa compagnie. Sa vidéo projection montrait bien le rôle des uns et des autres dans ce code complexe exigé par les USA et repris par l'OMI.

L'intervenant manquait d'enthousiasme dans son exposé surtout quand on sait qu'il est instructeur sur ce sujet difficile, insistant sur le fait que ce code était d'avantage fait pour garantir plus la sécurité des installations portuaires que celle des navires et des équipages ! Le danger viendrait de la Mer donc aux marins de faire en sorte que leur navire soit safe ship.

On lui a fait remarquer que dans le contexte actuel de grands dangers terroristes, ce code, même s'il est loin d'être la panacée, a au moins le mérite d'exister et fera peut-être réfléchir des terroristes potentiels qui voudraient utiliser un navire pour leurs sinistres desseins.

Un Commandant anglais de la Maersk, Nick Cooper, individual member, navigant sous pavillon égyptien, relatait son expérience en la matière insistant sur le fait qu'il appréciait de savoir que les navires qui l'entouraient répondaient eux aussi aux exigences de ce code. Son papier fut sans aucun doute le meilleur du jour, passant en revue tous les aspects du code avec l'œil exercé du Capitaine. Il traite notamment des problèmes qui peuvent surgir entre le Capitaine et le PFSO (Port Facility Security Officer) en cas de crise, menace de niveau 3. Qui dans ce cas a pouvoir sur l'autre pour les mesures à prendre en vue d'assurer la sauvegarde des installations portuaires, du navire et de son équipage, quelle priorité : attendre au mouillage déhaler, appareiller ou pas, évacuer ou non le navire !

La question du jour était de savoir s'il fallait que le Commandant soit désigné comme SSO (Ship's Security Officer), la



Puerto Madero - Ancien port de B.A.

réponse est "Non" pour l'ensemble des Capitaines en activité présents, le capitaine ayant suffisamment de travail et autres charges sur les épaules pour laisser cette fonction à un autre membre de l'équipage, officiers ou maître d'équipage, voire le cuisinier... Ce qui est possible dès l'instant où ils possèdent l'ID, un nouveau seaman's book garant de l'identité, de l'expérience et de la moralité du marin ! Ce qui est un peu surprenant et me laisse rêveur car de nos jours toutes les manipulations semblent possibles avec ces équipages multiethniques fournis par des marchands d'hommes qui n'ont pas tous pignon sur rue à Manille, Gdansk ou ailleurs !

Ce refus de voir le Capitaine exercer aussi la fonction trop prenante de SSO sera notifié dans la résolution finale de cette AG.

Certaines petites compagnies de cabotage à un seul navire, genre capitaine-armateur, se groupent ensemble pour avoir un CSO (Company Security Officer) commun ce qui est une bonne chose.

D'après le Capt Cooper le code ISPS a tendance à faire diminuer le nombre de clandestins sur les navires du fait du degré de vigilance devenu habituel à bord. Voilà donc un point positif. Il relatait aussi en anecdote les tentatives de certains Coast Guards U.S qui, déguisés en civils, essaient de monter à bord pour tester le dispositif de sécurisation et filtrage des accès mis en œuvre par le Commandant du navire ! Les problèmes sont dans les ports c'est bien connu mais de là à supprimer les "shore passes" et interdire aux équipages d'aller se dégourdir à terre comme cela semble se passer dans certains ports, c'est un peu too much. (Ce sera la troisième résolution de cette AG).

On connaissait le Fatigue Factor touchant les équipages en nombre insuffisant, on pourrait parler aussi du Fear Factor qui caractérise de plus en plus ce code ISPS ! Safety First and Security Now !

Les ports semblent à la traîne pour la mise en œuvre de ce code et on a l'impression que les autorités portuaires veulent faire porter le chapeau au bord en cas de pépin.

Nota : L'intervention du Capitaine Cooper intitulée "The ISPS code - a serving shipmaster's perspective" est disponible au siège de l'AFCAN pour nos adhérents intéressés.

La séance fut interrompue à 16h30 pour permettre à chacun de prendre ses dispositions en vue de se rendre en car au centre de villégiature "Villa Verde" pré-

senté comme propriété des Capitaines Argentins et situé à 65 km de Buenos Aires ! Nous allions d'agréables surprises en agréables surprises quant à la parfaite organisation, et ce n'était pas fini... Comment est-il possible que nos hôtes possèdent un centre de repos avec piscine, terrains de tennis, de basket et de handball. Nos Capitaines Argentins paraissent décidément très argentés...

La soirée barbecue fut à la hauteur de nos espérances, nous permettant de goûter aux spécialités argentines dont le fameux lomo en tournedos, le tout arrosé d'un bon vin du pays, avec modération bien sûr, sans noyer les marques "Hiver Atlantique Sud"... . Un orchestre et son chanteur, genre crooner argentin, nous charma après les discours et toasts d'usage puis vint le tour de la leçon de tango pour divertir le marin en escale avec un couple de danseurs très toniques. C'est très technique le tango mais très agréable à regarder ! Sacré soirée...



Tango au centre des Capitaines argentins (soirée)

Retour à l'hôtel en milieu de nuit car la journée suivante sera longue et studieuse.

La matinée du 7 mai est consacrée aux interventions de Capitaines sur des sujets très variés avec en préambule un discours imposé du représentant syndical des marins argentins toujours sur le sujet du renouveau espéré de la flotte marchande argentine.

Havelka de l'ACOMM prit ensuite la parole pour nous parler des Port State Controls (PSC). Sujet difficile s'il en est. Les commentaires et questions furent intéressants, le Captain Cooper affirmant que les PSC made in Italy étaient considérés comme nuls par les Maltais, ayant eu 2 PSC à suivre en deux jours sur son porte conteneurs ! Même chose en Australie quand vous venez du Japon ce qui est pour le moins surprenant !

De nombreux capitaines se plaignent du manque d'expérience de nombreux inspecteurs du MoU.

J'ai fait remarquer qu'en France il y avait des contrats qui liaient certains capitaines retraités de la Marine Marchande avec les autorités maritimes concernées, renouvelables tous les ans mais nous déplorons il ne soit pas fait souvent appel à ces renforts de choix.

Le Captain Cooper rapportait que ces contrôles par l'Etat du Port à Malte étaient effectués avec le plus grand sérieux par 3 personnes minimum, la plupart du temps la brigade étant constituée d'anciens navigateurs dont un Chef Mécanicien. Cela surprend agréablement de la part du nouvel adhérent à l'Union Européenne, enfin une note d'espoir de ce côté de la Mare Nostrum...

Ensuite le Capitaine Hollandais Frederik Van Wijnen discourt sur la rivalité entre l'IMO et la Commission Européenne, la première reprochant à la seconde de prendre des mesures unilatérales, relatant lors d'un meeting une discussion entre Mr Mitropoulos, Secrétaire Général de l'OMI et Mme Loyola de Palacio. Mr Mitropoulos reconnaissait que l'OMI est moins prompte à réagir que la Commission Européenne cherchant plus le consensus de la majorité de ses membres et il admettait que l'Europe a raison de vouloir mieux protéger ses propres Etats Côtiers. N'est-il pas lui même citoyen européen !

Ces hautes personnalités semblent conscientes aussi qu'il y a des mesures d'urgence à prendre si on veut rendre le métier de marin attractif !

Le Parlement Européen a récemment demandé à la Commission de présenter le plus rapidement possible une proposition de création d'une Euro Coast Guard.

Notons aussi que l'orateur est favorable à la création d'une Garde côtes Européenne, tout comme les Allemands ! On y vient tout doucement... Encore quelques foyers de résistance, en France notamment, mais le Bon Sens Marin finira bien par l'emporter. Le plus tôt sera le mieux !

Dans le même ordre d'idée que cette dernière intervention, un papier intitulé "International Law is the Law of the Jungle" écrit par le Capt Bansal, individual member, qui s'en prend aux Etats Côtiers qui méprisent les lois internationales, the freedom of the seas, en édictant leurs propres lois unilatérales et pas toujours de bon sens, critiquant la France et l'Espagne qui obligent manu militari les pétroliers chargés de fuel lourd à prendre



Tango dans la rue à B.A.

du tour, le grand large (200 milles de terre) entre Ouessant et Gibraltar. Il insiste aussi sur ces deux pays qui ont refusé un lieu de refuge pour l'Erika (Donges) et pour le Prestige (Vigo) quand ces deux navires étaient en détresse et avaient besoin d'aide... et qui se sont empressés d'emprisonner les capitaines.

D'autres exemples semblables de par le monde alimentent sa colère et il termine en disant : "Quel genre de loi est-ce si ce n'est La Loi de la Jungle." !

Notons, pour tempérer ces propos très remontés, que les Etats Côtiers appliquent les possibilités d'intervention et de prévention en matière de pollution qui leur sont offertes par la convention de Montego Bay 1982, UNCLOS, Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer. Rappelons quand même que cette convention dans son article 73 ne prévoit pas la légalité d'une sanction d'emprisonnement suite à une pollution survenue dans la zone économique exclusive d'un pays riverain...

Après le déjeuner la projection d'un film japonais de 30 minutes sur la manœuvre des navires dans les ports est proposée aux Capitaines intéressés avant la reprise des travaux.

Le Capitaine Akatsuka l'a fait parvenir à l'IFSMA mais du fait de son absence, le film ne sera pas commenté en assemblée plénière. Le film est bien fait et très instructif : voir le résumé qui en a été fait dans les pages de notre revue.

Un dernier texte est programmé et développé par le Capitaine Argentin Eduardo Baglietto, traitant des cargaisons en pontée et du rôle des P&I Clubs en matière d'assurance de ces pontées vis à vis des règles de La Haye et La Haye-Visby, insistant sur le fait que le Capitaine et ses officiers Pont doivent avoir une bonne connaissance de ces règles quand ils chargent une pontée sur leur navire.

L'orateur maîtrisait bien son sujet et la langue anglaise.

Un coup de g... surprenant du Capitaine Néerlandais Van Wijnen vint réveiller ceux qui avaient eu tendance à s'assoupir durant l'exposé précédent ! L'objet de sa grogne : Il réclamait un retour de l'IFSMA vers sa mission de base, la défense du Capitaine, estimant que les associations paient assez cher leurs cotisations à l'IFSMA pour avoir en retour des résultats tangibles dans les actions de lobbying entreprises auprès de l'OMI ! Les réponses du Président de l'IFSMA et de son Secrétaire Général furent teintées de surprise et de gêne, ils tentèrent de démontrer les efforts de la fédération tout au long de ces dernières années pour promouvoir la Sécurité sur mer, déplorant aussi le manque de moyens financiers pour faire plus, insistant sur les efforts déployés aussi pour libérer les commandants de l'Erika et du Prestige etc. Le Capitaine Van Wijnen ne parut pas convaincu...

Vint ensuite le tour du Capitaine Allemand Willi Wittig de nous présenter le Management de Crise ; il dispense ce type de cours (38 heures) en Allemagne.

Profitant d'un temps mort de 10 minutes en abordant la rubrique "Other Business" je prenais la parole pour présenter le papier écrit par les Cdts Loiseau et Loudes sur "les Rejets d'Hydrocarbures au large de nos côtes, EEZ et les peines encourues par les Capitaines" "Illegal Oil Discharges". J'ai insisté sur la nouvelle loi Perben avec un exemple d'amende encourue qui peut atteindre 4 fois la valeur de la cargaison ! Ce qui veut dire que l'armateur d'un Porte conteneurs de 6 000 boîtes éventrant ses cuves à HFO (3 000 t) sur nos côtes pourrait avoir à payer la somme de 480 000 000 \$ (quatre fois la valeur des 6 000 conteneurs # 4 x 120 000.000 \$), alors qu'un pétrolier chargé de 30 000 tonnes de fuel lourd qui polluerait et provoquerait une pollution 10



Roberta Hawlett, secrétaire de l'IFSMA
(Officier d'Administration)

fois plus importante, aurait à payer une amende 20 fois moins lourde du fait de la moindre valeur de sa cargaison !.. Ces chiffres ont impressionné l'auditoire par leur énormité et, nul doute que les capitaines présents feront très attention en doublant Ouessant ! En espérant qu'ils mettent aussi en garde leurs collègues quant au fonctionnement dangereux de leurs séparateurs à eaux mazouteuses 15 ppm, appareil qui pose toujours problème quand il n'est pas surveillé de près et bien entretenu.

Pressé par le temps j'ai abordé rapidement le sujet de la responsabilité de l'Etat du Pavillon qui n'est pas assez mise en avant dans toutes les fortunes de mer. Qu'elles soient des catastrophes dramatiques ou des marées noires de grande ampleur voire simplement des rejets d'hydrocarbures mineurs, il y a mieux à faire que de criminaliser continuellement le Capitaine. Pauvre marin, paria moderne traité de Voyou des Mers, Hooligan of the Seas, Barra Brava de Ultramar !

Bad weather to be a Captain comme faisait remarquer un intervenant.

Lire l'article consacré à ce sujet dans ce même bulletin.

Le dîner de gala clôturant ces deux jours de réunion eut lieu au siège de l'association des Capitaines Argentins. Et là nouvelle surprise, leur siège est un immeuble neuf de 2 étages avec patio et sous sol ! Le rez-de-chaussée étant aménagé en musée maritime avec maquettes, sextants, tête de veau, compas magnétiques, barres à roue, etc. Les tables somptueusement dressées dans ce local laissaient présager un très agréable dîner. Nous ne fûmes pas déçus. Le Ministre du Travail et d'autres autorités étaient présents. Par l'intermédiaire de Marcos Castro, président des Capitaines Argentins, j'en profitais pour prendre rendez-vous avec le Sous-Préfet des Gardes Côtes Argentins dès lundi !



Le siège de l'association des Capitaines argentins

Après ce RDV qui m'intéressait au plus au point (Les Coast Guards, c'est mon dada c'est bien connu ! voir article ci joint sur la GuardaCostas), je me rendais de nouveau au siège des Capitaines Argentins bien décidé à mener mon enquête et tâcher de comprendre comment ils faisaient pour être si argentés ! La réponse fut rapide quand je vis à l'étage une douzaine de secrétaires très affairées à traiter des feuilles de maladie ! La réponse à mes questions étaient donc là : l'association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande Argentine gère aussi la mutuelle/caisse de prévoyance des marins ! Et cette caisse, l'OSCOMM (Obra Social de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante) est tellement bien gérée que 20 000 adhérents extérieurs au milieu maritime ont rejoint ses rangs !...

En résumé de cette 30^{ème} AG de l'IFSMA à Buenos Aires disons que ce fut un cru moyen, l'IFSMA devrait à mon avis forcer chaque association adhérente et les membres individuels volontaires à rédiger un papier sur un sujet d'actualité maritime certaine : un exposé sur l'affaire du Prestige par le représentant espagnol aurait été le bienvenu, mais toujours rien sur ce sujet. La navigation des pétroliers en Mer Baltique et dans les Belts serait aussi digne du plus grand intérêt, (faut-il par exemple mettre des pilotes hauturiers sur leurs passerelles) etc.

C'est difficile de critiquer puisque les papiers de l'AFCAN ne furent pas prêts dans les délais mais on peut mieux faire la prochaine fois, surtout si ça se passe en France...

Les discussions entre capitaines en aparté sont par contre très enrichissantes et c'est un point fort de ces réunions : savoir que sur les caboteurs argentins comme sur bien d'autres d'ailleurs, l'officier de quart est seul de nuit nous démontre que STCW n'est pas respecté et c'est grave, on en a fait les frais en baie de Douarnenez récemment avec un certain cargo turc... Savoir que les Espagnols n'ont plus que 20 navires sous premier registre et que 3 officiers (dont le Cdt) espagnols sont obligatoires sur le 2^{ème} Registre Canaries, nous montre ce qui se passe sous d'autres pavillons, tel que chez les Danois qui n'ont plus qu'un seul registre, le bis, avec 90% d'officiers danois et 70% globalement de marins nationaux embarqués.

Les Belges semblent aussi tirer leur épingle du jeu, le pavillon 1^{er} registre redevient attractif, la taxe au tonnage et défiscalisation des marins suffisent aux

armateurs pour rapatrier leurs navires sous pavillon national avec tous les officiers de nationalité Belge alors que seul le Cdt doit être Belge. Les effectifs dans les écoles ne cessent d'augmenter, CMB vient d'acheter 4 ULCC double coques neufs de 400 000 tonnes DWT à l'armateur grec Papachristidis.

Comme quoi il y a un bel avenir pour les armateurs sérieux. Les US Coast Guards voient arriver d'un bon œil dans leurs eaux ces bons armateurs avec de bons navires. Ce renouveau ne serait-il pas dû au nouveau code ISPS ?

Résolutions prises par la 30^{ème} Assemblée de l'IFSMA :

1. Criminalisation du Capitaine :

L'IFSMA constate et déplore qu'il n'y ait pas eu de progrès notable dans ce domaine depuis la 29^{ème} assemblée. Elle réitère sa demande auprès de l'OMI et de l'International Labour Organisation (ILO) pour faire respecter les droits du capitaine.

2. Code ISPS. Ship's Safety Officer :

L'IFSMA recommande que le Capitaine ne soit pas désigné SSO. Il est préférable qu'il demeure dans son rôle de superviseur de la mise en œuvre et l'application en étant garant du respect de ce code à bord de son navire. Il est déjà surchargé de travail par ailleurs avec un "fatigue factor" toujours à la hausse au détriment de la Sécurité. L'IFSMA propose d'embarquer un officier supplémentaire sur la décision d'effectif pour faire face au surplus de travail réclamé par ce code.

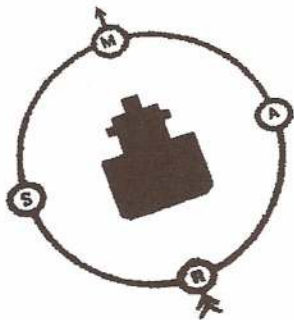
3. Le Code ISPS face aux Social Need and Rights des Marins.

L'IFSMA s'élève vigoureusement contre les habitudes prises dans certains ports de refuser l'accès à terre aux marins en escale sous couvert de mesures préventives en relation avec le code ISPS mais tout à fait en contradiction avec SOLAS Résolution 11 et l'ILO convention 108.

4. Déclaration de Buenos Aires.

L'IFSMA prend à son compte la déclaration des Capitaines Argentins pour le renouveau de la flotte argentine sous pavillon national et appuie tous les efforts qui tendent à ce renouveau notamment l'abrogation du décret 1772/91 qui permettait aux armateurs argentins d'immatriculer leurs navires sous pavillons de complaisance.

M. BOUGEARD



International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

MARS REPORT

Traduction libre de MARS Reports par JP DALBY

MARS 200378 : Une leçon historique

En 1757 le fameux Benjamin Franklin était passager à bord du London qui avait navigué indépendamment d'un convoi au départ de New-York en juin. En juillet le navire avait été poursuivi à plusieurs reprises par les corsaires français et à l'entrée de la Manche le capitaine décida de faire route sur Falmouth pour éviter l'ennemi. Franklin écrivit : "Ainsi toute la toile que l'on pouvait raisonnablement mettre fut déployée et le vent étant très frais et régulier nous marchions à bonne allure... Nous avions un veilleur sur l'avant, à qui il était appelé souvent 'veille bien devant' à quoi il répondait 'oui, oui', mais peut-être avait-il les yeux fermés ou était-il à moitié endormi, et répondait-il, pourrait-on dire, mécaniquement. Car il ne vit pas un feu droit devant qui était caché au barreur et au reste du quart par les voiles basses, mais il fut aperçu à la suite d'une embardée accidentelle du navire et provoqua une grande frayeur car nous en étions très proche, le feu me semblait aussi gros qu'une roue de charrette. On était au milieu de la nuit et notre commandant dormait profondément. Le capitaine Kennedy, sautant sur le pont et voyant le danger ordonna de faire demi-tour toutes voiles établies, une opération dangereuse pour les mâts, mais elle nous dégaga et nous évitâmes le naufrage, car nous faisons route droit sur les rochers sur lesquels le phare était érigé. Cette délivrance me fit prendre conscience de l'utilité des phares et m'amena à penser à encourager la construction de nombreux phares en Amérique si je vivais jusqu'à mon retour au pays." Au matin, à la sonde dans une brume à couper au couteau, on constata que nous étions près de Falmouth, et lorsque la brume se leva à neuf heures, nous étions devant la ville.



MARS 200415 : Les distractions sur la passerelle

Au cours de ces dernières années on a pu remarquer que les officiers de quart avaient de plus en plus de chose pour les distraire de leur travail principal quand ils sont de quart, à savoir la navigation et la fonction anticollision. Que ce soit les alarmes GMDSS qui proviennent de partout, les écrans d'information de plus en plus nombreux (le dernier étant l'AIS), parfois ces distractions n'ont rien à voir avec le travail. J'ai eu deux incidents lors de mon dernier voyage sur un navire géré par un armateur pétrolier réputé.

Le lieutenant qui était nouveau à la compagnie était constamment plongé dans l'ordinateur passerelle connecté à la toile, que ce soit pour faire des papiers ou pour envoyer des mails chez lui cela n'a pas d'importance. Le fait est qu'on ne le voyait jamais regarder à l'extérieur. Parfois il lui arrivait de quitter son fauteuil (situé à Bâbord) pour reporter une position sur la carte après que l'alarme du GPS le lui ait rappelé. Cette conduite très fréquente faisait souhaiter que tous les navires se présentent sur bâbord, ainsi il y aurait une chance qu'il les voit.

Un moyen d'améliorer l'anticollision : le radar (ou l'ordinateur) qui affiche à intervalles réguliers un message clignotant "LOOK OUT OF THE WINDOW" pour rappeler à l'officier de quart de constater de visu à quoi ressemble la "réalité" qui l'entoure.

Après avoir pompé la cale l'officier mécanicien remplissait le registre des hydrocarbures. C'était une habitude d'appeler la passerelle pour que l'officier de quart passerelle lui donne la position du navire. Pourtant cette fois l'officier mécanicien ne put avoir de réponse de la passerelle malgré plusieurs essais sur les deux téléphones. Il monta alors à la passerelle et découvrit le 2^e et le 3^e lieutenant sur l'aileron écoutant de la musique si fort qu'ils ne risquaient pas d'entendre ni le téléphone, ni la VHF, le GMDSS etc. L'officier mécanicien obtint sa position et redescendit à la machine, il me signala ce qui s'était passé.

Ces deux incidents se sont produits avec le même commandant et rien ne se produisit après qu'ils aient été signalés. Cependant, depuis lors la politique compagnie a été de supprimer ou rendre inaccessibles tous les ordinateurs de passerelle, ce qui a dû se faire aussi sur les autres navires. Le nouveau commandant n'était pas très chaud pour la musique à la passerelle qui fut supprimée. On peut espérer maintenant que les officiers de quart pourront faire ce qu'ils sont sensés effectuer lorsqu'ils sont de quart.

Effectuer une veille auditive est aussi important que la veille visuelle.



MARS 200419 : Incendie non signalé

Tôt le matin le commandant s'éveilla avant d'être appelé et monta sur la passerelle pour le message 5 heures avant l'arrivée. Il vit un petit bateau en feu à environ 3 milles par le travers bâbord. Le 3^e lieutenant auquel il demanda des informations à ce propos lui répondit qu'il l'avait observé depuis qu'il était sorti à l'horizon - il brûlait depuis au moins 45 minutes et qu'il y avait d'autres navires et pêcheurs autour. C'était un pêcheur, d'environ 20 mètres de long, toute la partie au-dessus de l'eau était en feu. Supposant que l'accident avait déjà été signalé, le navire continua sa route sans en informer le MRCC local ni renseigner l'événement dans le journal de passerelle. Trois heures plus tard le commandant remonta sur la passerelle et le 2^e lieutenant lui montra un message NAVTEX indiquant le nom du bateau en feu et signalant un disparu.

Le commandant apprit un mois plus tard que l'événement avait été rapporté à l'Administrateur maritime des Iles Marshall. Le rapport avait été fait par le 2^e lieutenant qui avait débarqué à l'arrivée au port le même jour que le pêcheur avait été vu en feu. Le représentant de la compagnie

vint à bord pour enquêter sur l'accident à la requête de l'Administrateur et le brevet du commandant fut suspendu pour un an pour n'avoir pas réduit la vitesse pour procéder aux recherches, ne pas avoir informé le MRCC, et ne pas avoir renseigné l'événement sur le journal de bord.



MARS 200420 : RAPPORT SUR L' AIS

Notre AIS est un JRC JHS-180. Le seul problème que nous avons parfois est l'affichage de l'alarme "008-MKD connection lost" . L'arrêt et le redémarrer suffit à le relancer. Au fur et à mesure que les navires s'équipent un écran plus grand sera utile mais pour le moment le balayage vertical nous suffit.

Il n'y a pas eu de problème d'installation. Cependant, avant l'installation j'avais lu toutes les informations SOLAS s'y rapportant et j'avais quelques questions à poser à l'ingénieur chargé de l'installation pour clarification et confirmation que les informations statiques étaient entrées. L'ingénieur me dit qu'il avait installé de nombreux AIS et que c'était la première fois que quelqu'un s'intéressait un tant soit peu au système. Il y a de quoi s'interroger sur le nombre de gens réellement intéressés aux aides à la navigation et aux communications. A bord nous trouvons l' AIS très utile, particulièrement aux approches des ports à fort trafic où nous pouvons mieux identifier les navires. Toutefois l'identification reste sujette à caution jusqu'à identification certaine du navire.



MARS 200427 Pressure Surge in Pipelines

This article is a part of my (as yet, unpublished) book mainly addressing cargo handling on OBO and tankers. It is concerning the underestimation of a pressure surge in the piping system and aimed to demystify the subject. I hope it will be useful for cargo and deck officers as well as for jetty personnel.

I am serving as a C/O on 50,000dwt oil and chemical tanker. I was always aware of the possibility of a pressure surge as it is described in ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) and felt that it will never happen to me. Two operational cases had opened my eyes:

We were discharging cargo of gas oil in Panama. Our vessel had 10 cargo tanks and was equipped with 10 Framo deep well submerged pumps. Manifold pressure on the ship's side of the 10" manifold was close to 5 bar. It was simple discharge from all tanks at once. After a few hours we were called by the loading master and informed that he needed to stop cargo operations straight away and expected to resume in 5 minutes. We had reduced the rate of discharge to the minimum, say 180m³/hr. At this point the manifold pressure was approximately 1 bar or less. Then all pumps were stopped more or less at the same time. The manifold remained open as we were ready to resume. After a few seconds the manifold pressure jumped up to 10 bar. As you can see from the table, this was easily predictable. That was my first lesson. I also recall when one of the ballast valves was observed cracked. The history records revealed that the same valve was changed 4 times in 4 years. That was my second lesson.

ISGOTT Chapter 21 gives a brief explanation of this as it describes the "phenomenon" and discusses the ways in which it can be prevented. It is pointing to unlikely events leading to it, thus gives us a false sense of safety. However, we should understand that it is not a 'phenomenon' but a law of nature and be aware that it is all around us. It is present in each stage of cargo and ballast operations, flow change, starting/stopping pumps, opening/closing valves. Misconduct of such routine operations will result in damage to pipelines, machinery and other connected equipment. It should be stressed that any pipeline system, I repeat, any one, is liable for more or less severe pressure surge. So what is a pressure surge?

A pressure surge is an abrupt increase of pressure in the pipeline system when there is a sudden change in the rate of flow of liquid in the line(s). It reaches its maximum when the flow is stopped. The main reason for the increase of pressure is the transformation of kinetic energy of the flow to the potential energy of the liquid brought to rest. When the rate changes, a steep pressure front travels through the pipeline with the speed of sound in the particular liquid. Generally, pressure in each cross section of the pipeline will rise by an amount Δp :

$$\Delta p = \rho \times \Delta \omega \times a$$

where a = the speed of sound in the particular liquid

$\Delta \omega$ = change of speed of flow

ρ = liquid density

Pre-calculated results were composed in a table. This table should alert you. It is easy to use. If you have a 10" pipeline and the rate of flow suddenly changes by 300m³/hr then you will obtain pressure increase up to 17 bar. It means that the total pressure in the system will be equal to the system pressure at the moment of the change of rate plus 17bar.

Maximum pressure increase Δp (bar) during pressure surge

Δp (bar)	Pipeline diameter (mm)							
	5"/125	6"/150	8"/200	10"/250	12"/300	16"/400	18"/450	
Max	mm	0mm	0mm	mm	mm	mm	mm	
1	4	6	11	18	26	47	60	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
4	17	25	45	75	104	187	238	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
7	30	40	80	130	182	328	417	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
10	40	60	110	185	260	468	596	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
13	55	80	145	240	338	609	775	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
16	65	95	180	295	416	749	953	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
19	80	115	215	350	494	889	1132	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
22	90	130	245	405	571	1030	1311	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
25	105	150	280	460	649	1170	1490	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
28	115	170	315	515	727	1311	1668	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
31	130	185	350	570	805	1451	1847	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	
34	140	205	380	630	883	1592	2026	
bar	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	m ³ /hr	

One question should arise after the careful reading of this article. How much time do we need to spend for rate change to reduce the pressure surge to predictable minimum. My next article should be the answer. If you are interested in my book or full version of this chapter or have thoughts/comments and would like to share them please send feedback to mars@nautinst.org

MARS 200438 VTS/ISPS Conflicts

My report/comments are not exactly what usually appears in your excellent publication. However as it is difficult for serving seafarers to get their concerns debated, I thought I would forward it to you in the hope that you publish and open up a debate on a subject, which I and my colleagues think has not been given enough thought. The subject is the conflicts which exist between the reports which have to be made to the various VTS and Port Authorities throughout the world and the need for Information Security as required by the ISPS. We recently received on board an Advisory Note from the Company referring to one of our company's ships being censured for failing to report to a VTS as required. This has reopened the debate concerning information that has to be passed to VTS schemes and the need for security which has been discussed many times onboard over past few months.

There is undoubtedly a serious conflict of interest which has never been debated, most probably because the IMO, PSC authorities, USCG etc do not even realise that it exists. The information required from the ship by the various VTS throughout the World varies but is extensive enough in all cases to be of great use to potential terrorists and pirates everywhere in the World. VTS Reporting requirements are in effect a free information service for those who would use ships for illegal purposes. All they need to do is buy a Marine VHF and park themselves on the White Cliffs of Dover or the leafy beaches of Malaysia and the local VTS will find out most of the information they need to help them attack a ship in their area absolutely free of charge.

One of the main points emphasised in the training for ISPS was information security and the need not to discuss ships business in pubs, restaurants and other public places. Yet on a daily basis all over the World information is being given out freely on open channels to which everyone and his brother can listen. Of course with the introduction of ISPS code every potential anti-ship terrorist and every pirate from Rio Haina to Vladivostock must have jumped with joy and given eternal thanks to whichever God he purports to worship. Why? Because now every ship was to be fitted with an AIS machine to give its exact position. Now not only do they have detailed information concerning the ship but they no longer have to search to find it, they have a machine to show them. Previously, when in known dangerous ports in West Africa and South America, I used give VTS/Port Authorities deliberately false positions and the ship would be many miles from where I said it was. Now there is no point, the local pirates can track my ship without problem after having received all information about the ship from my call to the VTS.

That, however, is not the worst of it. Not only can an AIS be used for tracking a ship, it can easily be programmed to "impersonate" a ship which greatly increases its potential as a terrorist weapon. I cannot buy an AIS from a duty free shop in an airport yet, but within a year or so they will be available. However, I bet that the terrorist groups already have access to a supply. It is a ludicrous situation and one that needs a much wider debate and efforts to find more secure ways, if it is really necessary, of relaying information to VTS reporting points, port authorities and the coastguard.

Since receiving the Company Advisory Note, I have obtained a recent edition of "Fairplay Solutions" and an obscure, but very interesting publication called "Digital Ship" which I admit I had never seen before. Nothing I read in either makes me feel any easier. Indeed in "Fairplay" the head of the IMO Navigation & Security department is advising owners to prepare to fit a Long Range Tracking & Identification system by July 1st 2006. So not only will potential terrorists and pirates have all the information they need, we will be forced to carry a machine that will give them this information much more in advance so they can prepare their schedule much more efficiently.

Whoever creates these schemes may think that they will be secure but of course they will not. In my 24 years as Master, my ship has been subject to "pirate attack" on quite a few occasions in West Africa, South America and the Far East. On every occasion the thieves new exactly which container to open, they never had to search, they knew the contents, I did not.

The only way for real security is to shut up, physically and electronically, until such time as we have guaranteed secure communications.



MARS 200443 Displaying NUC Lights

I recently had an interesting discussion on the bridge of a cruise ship with North European Deck Officers. As with many other such vessels, it is common practice to proceed sufficiently far from shore to discharge food waste and grey water (Outside a special area! Ed.). Passage times are often so short that much of the time the main engines are stopped and, once the discharge of waste is completed, the ship drifts until it is necessary to resume the passage.

The Master stated that he required the "Not Under Command" (NUC) lights to be exhibited while the ship was drifting. Many of these vessels exhibit NUC lights while drifting. I queried the legality of this and suggested that stopping by choice did not make the ship "not under command" as defined by Rule 3 (f), which requires the inability to manoeuvre due to some exceptional circumstance. The Master insisted that the ship was not under command if the main engines were not available immediately, whatever the cause. His concern was that, with the engines stopped, the ship would not be able to manoeuvre to avoid a collision. The obvious answer is to have the main engines available at sufficiently short notice to enable any necessary action to be taken. If stopping the main engines places the ship into any danger, they should not be stopped, or at least be kept at instant readiness. A discussion followed and a copy of the International Regulations for the Prevention of Collisions at sea was produced.

Rule 3(i) defining a vessel underway seemed clear enough as did Rule 23(a) defining the lights to be exhibited by a vessel underway. Whether the vessel is making way or not is immaterial. The question of whether or not to extinguish the side lights once the vessel was no longer making way then arose.

The officers remained divided in their interpretation of the requirement to show side lights if not actually making way and, to settle matters, sought the opinion of their National Maritime Authority.

The reply is interesting and the last sentence conflicts with my interpretation of the Rules.

Dear Sirs,

Reference is made to your e-mail of..... with questions of how to read Rule 27. Please note that the definition of a vessel not under command" is given in Rule 3 (f).

In order to conclude:

If you have stopped your engines just to kill time, with the engines ready, the NUC lights should not be exhibited. The normal running lights should be shown. If the ship does not make way through the water the sidelights should not be exhibited.

I hate to disagree with a Senior Principal Surveyor, but I do not agree with the statement that side lights should be extinguished if the vessel is not making way through the water. As I read Rule 23(a), side lights should be exhibited by a normal power driven vessel underway. As a

lecturer, preparing candidates for their MCA Oral Examinations, this is what I taught. As a final thought, the prospect of half a dozen cruise ships, each carrying around two or three thousand passengers, all drifting in relatively close proximity off a port, arouses some concern, especially if they all consider themselves to be Not under Command.



An Unusual Cargo

The following is advice from The Britannia Steamship Insurance Association Limited published recently in their RISK WATCH publication. Most mariners are aware of the dangers of carrying copra. Recently a Master on board a Member's ship was alarmed when he saw what he thought was smoke rising from a part-loaded cargo of palm nut shells. The Master had also recorded steadily increasing cargo temperatures and when the cargo reached 60°C he ordered loading to be stopped. His concern was that the cargo might spontaneously combust. Local Correspondents in Indonesia advised that this was the first time this cargo had been shipped and they therefore had no experience of it. Overnight the cargo temperature increased by a further 20°C and it was decided to take advice from an expert surveyor. Although neither the surveyor nor his colleagues were familiar with the cargo it was ascertained that the cargo was not classified as dangerous under the provisions of the IMDG Code.

The cargo had been stored in the open in strong sunshine and wetted by several heavy showers. It had begun to heat up as a result of microbial growth. This process produces heat and steam (as the moisture in the cargo is driven off by the heat) but is not, strictly speaking, spontaneous combustion. Although temperatures can reach 80°C and ship Masters should justifiably be concerned, the temperature will usually plateau at that level and will not rise further unless there is a high fat/oil content in the cargo which may cause a further reaction and cause temperatures to rise again to the point of ignition. Analysis revealed that the oil/fat content of the cargo in question was below one per cent and therefore the risk of self-heating to ignition was very remote. In addition, because the cargo was intended for use as fuel, there was no risk of the microbe generated self-heating affecting the merchantability of the cargo.

The surveyor was able to confirm, on the basis of a cargo analysis provided by the shipper, that loading could be resumed. The ship's holds were sealed for the voyage to Italy and instructions and equipment were provided to enable remote monitoring of hold temperatures and levels of oxygen and CO2

During the voyage temperatures in all the ship's holds declined as oxygen was depleted and CO2 levels rose. After precautionary ventilation of the holds to release any trapped steam/vapour before berthing, the ship completed discharge uneventfully.

The Association has had no previous experience of this cargo and whilst the cargo has all the hallmarks of the potentially dangerous copra cargoes, it does appear to be safe by comparison.



New release hook design for life boats

One of the most important lessons from MARS over the years has been the tragic and often fatal failures of lifeboat release mechanisms. I am very pleased to see that this problem has now been addressed by Survival Craft Inspectorate of Aberdeen. They have designed a new release hook that will be much safer and easier to operate without the need for complicated instruction manuals. RB.

The website for information is http://www.ship-technology.com/contractors/survival/survival_craft

Traduction libre de Marine Advocate Online par JP DALBY

❖ **Une aide pour remplir correctement les Registres des Hydrocarbures**

A la suite de plusieurs cas dans lesquels des compagnies ont été condamnées à de grosses amendes pour ne pas avoir rempli correctement les registres des hydrocarbures, Intertanko a publié un guide uniquement réservé à cela. Il explique ce qu'il faut indiquer et où le mettre, et montre pour l'ensemble du document des exemples de sections correctement remplies, et explique les erreurs courantes. Très probablement utile non seulement pour ceux qui travaillent à bord, mais aussi aux avocats cherchant à découvrir où se trouvent les points forts et les points faibles de la défense de leurs clients.

Comme toutes les publications Intertanko, cela n'est pas donné, mais à 100\$ pour les non membres, ce n'est rien comparé aux amendes à six chiffres que l'on peut encourir. Un guide pour remplir correctement les Registres des hydrocarbures (Guide for correct entries in the Oil Record Book) peut être commandé en ligne auprès d'Intertanko. (www.intertanko.com)

❖ **Bien, bien !**

Le club P&I Britannique va développer son programme d'examen médical avant embarquement, qui améliore les niveaux de santé des navigants et protège les armateurs des réclamations pour raisons de santé existant avant embarquement.

Dans les huit dernières années, plus de 73 000 marins ont été examinés selon ce programme, environ 3 600 ont été refoulés comme inaptes. Environ 1 500 examens sont effectués

par mois. Le club développe son programme aux Philippines, en Inde, Espagne et Croatie, tandis qu'une autre clinique est en construction en Ukraine.

Le club déclare "Les Armateurs et les Opérateurs réalisent que des équipages en bonne santé sont commercialement plus performants." C'est probablement une mauvaise nouvelle pour un nombre d'armateurs, heureusement en réduction, qui pensent que des équipages en bonne santé ne sont PAS commercialement plus viables.

❖ **Il n'y a pas de quoi pavoiser**

Selon le rapport annuel sur le Port State Control du Memorandum of Understanding de Paris, le Libéria est le registre le plus performant de la White List du MOU, qui désigne les pavillons de qualité ayant le taux de détention le plus bas. Le Libéria dépasse un certain nombre de registres nationaux de la White List qui ont une réputation concernant l'attention portée à la sécurité dont la Norvège, la France et le Danemark.

Le Memorandum de Paris adopte une tolérance zéro à l'égard des navires sous normes, et a introduit, l'année dernière, un certain nombre de mesures destinées à rendre plus difficile l'utilisation de navires poubelles dans la région. Le fait d'être sur la White List du MoU apporte des avantages aux armateurs, y compris une réduction des tracas provoqués par les inspections.

❖ **Pauvre en Anglais**

Le nouveau responsable du transport à la Commission Européenne a reconnu avoir peu de facilité en anglais. Ce

n'est pas une bonne nouvelle pour le maritime. Les communiqués de presse issus de la direction des transports mettraient à bout la patiente d'un philologue, il est guère possible de faire pire. Un commentateur a déclaré qu'il y avait de l'ironie à ce que le plus haut responsable de la politique maritime ne domine pas le langage maritime.

❖ **Juste des lieux !**

Le rédacteur est assez âgé pour se rappeler le Congo Belge, Les Rhodésies du Nord et du Sud, et Ceylan avant qu'elle ne devienne Sri Lanka. Il pensait qu'il était assez bon en géographie, mais il a été rattrapé par les événements.

D'une certaine façon, un grand nombre de nouveaux pays ont réussi à s'insérer au milieu de ce à quoi il pouvait croire : la botte Italienne, la République Démocratique d'Allemagne qui était la partie non démocratique à l'est de l'Allemagne, les stalagmites qui montent et les stalactites qui tombent etc..

Le changement est inévitable mais ça a été un choc de découvrir que le nom officiel de Bangkok est "Krung Thep Mahanakhon Amon Rattanakosin Mahinthara Ayuthaya Mahadilok Phop Noppharat Ratchathani Burirom Udomratchaniwet Mahasathan Amon Piman Awatan Sathit Sakkathattiya Witsanukam Prasit."

Il faut bien sûr appeler les choses par leur nom, mais dans le cas de Bangkok cela n'est vraiment pas possible ou alors il faudrait des billets d'avion grand comme des serviettes de bain pour se rendre là-bas.

D'où peut bien venir le nom original de cette ville ? Qu'est-il advenu du Buchuanaland ?

Ci-dessous un exemple à suivre de lettre à adresser aux médias lorsqu'ils rendent compte fallacieusement et de manière orientée de faits concernant des capitaines de navires.

A : Le Télégramme, BREST

Réf. : Votre article du 30 Juin 2004 de Hervé Charbonnière- Page BRETAGNE - Rubrique : Pollution maritime

Je me permets de réagir à votre article du 30 Juin 2004 concernant l'Arroyo Frio II. Comme c'est hélas la tendance coutumière dans la presse, cet article présente les débats et les faits d'une façon systématiquement défavorable au navire et à son capitaine, qui est à priori considéré comme menteur, pollueur et coupable. Tous les arguments en sa faveur sont dénigrés, mis en doute, ridiculisés, contrairement à l'équité qui doit être le maître mot des règles de la vie en société et donc de la presse et de la justice. C'est au ministère public d'apporter les preuves de la culpabilité ; tout prévenu jouit, en droit français, du droit à être défendu et de la présomption d'innocence ; s'il arrive au journaliste signataire de cet article d'être justiciable, ce que je ne lui souhaite pas, il sera bien heureux si cette présomption joue en sa faveur, sinon, il se souviendra de sa prose antérieure et réfléchira peut-être, mais un peu tard à la nocivité de ses propos.

Bref, pour en revenir aux faits, il est certain que la pression des associations syndicales, humanitaires ou écologistes diverses poussent vivement les médias à une appréciation démagogique des événements et qu'il est bon d'aller dans le sens de la foule qui réclame toujours des coupables et si possible de l'argent, pourquoi pas ?

Seulement je tiens à dire que ces organismes divers ne détiennent pas le monopole du souci écologique et que ceux qui participent à la défense du capitaine sont aussi des citoyens du bord de mer et qu'ils ne se réjouissent pas plus que les autres des pollutions côtières.

Plutôt que de jeter systématiquement l'anathème soit sur un système d'exploitation des navires appelé "complaisance", mais qui est, que ça plaise ou non, le système dominant utilisé partout maintenant, dans tous les pays et par les plus grands armements maritimes, soit sur des personnes il est plus intelligent et utile pour tous de rechercher la vérité et de savoir exactement ce qui s'est passé : si la pollution est volontaire, que le vrai coupable (capitaine, officier, marin ou armateur) soit sévèrement puni selon la loi, mais que s'il s'agit de défaillance technique accidentelle, d'erreur humaine involontaire, qu'il en soit tenu compte dans les verdicts. S'il s'agit de lacune dans les dispositions législatives ou techniques, il est important que ceci soit bien établi pour qu'il y soit remédié.

La recherche de la vérité n'est pas simple, les conclusions des enquêtes peuvent être rarement immédiates, et pour y arriver il faut du temps qui peut manquer aux inspecteurs officiels. Si le ministère public se plaint de la difficulté à apporter les preuves, ce n'est pas en occultant le problème et en condamnant systématiquement avec un certain a priori que les choses avanceront.

Dans ce but, tout le monde doit travailler dans le même sens qui est d'abord cette recherche de la vérité, sans préjugé, sans anathème mais avec sérénité et détermination.

F. GOURMELON

Notre ex-Président, D. Marrec, a trouvé pour nous dans la presse spécialisée

QUELQUES INFORMATIONS

⇒ FLOTTE DE COMMERCE.

Au 1^{er} juillet 2004 la flotte de commerce sous le pavillon français compte 211 navires. Ce qui représente 5 millions d'unité de jauge brute et 6,8 Mtpl c'est-à-dire plus 9% en jauge et 9,5 en port en lourd sur les 6 derniers mois.

Ces chiffres sont communiqués par "la mission des études économiques de la recherche et de statistiques"(MERSTAT).

⇒ EFFECTIFS MARITIMES.

Réunie début juillet, la commission nationale de l'emploi maritime au commerce déclare 9 740 navigants Français, 141 Communautaires et quelques Africains, sous les registres Français.

La proportion donnant 2 983 Officiers et 6 757 Personnels d'exécution.

Plus étonnant, il semble que ces chiffres représentent 80% de ce que l'on devrait finalement trouver. La magie statistique passerait-elle aussi sur la comptabilisation des Etres humains ?

Une autre gymnastique des chiffres fait supposer que les Navigants seraient 12 814 ou encore 14 640 !

Voilà un bon débat en perspective pour accorder les violons sur les prochaines discussions des effectifs au RIF.

Il semble aussi que la qualité de "Marin" évolue en fonction des "allègements de charges" données par l'ETAT.

⇒ COMPAGNIES MARITIMES.

CMA-CGM a commandé 4 PC de 5100 EVP au chantier Hyndai en juin, puis 2 autres de la même taille (avec option de deux supplémentaires) à la fin août. Ceci sans oublier les 8x5770 EVP commandés fin juillet au sud-coréen Samsung.

La Navale Française filiale de SNCF participation a été rachetée par Ruysdael Investissements.

Technique.

La livraison du 1^{er} 8200 EVP(CMA-CGM) Pel 100 000 T L = 334 m l = 42,8 m Te =14.5 m MP B&W 12K98MC de 93360 cv v = 25.4 nds.

Nota : Pavillon, les Iles Marshall

⇒ AUTOROUTE DE LA MER.

Le projet de liaison Fos/Savone est abandonné par les Armateurs en raison du manque d'engagement des transporteurs routiers.

Le but de ce projet était de prendre 4 à 5% du trafic poids lourd terrestre entre ces deux villes (soit 50 000 semi-remorques). Les transporteurs routiers, bien entendu, contestent que la responsabilité de cet échec leur soit imputable.

En attendant un projet FOS-Civitavecchia serait maintenant à l'étude pour trouver quelque chose de mieux rentable, de plus réaliste en distance.

Nous aurons bientôt plus de monde à travailler sur des projets de ce genre, puisque la présidence néerlandaise fait savoir que le transport maritime à courte distance est l'une de ses priorités.

⇒ FLUVIAL.

Selon VNF le transport fluvial sur le Rhône peut être multiplié par 8 ou 9 avant que le doublement des écluses soit nécessaire, sachant que l'autoroute A7 est déjà considérée comme saturée et que son doublement est considéré comme Impensable, cela laisse un énorme espoir pour le développement fluvial vers FOS et Port ST Louis du Rhône. Pour cela les opérateurs fluviaux et les manutentionnaires vont obligatoirement apprendre à travailler main dans la main pour réussir le pari (avant qu'une pénurie de pétrole les y oblige) les manutentionnaires étant suspectés de considérer le trafic fluvial comme secondaire.

Nota : plus de 32 000 EVP ont été transportés en 2003 par trafic fluvial axe Rhône / Saône et "Lyon terminal" aura connu un trafic de 170 000 EVP tous modes confondus. Espérons que le contrat de progrès signé depuis 2 ans entre CNR/VNF/PAM portera ses fruits.

A noter aussi que la notion de "fenêtre" est considérée comme primordiale par les opérateurs.

CNR = compagnie nationale Rhône
VNF = voies navigables de France
PAM = pas d'insultes SVP

⇒ L'Union européenne.

M. J. Barrot est commissaire aux transports, il aura autorité sur l'AESM. M. Manuel Barroso veut que d'ici 2010 l'économie européenne soit la plus compétitive du monde. Parallèlement il a chargé un vice président de surveiller l'administration, l'audit, la lutte anti-fraude au sein de la commission européenne. Surprenant non !

Le Maltais Joe Borg est chargé de la Pêche et coordination des Affaires Maritimes (sans commentaire, ceci ayant déjà été largement commenté par les habitués aboyeurs, friands des réactions sur le chaud).

⇒ Contrôles des navires.

La cour de Justice des Communautés européennes a condamné la France pour ses insuffisances en Port State Contrôl pour les périodes 2002.

Référence est faite à l'article 5 de la directive 95/21/CE du 19 juin 1995 relative aux engagements internationaux.

En attendant, il semble que le bon fonctionnement du PSC en France soit dépendant d'un problème d'organisation plutôt qu'un problème d'effectif. Il est certain que

d'avoir des inspecteurs formés pour le MOU dans des centres de sécurité situés dans des zones à très basse fréquentation de navires étrangers ne doit pas améliorer la statistique. En plus si pour le même travail le fonctionnaire sous statut militaire est mieux payé que le fonctionnaire 'civil' où va-t-on ?

⇒ Sécurité en mer.

Deux satellites ERS de l'ASE ont enregistré durant trois semaines (février à mars 2004) la trace de plus de 10 vagues de plus de 25 mètres. Les témoignages de vagues réellement rencontrées par les paquebots Bremen, Caledonian-star, Queen Elisabeth II et une mesure par rayon laser depuis la plate forme Draupner en mer du nord ne laisse aucun doute sur le bien-fondé du traitement des mesures faites par les données des satellites.

⇒ Pollution Maritimes.

Le pompage du Prestige mobilise 14 navires sur zone, le pompage est souvent interrompu en raison des conditions MTO. Fin août 9 400 tonnes avaient été extraites selon la cie Repsol, le prestige contenait 13 000 tonnes dans ses cuves après le naufrage.

Le Sénat a adopté le Fipol 2, ce texte avait déjà été voté par l'ASS Nat en mai 2004. Ce fond complémentaire bien qu'indépendant juridiquement du fipol complète ce dernier et une seule demande d'indemnisation sera nécessaire.

A ce jour la convention 1969 met la part du propriétaire du navire (quand on le connaît) à 108 M d'euros, le fipol de 1992 porte à 245 M d'euros et le fond complémentaire met le plafond à 900 M d'euros.

⇒ Pollutions terrestres.

Une station d'épuration qualifiée d'unique en son genre voit le jour dans le Calvados. Fait nouveau se sont des plantes disposées dans des bassins qui vont retraiter les eaux usées et transformer les boues en terreau avec en prime améliorer la qualité de l'air, le tout générant une substantielle économie. Cet ingénieux dispositif est basé sur la phytorestauration qui consiste donc à utiliser les plantes comme principal agent de traitement des pollutions, nous trouvons sur le parcours des eaux usées (qui ont déjà connu un traitement biologique) des chenaux plantés d'espèces végétales épuratives comme les roseaux et les iris qui éliminent les germes fécaux, staphylocoques et streptocoques puis nos ex-eaux usées sont rejetées dans une rivière (qui finalement arrive dans une mer, car environ plus 75% des pollutions marines sont d'origines terrestres), le seul inconvénient réside en l'espace que nécessite l'installation.

Pourquoi 80% des marais mondiaux ont-ils disparu à votre avis ? Chassez le naturel il revient au galop, disait-on dans le temps, pas si lointain d'ailleurs.

SAINT JEAN DE LUZ : Le chalutier s'était échoué près des falaises après que le marin se fut assoupi : Le patron pêcheur et un marin condamnés.

Le 18 janvier 2001 au petit matin, la "Révolution", un chalutier de 9,50 m, rentrait au port de Saint-Jean-de-Luz après une journée et une nuit de pêche à la sardine et au maquereau. Le marin qui était de quart s'était assoupi et le bateau s'était échoué, à 6h50, au pied des falaises. "J'ai senti le choc, ça m'a réveillé. C'était trop tard", se souvient simplement ce marin, Victor Emmanuel Da Rosa, 41 ans. Le patron du chalutier, qui est aussi son cousin, Jean Manuel Da Rosa, 43 ans, poursuit : "Je me suis précipité sur le pont. On a mis les combinaisons de survie, j'ai essayé de maintenir le calme, c'était la panique à bord." Les cinq hommes d'équipage étaient hélicoptérisés mais le chalutier coulait avec ses 12 tonnes de poisson.

Une négligence. Trois ans et demi après l'échouement, le patron pêcheur, qui a déjà perdu son bateau, et le marin de quart ont été condamnés, hier, par le tribunal maritime commercial qui siège au tribunal de grande instance de Bordeaux, pour avoir "causé l'échouement par négligence". Le commissaire-rapporteur, Olivier Benistan, capitaine de vaisseau et commandant la Marine à Bordeaux, avait pourtant abandonné les poursuites contre le patron du chalutier, estimant qu'il n'avait commis aucune négligence, qu'il se reposait normalement au moment de l'échouement et avait donné pour consigne d'être réveillé avant l'entrée dans le port ou en cas d'incident. Il retenait simplement la responsabilité du marin de quart, coupable d'une "trop grande confiance en soi", au point de s'asseoir dans le fauteuil du commandant et s'assoupir. Les cinq membres du tribunal ont longuement interrogé les deux pêcheurs sur le rythme soutenu de leur travail. Le navire comptait sept couchettes. Deux hommes supplémentaires, aussi bien pour relever les chaluts et mettre le poisson en caisse - la sardine le jour, le maquereau la nuit - que pour prendre le tour de quart, auraient peut-être permis d'éviter ce naufrage. "Nous avons déjà du mal à gagner notre croûte avec cinq marins à bord. Si on embarquait plus d'hommes, on travaillerait pour rien", répond le patron pêcheur auquel il arrive de rester trente à trente-deux heures sans dormir. "Ce n'est pas un travail facile, c'est la mer qui décide, le poisson qui commande. M. Da Rosa est exigeant à l'égard de ses hommes et encore plus de lui-même", a insisté Me Dachary pour la relaxe du patron pêcheur qui admet également avoir "neutralisé l'alarme radar parce qu'elle se déclenchait tout le temps et empêchait les marins de se reposer". Son cousin, qui avait déjà pris le quart la nuit précédente et n'avait pas beaucoup dormi la journée, avait remplacé un collègue défaillant une deuxième nuit d'affilée : "C'est retombé sur moi, je me suis sacrifié et ça a été fatal." Le tribunal, présidé par M. Costes, a ainsi jugé que le patron était aussi coupable de négligence que son marin et les a respectivement condamnés à 500 et 1 000 euros d'amende.

Bernadette DUBOURG

On voit que pour un tribunal il est malheureusement plus facile de condamner un patron pour mauvaise organisation du travail que de la contrôler par un inspecteur ou un médecin du travail. Ces éventuels contrôles n'augmentent pas pour si peu - la perte d'un bateau !

Il est rare que le journal fasse état de sessions du TMC.

Philippe SUSSAC

04-09-07 : Des capitaines soumis à des amendes pour pollution des côtes françaises

Le tribunal de Marseille a déclaré coupables deux capitaines impliqués dans des cas de pollution volontaire le long des côtes françaises de Méditerranée. Anis Yazdani Zuberi, le commandant du porte conteneurs Khaled Ibn Al Waleed des Emirats, armé et opéré par United Arab Shipping, a été condamné à un an d'emprisonnement avec sursis (deferred) et à 15 000 E (18 000 \$) d'amende. L'armateur devra en outre payer une amende de 485 000 E. Cette condamnation relativement lourde confirme ce que le tribunal de Marseille avait demandé lors d'une audience précédente en juin. Le porte conteneurs de 2 200 EVP construit en 1983 Khaled Ibn Al Waleed avait été arrêté à Fos-sur-mer en février après avoir été pris en train de nettoyer ses citernes au large du Cap Sicié, le long de la Riviera française. Une caution de 400 000 E avait dû être versée pour autoriser le navire à repartir. Dans un autre cas, le tribunal de Marseille avait condamné Burak Vurnal, le commandant du porte conteneur Turc Cimil de 300 EVP pour pollution volontaire au large de la Riviera française au début de l'année. Il avait été condamné à 10 000 E. Moliva Denizcilik, l'armateur du navire avait été condamné à payer une amende de 90 000 E.

04-09-08 : La France continue à mettre des amendes pour pollution

La Marine Française a intercepté hier un vraquier soupçonné d'avoir pollué les eaux de l'île de la Réunion, territoire d'outre-mer français dans l'Océan Indien. Le Glory Sanye de 45 000 tdwt, appartenant à des intérêts japonais, a été dérouté vers la baie de Saint Paul pour être interrogé par la police. Le navire armé et opéré par San-E Maritime effectuait la traversée de Port Elizabeth (Afrique du Sud) vers Singapour. Par ailleurs une amende de 200 000 E (242 000 \$) a été demandée par le procureur français François Nicot à l'encontre du porte conteneur MSC Nicole sous pavillon Panaméen pour avoir pollué les eaux au large des côtes bretonnes en août 2001. Bien que l'amende soit plus particulièrement à l'encontre du capitaine Francesco Gargiulo, la plus grande part sera payée par l'armateur et l'opérateur, Mediterranean Shipping Company. L'amende fait suite à deux autres de 500 000 E et de 300 000 E données par le tribunal de Marseille.

Les règles de quart ne sont pas suivies

Le Marine Accident Investigation Branch (MAIB équivalent britannique du BEA) a demandé des règles plus strictes sur la tenue du quart et de la veille passerelle après avoir étudié 65 abordages. L'étude a été lancée après le naufrage du cargo Jambo en Ecosse en juin dernier. Le Jambo, souligne le MAIB, "est le dernier d'une série d'accidents étonnamment similaires, avec des points communs parmi lesquels la fatigue des officiers, le quart seul de nuit, les changements de cap non effectués et l'absence d'alarme homme mort." La réglementation actuelle "n'est pas appliquée" déclare le MAIB et il a recommandé que tous les navires de commerce de plus de 500tx de jauge brute aient au minimum un capitaine et deux officiers de quart passerelle. Il a aussi demandé des règles plus strictes sur l'homme de veille car ses études indiquent une détection tardive ou l'absence de détection des petits navires dans les causes d'abordage. Le MAIB déclare " l'effectif minimal consistant en un capitaine et un second capitaine comme les deux seuls officiers de quart passerelle sur des navires opérant le long des côtes britanniques, conduit à la fatigue de l'officier de quart et à l'incapacité pour le capitaine de remplir ses fonctions, ce qui à son tour, conduit souvent à des accidents."

L'abordage manqué de peu entre le cargo britannique Hoo Finch et le Front Viewier, obo, battant pavillon de Singapour est en partie dû à la fatigue du lieutenant du Hoo Finch. Cependant le rapport du MAIB indique que bien que se sentant de plus en plus fatigué, le lieutenant n'a rien dit de peur de perdre son emploi. Le MAIB insiste sur le fait que la fatigue est un problème insidieux qui peut empêcher celui qui en souffre de prendre les bonnes décisions. "Les membres de l'équipage doivent être encouragés par les capitaines et les armateurs à faire part des problèmes concernant la sécurité et particulièrement la fatigue " indique-t-il. L'effectif minimum ne peut fonctionner que si tout le personnel est correctement qualifié et expérimenté et si les tâches sont réparties équitablement. Ce qui n'était pas le cas sur le navire de Laphorn; à la suite de ce cas la compagnie a fait une série de recommandations. Le cas du Hoo Finch est-il un cas isolé, ou **l'effectif minimum est-il une recette pour conduire au désastre ?** Combien d'autres marins ont peur de dire qu'ils sont fatigués par peur des conséquences ?

Numast demande que l'on s'intéresse à la fatigue.

Numast, le syndicat des Officiers britanniques a demandé une réaction urgente à la suite de la publication du récent rapport du MAIB concernant les accidents maritimes. Le syndicat déclare que le rapport est " une sévère accusation de l'industrie maritime et des autorités maritimes". C'est la preuve, affirme Numast, que les réglementations actuelles sur les horaires de travail et sur les effectifs de sécurité "sont totalement inefficaces" sans procédures ni mise en application adéquates. Numast a eu des discussions avec des ministres chargés de la marine concernant le sujet de la fatigue et aimerait qu' un programme sérieux d'inspection sur le respect des règles existantes soit mis en place. Le porte-parole de Numast Andrew Linington a déclaré que les règles existantes n'avaient pas été mises à jour pour tenir compte des tâches de quart supplémentaires imposées aux navigateurs, telles que le Code ISPS, qui a détérioré la situation. L'étude du MAIB était une enquête sur la tenue du quart passerelle et était destinée à établir les causes principales des accidents dans les eaux britanniques. Le rapport a montré qu'un tiers des accidents concernant un échouement étaient dus à un officier fatigué seul sur la passerelle.

Prison pour les attaquants du LIMBURG au Yemen

Un juge Yéménite a condamné à 10 ans de prison six inculpés pour leur participation à la préparation de l'attaque contre le LIMBURG en Octobre 2002 au large de Al-Mukalla. Un septième homme, considéré comme le cerveau de l'attaque contre le Limburg, est toujours en fuite et a été condamné par contumace. Neuf autres ont été emprisonnés pour de nombreuses attaques terroristes. Le procès a duré trois mois et s'est terminé par la proclamation des accusés. "Il n'y a de Dieu que Dieu, l'Amérique est l'ennemi de Dieu, Usama est aimé de Dieu" ont-ils crié au moment où la sentence était rendue. Un marin Bulgare a été tué lorsqu'une embarcation chargée d'explosifs s'est jetée contre le VLCC, provoquant un déversement de 90 000 barils qui a brûlé pendant des jours. Ce procès a été la plus belle réussite de ces dernières années du Yémen contre les terroristes. Outre l'attaque contre le Limburg, les prévenus étaient accusés d'avoir tiré sur un hélicoptère d'une compagnie pétrolière et d'avoir projeté l'as-

sassinat de l'ambassadeur US. Un procès séparé est en préparation contre six hommes accusés d'une attaque similaire contre le USS COLE au large d'Aden il y a quatre ans.

Mauvaise plaisanterie à la bombe, capitaine interdit de séjour

Interdiction de séjour et temps passé en prison ont été la sentence prononcée à l'encontre du commandant d'un navire Turc qui, excédé par l'inspection des Coast Guards, avait plaisanté sur la présence d'une bombe à bord de son navire. Le Capitaine Yildirim Bayayer Tumer a plaidé coupable, devant la cour de Justice, d'avoir fait une fausse déclaration en ce qui concernait l'incident du 22 juillet lorsque ce turc de 47 ans a déclaré à l'équipe des Coast Guards qu'une bombe dans ses cales devait exploser lorsque le navire arriverait à destination dans le port de Philadelphie. Le navire a été dirigé vers un endroit sûr dans la Delaware Bay où il a été soumis à une fouille en règle. Aucune bombe n'ayant été trouvée, et pour cause, le navire a pu reprendre son voyage avec un nouveau capitaine, le précédent restant en prison jusqu'à son procès et risquant une peine de 15 ans de prison. Au procès le juge a décrit Tumer comme "un homme issu d'une bonne famille qui avait fait une erreur". Le capitaine, par l'intermédiaire d'un interprète, a demandé pardon à la cour et à "tout le Peuple américain" pour ce qu'il avait fait. Tumer détenu en prison depuis l'incident a été libéré après l'audience et expulsé du pays.

La carte d'identité pour les marins avance

La nouvelle Convention (n° 185) de l'International Labour Organisation (ILO) concernant la délivrance d'une nouvelle carte d'identité biométrique à 1,2 M de marins et de travailleurs maritimes entrera en vigueur en février 2005. L'approbation fait suite à la ratification de la convention par la Jordanie et la France, cette convention devant être signée par deux états membres pour entrer en vigueur. La convention a été adoptée en juin 2003 et est considérée comme devant apporter une amélioration de la sécurité dans l'industrie maritime mondiale. Un porte-parole de l'ILO a déclaré que le Nigeria devait envoyer ses instruments de ratification incessamment et que l'Inde et les Philippines préparaient les leurs. "Les Etats-Unis", a-t-il ajouté, "ont écrit à l'ILO, indiquant qu'ils considéraient la convention

comme une importante contribution à la sécurité des navigants."

2,1 M\$ pour un délateur - 1 M\$ pour trois autres

Selon le Département of Justice (DOJ), un ancien second mécanicien du pétrolier Guadalupe (OMI Corp) a reçu 2,1M\$ en cadeau pour avoir vendu son employeur occasionnel. Par la sentence du 6 août, OMI Corp a été condamné à 4,2 M\$ et mis en probation pour trois ans après avoir admis avoir déversé délibérément des résidus sans utiliser un séparateur, et avoir caché les preuves. La moitié de l'amende sera remise au délateur qui a quitté le navire à l'arrivée à Carteret, New Jersey, en septembre 2001 et s'est rendu directement au commissariat . Selon le DOJ, c'est la plus forte récompense remise dans le cas de signalement prévu dans l'Act to Prevent Pollution from Ships. La capitaine, Ashok Kumar, et le chef mécanicien, Elangovan Mani, ont aussi plaidé coupable et attendent le verdict. En mars OMI Corp s'est inquiété du fait qu'un autre membre d'équipage avait porté des accusations concernant l'environnement, et que la compagnie était "incapable de déterminer si le verdict pour la première infraction (concernant le Guadalupe) serait affecté." Lors du verdict final, les amendes contre OMI Corp ont été celles de l'accord procédural, donc l'incident le plus récent n'a pas eu d'effet, mais cela n'empêche pas le DOJ de préparer de nouvelles accusations.

Le DOJ a condamné la compagnie américaine Sabine Transportation à payer 2M\$ pour crimes contre l'environnement après le témoignage de trois membres d'équipage zélés délateurs. Le juge a ordonné que 1M\$, la moitié de l'amende, soit partagé entre les trois navigants en récompense. Selon le DOJ Sabine avait délibérément déversé en mer des centaines de litres d'huile polluée, des centaines de tonnes de blé contaminé par du diesel et des déchets plastiques. La compagnie avait négligé d'utiliser les équipements de prévention de la pollution à bord de ses navires Trinity, Juneau, Sea Princess et Colorado, et avait fait de fausses déclarations dans les registres d'hydrocarbures pour cacher les déversements aux Coast Guards. La compagnie a aussi admis déverser "fréquemment" des résidus huileux à partir d'autres navires de sa flotte. Trois anciens navigants sont venus témoigner de déversement illégal de fuel au large de Jacksonville, Floride, en juin 1998 ainsi que du rejet de blé contaminé par du diesel au large de Portland, Orégon, en mars 1999. L'année dernière, Sabine a plaidé coupable en

Louisiane de rejet de fragments de rouille, déchets de nettoyage de citerne et autres résidus huileux dans le Mississippi.

Bush signe les budgets des Coast Guards et de l'Administration Maritime

Le Président George W. Bush a signé les projets de loi de financement des Coast Guards pour l'année prochaine et de l'Administration Maritime pour les quatre années à venir. Le projet de loi prévoit 5,4 Md\$ pour le fonctionnement des Coast Guards et 1,5 Md\$ pour la réparation et le remplacement des navires, avions et autres équipements. L'Administration Maritime reçoit 19,5 M\$ pour 2005, s'élevant à 20,75 M\$ en 2006, 21,5 M\$ en 2007 et 22,6 M\$ en 2008. Le projet de loi prévoit aussi 300 M\$ pour les ports selon un amendement proposé par le Sénateur Fitz Hollings. Le total de 8,2 Md\$ sera effectif au 1^{er} octobre au début de l'année fiscale. Le projet renforce les Coast Guards, ajoute 8 500 personnels actifs à ses effectifs, donne aux Coast Guards des pouvoirs judiciaires renforcés dans les zones portuaires et prévoit des fonds pour de nouveaux navires et avions. En plus de responsabilités accrues sur la sécurité, les Coast Guards effectuent des missions de recherche et de sauvetage, de lutte contre la contrebande, de protection des ressources maritimes et de l'environnement et des fonctions de défense nationale. Le projet de loi modifie une myriade de règlements y compris une exemption pour certains armateurs passifs (principalement des investisseurs institutionnels) dans l'OPA 90, et rend obligatoire des plans de lutte contre la pollution pour les navires non citerniers de plus de 400 gt.

Augmentation du taux d'inspection des PSC Australiens

L'Australie a renforcé son régime de Port State Control, détenant un nombre accru de navires de 5,8% en 2002 à 6,7% en 2003, ayant inspecté 84% des navires pouvant être soumis au PSC. Le ciblage des inspections sur les navires à haut risque a pour but de "mettre la pression sur les moins bons éléments du marché non seulement en Australie mais aussi ailleurs." Bien que le taux de détention ait augmenté, l'AMSA (Australian Maritime Safety Administration) indique qu'il y a eu amélioration des standards, de 2,7 déficiences en 2001 à 2,4 en 2003 pour les navires inspectés. En 2003 l'Australie a inspecté 2827 navires étrangers et en a détenu 190.

En passant par la cambuse

Les bananes aussi se cuisinent !



Pour beaucoup la banane est un simple fruit s'épluchant aisément et ayant son UEB (Unité Equivalente Bifteck).

Or il y a aussi les bananes légumes dont font partie les plantains (Horn, french plantain, tinain...) qui se cuisent 15 à 45 mn ou en Polynésie les bananes fei ou rouges des montagnes.

Les bananes fruit tel poyo, gros Michel ou Cavendish sont vendues au poids, mais distribuées à l'unité, c'est pourquoi aux Antilles on s'intéresse à leur calibre allant de "rhabillez-vous jeune homme" à "tant pis si j'en crève" en passant par "doux Jésus" et "Aïe maman".

En Polynésie on aura les toutes petites nana rio et surtout les rima rima et hamoa.

Bien que ne se mangeant pas, je voudrais citer la feuille de bananier, que l'on trouve maintenant au rayon frais des magasins de produits exotiques et qui est très utilisée dans le four tahitien et comme papillote dans les cuissons de produits divers à la vapeur ou au barbeQ.

Pour l'apéritif, les Cubains adorent les "chicharritas" (de chicha : boisson alcoolisée) ; on pèle la banane et on fait tomber les rondelles dans la friture, quand elles sont dorées, les sortir, égoutter et saler. Un amuse-gueule parfait avec le Daiquiri ou le punch, voire le Cuba Libre.

En Polynésie, on fait la même chose, sauf qu'auparavant on aura fait frire quelques piments dans l'huile.

C'est aussi en Polynésie qu'on aura le filet de poisson aux bananes : cuire le poisson à la vapeur et les bananes à l'eau bien salée, les éplucher et les couper en morceaux de 2 à 3 cm de long. Cuire des cristophines à l'eau bouillante. Couvrir le poisson de morceaux de bananes et de cristophines et napper de lait de coco

Toujours en Polynésie, couper la banane en 3 morceaux, saler, poivrer, ajouter un peu de paprika, enrouler dans une lame de jambon, maintenir avec un cure-dents et faire revenir à la poêle avec du beurre.

Un procédé original à Cuba : les "tostones". Ce sont de grosses rondel-

les de bananes vertes qu'on fait légèrement frire et à mi-cuisson les sortir, les aplatir avec le poing et les plonger dans de l'eau très salée, égoutter et cette fois mettre dans la friture bien chaude.

Et toujours à Cuba il y a le "matajibaro" qui vient des esclaves qui avaient le droit de cultiver quelques légumes et d'élever un cochon

On a des morceaux de bananes cuits à l'eau et des "chicharron" c'est-à-dire des rillons et autres morceaux de viande restant après avoir fait fondre le saindoux.

La coutume veut que ce soit l'aïeule qui se tienne en bout de table avec une moulinette, elle moule ensemble un morceau de banane et un morceau de viande, un morceau de banane, un morceau de viande directement dans l'assiette, elle ajoute une cuillère de miel si c'est pour un enfant, et mettra en plus une cuillère de piment si c'est pour un adulte.



En Equateur on apprécie la tortilla de banane et manioc.

Peler 4 bananes vertes, couper en morceaux et cuire à l'eau salée. Peler 1 kg de manioc, cuire à l'eau salée jusqu'à ce qu'il soit tendre, faire une purée avec bananes et manioc auxquels on ajoutera 4 cuillères de saindoux, on pourra ajouter 250 g de rillettes ou cette même quantité de fromage râpé, en faire de petites galettes que l'on cuira sur plaque ou au four dans un plat en terre.

Avec les bananes nous étions obligés d'en arriver aux desserts.

Aux Antilles, on adore les beignets de bananes. Mettre les morceaux de banane à mariner dans du rhum vieux avec du sucre et de la vanille. Faire une pâte à beignets, en enrober les morceaux de banane que l'on fera frire au beurre ou à l'huile. Mettre sur un papier absorbant et saupoudrer de

sucres vanillés et d'un peu de cannelle en poudre.

Au Mexique on fait la même chose, la pâte à beignets étant faite de 30 g de sucre, 3 œufs battus, 2 cuillères à soupe d'huile, 75 g de farine.

La banane coupée en 4 est enrobée de cette pâte et cuite doucement à l'huile pour qu'elle cuise sans brûler. Egoutter et servir flambé au rhum avec une glace à la vanille.

En Louisiane, on se contente de couper la banane en deux. Dans une poêle, mettre 4 bananes coupées en 2 dans la longueur avec du beurre, ajouter 2 cuillères à soupe de cassonade, 1/2 cuillère à café de cannelle et autant de muscade, faire dorer et ajouter 1/4 de verre de rhum et laisser mijoter 2 ou 3 mn.

Mettre à chauffer un autre 1/4 de verre de rhum, verser sur les bananes et flamber. Servir avec une glace à la vanille.

(NDLR : un des rares plats où l'on ne met pas de Tabasco !)

Enfin un petit dessert vite fait qui nous vient de Nouvelle Calédonie.






Faire une crème pâtissière avec 4 jaunes d'œufs et 1/2 verre de sucre, battre pour blanchir et ajouter le lait bouillant avec du sucre vanillé ou simplement de la vanille.

Couper les bananes en 2 dans la longueur, en garnir un plat et couvrir de la crème pâtissière, passer au four 160° pendant 15 mn.

Un certain nombre d'entre nous ont chargé des bananes dans de nombreux pays et connaissent de nombreux ports bananiers, et si l'un d'entre vous a chargé des bananes à Split, qu'il nous le fasse savoir.

Cdt Y. CHARLOT



"Depuis trop longtemps, le régime  itaire de Saddam Hussein accumule les provocations à l'égard du monde libre et se croit ~~EXON~~éré de toutes représailles. Nous avons jusqu'à présent conservé notre s -control en proposant à Bagdad d' olutions pacifiques. Mais le manque de coopération des irakiens nous contraint désormais à une action à plus grande échelle . L'heure de la **Mobilisation** a sonné. Le compte-à-rebours vers une intervention armée  le est déclenché. Mes chers concitoyens, soyez certains qu'en choisissant la guerre, j' **Agip** pour la paix."

George W. Bush