

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

Edito	p.3
Evolution du rôle du Cdt.....	p.4
Le Capitaine Statut et responsabilité	p.8
MARPOL Annexe VI.....	p.13
Sécurité Porte-conteneurs	p.16
DSC9	p.18
Convention HNS	p.19
Commission Centrale de Sécurité.....	p.20
Procédures Entrée Espaces clos.....	p.24
Sûreté portuaire	p.26
En passant par la cambuse	p.31

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 Hervé QUÉRÉ**

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2005

- 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.

La justice de mon pays ?

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-présidents	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



DURANT L'ANNÉE 2004 la plupart des procès pour pollution à Brest ou à Marseille se sont terminés par de lourdes amendes pour le capitaine et l'armateur.

Loin de nous de contester le bien-fondé de la lutte engagée contre les pollueurs volontaires, cependant, après avoir suivi les débats de plusieurs affaires nous pouvons dire que ces procès nous semblent des simulacres de justice traitant de la même façon innocent et coupable.

Les arguments de la défense sont systématiquement rejetés, mieux, ils ne sont même pas écoutés par les parties civiles qui quittent la salle quelquefois avant même que le Procureur ne prenne la parole. Même celui-ci, obligé de par sa fonction de rester en place ne semble prêter aucune attention aux déclarations des avocats de la défense.

On ne voit pas en quoi les experts produits par la défense seraient moins crédibles que le seul expert en photo aérienne de l'accusation qui par exemple voit du crude oil dans le sillage d'un gazier. Combien de capitaines honnêtes ne se sont pas posé la question en regardant le sillage de leur navire "Sommes nous en train de polluer ou non ?" et après vérification il n'y avait rien risquant de polluer en route.

L'apparence visuelle d'un sillage démontre que tout ce qui brille n'est pas forcément pollution.

Par ailleurs quand les parties civiles et l'accusation cesseront-elles de faire l'amalgame entre les boues et les eaux huileuses. D'un côté il s'agit de tonnes et de l'autre on parle de litres. Evidemment même des litres c'est trop, mais le processus n'est pas le même. Pour les boues il y a vraisemblablement volonté de s'en débarrasser, de l'autre nous, professionnels, pensons qu'il s'agit souvent de dysfonctionnement du matériel ou du personnel.

Les Capitaines se font rire au nez quand ils invoquent une panne de leurs appareils alors que comme pour toute installation technique la fiabilité à cent pour cent n'existe pas, même avec une surveillance renforcée.

Quand une installation à terre est laissée sans surveillance pendant quarante huit heures et pollue c'est un accident (les Brestois apprécieront) . Quand un appareil de bord en marche automatique a un dysfonctionnement de plus de quelques minutes c'est une pollution volontaire tarifée à 250.000 € ou plus quels que soient les dégâts occasionnés.

Dans ces affaires la France fait fi des accords de Bonn et de la Résolution A787 (19) de l'OMI qui liste les conditions dans lesquelles les indices de pollution devraient être recueillis. Elle privilégie une parodie de justice donnant l'impression au bon peuple que les méchants sont punis sans se soucier si parmi les méchants il n'y aurait pas quelques braves gens. Comme on disait pendant la Croisade des Albigeois "Tuez les tous, Dieu reconnaîtra les siens".

Essayant d'être pragmatique notre association essaie, elle, de diminuer les causes de pollution, d'où des entrevues programmées avec Armateurs de France pour une amélioration des appareils.

Autre sujet, ce numéro tente de parler du rôle actuel du Commandant qui voit ses devoirs et les menaces de sanction à son égard augmenter de façon exponentielle, alors que ses droits sont de plus en plus contestés. Le code ISPS vient se rajouter au code ISM. Nous avons à peine eu le temps de digérer le premier que le deuxième nous est tombé dessus. La qualité de vie des marins et évidemment du Commandant en a pris un coup. De nombreux pays, les Etats-Unis au premier chef, interdisent carrément aux équipages de mettre pied à terre. Nous savons bien que les marins marchands sont des gens sans foi ni loi mais que je sache il n'est pas marqué dans leur contrat qu'ils sont prisonniers à bord. Toujours sur le code ISPS les autorités qui sont les premières à sanctionner le navire pour non respect de l'ISPS sont aussi parfois les premières à refuser de l'appliquer.

H. QUERE ■

“Evolution du rôle du Commandant”

Comme dans toute profession, les officiers de la Marine Marchande ont vu leurs rôles respectifs évoluer au fur et à mesure des progrès et des choix de l'industrie du transport maritime : progrès des méthodes de navigation, évolution des techniques de transport et naissance des systèmes de gestion de la sécurité ou de la sûreté.

Pour nous Capitaines, évoluer ne veut pas dire changer, je m'explique :

■ **Navigation** : à savoir positionnement, anti-collision, état de la mer, tenue de l'horaire.

La navigation n'a pas changé, elle a évolué. Pour le positionnement, les aides à la navigation se sont perfectionnées, le rendant bien plus facile à effectuer certainement. Aujourd'hui avec le positionnement par satellites et la superposition des cartes marines sur une image radar (où l'inverse), nos officiers de quart et leurs capitaines jouissent d'un certain confort tout à fait souhaitable dont le résultat est une plus grande tranquillité d'esprit du Capitaine tant sur la position donc l'horaire que sur la compétence de ses officiers de quart, brevetés en Ukraine ou aux Philippines, en positionnement astronomique.

L'anti-collision a aussi fait des progrès significatifs dans la qualité des images radars, la détection des petits échos et la récente arrivée de l' AIS enlève enfin le côté fantomatique des navires proches.

La tenue de la route dans les conditions de mer difficiles reste une des plus grandes responsabilités du Capitaine en mer.

La qualité de l'anti-collision d'aujourd'hui aide le Capitaine à mieux appréhender cette “sacrée brume”. Mais croyez-moi, la brume épaisse, le manque de visibilité est toujours aussi stressant même pour les plus anciens “spécialistes de la Manche ou de la mer du Nord”.

Le mauvais temps, j'entends une mer formée parfois jusque la tempête qui “secoue” le navire, son chargement et son équipage qui souffrent ! On inscrit toujours les termes “fatigue du navire et du chargement” dans le journal de bord passerelle... c'est un euphémisme, le navire vieillit surtout et parfois se casse... je ne vous fait pas un dessin ! La “gestion de la mer” reste entre les mains du Capitaine et de son juge-

ment de marin. Des aides sont apparues déjà depuis un moment, le routage météorologique est à présent au point, les cartes météo et les prévisions sont de plus en plus fiables et donnent au Capitaine les bons éléments pour déterminer la meilleure route : le choix de la bonne route reste toujours la fierté des meilleurs !

■ **La tenue de l'horaire** est fonction du choix de la route mais aussi du bon état de l'appareil propulsif. Ce bon état est le résultat d'une maintenance de qualité due à un système de gestion de l'entretien adéquat et aux hommes qui l'appliquent. La gestion de la maintenance a beaucoup évolué grâce surtout au code ISM qui vous oblige à une maintenance préventive d'une manière très organisée. Les risques de pannes hors vice caché diminuent et aident le Capitaine dans sa tenue d'horaire et gardent à l'armateur la bonne valeur vénale de son navire.

■ **Le contrôle de la stabilité** du navire a été nettement améliorée grâce à l'informatique. Les calculs sont ultra rapides et précis, ils donnent la possibilité de simulations très difficiles auparavant. Pour le capitaine, la vérification de la stabilité initiale et les nombreuses possibilités de simulation de stabilité après avarie lui permettent d'assurer la stabilité adéquate de son navire au départ du port, élément essentiel de la sécurité du navire et de son chargement.

■ **Pour la sécurité incendie**, les techniques et matériels ont évolué bien sûr mais c'est surtout la formation des hommes et leur entraînement qui ont beaucoup progressé grâce à STCW et au code ISM. Tandis que la communauté maritime tente toujours de transformer tous les marins en pompiers, le rôle du Capitaine consiste véritablement à vérifier et maintenir la préparation de son équipage à répondre à toute situation d'urgence. Vaste programme de formation continue surveillé encore une fois par le code ISM.

■ **La santé et la sécurité des personnes** embarquées ont beaucoup évolué aussi. En théorie les conventions internationales ont mis l'hygiène à bord des navires à un niveau acceptable. Je dis bien en théorie seulement car nous rencontrons parfois des navires à l'hygiène lamentable due autant à l'armateur qui ne veut pas payer qu'à l'état

major du navire qui s'en fiche pas mal ! La gestion de la sécurité c'est-à-dire le code ISM là aussi y est pour quelque chose dans le cadre de la prévention des risques.

D'une part, les possibilités de communications par satellites en analogique ou en numérique permettent aujourd'hui d'avoir l'avis d'un médecin en temps réel dans les cas difficiles du point de vue de la santé. Lorsqu'on n'a pas un médecin à la porte, tous les cas de santé sérieux sont difficiles pour le Capitaine qui engage encore une fois sa responsabilité dans les soins prodigués. Croyez moi, et pas uniquement parce que le malade ou la famille peut porter plainte, même sorti tout frais du Médical 3, le capitaine appréhende toujours les blessures graves, les traumatismes ou tout simplement les maux de ventre sérieux !

D'autre part, la prévention des accidents de personne est aujourd'hui un sujet familier du Capitaine : l'identification des risques est faite d'une manière continue, les mesures de prévention qui en découlent s'adaptent ensuite en fonction des circonstances. Tout cela était auparavant, pour ainsi dire, inné et naturel mais avec toutes les erreurs possibles dues au facteur humain. Les techniques d'évaluation des risques sont aujourd'hui parfaitement connues du Capitaine qui en général a effectué lui-même cette étude et a proposé les mesures optionnelles de réduction de risques à l'armateur.

■ **La prévention de la pollution** est aussi une de nos préoccupations majeures : nous aussi nous vivons souvent au bord de mer, nous nous baignons et nous adorons les fruits de mer !

Si les moyens ne nous ont pas toujours été donnés ne serait-ce que pour respecter la réglementation, la pollution volontaire est rarissime et nous la rejetons autant que vous. Les récents événements ont focalisé le fameux dégazage, terme qui pour nous ne veut rien dire.

Les moyens de prévenir les pollutions accidentelles par les eaux usées du navire existent : slop tanks ou caisses vidées dans des installations adéquates facilement accessibles et d'un prix abordable. La cause de ces rejets tient souvent dans la mauvaise volonté des armateurs ou des responsables portuaires qui oublient trop facilement la réglementation et/ou sont bien en retard sur leur mise en conformité à MARPOL.

Le Capitaine toujours aussi responsable de la sécurité de son navire est souvent le seul à trouver la solution notamment en cas d'avarie majeure. Mais je ne vous apprendrais rien en constatant qu'il est de plus en plus le bouc émissaire :

- pour une avarie de son dispositif d'épuration des déchets mazoutés et/ou une "connerie" de son mécanicien de service

- pour la gestion d'une avarie technique dont tout le monde a perdu la maîtrise (défaillance structurelle de la coque par exemple)

En conséquence : la prison, le référé, l'amende salée, l'abandon de l'armateur... ça c'est une belle évolution du rôle du Capitaine de navire ! Le chauffeur routier qui pollue involontairement par suite d'un accident de la route ne va pas à ma connaissance en prison !

■ **La sûreté des personnes et des biens** peut sembler un problème tout nouveau dans notre métier. Il s'agit aujourd'hui de prendre d'une manière formelle et obligatoire des mesures de sûreté c'est-à-dire de protection ou de prévention en fonction de menaces... dont la seule vraiment nouvelle est le terrorisme.

Les paquebots et ferries n'ont pas attendu Al Qaida et Ben Laden pour se préoccuper de la prévention des actes illégitimes contre le navire, son chargement et les personnes à bord (équipage et passagers). Là encore la mise en forme de cette prévention via un standard, un code obligatoire l'ISPS fait évoluer le rôle du Capitaine.

■ **Enregistrements et communications**

Dans tout système de gestion, les enregistrements sont en tant qu'évidence de preuve, nécessaires au fonctionnement. Depuis toujours par exemple, le journal de bord est une pièce qui fait foi et les marins en ont l'habitude.

Les méthodes modernes de gestion que ce soit de la maintenance, de la sécurité, de la sûreté ou des ressources humaines du bord c-à-d de l'équipage comme la formation continue par exemple, utilisent des outils d'enregistrement pertinents qui sont :

- les historiques,
- les rapports d'inspections,
- les compte-rendus d'audit,
- les fiches de non conformités et les actions correctives,
- les fiches de retour d'expérience.

Tout cela peut peser lourd, mais grâce à l'informatique on évite enfin cette paperasse honnie des marins. On utilise donc aujourd'hui des logiciels en réseau à bord et on balance à la compagnie via Internet ... tout au moins dans les compagnies modernes et sur leurs navires !

Zéro papier aujourd'hui c'est possible alors qu'au début de l'ISM, il y a seule-

ment 10 ans, bon nombre de capitaines dont votre serviteur se sont noyés dans la paperasse malgré l'appel au secours vers l'armateur qui faisait la sourde oreille.

Nombre de capitaines se plaignent quand même du nombre d'heures passées devant leur ordinateur. C'est vrai pour beaucoup d'autant que très souvent leur formation à l'usage de ces petites merveilles s'est faite sur le tas ! Trop souvent tout est toujours trop cher pour nos armateurs y compris la formation.

L'informatique et Internet facilitent aussi les communications avec la terre ; l'utilisation du téléphone analogique restait exceptionnelle par le Capitaine notamment pour des raisons de coût... alors qu'il était utilisé sans problèmes dans l'autre sens par les services hôteliers cherchant à savoir si la commande de pommes de terre n'était pas surestimée ! Mais j'exagère certainement !

■ **Les codes de gestion de la sécurité et de la sûreté**

Un code c'est en fait un instrument qui va aider le Capitaine à préserver son navire c'est-à-dire l'aider à faire son travail ! Que ce soit le code ISM, le code STCW ou le code ISPS ces instruments ont l'avantage d'ignorer l'à-peu-près, le bricolage. Personne aujourd'hui n'accepterait le bricolage dans le transport aérien. Eh bien dans le maritime c'est pareil, c'est une évolution normale de la gestion de notre métier et finalement cela nous facilite la vie : le cadre, les méthodes et les techniques d'auto contrôle ont été préparées pour nous, il n'y a qu'à suivre le mode d'emploi ! De plus une conformité à toutes ces exigences nous assurera toutes les circonstances atténuantes en cas de malheur, alors ?

Parfois chez les armateurs les plus entreprenants, le Capitaine se voit le gestionnaire d'un système de qualité : un de plus me direz-vous ! Oui c'est vrai et cela n'est pas vraiment la faute de l'armateur. Son affrètement ou ses clients exigent une certification qui au lieu de venir compléter les autres, vient malheureusement s'ajouter. La faute en est aux organismes qui s'occupent de qualité et qui entendent trop souvent "se sucrer" littéralement sur le dos de l'armateur. Pour un PDG clairvoyant et un organisme de certification intelligent, considérer un standard de qualité en complément d'un système de gestion de la sécurité existant est tout aussi efficace et beaucoup plus motivant pour le marin. Les normes de qualité actuelles devraient pouvoir le permettre.

■ **Rôle commercial et rémunération**

Le rôle commercial a beaucoup évolué aussi bien sûr et aujourd'hui à la vitesse où se passent les escales, le rôle commercial du Commandant se résume souvent à recevoir l'agent. Le chargement est programmé

par la terre et souvent son rôle se limite aux vérifications classiques : préparation du navire, séquences de chargement, stabilité, efforts navire. Les capitaines de navires à passagers ont encore la possibilité de prendre contact avec les passagers et ainsi assumer là aussi un rôle commercial. Cependant cela aussi devient difficile : croyez vous que le capitaine Ron Warwick à le temps de rencontrer les passagers du QM2 et que dire du futur Capitaine de l'ULTRA VOYAGER bientôt devant ses 3.600 passagers !

Nous pensons quand même qu'on devrait considérer le Capitaine du navire comme le directeur d'une filiale ou d'une antenne de la société que ce soit dans l'hexagone ou à l'étranger. Ce directeur jouit d'une autonomie suffisante et comme tout patron il organise, il délègue, il surveille, il rectifie, il félicite, il vire... pour tout cela il est félicité ou viré lui-même ; n'est-il pas quelque part le représentant de l'armateur et donc intellectuellement quelque part son associé particulièrement quant à l'image de marque ou la protection des intérêts de la compagnie !

Mon ex DG me le rappelait à l'occasion... mais m'oubliait bien sûr en fin de mois ou d'année. Exit donc les "primes de fin d'année" honnie des syndicats qui préfèrent le plus égalitaire treizième mois et notre seule récompense aujourd'hui est la "confiance" du patron c'est-à-dire le maintien dans la fonction et... une tape amicale dans le dos ! Vous savez bien aujourd'hui que le Capitaine est un salarié comme les autres, bon ou moins bon ses fins de mois sont identiques, et... en contre partie, il acceptera bien difficilement un licenciement pour insuffisance de service. Là aussi la fonction de Capitaine a évolué et à mon avis pas dans le bon sens.

■ **Synthèse**

Même si les responsabilités du Capitaine de navire englobent toute cette gestion dont nous venons de parler, cela ne veut pas dire que tout passe entre ses mains. L'opinion publique voit toujours le Capitaine à la barre, dirigeant l'équipe d'incendie ou l'équipe d'abandon puis quittant son navire le dernier, en tenant les documents sous le bras gauche et le porte-voix de l'autre main. Alors qu'elle trouve normal que le chef de cabine organise l'évacuation de l'avion qui vient d'amerrir !

La délégation à bord, le Capitaine connaît : tout en restant responsable de la conduite et de la sécurité du navire, il délègue aux chefs de service et aux officiers de quart. Les codes eux-mêmes, que ce soit STCW, ISM ou ISPS, ont prévu cette délégation et il restera au Capitaine la partie appelée "vérification interne" qui est, comme vous le savez, la clé des systèmes de l'auto-contrôle, doctrine essentielle des codes ISM et ISPS.

■ Conclusion

La plupart de ces salariés savent déléguer et se comportent comme de grands vérificateurs en continu, qui interviennent en temps voulu et... leur navire "marche bien" !

Déléguer n'est cependant pas aussi facile que ça.

Pour déléguer il faut avoir confiance et avoir confiance en un chef mécanicien qu'il ne connaît pas bien car il a du mal à communiquer avec lui du fait de l'anglais limité d'icelui et qui surtout n'a pas du tout la même culture sécurité ou protection de l'environnement que lui... et qui sait de plus que de toute manière c'est le Capitaine qui paiera, alors !

En cas de pépin, ce salarié devient subitement le bouc émissaire qu'on s'empresse d'embastiller manu-militari surtout s'il a mazouté des oiseaux mais néanmoins sauvé son équipage... malgré les 72 heures passées sur une passerelle d'un navire en perdition dans une mer en furie !

Si demain on trouve une ADM (arme de destruction massive) dans un de ses conteneurs venant de Chine ou du Pakistan à l'arrivée au HAVRE, sera-t-il jeté en prison par la juge d'instruction du coin ?

C'est ce capitaine ordinaire qui ne pouvait éviter l'embarcation bourrée d'explosifs qui s'est jetée à pleine vitesse sur son pétrolier chargé et qu'on a tout d'abord soupçonné : "encore une connerie de l'équipage !"

C'est ce "voyou de la mer" qui malgré toutes les consignes qu'il a pu donner ou les vérifications qu'il a pu faire, ne peut même pas plaider coupable en cas d'irisation accidentelle de son sillage... parce qu'il est honnête et qu'il ne fait finalement que son métier du mieux qu'il peut !

C'est ce salarié qui néanmoins devra mettre toute sa fortune au nom de sa femme afin de préserver sa famille au cas où, ou tout simplement quitter au plus vite ce métier qui n'est plus ce qu'il était.

Rappelez-vous : les fameuses lois scélérates de 79 avaient provoqué la naissance de l'AFCAN et de sa fameuse assurance groupe défense et recours. C'était un premier pas. Aujourd'hui les lois PERBEN ne feront qu'accélérer l'inquiétant désintéret du métier. Les futurs capitaines à emprisonner ne seront certainement pas Français... car il n'y en aura plus !

Le métier a évolué c'est vrai, mais le "ras le bol" est général sachez-le.

Merci de m'avoir écouté.

Bertrand APPERRY

Postface

Que dire après la communication du Commandant Apperry, si riche de références concrètes à la vie des commandants français et de réflexions sur l'évolution de leur mission. Que dire surtout lorsque, malgré les quelques connaissances que l'on a du droit maritime, malgré la qualité de membre associé de l'AFCAN, on demeure un profane en la matière. Essayons toutefois d'identifier, à la lecture de la communication de Bertrand Apperry, les rayons et les ombres qui éclairent ou assombrissent aujourd'hui le métier des commandants français.

Les rayons, ce sont les progrès dans la technique de la navigation qui rapprochent le transport maritime du transport aérien. Parmi ces progrès, à côté des promesses de l'AIS, celui que nous retiendrons tout particulièrement c'est le progrès dans les communications. Communication avec la terre ou les autres navires, où l'on est passé, en un siècle à peine, du télégraphe morse, avec ses lenteurs et ses limites, à la liaison par satellite, instantanée et sans problème. Communication à l'intérieur de l'entreprise maritime avec l'enregistrement et la diffusion systématiques de toutes les données du voyage et de l'exploitation du navire, du bord à terre ou inversement. Rayons aussi, les nombreux codes de conduite, code STCW, code ISM, code ISPS, qui guident le commandant dans sa difficile tâche. Sur ce point, le profane qui a souvent entendu les reproches que font certains à la multiplication des procédures, ne peut qu'apprécier le point de vue nuancé que porte ici le Commandant Apperry sur l'évolution des choses. Pour lui, tous ces codes, et même les exigences des systèmes de qualité, sont des instruments qui, comme, là encore, dans le transport aérien, facilitent la vie des marins et les aident à mieux faire leur travail.

Les ombres, car Bertrand Apperry ne les a pas dissimulées, c'est d'abord la difficulté croissante des commandants à maintenir l'unité et la cohésion de leurs équipages, en raison de la diversité de nationalité des marins qui les composent, comme de la diversité de leur formation - voire de leur non-formation. C'est aussi l'alourdissement des responsabilités juridiques, et en particulier de la responsabilité pénale qui menace les commandants.

Sur ce point toutefois, nous nous permettrons d'être moins pessimistes que la Commandant Apperry. La loi Perben en particulier fixe certes des maximums insupportables aux amendes qui peuvent frapper un commandant en cas de pollution, même involontaire. Mais le juge, jamais, n'est tenu d'appliquer le maximum de la peine (c'est même là une condition de la constitutionnalité des peines d'importance comme le sont celles de la loi Perben), et l'on doit faire confiance aux juges français, surtout depuis que certains tribunaux du littoral ont été spécialisés en la matière. Quant à la responsabilité civile, on peut espérer que la jurisprudence récente, laquelle autorise le juge - et même impose au juge - d'exonérer de toute responsabilité civile le "préposé" (et le capitaine, malgré la spécificité de ses missions, demeure en droit français un préposé) qui a agi dans les limites de sa mission, et ce même s'il a commis des erreurs, voire des fautes, restera applicable aux commandants.

Souhaitons donc que, malgré les ombres justement rappelées par Bertrand Apperry, les jeunes, peut-être attirés par la grande technicité évoquée aussi par lui du métier de commandant, ne fuient pas ce beau métier qui a enchanté les rêves de tant de générations.

Pierre BONASSIES

Evolution du rôle du commandant de navire de commerce⁽¹⁾, les incertitudes attachées à la fonction

Des arrêts de la cour de justice des communautés européennes et de la cour française de cassation marquent une évolution juridique importante du rôle du commandant de navire. Celle-ci justifie une réflexion approfondie.

Plusieurs réunions récentes ont été consacrées à l'examen du statut du capitaine de navire de commerce et aux évolutions auxquelles il est confronté. Ces discussions ne sont pas le fait du hasard, elles révèlent des interrogations profondes résultant de contradictions entre les positions du législateur et celles du juge entre les pratiques au sein des armements et la rédaction des procédures.

Ce climat d'incertitude contribue à l'inquiétude grandissante des commandants au moment où leur rôle dans le maintien de la sécurité et de la sûreté devient essentiel. Il est donc nécessaire de mieux comprendre les différentes tendances pour envisager avec sérénité les évolutions à venir.

Les textes les plus classiques, le code disciplinaire et pénal, la loi du 3 janvier 1969, font, en droit français, une place particulière au capitaine qui est à la fois mandataire et salarié de l'armateur. Ce rôle spécifique a été consacré par les conventions internationales aussi bien celles relatives à la sécurité, Solas, que la convention sur le droit de la mer. Ces pouvoirs spécifiques du capitaine sont le support d'un statut particulier faisant du commandant un représentant de l'État du pavillon investi de prérogatives de puissance publique.

Or deux arrêts de la cour de justice des Communautés européennes du 30 septembre 2003 ont considéré que les conditions d'exercice de la fonction de capitaine ne justifiaient plus un statut particulier et ont remis en cause le privilège de nationalité. Selon cette jurisprudence un travailleur qui reste en liaison constante avec son employeur et peut à tous moments solliciter des instructions est un préposé comme les autres. Cette jurisprudence a été intégrée sans remise en cause en France par un arrêt de la Chambre criminelle de la cour de cassation le 23 juin 2004. Seule une initiative du législateur serait maintenant susceptible de revenir sur cette évolution qui banalise totalement la fonction du capitaine.

La situation du capitaine est pourtant beaucoup moins simple que les juges ne la perçoivent, dans la mesure où le commandant considéré comme un banal préposé est dans le même temps investi par le Code I.S.M. et le Code I.S.P.S. de très lourdes responsabilités même de nature pénale.

L'évolution du droit est ainsi parfaitement incohérente et susceptible de décourager des commandants dont les tâches quotidiennes sont très lourdes et pas toujours reconnues comme elles le devraient.

Le désarroi des navigants est d'autant plus grand que les contradictions manifestées dans la mise en œuvre des fonctions publiques du commandant se retrouvent dans son rôle au sein de l'entreprise.

A certains égards le commandant est dans les faits un salarié comme les autres; il obéit aux instructions de son armateur et ne manque pas de le consulter pour toute décision importante à prendre puisque les moyens de communication modernes permettent une liaison permanente. Le commandant est ainsi assimilé aux autres officiers et considéré comme un des cadres de l'entreprise; la loi du 24 novembre 1997 (loi d'orientation de la pêche) en a d'ailleurs tiré les conséquences en soumettant le commandant, quel que soit le navire où il opère, aux mêmes procédures de licenciement que les autres préposés de l'entreprise. D'ailleurs le commandant se voit attribuer une rémunération qui correspond à la rémunération d'un cadre supérieur et n'est pas la contrepartie de responsabilités hors du commun.

Pourtant le commandant d'un navire reste investi de responsabilités considérables qui peuvent être assorties en matière de sécurité et de sûreté de peines très lourdes. L'armateur confie au commandant la conduite d'un bien dont la valeur est de plus en plus élevée et met sous son autorité un groupe d'hommes, l'équipage, dont la vie

peut dépendre des quotités dont il fera preuve. Sa mission est alors tout à fait comparable à celle du responsable d'une usine, considéré comme un mandataire social et non pas comme un préposé.

Envisagée sous cet angle, la fonction du commandant tend à se développer dans la mesure où l'armateur lui confie des tâches de plus en plus larges; par exemple, il peut être à bord le gestionnaire d'un système de qualité qui est un élément essentiel aux yeux des affréteurs.

D'ailleurs, les armateurs n'ont pas le choix puisque les codes ISM ou ISPS prévoient que le capitaine a un pouvoir absolu et une responsabilité correspondante pour tout ce qui concerne la gestion de la sécurité.

Cette évolution de sa mission n'est pratiquement pas contestée; ainsi l'agent de la sécurité et de la sûreté à bord, tel que les codes le prévoient est en fait le commandant, quel que soit le pavillon du navire.

Il y a donc bien deux mouvements contradictoires qui se développent depuis quelques années autour de la fonction de commandant créant une incohérence qui est nécessairement une source d'inquiétude propre à éloigner les meilleurs. Pour inverser cette tendance il faudra reconnaître que les commandants sont les garants d'une navigation sûre et en tirer toutes les conséquences.

A l'avenir tous les efforts devront être concentrés sur les garanties à leur apporter afin que l'ensemble de la réglementation édictée en matière de sécurité et de sûreté soit harmonieux dans le cadre d'une mission d'intérêt général pour laquelle les commandants sont des acteurs essentiels.

Françoise ODIER

Présidente de l'Association française de droit maritime

(1) Juridiquement appelé capitaine de navire.

Ils ont embarqué pour leur dernier voyage

Notre ami **Jean QUEMA** a été inhumé à Paramé le 8 décembre dernier. Nous étions peu nombreux à l'accompagner; il est vrai que son décès avait été appris assez tard. On ne peut pas laisser son départ sous silence, car sans lui l'AFCAN n'existerait pas. L'impulsion de départ est venue de lui, c'est lui qui a rédigé les premiers statuts et c'est lui qui présidait à la première assemblée constitutive à Paris. Son énergie et sa volonté n'ont jamais faibli jusqu'à ce que des différences de conception de statut de l'association apparaissent et le conduisent à se retirer, non sans amertume. Mais le gros du travail avait déjà été fait et son nom devra rester gravé dans notre mémoire.

Notre collègue **René FOSSAERT** a fait, lui aussi, son ultime traversée le 7 décembre. Après une carrière bien remplie à la mer il a été adjoint puis commandant du port de Rouen. En retraite il était délégué de l'AGISM où il nous représentait ainsi qu'auprès du CLIAMA, il a participé activement à l'organisation des différents rendez-vous de voiliers à Rouen.

Le Capitaine de navire : statut et responsabilités

Patrick CHAUMETTE - Professeur à l'Université de Nantes

Le 23 juin 2004, la chambre criminelle de la Cour de cassation a considéré incompatible avec le droit communautaire l'exigence d'un capitaine de nationalité française à bord d'un navire de pêche, battant pavillon français, immatriculé à La Rochelle.

Le chalutier Père Yvon est un navire français, dit franco-espagnol ; immatriculé au port de La Rochelle, il appartient à des intérêts espagnols, embarque un équipage espagnol, débarque l'essentiel de sa pêche en Espagne. Participe-t-il à la captation des quotas français de pêche, au quota hopping ? Si un établissement stable d'exploitation situé en France peut être exigé d'un navire de pêche battant pavillon français, il ne peut plus être exigé que le capitaine et l'officier suppléant soient de nationalité française. Ce revirement de jurisprudence ne concerne pas que les navires de pêche, mais tous les navires soumis au droit communautaire. La chambre criminelle de la Cour de cassation ne laisse aucune marge d'appréciation, quant à l'intensité de l'exercice de prérogatives de puissance publique, quant à la nature de la navigation maritime, par une cassation sans renvoi : il n'y a rien à juger ; il n'y a aucune place pour une éventuelle appréciation des juges du fond. Il n'est pas recouru à un recours préjudiciel en interprétation auprès de la Cour de justice, sans aucun doute puisqu'il n'y a rien à juger. Si le privilège de nationalité du commandant d'un navire battant pavillon français disparaît, si les Etats membres devront mettre leur législation nationale en conformité avec l'égalité de traitement des ressortissants communautaires, la nationalité du navire ne saurait être supprimée ; les fonctions du commandant de bord ne sont pas banalisées ; le lien unissant le navire à l'Etat du pavillon doit être maintenu, ce qui ouvre quelques menus problèmes nouveaux.

I - LE STATUT DU CAPITAINE DE NAVIRE

Depuis la loi du 18 novembre 1997, l'immatriculation d'un navire de pêche en France nécessite l'existence d'un lien sta-

ble d'exploitation. La seconde condition est relative à l'obligation pour 50% au moins de l'équipage employé à bord de résider dans une zone située en France à partir de laquelle s'exerce une activité de pêche.

La loi n° 96-151 du 26 février 1996 a mis fin partiellement au privilège de nationalité des ressortissants français, sur les navires battant pavillon français, en imposant le respect de l'égalité de traitement des ressortissants communautaires et des ressortissants nationaux¹. La loi du 26 février 1996 réserve toutefois le cas du capitaine et de l'officier chargé de suppléer le capitaine, qui sont nécessairement de nationalité française à bord de nos navires, dans la mesure où le capitaine de navire est chargé de prérogatives de puissance publique : officier ministériel pouvant recevoir un testament, officier d'état civil quant aux naissances ou décès, officier de police judiciaire pouvant constater des infractions à bord et instruire un dossier. L'absence à bord d'un capitaine ou d'un second de nationalité française constitue une infraction pénale, réprimée par l'article 69 du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande et l'arrêt ministériel du 18 décembre 1963.

La jurisprudence précédente avait validé ce privilège de nationalité du capitaine de navire ; Le 3 mai 2002, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Poitiers a condamné l'armateur du navire Père Yvon, pour navigation sans présence à bord d'un capitaine français à cinq amendes de 1 000 euros chacune. Le pourvoi en cassation de l'armateur soulevait la question de la compatibilité du privilège de nationalité du capitaine de navire et de l'officier suppléant avec la liberté communautaire de circulation des travailleurs et le principe d'égalité de traitement des ressortissants communautaires ; il a été rejeté par la chambre criminelle de la Cour de cassation le 4 juin 2003². Le pourvoi estimait que ces emplois ne relevaient pas de l'administration publique, notion d'interprétation restrictive, car fondant une exception à l'égalité de traitement des ressortissants communautaires. L'arrêt de

rejet visait clairement l'article 39 du traité consolidé, l'article 1^{er} du Règlement communautaire 1612/68 du 15 octobre 1968, les textes communautaires applicables, ce que ne faisait pas un arrêt précédent de la même chambre criminelle de la Cour de cassation³.

Dans ce cas précédent, le pourvoi évoquait le fait que ces emplois supposent de la part de leurs titulaires, l'existence d'un rapport particulier de solidarité à l'égard de l'Etat, la réciprocité des droits et devoirs qui sont le fondement du lien de nationalité. Il s'agissait d'ouvrir la voie à une appréciation concrète, par-delà la catégorie générique de capitaine ou d'officier suppléant. Dès lors, afin de fonder le maintien du privilège de nationalité pour le capitaine de navire et l'officier suppléant, la cour d'appel avait précisé les compétences publiques spécifiques du capitaine, fondement qui lui semblait suffisant. Il s'agit notamment des articles 7, 8 et 9 du décret du 1^{er} juin 1965, des articles 59, 86 et 988 du Code civil précisant que les capitaines et leurs seconds sont habilités à dresser des actes de naissance, des actes de décès et à recevoir des testaments. Ces fonctions d'état civil et de notaire comportent de réelles prérogatives de puissance publique. Plus importantes restent ses fonctions de chef de la société du bord, ses pouvoirs de police et de discipline : il constate et recherche les crimes, délits et contraventions commis à bord, procède à une enquête préliminaire (art. 26 à 28 CPDMM), ses fonctions doivent être exercées sans abus d'autorité (art. 42 CPDMM, art. 222-8, 10 12 et 13 C. Pén.). L'article 43 du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande réprime le non-respect par le capitaine de ses prérogatives de puissance publique.

Pour la cour d'appel de Poitiers, il importait peu qu'à bord d'un navire de pêche, l'enregistrement d'un acte de naissance soit un peu théorique, alors même que des femmes marins peuvent être embarquées. La cour d'appel avait ainsi hésité à choisir entre une justification abstraite ou concrète de la spécificité du capitaine de navire : toute femme à bord,

marin ou passager, n'est pas nécessairement sur le point d'accoucher. Le pourvoi contestait cette argumentation trop générale, invoquait une appréciation exclusivement concrète des prérogatives du capitaine, au risque d'engendrer une très forte diversité de situations, selon les modes d'exploitation des navires, selon la présence ou non à bord de passagers, selon la dimension de l'équipage. La chambre criminelle de la Cour de cassation rejette le pourvoi, assure l'unité du droit maritime, avait refusé d'entrer dans l'appréciation concrète des situations, mais aussi dans l'analyse du droit communautaire, se fondant exclusivement sur l'article 3 du Code du travail maritime, modifié en 1996.

Le débat relatif à l'usage effectif des prérogatives de puissance publique des commandants de navires a repris devant la Cour de Justice des Communautés européennes. La Cour de Justice a suivi les conclusions de son avocate générale, Mme Christine STIX-HACKL contre l'avis de la Commission, en concluant à l'incompatibilité du privilège de nationalité du capitaine de navire et de l'officier suppléant vis-à-vis de la liberté de circulation des personnes, affirmée par l'ancien article 48 du Traité, devenu article 39. Le décret royal espagnol 2062/1999 du 30 décembre 1999 ouvrait la possibilité à des ressortissants communautaires de commander des navires battant pavillon espagnol, comme le fait la loi italienne de 1998. Le Tribunal Supremo, saisi d'un recours en illégalité, a exercé un recours préjudiciel en interprétation auprès de la CJCE. La seconde affaire concerne des petits navires de pêche côtiers allemands. La notion d'emploi dans l'administration publique, qu'un Etat membre peut réserver à un ressortissant national, relève d'abord d'une logique institutionnelle, l'emploi devant dépendre de l'administration, puis d'une logique fonctionnelle, l'emploi devant entraîner l'exercice de prérogatives de puissance publique. Compte tenu du déplacement du navire dans des eaux hors de la juridiction de l'Etat du pavillon, le capitaine de navire constitue un cas particulier d'emploi privé. Cependant dans le litige envisagé, les navires ne se déplacent que dans les eaux territoriales de l'Etat du pavillon ou entre des ports ou des territoires sur lesquels ce dernier exerce sa juridiction. Si les fonctions d'état civil, notariales ou de coercition des capitaines de navire constituent bien des prérogatives de puissance publique, dont l'exercice pratique est faible ou nul⁴.

Cette thèse de la relativité des préroga-

tives d'ordre public des capitaines de navires avait notamment été développée par Michel MORIN ; il en concluait la disparition du privilège de nationalité des capitaines, sauf peut-être pour les navires marchands pratiquant des transports d'intérêt national⁵. Les deux arrêts de la Cour de Justice indiquent que le privilège de nationalité du capitaine de navire doit être justifié par des prérogatives de puissance publiques effectivement exercées de façon habituelle, sans préciser les cas d'exception ainsi envisagés. La ligne de partage est renvoyée au juge national par l'arrêt Anker ; elle devrait être identifiée par les Etats membres, dans leurs législations nationales sous le contrôle du juge communautaire. La démarche apparaît inadaptée au professeur Pierre BONASIES, car liée à une appréciation rétroactive, quand c'est le risque qui fonde les attributions du capitaine. Les Etats membres semblent attendre de nouveaux arrêts de la Cour de Justice, espérant soit un revirement, soit des précisions permettant des délimitations. La Commission devrait s'incliner devant le juge communautaire et sans doute considérer que le privilège de nationalité du capitaine de navire a pris fin, constatant ensuite la carence des Etats membres dans la mise ne conformité de leurs législations nationales.

La chambre criminelle de la Cour de cassation vient de jouer sa partition par un revirement sans nuances. L'arrêt de la cour d'appel de Poitiers du 13 juin 2003 est cassé sur le fondement des textes communautaires. Le pourvoi met l'accent sur un navire de pêche de petite dimension ne s'éloignant jamais de plus de 24 heures des côtes, sur un équipage masculin ne risquant pas d'accoucher en mer ; la cour d'appel avait elle mis l'accent sur les circonstances exceptionnelles pouvant intervenir en mer, notamment l'accueil de naufragés à bord. Le pourvoi en cassation mentionne clairement l'éventualité d'un recours préjudiciel en interprétation auprès du juge communautaire. La cour de cassation n'utilise pas cette voie ; la cassation est sans renvoi : "il n'y a rien à juger". La dérogation au principe de la libre circulation des travailleurs suppose que les prérogatives de puissance publique soient effectivement exercées de façon habituelle par leur titulaire et ne représentent pas une part réduite de leurs activités ; la cour d'appel s'est fondée sur les pouvoirs d'état civil, sur des circonstances exceptionnelles pouvant se présenter en mer, a méconnu le sens et la portée du texte conventionnelle et du principe de la libre circulation de travailleurs.

A moins de trouver un juge du fond qui fonde le privilège de nationalité du capitaine sur sa fonction permanente de représentant du droit de l'Etat du pavillon à bord, afin de vérifier la portée juridique d'un tel fondement de principe, il semble bien que la messe soit dite. La fonction essentielle du capitaine de navire est d'assurer le bon déroulement de la navigation, la sécurité de l'activité maritime. Le capitaine de navire n'est pas un consul, dont la fonction essentielle est une fonction de représentation d'un Etat et de protection des ressortissants nationaux. Si les consuls sont nés de l'activité maritime, dotés d'une fonction portuaire pour veiller à la liberté du commerce maritime des navires provenant des villes-Etats qu'ils représentaient, les relations diplomatiques et maritimes commerciales se sont séparées. En principe, l'activité essentielle du capitaine est de veiller à la navigation, la conduite, le chargement, la pêche, la réussite de l'expédition maritime.

Sa fonction de représentant du droit de l'Etat du pavillon à bord, pour des motifs tant de sécurité que de sûreté maritimes, n'entre pas actuellement dans le débat contentieux.

II - LES RESPONSABILITÉS DU CAPITAINE DE NAVIRE

Le même débat porte sur les responsabilités du commandant de bord, les évolutions allant de la banalisation de ses fonctions au rappel ferme de ses prérogatives, donc de ses responsabilités personnelles.

La loi du 18 novembre 1997 a étendu le droit du licenciement au capitaine de navire, qui n'est plus révocable, sauf abus. Le débat précédent sur l'éventuelle fin du privilège de nationalité est clairement marqué par la banalisation de ses fonctions de "conducteur".

La responsabilité pénale du capitaine de navire en matière de pollution ou de rejet de déchets porte tout au contraire le signe de ses pouvoirs, de son autonomie et de ses lourdes responsabilités.

La convention SOLAS comprend une Règle 8, au Chapitre IX-2 : "Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions, qui selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire". Ce texte, qui ne fonde pas le commencement d'un statut international du capitaine, rappelle cependant son autonomie. Le Code ISPS prévoit dans sa partie A §6 que "La com-

pagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout gouvernement contractant". Le pouvoir et la responsabilité absolus vont au-delà de l'affirmation d'une autonomie du capitaine ; c'est l'affirmation en ces domaines sensibles de son indépendance, qui ne pourrait avoir des conséquences sur sa responsabilité personnelle de préposé d'armateur.

Préposé, conducteur banal ou préposé autonome, personnellement responsable ; c'est en ces termes que la Cour de cassation délimite la responsabilité personnelle des préposés vis-à-vis de tiers, l'existence d'une action en garantie du commettant contre son préposé, ou l'immunité civile du préposé.

Comment interpréter l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969 ? L'employeur n'est responsable de ses préposés, en tant que commettant, que lorsque ceux-ci ont agi dans le cadre de leur lien de préposition, dans l'exercice ou avec les moyens de leurs fonctions (Cass. Com., 12 octobre 1993, Bull. Civ. IV, n° 338, D 1994, 124, note G. Viney). La Cour de cassation a affirmé l'irresponsabilité du préposé, sauf dépassement des limites de ses fonctions ; il s'agissait d'un pilote d'hélicoptère dont le largage d'herbicide fut emporté par le vent. N'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant (Cass. Ass. Plén., 25 février 2000, Costedoat,

Bull. Ass. Plén., n° 2, RTDCiv. 2000, 582 obs. P. Jourdain). Dans la limite des fonctions, le préposé ne risque ni une action directe, ni une action récursoire de son commettant. Il semble bénéficier d'une immunité civile.

Il n'en va pas de même quand le préposé a été condamné pénalement pour avoir intentionnellement commis une infraction portant préjudice à un tiers (Cass. Ass. Plén., 14 décembre 2001, Cousin, Bull. Ass. Plén. N° 17, RTDCiv. 2002, 109 obs. P. Jourdain). Il s'agissait d'un comptable salarié, condamné pour faux, usage de faux et escroqueries, ayant agi sur ordre de son employeur.

La Cour de cassation a complété sa jurisprudence en se référant à la situation du salarié autonome, qu'il conviendra de distinguer du salarié vraiment, ou totalement subordonné. Un médecin anesthésiste est un salarié autonome, doté d'une indépendance professionnelle intangible dans l'exercice de son art ; dès lors, même dans l'exercice de ses fonctions, il encourt une responsabilité personnelle, laissant place à l'action subrogatoire de son commettant (Cass. Civ. 1ère, 13 novembre 2002, Bull. Civ. I, n° 263).

Le capitaine de navire, préposé subordonné ou autonome ? L'analyse de la réalité doit l'emporter. Le commandant APPERY a présenté l'extension de son travail administratif, une autonomie de plus en plus réduite, sauf cas exceptionnel, ainsi que la tentation de la transformer en bouc émissaire. Il bénéficie d'un contrat d'assurance groupe, défense et recours, qu'il doit conserver compte tenu

de la diversité de ses fonctions et de l'ambiguïté des textes récents. Il est parfaitement envisageable que sa responsabilité pénale s'étende alors que sa responsabilité personnelle continue à se réduire. Cette évolution n'est pas nécessairement incohérente, en l'absence d'une protection internationale de son lien contractuel avec l'armement. Il risque son emploi, telle est sa principale responsabilité. Cette évolution ne saurait être approuvée par les associations internationales, européennes ou françaises des capitaines de navire.

¹ CJCE 4 avril 1974, Commission c/ France, D 1974-717, DMF 1975-234 ; CJCE 1^{er} décembre 1993, Commission c/ Belgique, Rec. p. I-6295 ; CJCE 7 mars 1996, aff. C 334/94, Commission c/ France, Rec. I-1307, DMF 1996-752 ; v. P. CHAUMETTE, *La francisation à l'épreuve du droit communautaire*, DMF 1996 pp. 1091-1106.

² Cass. Crim. 4 juin 2003, Castaing, DMF 2003-1054 obs. P. BONASSIES, v. Ph. LHERNOULD, *Interdictions d'emploi des étrangers : la préférence nationale confirmée*, Dr. Soc. 2003-1094.

³ Cass. Crim. 28 novembre 2000, navire L'Étel, Moreau, DMF 2001-195 avec nos observations.

⁴ CJCE 30 septembre 2003, aff. C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola c/ Administracion del Estado, aff. C-47/02, Anker, Ras et Snoeck c/ Bundesrepublik Deutschland, DMF 2003 pp. 1035-1040, *Il Diritto Marittimo* 2004-65 ; P. BONASSIES, *La nationalité des capitaines de navires et la CJCE*, DMF 2003 pp. 1027-1034 ; P. MAVRIDIS, *La protection sociale des marins dans le droit communautaire*, Rev. Dr. de l'Union Européenne 3-2003, pp. 647-685 ; F. GUADAGNA, *Il comandante e il problema della nazionalità*, *Il Diritto Marittimo* 2004 pp. 229-232.

⁵ M. MORIN, *La condition de nationalité du capitaine de navire français*, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 1999, T. XVII, pp. 153-161.

DMF 2004 pp. 837-848

COUR de CASSATION (Ch. Crim.)
23 juin 2004

Navire Père Yvon

CAPITAINE

Capitaine de navire. Privilège de nationalité. Absence de second de nationalité française. Infraction (non). Incompatibilité avec le droit communautaire. Libre circulation des travailleurs. Egalité de traitement des ressortissants communautaires.

La dérogation au principe de la libre circulation des travailleurs, prévue quant aux emplois dans l'administration publique par le paragraphe 4 de l'article 39 du Traité instituant la Communauté européenne, suppose que les prérogatives de puissance publique, attribuées à leurs titulaires, soient effectivement exercées de façon habituelle par ceux-ci et ne représentent pas une part réduite de leurs activités.

La cour d'appel a méconnu le sens et la portée du texte conventionnel et du principe de libre circulation de travailleurs en déclarant le prévenu coupable de navigation sans présence à bord d'un capitaine et d'un capitaine en second de nationalité française, aux motifs que le législateur est autorisé à déroger au principe de la libre circulation des travailleurs, en raison des pouvoirs reconnus auxdits capitaines et seconds en matière d'état civil, pour faible qu'elle soit, la probabilité de l'exercice par ces officiers de prérogatives de puissance publique ne saurait être écartée, vu les circonstances exceptionnelles qui peuvent se présenter en mer.

M. CASTAING

ARRET

"LA COUR,

Sur le moyen unique de cassation, pris de la violation des articles 3, alinéa 2 du Code du travail maritime, 69 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 177, 48 du traité instituant la Communauté européenne (article 39 de la version consolidée du traité), 1^{er} du règlement 1612/68 du 15 octobre 1968 relatif à la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté, la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne du 7 décembre 2000, les articles 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

En ce que l'arrêt attaqué a déclaré Elian Castaing coupable d'avoir fait naviguer un navire battant pavillon français, navire de plus de 100 tonnes, sans présence à bord d'un second de nationalité française et l'a condamné à une amende de 3 000 euros dont 1 500 avec sursis ;

Aux motifs que les faits eux-mêmes, à savoir la présence d'un seul officier français, Guy Robert, à bord d'un navire de pêche de plus de 100 tonnes, ne sont pas contestés, Elian Castaing arguant de ce que l'article 3 du Code du travail maritime, sur lequel sont fondées les poursuites contreviendrait à l'article 48 du Traité de Rome du 25 mars 1957 instituant la Communauté économique européenne, et au règlement CEE du 15 octobre 1968, textes prévoyant la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté, et aujourd'hui de l'Union, ainsi qu'à la Charte des droits fondamentaux de l'Union du 7 décembre 2000 ; l'article 48 du Traité, en effet, implique l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité, mais prévoit en son paragraphe 4, une dérogation quant aux "emplois dans l'administration publique" ; comme l'a d'ailleurs relevé le premier juge, et comme la Cour a déjà essayé de l'expliquer à Elian Castaing dans une autre affaire concernant aussi Le Père Yvon, cette notion d'emploi dans l'administration publique s'entend, aux termes de la jurisprudence de la Cour de Justice des communautés européennes, d'emplois qui comportent une participation directe ou indirecte à l'exercice de la puissance publique et aux fonctions qui ont pour objet la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat ; les officiers de marine marchande détiennent, de façon générale, des prérogatives de puissance publique, puisque certains pouvoirs leur sont reconnus en matière d'état civil, acte de naissance, actes de décès, mariages, ainsi qu'en matière de réception de testaments ; ils sont même chargés d'appliquer la législation française du travail à leurs bords ; Elian Castaing soutient que ses navires sont de petits bâtiments de pêche, qui ne s'éloignent jamais de plus de 24 heures des côtes, que, dans ces conditions, l'hypothèse selon laquelle un de ses seconds, de nationalité espagnole, pourrait être amené à exercer les prérogatives de puissance publique française en matière d'état civil, est totalement impossible et ce d'autant que ses marins sont toujours tous de sexe masculin ; mais la probabilité, pour faible qu'elle soit, ne saurait être entièrement écartée selon les circonstances exceptionnelles qui peuvent se présenter en mer, qu'il s'agisse du cas où des naufragés seraient recueillis, ou des cas où le navire serait éloigné des côtes par les éléments, ou de toute autre circonstance imaginable, mais imprévisible ; dès lors, le législateur français est autorisé, par le paragraphe 4 de l'article 48 du Traité CEE, à déroger au principe de la libre circulation des travailleurs dans le cas des capitaines et des seconds des navires marchands, quel que soit le tonnage desdits navires ; si la Charte de décembre 2000 reprend le principe de non-discrimination de l'article 48 du Traité, mais sans mentionner la dérogation du paragraphe 4, cette Charte entend expressément réaffirmer certains droits fondamentaux, résultant notamment du Traité sur l'Union européenne et des traités communautaires, ainsi que de la jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes et de la Cour européenne des droits de l'homme ; la Charte n'a pas abrogé le Traité de Rome, ni la jurisprudence évoquée plus haut, mais les a au contraire consacrés ; la solution déjà retenue par la Cour ne pourra qu'être réitérée, et le jugement confirmé quant à la déclaration de culpabilité ;

Alors, d'une part, que l'article 48, paragraphe 4, du Traité instituant la Communauté européenne (article 39, paragraphe 4, de la version consolidée du Traité) n'autorise un Etat membre à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de second des navires marchands ou de pêche battant son pavillon qu'à la condition que les prérogatives de puissance publique attribuées aux capitaines et aux seconds de ces navires soient effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part réduite de leurs activités ; qu'en décidant que le législateur français peut déroger au principe de la libre circulation des travailleurs dans le cas des capitaines et seconds des navires marchands, quel que soit le tonnage desdits navires, dès lors que la probabilité d'exercer les prérogatives de puissance publique qui leur ont été attribuées, pour faible qu'elle soit, ne saurait être entièrement écartée, selon les circonstances exceptionnelles qui peuvent se présenter en mer, et ainsi déclarer Elian Castaing coupable de l'infraction prévue et réprimée par les articles 3, alinéa 2 du Code du travail maritime, la cour d'appel a violé les articles précités et le principe de la liberté de circulation des travailleurs ;

Alors, d'autre part, qu'Elian Castaing a fait valoir dans ses conclusions régulièrement déposées que si les juges estimaient qu'il subsistait une incertitude quant à l'interprétation de l'article 48, paragraphe 4, du Traité instituant la Communauté européenne (article 39, paragraphe 4, de la version consolidée du Traité), ils devaient surseoir à statuer et saisir la Cour de justice des communautés européennes, en application de l'article 177 du Traité CEE, aux fins qu'elle dise si l'exception prévue par les articles 3, alinéa 2, du Code du travail maritime et 69 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, qui réservent aux seuls ressortissants français l'emploi de capitaine et de second de navires battant pavillon français, de manière générale, et sans distinguer selon le type de navires et de voyages maritimes, et sans tenir compte de l'exercice effectif par ces derniers des prérogatives de puissance publique qui leur sont confiées, est réellement justifiée par des nécessités impérieuses tirées de la participation effective à l'exercice de la puissance publique et à des fonctions ayant pour objet la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat français, ou si au contraire, disproportionnée en raison de sa généralité, elle n'est pas contraire aux articles 48 du Traité CE et qu'elle dise si ladite exception peut être appliquée sans examen concret de la situation du navire concerné au regard des dites nécessités et si elle peut être appliquée à un navire de navigation côtière ; qu'en confirmant la déclaration de culpabilité d'Elian Castaing sans se prononcer sur sa demande de saisine de la Cour de justice des communautés européennes afin de lui poser une question préjudicielle, la cour d'appel n'a pas justifié sa décision et l'a ainsi privé de toute base légale ;

Alors enfin qu'il y a lieu, en cas où naîtrait un doute sur la compatibilité entre les articles 3 du Code du travail maritime et 69 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, d'une part, et l'article 48, paragraphe 4, du Traité instituant la Communauté européenne (article 39, paragraphe 4, de la version consolidée du Traité), d'autre part, de soumettre à la Cour de justice des communautés européennes la question suivante : "l'article 48, paragraphe 4, du Traité instituant la Communauté européenne (article 39, paragraphe 4, de la version consolidée du Traité) doit-être interprété en ce sens qu'il autorise un Etat membre à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de second des navires marchands battant son pavillon pour tous types de navigation, même lorsque l'exercice par le capitaine ou son second de fonctions relevant de l'administration publique au sens de l'article 48, paragraphe 4, du Traité instituant la Communauté européenne (article 39, paragraphe 4, de la version consolidée du Traité) ne sont pas exercées de façon habituelle et représentent une part très réduite de leurs activités ?" ;

Vu l'article 39 du Traité instituant la Communauté européenne ;

Attendu que la dérogation au principe de la libre circulation des travailleurs, prévue quant aux emplois dans l'administration publique par le paragraphe 4 de l'article 39 du Traité susvisé, suppose que les prérogatives de puissance publique, attribuées à leurs titulaires, soient effectivement exercées de façon habituelle par ceux-ci et ne représentent pas une part réduite de leurs activités ;

Attendu que, pour déclarer Elian Castaing coupable de navigation sans présence à bord d'un capitaine et d'un capitaine en second de nationalité française, l'arrêt attaqué relève que le législateur est autorisé à déroger au principe de la libre circulation des travailleurs, en raison des pouvoirs reconnus auxdits capitaines et seconds en matière d'état civil ; que les juges ajoutent que, pour faible qu'elle soit, la probabilité de l'exercice par ces officiers de prérogatives de puissance publique ne saurait être écartée, vu les circonstances exceptionnelles qui peuvent se présenter en mer ;

Mais attendu qu'en se déterminant ainsi, la cour d'appel a méconnu le sens et la portée du texte conventionnel susvisé et du principe sus énoncé ;

D'où il suit que la cassation est encourue ;

Par ces motifs,

CASSE et ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Poitiers, en date du 13 juin 2003 ;

Et attendu qu'il n'y a rien à juger ;

Dit n'y avoir lieu à renvoi ;

Prés. : M. Cotte ; Rapp. : Mme. Koering-Joulin ; Av. gén. : Mme Commaret ; Av. SCP Waquet, Farge et Hazan.

LETTRE OUVERTE AUX ARMATEURS ET LEURS CAPITAINES

**Définition simple : Armateurs, propriétaire du navire et de son usage.
Capitaine, Chef de l'expédition maritime**

Il est une chose qu'il faut veiller à ne pas laisser tomber en désuétude, c'est la partie de tous les codes traitant du capitaine du navire.

Les armateurs et les capitaines ne devraient pas perdre de vue que ces derniers, devant les lois et règlements nationaux et internationaux, sont non seulement seuls maîtres à bord mais encore les représentants des premiers en mer comme au port et au mouillage.

Ceux-ci doivent considérer les coûts comme tels et s'en faire des confidents et ceux-ci considérer ceux-là comme étant à leur écoute à qui il doivent non pas allégeance mais complet dévouement professionnel. L'allure rhétorique des lignes qui précèdent cherche à montrer combien armateur et capitaine doivent être liés.

Certains, pour des motifs identiques ou opposés, ont cherché à considérer les capitaines comme les autres marins créant ainsi une scission dont les effets néfastes n'ont pas tardé à se faire sentir dans la totalité de la profession à tous les niveaux.

La façon de reprendre la main est que l'armateur reçoive son capitaine seul à seul, le plus souvent possible.

S'il est facile à l'armateur de prendre l'habitude d'inviter chaque capitaine sans témoin à un entretien, il est de son devoir de convaincre son capitaine d'en faire autant.

Pour certains esprits, la grève du capitaine est un point important, ce qui me contraint à ne pas l'écartier. Il n'y a pas de honte pour le capitaine de se déclarer gréviste sachant très bien que ce soit seulement un principe, car même un directeur général adjoint peut user du même droit.

La seule idée à intégrer : être prudent à tous les points de vue, pour soi-même mais aussi à l'égard de son équipage car si celui-ci s'est mis en grève, n'y a-t-il pas eu un défaut de communication entre l'armateur et l'équipage?

Il faut bien se résoudre à rappeler à ceux qui oublient (ou font semblant d'oublier) la règle qui par son antériorité a fait ses preuves.

C'est le rôle syndical de faire cela, quitte à forcer le trait, pour sensibiliser et convaincre.

R. LUIGI

A propos de la lettre ouverte aux armateurs et leurs capitaines de R. Luigi



Je suis capitaine de navire depuis plus d'une douzaine d'années. Je n'ai jamais eu avec mon armateur la moindre relation qui ressemble à celle, idéale, décrite par Luigi. Je n'ai jamais été reçu seul à seul par mon armateur. A l'occasion de mon premier commandement j'ai reçu une simple lettre me faisant part de ma nouvelle affectation. Je me rappelle après deux années de commandement alors que j'étais dans le bureau du capitaine d'armement et qu'il me présentait à un directeur de notre société, celui-ci a répondu qu'il ne me connaissait pas et visiblement il n'en avait rien à faire. Pour ce qui me concerne le monde décrit par Luigi n'existe plus. A notre époque les rapports humains dans les entreprises sont la résultante de rapports de forces. A l'occasion des dernières grèves sur les propositions du RIF nous avons remarqué une amélioration de la qualité d'écoute de nos armateurs au fur et à mesure des pressions qu'ils recevaient. Il fallait bien limiter les dégâts. Je suis pour la grève du capitaine, parce qu'il est, de fait, un salarié comme les autres, (plus vulnérable que les autres), et qu'il n'a aucune relation privilégiée positive, (pour lui), avec son armateur. Il n'est seulement qu'un bon fusible pour résoudre les problèmes de responsabilité de son employeur. Les navigants des

compagnies aériennes l'ont bien compris, les commandants de bord n'ont pas nos états d'âme, ils savent parfaitement ce qu'est un rapport de force et je ne vois pas pourquoi ils changeraient de point de vue.

Le capitaine est un salarié et il doit utiliser son droit de grève. Dans notre lutte contre le RIF cette position est la seule qui peut établir ce fameux rapport de force.

Les derniers événements nautiques ne laissent transparaître la moindre relation de "confiance" ou de "confidence" entre le capitaine et son employeur. Les capitaines ont été abandonnés pour détourner l'opinion publique de la responsabilité des armateurs et de leurs affrêteurs.

Demandons aux capitaines de l'Erika, du Prestige et de bien d'autres navires ce qu'ils en pensent.

Les relations entre l'armateur, "son" capitaine et l'équipage se sont déshumanisées sous la pression des enjeux financiers. Je croyais, dans mon monde idéal, que l'argent était au service de l'activité humaine, qu'il était un moyen de construire, un monde meilleur si possible. Le temps est-il venu de ne plus rêver ?

UN MEMBRE DE L'AFCAN

Annexe VI de MARPOL 73/78

Réglementation pour la Prévention de la Pollution de l'Air par les Navires

L'annexe 6 de MARPOL 73/78 "Réglementation pour la Prévention de la Pollution de l'Air par les Navires" a été adoptée en 1997 par la Conférence des Parties à la Convention MARPOL. Cette annexe entrera en vigueur le 19 Mai 2005, à la suite de la ratification de la convention par le Samoa le 18 Mai 2004, conformément à l'exigence de 15 pays représentant au moins 50 pour cent du tonnage brut mondial.

⇒ La pollution de l'air

Alors que l'industrie terrestre était soumise à une réglementation sévère sur les émissions lors des dernières décades, les émissions, dans l'air, par les machines des navires de commerce n'était jusqu'à présent pas réglementées. Il en résulte, d'après les statistiques de l'UE, que les navires sont devenus la principale source d'émission de dioxyde de soufre (SO₂) dans l'UE. L'Agence de Protection de l'Environnement des US (US Environmental Protection Agency) signale des observations semblables, c'est à dire que la proportion des polluants atmosphériques rejetés pouvant être attribuée aux navires était en augmentation. L'Annexe VI de MARPOL a pour but de réduire les émissions des navires par l'intermédiaire de règlements internationaux, ce qui devrait, souhaitons le, décourager des états d'édicter des réglementations unilatérales qui poseraient des problèmes à l'industrie maritime.

L'annexe VI de MARPOL régit l'émission à l'atmosphère par les navires de polluants spécifiques, dont les oxydes d'azote (NO_x), les oxydes de soufre (SO_x), les composés organiques volatiles (VOCs), les biphényles polychlorés (PCBs), les métaux lourds et les chlorofluorocarbones (CFCs). Ces substances contribuent aux problèmes environnementaux dont l'acidification / pluies acides (NO_x, SO_x), eutrophisation ou diminution de l'oxygène dans les eaux intérieures et certaines eaux côtières (NO_x), la diminution de la couche d'ozone (CFCs) et l'accumulation des PCBs et des métaux lourds dans la chaîne alimentaire, c'est à dire un grand nombre de problèmes environnementaux à la fois locaux et mondiaux.

Lorsque l'Annexe VI entrera en vigueur les armateurs devront s'assurer que tous les navires de 400 GT et plus, que toutes les plates-formes et plates-formes de forage se dirigeant vers des ports ou des eaux où s'applique la convention MARPOL, auront un

Certificat International de Prévention de la Pollution de l'Air (IAPPC International Air Pollution Prevention Certificate) confirmant le respect des exigences de l'Annexe VI que ce soit pour le matériel ou les procédures opérationnelles. Le certificat est issu par l'Etat du Pavillon. Tout comme pour les autres certificats MARPOL, les Etats délégueront, dans la plupart des cas, la certification aux Sociétés de classification. Un délai est accordé aux navires en service pour obtenir le certificat nécessaire; dans ce cas la visite initiale IAPPC devra avoir lieu, au plus tard, lors du premier passage en cale sèche programmé, et dans tous les cas avant trois ans après son entrée en vigueur.

⇒ Réglementation

Quelques-uns des règlements pertinents

Règle 12 - Interdit l'utilisation ou le rejet de substance néfastes pour la couche d'ozone (CFCs). Les nouvelles installations utilisant des substances nocives pour la couche d'ozone sont interdites sur tous les navires; cependant les installations existantes contenant des hydro-chlorofluorocarbones (HCHCs) sont autorisées jusqu'au 1^{er} Janvier 2020.

Règle 13 - Diminue les émissions de NO_x à partir des moteurs diesel selon un code technique approprié et s'applique aux moteurs dont la puissance délivrée est de plus de 130 kW, installés ou devant subir une "conversion majeure" après le 1^{er} Janvier 2000 (à l'exception des générateurs de secours). Les émissions de NO_x à partir d'un moteur sont étroitement liées à sa conception. Les sociétés de classification en ont tenu compte depuis quelques années déjà. La qualité du combustible lui-même a un impact sur le niveau des émissions de Nox et est concerné par la règle 18.

Règle 14 - Réduit les émissions de SO_x par les navires en introduisant une teneur en soufre maximale dans les combustibles marins de 4,5 pour cent. En outre, l'Annexe

VI de MARPOL définit des zones de contrôle des émissions de SO_x (SECA Sulphur Emission Control Areas). Dans ces zones la teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés est de 1,5 pour cent. La Mer Baltique est la seule zone définie comme SECA dans l'Annexe VI. Cependant la Mer du Nord a réussi à réunir les critères pour être déclarée SECA après l'entrée en vigueur de l'Annexe. En outre, il pourrait y avoir d'autres zones, telles que des zones dans l'Ouest des Iles Britanniques, l'Ouest du Continent Européen, les eaux côtières US, la Méditerranée en totalité ou en partie qui pourraient être proposées comme SECAs dans un avenir proche. Il résulte de tout cela que les navires pourraient être amenés à transporter plusieurs qualités de combustible et ainsi être en mesure de faire face aux problèmes pratiques potentiels en résultant.

Règle 15 - Précise que dans les ports où l'on doit contrôler les émissions de VOCs (composés organiques volatiles), le port doit s'assurer que les moyens de récupération sont disponibles.

Règle 16 - Interdit l'incinération de certaines substances, dont : les PCBs, les débris contenant des traces de métaux lourds, des produits raffinés contenant des composés halogènes et des résidus de MARPOL Annexe I,II et III cargaisons.

Règle 18 - Contient les normes concernant les documents requis sur la qualité du fuel oil. Le fuel oil doit être exempt d'huile inorganique, ne doit pas contenir d'additifs ni de résidus chimiques et ne doit pas dépasser les limites de 4,5 ou 1,5 pour cent de soufre. Pour être en conformité avec la réglementation un bordereau de livraison de soutes doit être remis et conservé et spécifier, entre autres, le nom du produit pétrolier, sa densité à 15°C et la teneur en soufre.

⇒ Non respect de l'Annexe VI

Une fois l'Annexe VI entrée en vigueur, un navire qui ne la respecterait pas pourrait être détenu par les inspecteurs du Port State Control. Des sanctions pour violations, très probablement des amendes, peuvent aussi être fixées en fonction de la loi locale où la violation a lieu ou selon la loi de l'état du pavillon. Les amendes possibles sanctionnant un non respect de l'Annexe VI ne tom-

beront probablement pas dans le domaine de la couverture P&I, car elles concernent des émissions opérationnelles par opposition à des rejets accidentels de polluant. Néanmoins, chaque incident qui sera signalé sera étudié au cas par cas.

À la lumière de la portée de l'Annexe VI de MARPOL sur la qualité exigée des combustibles dans des zones déterminées, il est recommandé aux armateurs de considérer les termes pertinents de charte-partie pour protéger leurs intérêts eu égard aux amendes potentielles et / ou contestations de charte-partie. BIMCO a rédigé une clause pertinente à ce sujet, the BIMCO Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties.

⇒ Conclusion

L'Annexe VI de MARPOL entrera en vigueur 8 ans après son adoption, et quelques parties pourraient soutenir que certaines dispositions sont déjà périmées. Particulièrement la limite de 4,5 pour cent de soufre dans le fuel est considérée comme peu ambitieuse par les législateurs, les teneurs moyennes mondiales de soufre seraient de 2,6 - 2,7 pour cent. En comparaison, la Commission de l'UE travaille sur une proposition de document limitant la teneur en soufre du fuel qualité marine, utilisé sur les navires de rivières intérieures et sur les navires de mer en escale dans les ports de

l'UE, à 0,2 pour cent, et 1,5 pour cent pour les navires circulant en Baltique, Mer du Nord et Manche, ainsi que pour les navires à passagers en service régulier entre ports de l'UE.

En conséquence, il semble probable que les niveaux des émissions pourraient encore être réduits par la mise en place de nouvelles zones d'émissions contrôlées une fois que l'Annexe sera entrée en vigueur.

Quand l'Annexe VI de MARPOL, la dernière des six annexes, entrera en vigueur l'année prochaine, MARPOL fournira un ensemble complet de règlements internationaux relatifs à la pollution générée par les navires.

"Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties"

Notwithstanding anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to meet the maximum sulphur content requirements of any emission control zone when the Vessel is trading within that zone. The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Clause. For the purpose of this Clause, "emission control zone" shall mean zones as stipulated in MARPOL Annex VI and/or zones regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the EU and the US Environmental Protection Agency."

"Clause de teneur en soufre pour les chartes-parties à temps."

Nonobstant ce qui pourrait être contenu dans cette Charte-Partie, les Affréteurs devront fournir des fuels de spécifications et qualités telles qu'elles permettent au Navire de respecter, en permanence, les exigences de teneur maximale en soufre dans toute zone à émission contrôlée lorsque le Navire navigue dans cette zone. Les affréteurs devront indemniser, défendre et exonérer l'Armateur à l'égard de toute perte, responsabilité, retard, amende, coûts et dépenses qui pourraient survenir ou résulter du fait que les Affréteurs n'ont pas respecté cette Clause. Pour cette Clause le terme "zone à émission contrôlée" signifie des zones comme stipulé dans MARPOL Annexe VI et/ou des zones réglementées par des autorités régionales ou nationales telles que, mais non limité à, l'UE et l'Agence de la Protection de l'Environnement US"

Fuels lourds / Soutes

Quelques compléments d'information

Je ne veux pas faire de longs développements sur la qualité des fuels soutes devant des collègues déjà avertis.

Je rappellerai que l'évolution actuelle découle de la course aux rendements entre Turbine à vapeur et Diesel course gagnée par ce dernier.

Le Diesel a su s'adapter pour consommer le résidu de la distillation du pétrole qui était le combustible normal utilisé pour générer la vapeur. Comme son rendement était très largement supérieur et qu'il a pu aussi accéder aux très fortes puissances unitaires la victoire était sans appel dès les années 1990.

Entre temps, carburants et combustibles issus du pétrole et utilisés soit pour les transports soit dans les industries et installations terrestres, se voyaient imposer des contraintes de plus en plus sévères découlant de la santé et de la protection de l'environnement. L'industrie pétrolière devait adapter ses installations pour produire plus propre avec des spécifications de plus en plus draconiennes. Cette lourde réglementation incitait d'autres industriels à se tourner vers d'autres sources: gaz, électricité.

Malgré quelques spécifications très larges, le secteur des soutes marines demeurait pour les fournisseurs une sorte de soupape pour écouler ce qui ne pouvait pas ou ne pouvait plus aller ailleurs. Comme je l'ai déjà dit, c'était une variable d'ajustement pour la partie du raffinage qui traitait les fractions lourdes du baril.

Pour avoir un panorama complet il faudrait insister sur quelques opérations qui restent marginales au niveau du négoce et de la distribution des soutes. Des opérateurs indélicats y ajoutaient parfois des huiles usagées collectées ou d'autres résidus similaires créant de gros risques techniques pour les utilisateurs à cause des particules métalliques et des divers additifs ajoutés pour doper et eux-mêmes pollués.

Pour illustrer ces propos voici un aspect très succinct de notre demande nationale et de la structure de nos installations.

		1973	1990	2002
En 1973, 50 des usines étaient équipées de cracking catalytique.	Besoins (en %) Essences, GPL Kero/GO/FOD	21	39	30
En 2002, les 12 usines en sont toutes équipées,	Fuels et bitumes (dont soutes marine)	40	17	10
		4	6	5

Par ailleurs, 8 sont équipées de viscoréduction et toutes ont de fortes capacités de désulfuration. Celles-ci s'étendent de plus en plus vers des fractions lourdes quand elles vont vers des unités de conversion.

La situation est équilibrée en Essences (malgré un déficit en GPL et en bases chimie):

Elle est fortement déséquilibrée en gazoles avec près de 15MT d'imports (25% des besoins).

Elle est aussi déséquilibrée en Fuels lourds dont nous exportons de grandes quantités.

Rappelons que le pétrole brut est un mélange de nombreux hydrocarbures des plus légers aux plus lourds avec des impuretés dont le plus important et le plus gênant est le soufre (de 0,5 à 3%). Ce soufre se retrouve dans toutes les coupes avec des concentrations de plus en plus fortes dans les coupes lourdes. Citons aussi la présence, chiffrée en ppm, de métaux lourds (nickel, vanadium, etc.) que l'on retrouve dans les fractions les plus lourdes.

Enfin, lors des diverses conversions, l'usage de catalyseurs entraîne l'introduction de poussières de ces produits ajoutant (toujours en ppm) d'autres impuretés qui peuvent endommager moteurs et appareils. De l'eau et diverses impuretés viennent s'ajouter aussi lors des transferts. C'est ce produit qui est repris des soutes pour être traité par le navire afin d'être injectable dans les cylindres au terme d'un traitement décrit dans un récent bulletin de l'AFCAN. Les résidus produits devant être incinérés ou débarqués.

QUELQUES IDEES SUR LA PARTIE DU RAFFINAGE QUI GENERE LES FUELS

J'ai essayé d'en résumer l'évolution dans l'annexe jointe.

Jusqu'en 1973, le bas prix du brut avait conduit à remplacer le charbon par le fuel lourd qui en plus assurait le développement des industries de base en matière d'énergie. On en était au point 1 de l'annexe.

Les chocs pétroliers et les questions d'environnement ont conduit au transfert des princi-

La sécurité des porte-conteneurs

Une préoccupation croissante

Avec le volume croissant des produits de consommation fabriqués en Extrême Orient, en Chine en particulier, les opérateurs de lignes régulières demandent des navires de plus en plus grands. En même temps, on voit des rapports d'incidents impliquant des pertes massives de conteneurs et des feux impressionnants qui donnent de bonnes raisons de s'inquiéter. Les porte-conteneurs vont-ils continuer à grandir, et quelles sont les principales préoccupations auxquelles doit faire face l'industrie?

INTRODUCTION

Le navire porte-conteneurs n'a cessé de devenir de plus en plus grand depuis son introduction à la fin des années 1950. Le plus grand navire en commande battait régulièrement le record de l'année précédente, la dernière commande de China Shipping Container Lines and Seaspan étant pour un navire de 9200 EVP qui a été augmenté à 9600 EVP. Depuis la fin des années 50 la taille maximale a crû plus ou moins régulièrement jusqu'au début des années 90. L'avènement des post-panamax a accéléré le taux de croissance. C'est à peu près ce qui s'est passé avec le développement des VLCC dans les années 70, où il semblait qu'il n'y avait pas de limite à l'augmentation de taille. Nous savons, cependant, que le pétrolier "d'un million de tonnes" ne s'est jamais matérialisé et que le VLCC typique s'est stabilisé au 300 000 tonnes actuel, qui semble la taille la plus courante pour les VLCC.

La croissance du porte-conteneurs va-t-elle continuer ou la courbe de croissance va-t-elle se stabiliser. C'est le coût unitaire par EVP mille qui est la force directrice, et c'est l'économie d'échelle qui alimentera la croissance, mais les gains marginaux vont probablement diminuer avec l'augmentation de la taille. Donc selon les probabilités il y a une taille optimale que les plus gros navires atteindront. De même, dans les segments des tailles différentes, il y aura une optimisation qui s'effectuera, tout comme avec les panamax. Il y a

quelques années les plus grands panamax étaient des 4 000-4 500 EVP. Les dernières conceptions publiées par Aker Ostee peut transporter 5 600 EVP. La superstructure est divisée en deux sections, ce qui permet d'avoir plus de conteneurs en cale et en pontée, réduit les efforts de torsion et donne un meilleur champ de vision depuis la passerelle.

RESTRICTIONS TECHNIQUES

Jusqu'où le porte-conteneur grandira-t-il ? Il y a des contraintes techniques qui fixent la taille maximum actuelle. La conception existante est un navire à une seule hélice, avec le plus gros moteur diesel fabriqué (12 cylindres), l'alésage maximum (980 ou 960 mm), la puissance disponible est d'environ 93 000 BHP (68 500 kW), ce qui donne une vitesse maximale d'environ 24-25 nœuds, ce qui est demandé par l'industrie.

Cependant, en août 2004 on a appris qu'un moteur de 14 cylindres avait été commandé en Corée par Odense Staalskipsvaerft. On ne sait pas encore sur quelle taille de navire il sera installé, mais des articles de presse laissent penser que l'on franchirait la limite des 11 000 EVP. Ce moteur peut délivrer environ 80 000 kW, et même s'il y a des 16 cylindres sur les planches à dessin, on constate qu'une seule hélice ne peut supporter cette taille de moteur.

La plupart des ports autour du monde ont des limites de tirant d'eau inférieures à 14 mètres. Actuellement le tirant d'eau d'échantillonnage est de 14,5 mètres pour un tirant d'eau en exploitation de 13-14 mètres. Le dragage et le développement des terminaux pourront modifier cela dans l'avenir, mais dans un avenir prévisible cette limite devrait subsister.

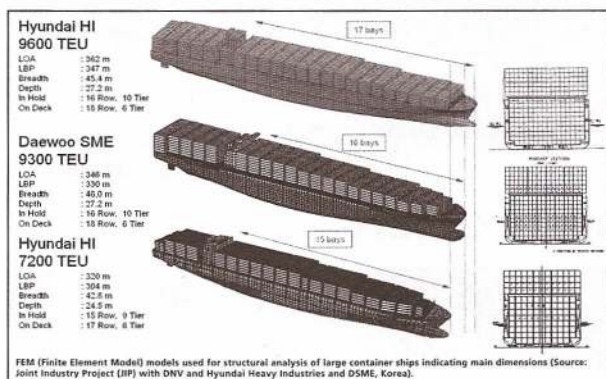
Les gros moteurs exigent des hélices d'un diamètre proche de 10 mètres. Avec un pied de pilote pour le fond et une marge pour le bord supérieur, la profondeur de 13-14 mètres est nécessaire pour

accepter l'hélice même si les navires sont à petite vitesse en eaux resserrées par petits fonds. En fait l'hélice pourrait être le facteur qui limite actuellement la taille du navire.

Pour l'instant c'est la conception à hélice unique qui prévaut. L'optimisation pour les économies de fuel peut être incompatible avec peu de vibrations et l'alternative pratique tout juste acceptable. Pourquoi alors ne pas passer à une double propulsion (2 moteurs, 2 hélices) comme l'ont fait avec succès certains pétroliers à faible tirant d'eau ? Différentes sources indiquent que l'investissement initial est de l'ordre de 10 pour cent d'une construction neuve. L'amélioration de l'efficacité de l'hélice réduit les coûts d'exploitation mais les raisons économiques semblent toujours décourager la prise d'un tel risque. Le système à deux lignes d'arbres offre des avantages évidents, tels que double propulsion indépendante et la possibilité de continuer sur une hélice en cas d'urgence. C'est un argument fort si on considère que les valeurs croissantes du navire et de la cargaison représentent une augmentation de risque pour l'assurance.

La largeur des navires a été limitée par les capacités de débordement des portiques et les capacités de levage dans les ports du monde. Jusqu'à l'arrivée des post-panamax ce n'était pas un problème. La largeur maximale a augmenté par étapes de 32,20 mètres à la valeur actuelle de 42,5 mètres pour la classe des 8 500 EVP et à 45,80 mètres pour la classe des 9 600 et plus EVP. Les terminaux ont installé de nouveaux portiques, certains pouvant être rallongés plus tard. La capacité de levage est importante non pour le poids maximum des conteneurs mais plutôt pour la manutention des panneaux de cale. Le poids de la pile a augmenté entraînant logiquement une augmentation du poids du panneau. Actuellement des panneaux de tout près de 50 tonnes sont mis en place.

Des plans pour 12 000 EVP et même 16 000 EVP (malaccamax) ont été signalés dans la presse. Toute conception au delà de la limite des 9 500-10 000 EVP exige une autre propulsion, que ce soit à avec deux hélices ou des combinaisons avec des pods ou des hélices contra-rotatives. Cela augmente l'investissement et de ce fait compense l'attrait de l'économie d'échelle qu'offre une plus grande taille. Si cela se produit, il y aura probablement un saut dans l'augmentation de la taille pour compenser l'augmentation du coût initial. Avec l'exigence de fiabilité d'exploitation et de respect des horaires, ce n'est pas une surprise que l'in-



dustrie répugne à tenter cette solution. Diverses études ont été publiées et il semble que l'alternative à deux lignes d'arbre soit celle qui ait le plus de chance d'être adoptée. On a vu cela avec les VLCC où les restrictions de tirant d'eau ont inspiré la solution grande largeur avec propulsion double.

Le prix à la construction pour les nouveaux grands navires est de l'ordre de 80 à 100 M US\$ selon les conditions du marché et le pays de construction. L'American Institute of Marine Insurers a soulevé le problème de l'augmentation du risque pour l'assurance. Ils ont indiqué une valeur moyenne pour chaque conteneur (EVP) de l'ordre de 45.000 US\$, ce qui met la valeur de la cargaison à environ 430 M US\$, faisant un total de l'ordre de 500 M US\$ pour un type 9.600 EVP. Le rapport de la valeur de la cargaison à celle du navire est de l'ordre de cinq. Ça fait beaucoup d'œufs dans le même panier !

ILLUSTRATION DU RISQUE

Donc quelle est le tableau des risques pour ces grands navires ?

Les études FSA (Formal Safety Assessment) (Evaluation formelle de la sécurité) donnent des informations sur les dangers associés aux porte-conteneurs. Viennent en tête les dommages à la coque et à la machine suivis par les collisions et les feux. Le coût total est estimé à 359 000 US\$ par navire et par an pour un navire de 4 500 EVP (taille panamax). En transposant les statistiques des petits navires sur les nouveaux gros cela nous donne des chiffres de l'ordre de 700.000 à 800 000 US\$ par navire et par an non compris la valeur de la cargaison.

Quelques-uns des accidents les plus marquants concernant des porte-conteneurs sont les collisions, les feux de conteneurs, fatigue des bordés, dommages causés par impacts sur l'étrave, perte de conteneurs, roulis paramétrique et diverses réclamations sur la cargaison, concernant souvent les conteneurs réfrigérés.

Une passerelle moderne, bien conçue, vérifiée et approuvée par la société de classification est indispensable pour une navigation sûre. Ces navires entrent et sortent fréquemment des ports et sont souvent dans un trafic dense. La qualification des officiers est un autre problème. En raison de l'expansion rapi-

de du métier, les meilleurs sont très demandés. Les simulateurs pour la formation aux plus grands navires ne seront peut-être pas disponible à temps et en nombre suffisant pour fournir la demande. La taille elle-même et l'énorme fardage de ces nouveaux navires pourraient s'avérer un défi à la fois pour les capitaines et les pilotes.

Les feux de conteneurs ont fait l'objet de nombreux articles de presse ces dernières années. Des feux énormes ont entraîné l'abandon et la perte de grands navires, tels que le HANJIN PENNSYLVANIA en Décembre 2003. Les feux sont souvent associés à des cargaisons à problème telle que l'hypochlorite de calcium, un agent oxydant qui peut s'enflammer spontanément dans certaines conditions. Eteindre de tels feux peut être un vrai problème car l'oxygène est libéré par le produit qui brûle, ce qui contribue à l'entretien du feu. Une méthode de lutte courante contre ces feux consiste à isoler la pile de conteneurs en feu en la noyant à l'eau pour empêcher le feu de s'étendre, et de laisser brûler la pile jusqu'au bout. Les dégâts sont généralement considérables, comme dans le cas du CMA DJAKARTA. Le navire a eu une cale complètement détruite par le feu, et a dû être reconstruit au même prix qu'un navire neuf.

L'intégrité de la coque n'est normalement pas un problème pour les porte-conteneurs. On ne répertorie qu'un seul accident concernant un porte conteneur qui se soit brisé en deux, il s'agit du MSC CARLA. Les porte-conteneurs ont toujours été construits avec double flancs, double fonds et cloisons étanches. C'est le meilleur moyen de mettre une boîte dans les formes du navire. Cela donne aussi une intégrité de coque de conception saine. La réglementation veut imposer la double coque aux grands pétroliers et aux vraquiers, et cela pourra demander quelques années avant que ce soit appliqué à tous.

L'avant est une zone exposée sur les grands navires. Le dévers a continuellement augmenté pour atteindre des valeurs bien au dessus de 45 degrés pour augmenter le nombre de conteneurs en pontée. La pontée et la taille du navire empêchent d'observer l'avant du navire depuis la passerelle. Ceci combiné avec la vitesse le rend vulnérable aux avaries de coque. Ce problème avait été remarqué par le DNV sur les gros pétroliers depuis les années 1970 et la formulation des règles a été adaptée

et modifiée avec les années pour s'assurer que l'on construisait des étraves suffisamment solides. Cependant c'est une tâche très difficile pour l'officier de quart d'ajuster la vitesse et le cap pour préserver le navire et la cargaison tout en maintenant un horaire serré dans des conditions météo changeantes. Avec trois opérateurs de porte-conteneurs le DNV teste actuellement une installation sur la passerelle qui aidera le commandant dans son processus de décision. L' "Active Operator Guidance" (AOG) a pour but

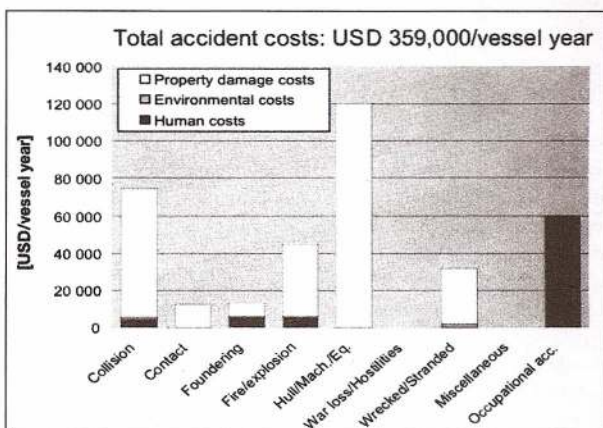
d'aider et de conseiller les officiers de quart lors de la navigation par gros temps.

Le roulis paramétrique a été la cause de très lourdes pertes de conteneurs ces dernières années, l'exemple du APL CHINA semble en être le cas classique. Le roulis paramétrique peut se produire par mer de l'avant avec une combinaison défavorable de hauteur, de longueur et de période de vague en fonction de la longueur du navire. Des coups de roulis soudains peuvent se produire sans préavis, entraînant les piles de conteneurs à basculer comme des dominos, produisant des pertes sévères. Une attention plus soutenue de la part des marins semble avoir freiné le nombre des incidents l'hiver dernier. Mais plus de recherche et d'attention portée à ce problème sont peut-être encore nécessaires. Le système AOG de DNV prévient aussi du risque de roulis paramétrique.

La fatigue de bordé est une avarie qui a été portée à l'attention de l'industrie ces dernières années. Des fissures sérieuses furent découvertes par des armateurs allemands sur des type panamax après quelques années seulement de service. Ce problème est bien connu en ce qui concerne les grands pétroliers et les vraquiers mais n'avait, jusqu'à présent, pas été observé à grande échelle sur des porte-conteneurs. Bien que la cause technique des fissures soit différente de celle des pétroliers, le remède est sensiblement le même. Avec l'utilisation accrue des aciers à haute résistance, les problèmes de fatigue doivent être étudiés avec attention, car pour l'usage courant que l'acier soit ordinaire ou à haute résistance la durée de vie est la même face à la fatigue. Aussi lorsque le niveau des efforts est accru quand on utilise de l'acier à haute résistance, il faut porter une attention particulière aux détails de structure et aux facteurs de concentration des efforts pour maintenir la même durée de vie face à la fatigue. Les problèmes doivent être résolus au niveau de la conception. Pour les navires déjà construits et en service, il faut calculer rétrospectivement la fatigue, un programme d'inspection doit être établi, en faisant attention au détail avant d'arriver à la limite de fatigue. Cela permettra de préparer des budgets et des plans et d'effectuer les réparations de manière contrôlée. L'alternative peut être l'apparition de fissures de coque qui, si elle se produisent sur une citerne à combustible, peuvent provoquer une pollution gênante au port, entraînant une mise hors charte immédiate et des frais de réparation. De tels incidents imprévus auront certainement un coût plus élevé que des réparations planifiées et bien préparées.

CONCLUSION

Même si le porte-conteneur est un type de navire sûr, le développement rapide de nouvelles conceptions plus grandes et la valeur croissante de la cargaison exigent de prendre les devants afin de traiter les dangers spécifiques des porte-conteneurs. L'industrie toute entière doit se concentrer sur ces problèmes et trouver les solutions convenables.



Du recueil au code ou de la recommandation à l'obligation

La 9^{ème} session du Sous-Comité des Marchandises Dangereuses, des Cargaisons Solides et des Conteneurs (DSC 9) s'est tenue du 27 Septembre au 1^{er} Octobre 2004 à Londres sous la Présidence de Madame Olga Pestel-Lefèvre qui exerce depuis deux ans cette responsabilité. Madame Olga Pestel-Lefèvre, Ingénieur chimiste de formation, est en charge - à la Sous-Direction de la Sécurité Maritime de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer - de tout ce qui relève du transport des marchandises dangereuses.

Au sein du Sous-Comité des Marchandises Dangereuses, des Cargaisons Solides et des Conteneurs, un groupe de travail sur la révision du recueil BC, y compris l'évaluation des propriétés des marchandises solides en vrac, est créé tous les ans depuis de nombreuses années. Il y a maintenant cinq ans que ce groupe de travail est en charge de la refonte complète du Recueil BC, lequel regroupe les recommandations relatives à la sécurité du transport des marchandises solides en vrac. Cette année, ce groupe de travail était constitué de 29 représentants de 20 pays membres de l'OMI et de 2 représentants d'organisations non gouvernementales.

Sur proposition du Secrétariat Général de l'OMI, c'est le Commandant Jean-Daniel Troyat - membre du C.A. de l'AFCAN - qui, pour la cinquième année consécutive, a été choisi pour assurer la présidence de ce groupe de travail.

Le Sous-Comité des Marchandises Dangereuses, des Cargaisons Solides et des Conteneurs a en particulier chargé le groupe de travail des tâches suivantes :

- Introduire dans l'Avant-Propos du Recueil BC révisé un paragraphe attirant l'attention de l'utilisateur sur le fait que les dispositions du Recueil BC visent à améliorer la sécurité et que, en conséquence, les recommandations du Recueil relatives à la propriété des cales ne sont pas dictées par des impératifs commerciaux.
- Étudier à nouveau le document DSC 8/4/2 soumis par la France et traitant du transport de Nitrate d'Ammonium, En effet, le Groupe de Travail n'avait pas eu le temps de l'étudier suffisamment pour pouvoir proposer des amendements pertinents à la fiche individuelle correspondante.

Avant que le groupe de travail n'entame à nouveau ses travaux, son Président a été invité à faire le point, en séance plénière, des résultats de ceux-ci à ce jour.

Le Commandant Jean-Daniel Troyat a tout d'abord rappelé que le 26 Septembre 2003, dans son rapport oral à la réunion plénière du Sous-Comité, il avait annoncé que la révision du Recueil BC - entamée 5 ans auparavant au

cours de la 4^{ème} session du Sous-Comité - était achevée et que son projet serait disponible pour être examiné lors de la présente session du Sous-Comité. Il s'agit là d'un projet de plus de 350 pages répertoriant environ 300 produits différents sous forme de fiches descriptives détaillées suivies, pour environ 140 d'entre eux, d'un tableau récapitulatif des procédures à suivre en cas d'urgence (fiche EmS, pour Emergency Schedule, dans le Recueil actuel). Un tel projet a d'emblée des implications avec d'autres textes de l'OMI, en particulier avec la Convention SOLAS de 1974 telle qu'amendée et le Code relatif au transport des marchandises dangereuses (Code IMDG).

Le Commandant Jean-Daniel Troyat a ensuite invité les représentants des États membres à prendre en main ce projet afin de le leur détailler.

Celui-ci, outre un avant-propos et une introduction générale, se compose de 12 sections et de 9 annexes.

Les onze sections existant dans la version actuelle du Recueil BC ont été remaniées pour tenir compte des derniers retours d'expériences en matière de transport des marchandises solides en vrac et d'utilisation du Recueil lui-même. Une 12^{ème} section a été ajoutée pour apporter à l'utilisateur de ce Recueil une liste de références à des instruments de l'O.M.I. en relation avec le contenu du dit Recueil.

En ce qui concerne les 9 annexes, les annexes 2, 4, 6, 7 et 9, correspondent respectivement à l'annexe D, à la circulaire MSC/Circ.908, aux annexes G et F et à l'index des matières solides en vrac qui figurent dans la version actuelle du Recueil BC. L'annexe 9 qui correspond à l'index des matières solides en vrac de la version actuelle du Recueil BC a été entièrement remaniée afin d'être d'un usage plus aisé en présentant la dénomination de la cargaison en vrac habituellement utilisée à l'occasion de son transport (BCSN ou "Bulk Cargo Shipping Name").

Les autres annexes - c'est-à-dire les annexes 1, 3, 5 et 8 - sont soit nouvelles, soit totalement remaniées :

- L'annexe 1 est constituée par les fiches individuelles reproduisant toutes les informations disponibles relatives à l'ensemble des cargaisons solides susceptibles d'être transportées en vrac et portées à la connaissance du Groupe de Travail. Ces fiches regroupent, après les avoir mises à jour le cas échéant, l'ensemble des informations disséminées dans les annexes A, B, C, et E du Recueil BC actuellement en vigueur. En choisissant de réunir sur une unique fiche individuelle toutes les informations disponibles relatives à une cargaison solide donnée susceptible

d'être transportée en vrac, le Groupe de travail a voulu rendre aussi facile d'usage que possible la version révisée du Recueil BC. En effet si, comme le recommande le Groupe de travail, la nouvelle version du Recueil BC se présente sous la forme d'une reliure à anneaux, cela facilitera grandement sa mise à jour par simple adjonction, retrait ou remplacement de fiches individuelles.

- L'annexe 3 rappelle quelques généralités sur les propriétés des cargaisons solides en vrac.
- L'annexe 5 reproduit la circulaire MSC/Circ. 671 relative aux systèmes d'extinction incendie et devra être révisée à la lumière des dernières fiches individuelles; enfin,
- l'annexe 8 traite de la sécurité dans l'utilisation des pesticides à bord des navires tel que cela figure déjà dans le supplément du Code IMDG.

A la suite de cette présentation, le Secrétariat Général de l'O.M.I. a proposé aux États membres un calendrier visant à rendre obligatoires les dispositions du Recueil BC à compter du 1^{er} Janvier 2011. Selon ce calendrier, c'est à la session de Mai 2005 du Comité de la Sécurité Maritime (MSC80) que la version révisée et restructurée du Recueil BC serait adoptée et qu'il serait recommandé que des amendements à la Convention SOLAS de 1974 permettent de rendre obligatoire son application. Entre 2005 et 2007, le Sous-Comité des Marchandises Dangereuse des Cargaisons Solides et des Conteneurs serait chargé de rédiger les amendements nécessaires aux chapitres VI et VII de la Convention permettant de rendre obligatoire le Recueil BC, tandis que - parallèlement - celui-ci serait amendé en vue de son application obligatoire.

En Mai 2008, lors de la 84^{ème} session du Comité de la Sécurité Maritime (MSC84), les amendements aux chapitres VI et VII de la Convention SOLAS seraient approuvés par le Comité de la Sécurité Maritime et celui-ci inviterait le Secrétaire Général à diffuser à tous les États membres ces amendements - conformément à la règle des six mois - afin de les voir adoptés à la session suivante du Comité de la Sécurité Maritime (MSC85) en Décembre 2008. L'entrée en vigueur des amendements à la Convention SOLAS rendant obligatoire les dispositions du Recueil BC - qui deviendrait alors le Code BC - interviendrait alors automatiquement trois ans plus tard, c'est-à-dire le 1^{er} Janvier 2011.

Le choix d'un tel calendrier présente le grand avantage de voir le Code BC devenir obligatoire en même temps que le Code IMDG traitant des marchandises dangereuses emballées (non en vrac), auquel le Code BC fait fréquemment référence.

Jean-Daniel TROYAT

La Convention HNS

Une ratification rapide et vitale

Le Conseil de l'Europe espère que les membres de l'Union Européenne vont ratifier la Convention HNS d'ici 2006.

INTRODUCTION

La Convention HNS (Hazardous and Noxious Substances) (Substances dangereuses et toxiques) est prête à être signée depuis 1996. Il est vrai que la ratification des Conventions internationales est généralement lente, mais jusqu'à présent, seules quatre nations l'ont ratifiée, il s'agit de la Fédération de Russie, de l'Angola, du Maroc et de Tonga. Quoique certains autres pays aient indiqué leur intention de ratifier la Convention, il reste un doute quant au nombre suffisant de pays qui la signeront pour qu'elle puisse entrer en vigueur dans les prochaines années. Pourquoi cette Convention, qui est construite sur le modèle, qui a très bien réussi et a été largement acceptée, des conventions sur la pollution par les hydrocarbures - la CLC (Civil Liability Convention - Convention sur la Responsabilité Civile) et les Fund Conventions (Conventions sur les Fonds de compensation), doit-elle se battre pour être acceptée au niveau international.

QU'EST-CE QUE LA CONVENTION HNS ?

Le transport de substances dangereuses et toxiques par mer a augmenté sensiblement dans les 20 dernières années. Au moment où cet article est écrit il n'y a, heureusement, pas eu d'accident récent impliquant une cargaison HNS à l'échelle de la pire des pollutions maritimes ou s'en approchant. Néanmoins, avec une prévoyance louable la communauté maritime internationale, représentée par l'OMI, a décidé qu'il était important d'avoir mis en place une convention traitant de la responsabilité est des compensations pour un accident HNS, *avant* qu'un tel accident ait lieu.

De ce fait la Convention Internationale sur la Responsabilité et les Compensations pour les Dommages Résultant du Transport de Substances Dangereuses et Toxiques par Mer a été adoptée par l'OMI en Mai 1996. Elle est basée sur les Conventions CLC et Fonds de Compensation et peut être approximativement décrite comme "la fille de la CLC". Comme dans la CLC il y a un premier niveau de compensation payable par l'armateur et son assu-

reur P&I (Protection & Indemnity), sur la base d'une stricte responsabilité. Le second niveau de compensation est payable par les réceptionnaires de telles cargaisons dans les états contractants. Et, comme pour les conventions pour pollution, il y a un Fonds HNS qui a été créé pour payer cette compensation secondaire. Ce Fonds est géré par le Fonds International de Compensation des Pollutions Pétrolières. Tout comme pour la CLC, la responsabilité de l'armateur, quoique stricte, est limitée en fonction du tonnage. Il y a un chiffre minimum de 10 M (environ 14,7 M US\$) de Droits de Tirage Spéciaux (Special Drawing Rights) pour les navires jusqu'à 2 000 GT, qui augmente en fonction du tonnage jusqu'à 82M DTS (120,6 M US\$) pour un navire de 50 000 GT jusqu'à un maximum de 100M DTS (147M US\$) pour les navires de plus de 100 000 GT.

Les armateurs sont donc obligés de s'assurer jusqu'à 100M DTS, selon la taille de leur(s) navire(s).

QUELLES SONT LES SUBSTANCES CONCERNÉES ?

Il y a principalement quatre groupes concernés selon la définition de "substances dangereuses et toxiques", bien que l'on estime qu'il pourrait y avoir jusqu'à 6 000 catégories séparées de cargaisons. Les quatre groupes sont :

- huile non couverte par la CLC
- gaz de pétrole liquéfié (LPG)
- gaz naturel liquéfié (LNG)
- autres substances telles que produits chimiques et cargaisons sèches en vrac.

Les dommages provoqués par les matériaux radioactifs sont exclus.

CE QUI SE PASSE

Jusqu'à récemment, il ne se passait pas grand-chose. La Convention existait depuis huit ans, seuls quatre pays l'avaient ratifiée. Le fait qu'il n'y ait pas eu d'accident HNS sérieux peut avoir créé un sentiment de fausse sécurité, tout particulière à la lumière de certaines

pollutions pétrolières importantes de ces dernières années. Cependant une conférence à haut niveau s'est tenue en Espagne en mai 2004, au cours de laquelle les délégués ont été incités à faire le maximum pour pousser leurs gouvernements respectifs à ratifier le plus rapidement possible cette convention. Il a été indiqué que l'Union Européenne, qui est souvent à l'avant garde des dispositions pour l'introduction d'une législation nouvelle sur les pollutions en Europe, a "autorisé" des états membres à ratifier la convention d'ici 2006. Cette "autorisation" n'est pas l'approche du "laisser-faire" qu'elle semble être, mais plutôt une exigence et un signal indiquant que l'UE considère que les états membres devraient se décider à signer cette convention. La ratification a aussi été encouragée par le plus haut fonctionnaire du Ministère du Commerce britannique, qui était le Président de la conférence et a joué un rôle prépondérant dans la préparation du texte de la convention pour l'OMI.

SOYEZ PRÉVOYANT - N'ATTENDEZ PAS QU'UN ACCIDENT ARRIVE

La Convention CLC de 1969 est entrée en vigueur surtout à la suite de la pollution par le Torrey Canyon en 1967. Même actuellement, cependant, certains pays ne l'ont pas ratifiée, ou sa suivante, la Convention CLC de 1992 et ses protocoles. En l'absence d'une telle ratification, tous ceux qui sont impliqués dans une pollution pétrolière majeure sont confrontés à une situation énormément complexe et demandant beaucoup de temps, pour que ceux qui ont le plus besoin d'une compensation rapide et correcte puissent la recevoir. L'expérience de tous ceux concernés par l'affaire du Tasman Spirit au Pakistan illustre parfaitement le sujet.

La CLC était une mesure en réaction à la suite d'une pollution majeure. Au contraire la convention HNS est préventive, mise en place *avant* qu'un accident sérieux se produise. Une ratification rapide permettrait que, en cas d'accident HNS, la convention soit déjà disponible pour traiter les problèmes de responsabilité et de compensation à la façon dont cela a été essayé et testé depuis la mise en place de la CLC.

Il est à souhaiter que les gouvernements agissent rapidement pour ratifier la convention et les efforts de l'UE dans ce sens doivent être encouragés.

Commission Centrale de Sécurité (C.C.S.)

Cela va bientôt faire 15 ans que l'AFCAN est appelée à siéger, à titre consultatif, à la Commission Centrale de Sécurité. On comprend bien que, ce faisant, les capitaines de navires - même si c'est "mezzo voce", statut consultatif oblige - ont l'opportunité de faire entendre leur opinion lors de l'entrée en flotte sous pavillon français de navires, neuf ou d'occasion ou encore à propos de modifications de la réglementation française en matière de sécurité des navires ou de la navigation.

La Commission Centrale de Sécurité est chargée de l'étude des plans et documents des navires français tels que définis par l'article 14 du décret n°84-810 du 30 Août 1984, à savoir :

- tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ou destiné à effectuer soit des voyages internationaux soit des voyages nationaux au cours desquels il s'éloigne à plus de 20 milles de la terre la plus proche;

- tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et destiné à effectuer soit des voyages internationaux soit des voyages nationaux au cours desquels il s'éloigne à plus de 20 milles de la terre la plus proche;

- tout navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres;

- tout navire entrant dans une des catégories ci-dessus en cas de refonte, de travaux importants ou de réparations intéressant la sécurité ou la prévention de la pollution.

Les navires de dimensions moins importantes ou pratiquant une navigation côtière sont étudiés par une Commission Régionale de Sécurité. Il y a une Commission régionale de Sécurité rattachée à chacune des Directions Régionales des Affaires Maritimes.

Les membres de la Commission Centrale de Sécurité représentent les différentes parties intéressées (administration, chantiers, armateurs, marins, assureurs, sociétés de classification) et

l'on trouve donc régulièrement de 15 à 20 participants à chaque réunion de la Commission Centrale de Sécurité. Ces réunions se tiennent chaque mois au siège de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (D.A.M.G.M.) à Paris.

En vue de leur approbation ministérielle, la Commission Centrale de Sécurité émet un avis quant à la conformité des plans et documents qui lui sont soumis au regard des dispositions des règlements nationaux et internationaux applicables,

Les navires et les engins à grande vitesse ayant des spécificités différentes, les plans et documents qui doivent être fournis par l'armateur pour l'une ou l'autre de ces catégories diffèrent sensiblement

Pour les navires, les plans et documents à présenter se répartissent en 12 chapitres destinés à vérifier leur conformité avec les dispositions du chapitre 221-I à IX du règlement :

I - Renseignements généraux.

II.1 - Construction - Structure - Franc-Bord - Compartimentage - Stabilité - Installations Machines - Installations Électriques.

II.2 - Protection contre l'Incendie.

III - Engins et Dispositifs de Sauvetage.

IV - Radiocommunications.

V - Sécurité de la Navigation.

VI - Transport de Cargaison (Dispositions Générales, Arrimage et Assujettissement, Cargaisons en Vrac, Transport de Grains).

VII - Transport de Marchandises Dangereuses (Marchandises Dangereuses en Colis ou Solides en Vrac, Produits Chimiques Liquides Dangereux en Vrac, Gaz Liquéfiés en Vrac).

VIII - Appareils de Levage.

IX - Hygiène - Habitabilité.

X - Prévention de la Pollution.

XI - Dispositifs de Nature à Simplifier la Conduite et l'Exploitation.

XII - Mesures de Sécurité Supplémentaires Applicables aux Vraquiers.

En ce qui concerne les engins à grande vitesse, les plans et documents qui doivent être communiqués par l'armateur se classent, outre les renseignements généraux, en 21 chapitres destinés à vérifier la conformité des plans et documents avec les dispositions du chapitre 221-X du règlement (Recueils HSC ou HSC 2000) :

I - Généralités.

II - Flottabilité, Stabilité, Compartimentage.

III - Structures.

IV - Locaux Habités - Mesures d'Évacuation.

V - Système de Conduite.

VI - Mouillage, Remorquage, Accostage.

VII - Protection Contre l'Incendie.

VIII - Engins et Dispositifs de Sauvetage.

IX - Machines.

X - Dispositifs Auxiliaires.

XI - Dispositifs de Commande à Distance, d'Alarme et de Sécurité.

XII - Équipement Électrique.

XIII - Appareils de Navigation.

XIV - Radiocommunications.

XV - Agencement du Compartiment de l'Équipe de Conduite.

XVI - Systèmes de Stabilisation XVII - Conduite, Maniabilité et Fonctionnement.

XVIII - Prescriptions Relatives à l'Exploitation.

XIX - Analyse des Types de Défaillances et de leurs Effets.

XX - Hygiène et Habitabilité.

XXI - Prévention de la Pollution.

Qu'il s'agisse de navires ou d'engins à grande vitesse, les plans et documents transmis à la Commission centrale de Sécurité doivent au préalable être examinés par une Société de Classification reconnue (au sens de l'annexe 140-1.A.2 du règlement) par l'Administration, autrement dit et à ce jour, BUREAU VERITAS (BV), LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING (LR) et DET NORSKE VERITAS (DNV).

Ces plans et documents ainsi que toutes autres pièces utiles se rapportant au navire ou à l'engin à grande vitesse, constituent le dossier qui va être instruit par un rapporteur (masculin ou féminin) relevant de la Sous-Direction de la Sécurité Maritime (SM). La Sous-Direction de la Sécurité Maritime est chargée, au sein de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (D.A.M.G.M.), d'élaborer la réglementation sur la sécurité et la prévention de la pollution relative aux navires et de contrôler son application.

Le rapporteur ayant instruit le dossier est membre de droit de la Commission Centrale de Sécurité (article 15 du décret n°84-810 du 30 Août 1984). Il, ou elle, rédige à l'intention des membres de la Commission Centrale de Sécurité un exposé traduisant son sentiment, au regard des règlements en vigueur, sur les plans et documents reçus de l'armateur. Le rapporteur propose également à la Commission Centrale de Sécurité les projets d'avis qu'elle pourrait rendre en fonction de sa perception du dossier.

Sauf urgence (ou retard) les membres de la Commission Centrale de Sécurité reçoivent, quelques jours avant leur réunion mensuelle, un exposé des différents rapporteurs sur leurs dossiers respectifs et leurs projets de procès verbaux correspondants.

Ces projets de procès verbaux

sont examinés au cours de la réunion de la Commission Centrale de Sécurité. Celle-ci peut, soit adopter les projets d'avis proposés, soit les amender ou les réformer en fonction des débats qui auront eu lieu en son sein et du consensus finalement atteint. Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de rechercher d'avantage d'informations, les représentants de l'armateur peuvent être invités à développer leurs arguments en cours de réunion de la Commission Centrale de Sécurité.

En cas de divergences de vues marquées entre les membres de la Commission Centrale de Sécurité et si aucun consensus ne peut être atteint, le Président de la Commission Centrale de Sécurité peut décider d'un vote - à mains levées, voire à bulletins secrets si l'issue est sensible - pour définir la position de la majorité des membres de la Commission Centrale de Sécurité.

Le Centre de Sécurité des Navires (il y en a 15 répartis sur le littoral national) qui aura en charge la visite de mise en service d'un navire étudié en Commission Centrale de Sécurité est rendu destinataire des différents procès verbaux. La Commission de visite de mise en service aura ainsi tous les éléments nécessaires pour s'assurer que les décisions et avis de la Commission Centrale de Sécurité ont bien été pris en compte par le chantier et/ou l'armateur, préalablement à la délivrance par l'administration des titres de sécurité du navire.

Voici donc, brièvement décrites, les missions dévolues à la Commission Centrale de Sécurité et la façon dont elle s'en acquitte, l'ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES étant invitée à faire connaître son opinion - à titre consultatif - sur les différents sujets traités.

Jean-Daniel TROYAT

Traduction libre d'un article par B. APPERRY

Le NITRATE d'AMMONIUM RECLASSIFIÉ par les USCG

Les USCG proposent d'ajouter le nitrate d'ammonium et les engrais à base de nitrate d'ammonium, ainsi que l'oxyde de propylène, seul ou mélangé à de l'oxyde d'éthylène, en vrac, à sa liste de "certain dangerous cargoes", demandant 96 heures de préavis d'arrivée dans les eaux US.

Dans un document, l'USCG a expliqué que ce changement est nécessaire pour favoriser la sécurité et la sûreté maritime... en augmentant la capacité de maintenir la vigilance sur ces cargaisons". "Cette règle finale provisoire" devrait entrer en vigueur le 17 septembre 2004 et demeurer valide jusqu'au 20 mars 2006. Le changement de classe signifie que quelques navires et équipements portuaires qui étaient précédemment exempts de mesures particulières de sûreté concernant les produits explosifs doivent à présent amender leurs évaluations et leurs plans de sûreté.

Le nitrate d'ammonium est largement répandu comme base pour les engrais, mais a également été la cause de certains des plus graves accidents du transport mondial. En 1947 plus de 600 personnes ont été tuées dans Texas City et de grands secteurs de la ville ont été dévastés quand deux navires, le GRAND-CAMP et HIGH FLYER, tous deux chargés avec du nitrate d'ammonium, ont explosé*.

Plus récemment, 17 personnes - comprenant sept pompiers, deux journalistes et le maire de la ville - ont été tués en Roumanie quand un camion de nitrate d'ammonium/engrais a explosé en mai dernier. L'explosion a creusé un cratère profond de 10 mètres et a endommagé gravement les maisons voisines.

La réaction des autorités US est compréhensible car ce genre d'engrais, très facilement disponible, a été fréquemment utilisé par des groupes terroristes comme base pour les explosifs fortement destructifs "faits maison"**.

Les commentaires publics sur cette modification de classification doivent être soumis aux USCG avant le 16 nov. 2004 et devraient être identifiés par le nombre UsCG-2003-16688. Des commentaires peuvent être envoyés par E-mail au Département du Transport sur le site <http://dms.dot.gov>

Pour plus d'information, contacter le lieutenant Kimberly Anderson des USCG au (+ 1) 202 267 2562.

- *se rappeler aussi l'OCEAN LIBERTY à BREST ou encore l'usine AZF de TOULOUSE

- **Oaklahoma City, Ambassade US au KENYA et le 1^{er} attentat contre le World Trade Center.

Le nombre de morts dans des espaces clos à bord des navires augmente toujours

Les décès à bord d'un navire provoqués par l'entrée dans les espaces clos avec une atmosphère irrespirable ou toxique continuent à se produire avec "une régularité implacable," annonce le P&I NORTH of ENGLAND dans la dernière édition de sa newsletter le "Signal"

"Peu d'aspects de la sécurité individuelle sur les navires ont suscité plus d'attention que l'importance de procédures correctes avant d'entrer dans un espace confiné," indique Tony Baker Responsable du secteur Prévention au P&I. "Malheureusement des morts et des séquelles graves continuent de se produire avec une régularité implacable. On aurait pu les empêcher si les procédures correctes existantes avaient été suivies."

Le P&I North of England a, à plusieurs reprises, rappelé à ses membres les dangers, y compris par une édition spéciale de SIGNAL, avec trois études de cas d'accidents et deux posters spécifiques.

"Des efforts sérieux ont également été faits par beaucoup de secteurs différents de l'industrie Maritime pour rappeler ce danger" dit Baker. "En dépit de tous ces efforts, le nombre de morts continue à croître. Le plus décourageant," dit Baker, "est que les accidents dans les espaces clos impliquent souvent des marins d'expérience fortement qualifiés aussi bien que des experts et des dockers. La plupart des personnes qui meurent dans les espaces clos ont reçu une formation et sont au courant des procédures à appliquer. Dans l'agitation du moment, ils choisissent de les négliger."

Le club a réimprimé la résolution A.864 (20) de l'OMI de novembre 1997 "Recommandations pour l'entrée dans des espaces clos". Elle contient des

conseils sur l'évaluation des risques, les tests d'atmosphères, les précautions à prendre lors de l'entrée et les risques concernant les types de cargaison y compris bien sûr les cargaisons "mangeuses" d'oxygène telles que le grain, le bois et le charbon.

"Les conseils inclus dans la résolution de l'OMI ont un but très clair" dit Baker, "la protection du personnel par l'exécution sûre et appropriée des procédures d'entrée - à partir de l'identification correcte d'un espace confiné ou clos via les tests d'atmosphères, les procédures de sauvetage d'urgence et à une bonne appréciation des risques possibles."

Les Administrations Maritimes exigent des procédures pour assurer l'entrée et ensuite le travail à l'intérieur en toute sécurité ; les espaces dangereux doivent être clairement identifiés par l'exploitant du navire et le Capitaine devrait s'assurer que les procédures sont observées. Sauf lorsque c'est nécessaire pour y entrer, les portes d'entrée dans les espaces dangereux habituellement inhabités doivent être maintenues fermées ou sécurisées.

Le code ISM ne contient pas de règles explicites concernant les espaces clos mais implique que de telles recommandations doivent être incluses dans un système de gestion de la sécurité correctement établi (§ 1.2.3.2 du code ISM note du traducteur)

Le P&I North of England conclut que le seul moyen d'empêcher ces morts est l'application stricte des recommandations de la Résolution A 864 à chaque fois qu'une personne entre dans un espace clos pour quelque raison que ce soit. Ceci signi-

fie qu'il faut correctement planifier et préparer l'entrée, ce qui comprend de s'assurer que l'équipement adéquat et le personnel sont disponibles.

■ Commentaires :

Cette résolution date de 97 et devrait être en application sur tous les navires du monde... On est loin de tout cela bien sûr. Certains Systèmes de Management de la Sécurité ont été certifiés avec des procédures élémentaires tout à fait insuffisantes. D'aucuns considéraient que la résolution était trop détaillée et que les check-lists étaient trop longues !

Je souhaite que cet article leur fasse revenir sur leur jugement et qu'enfin les "certIFICATEURS" exigent l'application stricte de la résolution A 864... Moins de morts ça vaut le coup non ?

Sinon, et cela aussi est un fait de notre temps, un tribunal sinistre, quelque part dans le monde, se chargera de leur rappeler que la gestion de la sécurité c'est d'abord le respect des règles et règlements obligatoires mais aussi la prise en compte des recommandations pertinentes du secteur maritime.

Cdt Bertrand APPERRY qui a toujours maintenu l'application stricte de la Résolution A 864 "contre vents et marées".

PJ - Exemple de Procédure Entrée dans un espace clos avec sa check-list (application littérale de la Résolution A 864)

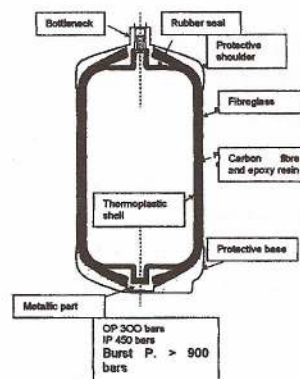
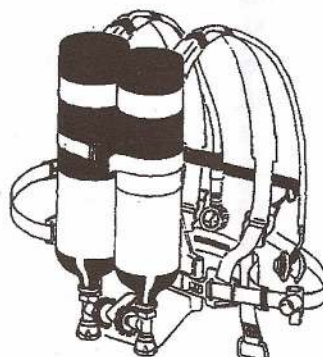
La procédure et la check list peuvent être obtenues sur demande à B. APPERRY (bertrand.apperry@wanadoo.fr)

Accident mortel avec des bouteilles d'appareil respiratoire

DESCRIPTION DE L'ACCIDENT

Un pompier vérifie un appareil respiratoire bi-bouteilles Draeger (SCBA) modèle PA94. Les cylindres sont faits en matière composite, comportant une coquille intérieure de thermoplastique avec une enveloppe totale en fibre de carbone et résine époxy ; 6.8 litres pour une pression de 300 bars (voir le diagramme ci-contre).

Le pompier enfle l'appareil, et puis ouvre



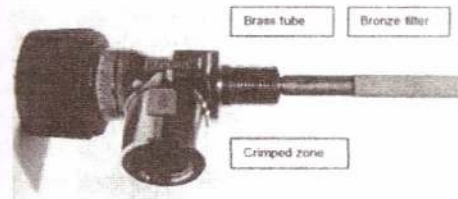
les deux vannes des bouteilles. Moins d'une minute plus tard, le fond d'un des 2 cylindres se rompt, entraînant une explosion. Le pompier qui porte l'appareil est tué immédiatement et 4 autres pompiers sont blessés par le souffle et les projections de l'explosion.

Avant d'être enfilé par la victime, l'appareil a une bouteille vide (contenu consommé pendant une précédente démonstration d'équipement) et une bouteille pleine à la pression de 300 bars.

CAUSES POSSIBLES DE L'ACCIDENT

L'enquête continue. Cependant, la succession des événements ci-dessous apparaît dans les divers dossiers préliminaires (pompiers et DRIRE) :

- Pressurisation rapide de la bouteille vide quand les deux vannes ont été ouvertes.
- Augmentation de la température de la paroi interne au fond de la bouteille due au phénomène de pressurisation rapide.
- Rupture du filtre en bronze à la tête de la bouteille, projetant une partie contre la paroi interne du fond de bouteille. (**insérer photo bloc robinet**)



- Combustion partielle de cette enveloppe interne causant une nouvelle augmentation de la température et par conséquent la destruction de la résine époxyde retenant les fibres de carbone ensemble, et une augmentation de la pression interne.

- Rupture de la paroi la plus endommagée par la chaleur dégagée (résistance à 180°C maximum)

Le filtre en bronze est fixé sur la vanne à l'intérieur de chaque cylindre, comme prolongation du tube de chargement (voir le diagramme). Les essais en laboratoire ont démontré qu'il peut subir une élévation de température jusqu'à 800 °C en cas d'un transfert soudain d'air entre les 2 cylindres, et cette rupture a conduit à l'explosion du réservoir.

Cet accident et les recherches qui ont suivi ont mis en lumière le fait que les réservoirs faits de matériaux composites avec une enveloppe de matériel thermoplastique sont particulièrement sensibles aux phénomènes thermiques qui peuvent se produire quand les cylindres sont remplis très rapidement.

RECOMMANDATIONS

⇒ Appareil respiratoire

- Les appareils respiratoires comprenant plusieurs cylindres de ce type devraient être équipés de dispositifs permettant d'isoler les 2 bouteilles l'une de l'autre, afin d'éliminer la possibilité de transfert presque instantané entre les réservoirs qui sont à pression différente. Les réservoirs devraient être reliés par une boucle équipée d'une vanne simple pour assurer toujours une pression égale dans les deux.
- Les règlements de certification de la CE s'appliquent à un appareil complet (masque, cylindre, détendeur, vanne, etc.). Toute opération non recommandée par le

fabricant et donc non certifiée, est strictement interdite.

⇒ Réservoirs d'air comprimé

- Les bouteilles doivent être stockées d'une telle manière à réduire au minimum des impacts et le frottement.
- Les vannes "quart de tour" sont sujettes à fausse manoeuvre pendant la manipulation de l'appareil. Elles devraient donc toujours être équipées d'un système qui limite automatiquement le débit en cas d'ouverture accidentelle de la vanne.
- Les 2 types de filetage (coniques et droits) provoquent parfois une confusion qui peut mener à des incidents ou même à des accidents. Le filetage droit est le plus fiable et il est recommandé lors de l'achat de nouveaux réservoirs.
- Nous déconseillons l'achat des bouteilles d'air en matière composite avec une coquille intérieure en plastique et recommandons plutôt les cylindres avec une coquille intérieure en aluminium.

⇒ Dispositifs de remplissage

- Des instructions claires existent concernant les temps de remplissage minimum pour les bouteilles : la vitesse de remplissage doit être telle que l'augmentation de la pression de l'air n'excède pas une moyenne de 50 bars par minute. Ceci peut être résolu automatiquement en intégrant un limiteur de débit pour chaque soupape de remplissage, ajusté pour un maximum de 300 litres par minute et par bouteille.

Notre collègue B. APPERRY nous a fait parvenir le document ci dessous

PROCEDURE D'ENTREE DANS UN ESPACE CLOS

1 - Objet :

Cette procédure définit les modalités des mesures de sécurité à prendre AVANT toute entrée dans un espace clos à bord de nos navires.

Cette situation peut intervenir en cas d'avarie, de visite à flot ou d'arrêt technique

La présente procédure est **celle recommandée par l'OMI** ; elle est obligatoire lors des travaux ou arrêts techniques y compris pour les intervenants extérieurs.

Cette procédure peut sembler lourde dans le cas de simples visites de contrôle ; cependant elle est la seule mesure de réduction de risque valable et capable d'éviter le renouvellement d'accidents qui ont été par le passé beaucoup trop nombreux dans l'industrie maritime (équipage et réparation navale)

NB REMARQUE IMPORTANTE

Même s'il est très rare qu'un équipage de nos navires intervienne directement dans les espaces clos définis ci-dessous, il importe néanmoins que cette procédure soit connue de tous : équipage / service technique et intervenants extérieurs pour des travaux soit en arrêt technique périodique soit après une avarie.

2 - Définitions :

Les espaces clos concernés sont ceux présentant une des caractéristiques suivantes :

- Ouvertures limitées d'accès ou d'échappée
- Ventilation inadéquate
- Espace non occupé en permanence

Il s'agit donc :

- Des citernes et soutes à combustible
- Des différents ballasts, peaks etc...

- Des cofferdams
- Des cales et espaces vides
- Des caisses à eaux usées ou autres puisards etc.

3 - But

Permettre au personnel d'avoir une procédure clairement définie pour prévenir tout incident lors d'une entrée dans un espace clos pour visite, intervention et travaux à chaud ou à froid.

4 - Documents de référence

- Code ISM
- Résolution A 864 (20) de l'OMI : texte et check-list officiels
- Supplément code IMDG (consignes d'urgence & fiches de sécurité).

5 - Domaine d'application

Mesures de sécurité applicables par tout le personnel et/ou intervenants extérieurs.

6 - Inventaire des risques

- Dans les capacités d'un navire les risques d'accidents sont de trois ordres :
 - Irrésistibilité (insuffisance d'oxygène)
 - Toxicité (due au gaz lui-même ou à sa densité)
 - Flammabilité

7 - Evaluation des risques

7.1 - De manière à garantir la sécurité, le Capitaine devra toujours procéder à une évaluation préliminaire des risques potentiels que présente l'espace dans lequel on va entrer, de la ventilation et du revêtement de l'espace et d'autres facteurs pertinents. L'évaluation préliminaire devrait permettre de déterminer la présence possible d'une atmosphère pauvre en oxygène, inflammable ou toxique.

7.2 - Les procédures à suivre pour vérifier l'atmosphère dans l'espace et y entrer seront déterminées sur la base de l'évaluation préliminaire et dépendront des résultats de cette évaluation, à savoir :

1. Il y a un risque minime pour la santé ou la vie du personnel entrant dans l'espace ;
2. Il n'y a aucun risque immédiat pour la santé ou la vie, mais un risque pourrait se présenter lors de l'exécution des travaux dans l'espace ;
3. Un risque pour la santé ou la vie est identifié.

7.3 - Lorsque l'évaluation préliminaire montre qu'il y a un risque minime pour la santé ou la vie, ou qu'un risque pourrait se présenter pendant l'exécution des travaux dans l'espace, les précautions décrites dans les sections 8,9,10 et 11 seront prises selon qu'il convient.

7.4 - Lorsque l'évaluation préliminaire identifie un risque pour la vie ou la santé, les précautions supplémentaires spécifiées dans la section 12 devraient aussi être prises.

8 - Autorisation d'accès

8.1 - Personne ne doit ouvrir un espace clos ou y entrer sans autorisation du capitaine ou d'une personne responsable désignée et sans que les procédures de sécurité appropriées, applicables au navire particulier, aient été suivies.

8.2 - L'entrée dans un espace clos sera planifiée et la check-list "PERMIS d'ENTRER dans un ESPACE CLOS " sera obligatoirement utilisée et remplie

NB. Cette check-list est celle proposée par l'OMI.

9 - Précautions Générales

9.1 - Le capitaine ou la personne responsable devra décider si l'accès à un espace clos est sans danger en s'assurant que :

- 9-1-1. Les risques éventuels ont été identifiés lors de l'évaluation et ont été isolés dans la mesure du possible ou ne présentent aucun danger ;
- 9-1-2. L'espace a été soigneusement ventilé par des moyens naturels ou mécaniques pour éliminer les gaz toxiques ou inflammables et pour garantir une teneur suffisante en oxygène dans tout l'espace ;
- 9-1-3. Des essais ont été effectués de manière appropriée à l'aide d'instruments convenablement étalonnés pour vérifier que l'atmosphère de l'espace a une teneur en oxygène acceptable et des concentrations acceptables de vapeurs inflammables ou toxiques ;
- 9-1-4. La sécurité de l'accès à l'espace est garantie et l'espace est convenablement éclairé ;
- 9-1-5. Un système approprié de communication a été convenu entre toutes les parties et essayé ;
- 9-1-6. Une personne a été postée et chargée de rester à l'entrée de l'espace pendant qu'il est occupé ;
- 9-1-7. Du matériel de sauvetage et de réanimation prêt à être immédiatement utilisé a été prévu à l'entrée de l'espace et les secours ont été planifiés ;
- 9-1-8. Le personnel est vêtu et équipé correctement pour entrer dans l'espace et y effectuer des tâches ;
- 9-1-9. Une autorisation d'accès a été délivrée.

Les précautions énoncées aux alinéas 6 et 7 peuvent ne pas s'appliquer à toutes les situations décrites dans la présente section. La personne autorisant l'accès devrait déterminer s'il est nécessaire de poster une personne et de prévoir du matériel de secours à l'entrée de l'espace.

9.2 - Seul le personnel qualifié pourra entrer dans un espace clos ou en surveiller l'accès ou faire partie d'une équipe de secours. Les équipages du navire devraient effectuer régulièrement des exercices de sauvetage et de premiers secours.

9.3 - L'ensemble du matériel utilisé pour accéder à un espace clos devra être en bon état de fonctionnement et inspecté avant l'emploi.

10 - Vérification de l'atmosphère

10-1 - L'atmosphère d'un espace devra être vérifiée à l'aide d'instruments convenablement étalonnés par des personnes formées à l'utilisation du matériel. Les instructions des fabricants seront rigoureusement suivies.

Dans le cadre de ces vérifications critiques, la Compagnie fera appel à un expert spécialisé agréé.

La vérification sera effectuée avant qu'une personne entre dans l'espace, puis à des intervalles réguliers jusqu'à ce que les travaux soient achevés. Le cas échéant, les essais devraient être effectués à autant de niveaux différents qu'il est nécessaire, pour obtenir un échantillonnage représentatif de l'atmosphère dans l'espace.

10.2 - Avant d'entrer dans l'espace, des relevés constants devraient être obtenus comme suit :

- 10-2-1 - 21% d'oxygène en volume à l'aide d'un appareil de mesure de la teneur en oxygène ;
- 10-2-2 - Limite inférieure d'inflammabilité (LFL) ne dépassant pas 1% à l'aide d'un indicateur de gaz combustible suffisamment sensible, lorsque, d'après l'évaluation préliminaire, des gaz ou vapeurs inflammables pourraient être présents.

Si ces conditions ne peuvent être remplies, il convient de procéder à une ventilation supplémentaire de l'espace et de vérifier à nouveau l'atmosphère après un intervalle approprié. La présence éventuelle de gaz devrait être vérifiée avec la ventilation stoppée de manière à obtenir des relevés exacts.

10.3 - Lorsque, d'après l'évaluation préliminaire, des gaz ou vapeurs toxiques pourraient être présents, des essais appropriés devraient être effectués à l'aide de matériel fixe ou portatif de détection des gaz ou des vapeurs. Les relevés obtenus à l'aide de ce matériel devraient être inférieurs aux limites d'exposition professionnelle aux gaz ou vapeurs toxiques, fixées dans les normes nationales ou internationales agréées. Il convient de noter que les essais d'inflammabilité n'offrent pas un moyen approprié de mesurer la toxicité, ni inversement.

10.4 - Il convient de souligner qu'il peut exister des poches de gaz ou des zones pauvres en oxygène auxquelles on devrait toujours s'attendre même lorsqu'il a été vérifié de manière satisfaisante que l'on pouvait entrer dans un espace clos.

11 - Précautions à prendre lors de l'entrée

11.1 - L'atmosphère devrait être vérifiée fréquemment pendant que l'espace est occupé et les personnes devraient avoir l'ordre de quitter cet espace en cas de détérioration des conditions.

11.2 - La ventilation devrait être assurée pendant que l'espace est occupé et pendant les interruptions temporaires de travail. Avant de retourner dans l'espace après une interruption, l'atmosphère devrait être à nouveau vérifiée. En cas de panne du système de ventilation, les personnes se trouvant dans l'espace devraient sortir immédiatement.

11.3 - En cas d'urgence, le membre de l'équipage surveillant l'espace ne devrait en aucune circonstance y entrer avant qu'une assistance soit obtenue et que la situation ait été évaluée pour garantir la sécurité des personnes accédant à l'espace pour procéder aux opérations de sauvetage.

12 - Précautions supplémentaires à prendre avant d'entrer dans un espace dont on sait ou soupçonne que l'atmosphère est dangereuse.

12.1 - Si l'on soupçonne ou si l'on sait que l'atmosphère dans un espace clos est dangereuse, il faudrait entrer dans cet espace seulement s'il n'existe aucune autre solution possible. L'entrée dans l'espace devrait avoir pour seul but de nouveaux essais, des opérations essentielles, la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité du navire. Le nombre de personnes entrant dans l'espace devrait constituer le strict minimum nécessaire pour les tâches à exécuter.

12.2 - Un appareil respiratoire approprié, du type à tuyau d'air ou autonome, devrait toujours être porté et seul le personnel ayant été formé à son utilisation devrait être autorisé à entrer dans l'espace. Les masques qui filtrent l'air ne devraient pas être utilisés étant donné qu'ils ne fournissent pas de l'air propre provenant d'une source extérieure, indépendante de l'atmosphère.

12.3 - Les précautions générales spécifiées dans la section 9 devraient aussi être suivies, s'il y a lieu.

12.4 - Il convient de porter un harnais de sécurité et d'utiliser, sauf si cela n'est pas pratique, une filière de sécurité.

12.5 - Il convient de porter des vêtements protecteurs appropriés, notamment lorsque des substances ou des produits chimiques toxiques risquent d'entrer en contact avec la peau ou les yeux des personnes entrant dans l'espace.

12.6 - Les conseils donnés au paragraphe 11.3 concernant les opérations de sauvetage d'urgence sont particulièrement pertinents dans le présent contexte.

FORMES	Date :	Redac : AB	I : FORM 01 rev 0
D'ENREGISTREMENT	Approb :	Verif :	Page : 1/2

AUTORISATION D'ENTREE DANS UN ESPACE CLOS
(OMI- Résolution A 864)

Navire :en SERVICE ou A.T.....Date.....

NB. Cette check-list doit toujours être accompagnée de la procédure 11-2
Cette procédure est-elle connue de tous ? OUI - NON -

Généralités (Voir note 1)	
Emplacement / désignation de l'espace clos :	
Raison de l'entrée	
La présente autorisation est valable	de.....heures Date..... à.....heures Date.....

Section 1 - Préparatifs préalables à l'entrée	OUI	NON
(A vérifier par le Capitaine ou la personne responsable désignée)		
● L'espace a-t-il été soigneusement ventilé ?		
● L'espace a-t-il été séparé par obturation ou isolation de tous les tuyaux de raccordement ou sectionnement et des machines ou matériel électriques ?		
● L'espace a-t-il été nettoyé si nécessaire ?		
● A t on vérifié que l'entrée dans l'espace ne présentait aucun danger ? voir note 2		
● Relevés des vérifications de l'atmosphère préalables à l'entrée :		
Oxygène.....% vol (21%)		
Hydrocarbures.....% LFL (inférieure à 1%)	Par.....	
Gaz toxiques.....ppm (spécifier gaz et limite d'exposition admissible)	Heure	
(voir note 3)		
● Des dispositions ont-elles été prises pour vérifier fréquemment l'atmosphère pendant que l'espace est occupé et après les interruptions de travail ?		
● Des dispositions ont-elles été prises pour que l'espace soit ventilé en permanence lorsqu'il est occupé et pendant les interruptions de travail ?		
● L'accès et l'éclairage sont-ils adéquats ?		
● Du matériel de sauvetage et de réanimation prêt à être immédiatement utilisé est-il prévu à l'entrée de l'espace ?		
● Une personne responsable a-t-elle été désignée et postée en permanence à l'entrée de l'espace ?		
● L'officier responsable de la sécurité du bac a-t-il été informé de l'entrée prévue ?		
● Un système de communication approuvé entre toutes les parties a-t-il été mis à l'essai et des signaux d'urgence ont-ils été convenus ?		
● Des procédures d'urgence et d'évacuation ont-elles été établies et sont-elles comprises par l'ensemble du personnel concerné par l'entrée dans un espace clos ?		
● L'ensemble du matériel utilisé est-il en bon état de fonctionnement et inspecté avant l'entrée ?		
● Le personnel est-il convenablement vêtu et équipé ?		

Section 2 - Vérifications préalables à l'entrée	OUI	NON
(A effectuer par la personne entrant dans l'espace ou le chef d'équipe autorisé)		
● J'ai reçu l'ordre ou l'autorisation du capitaine ou de la personne responsable désignée d'entrée dans l'espace clos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
● La section 1 de la présente autorisation a été dûment remplie par le capitaine ou la personne responsable désignée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
● Je suis convenu des procédures de communication et les comprend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
● Je suis convenu de faire rapport toutes les.....minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NB : Ce document avec couleurs est réputé contrôlé. Toute copie en N&B est réputée non contrôlée

FORMES	Date :	Redac : AB	I : FORM 01 rev 0
D'ENREGISTREMENT	Approb :	Verif :	Page : 2/2

- Des procédures d'urgence et d'évacuation ont été convenues et sont comprises
- Je sais que l'espace doit être évacué immédiatement en cas de panne de la ventilation ou si les vérifications de l'atmosphère révèlent un écart par rapport aux critères de sécurité établis

Date.....Heure.....Visa

Section 3- Appareil respiratoire et autre équipement. (A vérifier en même temps par le capitaine ou la personne responsable désignée et la personne qui entre dans l'espace)	OUI	NON
● Les personnes qui entrent dans l'espace sont familiarisées avec l'appareil respiratoire à utiliser.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
● L'appareil respiratoire a été vérifié comme suit :		
Pression et débit d'air
Alarme sonore de pression basse
Masque de protection - pressurisé et étanche
● Les moyens de communication ont été vérifiés et des signaux d'urgence ont été convenus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
● L'ensemble du personnel entrant dans l'espace a été muni de harnais de sécurité et, lorsque cela est possible, de filières de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Signature à apposer après avoir rempli 1 et 3 :
Capitaine ou personne responsable désignée..... Date.....Heure.....
Personne responsable surveillant l'accès..... Date.....Heure.....

Section 4 - Accès du personnel (A remplir par la personne responsable surveillant l'accès)		
Noms	Heure entrée.....	Heure sortie
.....

Section 5 - Achèvement des travaux (A remplir par la personne responsable surveillant l'accès)		
● Travail achevé	Date.....	Heure.....
● Blocage de l'accès à l'espace	Date.....	Heure.....
● L'officier responsable a été dûment informé	Date.....	Heure.....

Signature à apposer après avoir rempli les sections 4 et 5 :
Personne responsable surveillant l'accès..... Date.....Heure.....
Signature :

LA PRESENTE AUTORISATION EST INVALIDEE EN CAS D'ARRET DE LA VENTILATION DE L'ESPACE OU DE CHANGEMENT DE L'UNE QUELCONQUE DES CONDITIONS INDIQUEES DANS LA CHECK-LIST.

Notes :

- L'autorisation devra préciser la durée maximale de validité.
- De manière à obtenir un échantillonnage représentatif de l'atmosphère de l'espace, des échantillons devraient être prélevés sur plusieurs niveaux et dans le plus grand nombre d'ouvertures possible. La ventilation devrait être arrêtée pendant environ dix minutes avant de procéder aux vérifications de l'atmosphère préalables à l'entrée.
- Les prises d'échantillons et les mesures d'explosivité ou de teneur en oxygène ne peuvent être effectuées que par un expert agréé utilisant des instruments étalonnés.

NB : Ce document avec couleurs est réputé contrôlé. Toute copie en N&B est réputée non contrôlée

Pollutions à répétition

Il n'est pas un mois qui passe sans qu'un navire ne soit surpris en Manche ou dans le Golfe de Gascogne, dans notre Zone Economique Exclusive des 200 milles, avec un sillage suspect. Depuis juillet dernier le rythme s'est accéléré, c'est un navire en infraction tous les 15 jours qui est épinglé par les aéronefs de la Marine Nationale ou de la Douane!

Pollution ou pas pollution, rejet d'hydrocarbures ou pas, volontaires ou involontaires. Simples irisations ? Le séparateur à eaux mazouteuses est montré du doigt, appareil complexe s'il en est, une véritable "usine à gaz" peu fiable, la "bête noire" des mécaniciens. Est-il défectueux, mal réglé ou mal entretenu ? L'équipage multiethnique est-il laxiste ou inexpérimenté ou alors en nombre insuffisant ? Les trois peut-être, mon capitaine !...

Peu importe, confortés dans leur détermination par les nouvelles dispositions de la loi Perben II, les procureurs ne se posent plus véritablement de question, le doute n'est plus permis, pour eux le flagrant délit est manifeste : "Tous responsables et tous coupables". La sanction tombe, toujours la même : manu militari le navire est escorté et dérotté vers le port français le plus proche. Seul le paiement d'une forte caution par l'armateur permettra au navire suspecté de reprendre la mer.

Le scénario est bien rodé, 6 mois plus tard le capi-

taine, ce "voyou des Mers", passera devant le tribunal et dans ce cas d'espèce, le doute ne profitant pas à l'accusé, il sera condamné à une forte amende avoisinant le montant de la caution déjà versée. La justice est expéditive. L'opinion publique semble satisfaite, persuadée que le maximum est fait pour que la Mer retrouve sa propreté originelle ternie par ces pollutions à répétition.

Y aurait-il, au large de nos côtes, une recrudescence des pollutions volontaires ou involontaires par rejet d'hydrocarbures ou alors la traque des pollueurs se serait-elle intensifiée avec des moyens plus sophistiqués ?

Il y a forcément des brebis galeuses dans notre métier de marin, comme dans toutes professions d'ailleurs. Mais il faut savoir que sur Mer, le pollueur volontaire, le vrai, agira à la nuit tombée, en toute impunité. Par ses agissements il jette le discrédit sur tous les Gens de Mer. Les moyens nautiques et aériens de détection sont bien insuffisants pour le prendre en flagrant délit. Même de jour les photos prises ne sont généralement pas de qualité...

Il est possible que la dernière pollution en date, celle du cargo maltais "Zuara" observée au petit matin du 1^{er} octobre dans le Golfe de Gascogne, résulte de la mise en marche par l'officier mécanicien de ce fameux séparateur à eaux mazouteuses, sans prévenir la passe-

relle de surveiller le sillage. L'appareil étant défectueux, il n'a pas fait son office de séparer les résidus huileux de l'eau de la cale machine, d'où une traînée huileuse de 55 km dans son sillage !

L'an passé les Capitaines Français, membres de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN), soucieux des conséquences polluantes liées au mauvais fonctionnement de cet appareil, avaient proposé une réunion aux Armateurs de France pour tenter d'apporter une solution à ce difficile problème. Une rencontre a eu lieu en décembre. Elle devrait permettre de rassembler toutes les parties concernées, Autorités Maritimes, Assureurs, fabricants des matériels, Sociétés de Classification, armateurs et capitaines, l'actualité maritime étant préoccupante en la matière.

En consultant la liste des 16 navires épinglés ces 12 derniers mois, force est de constater que 14 d'entre eux naviguaient sous pavillon de complaisance ! Ce n'est pas une surprise puisque plus des 3/4 de la flotte mondiale font de même.

Ce constat accablant tend à prouver qu'il y a un grand responsable qui échappe régulièrement à toute sanction et qui devrait normalement être en première ligne pour écoper des peines les plus lourdes même dans les cas de pollutions mineures rapportées plus haut : c'est l'Etat du pavillon ! C'est bien lui qui a

compétence sur son navire en l'enregistrant sous son pavillon. C'est à lui de surveiller le bon état de navigabilité des navires de sa flotte au cours de visites annuelles. Mais voilà, bon nombre de ces Etats complaisants n'ont aucune tradition maritime et encore moins une administration spécialisée capable de contrôler leurs navires. Alors ils confient ce travail à des sociétés de classification qui peuvent dans certains cas être les mêmes que celles qui sont déjà en contrat avec l'armateur pour classer son navire !..

L'enquête sur la pollution du "Zuara", si elle est bien menée, fera peut-être apparaître une défaillance du séparateur suite à un mauvais entretien par un équipage en sous nombre, de surcroît inexpérimenté. Si tel est le cas, à qui la faute ? Au Capitaine, à l'Armateur ? Et pourquoi pas à l'Etat du pavillon qui aurait mal fait son travail de contrôle du navire !

Si la pollution est avérée il serait utile que le Procureur de la République en charge du dossier, franchisse une nouvelle étape dans l'efficacité et frappe plus fort où cela fera mal : c'est à dire en demandant à son Ministre de tutelle d'intervenir auprès du Président de la République pour que ce dernier convoque l'Ambassadeur du pays incriminé pour lui demander des comptes car une pollution est bien assimilable à l'agression de l'Etat du pavillon contre un Etat côtier!

Ainsi montré du doigt à chaque pollution avérée, nul doute que l'Etat laxiste et défaillant se déciderait enfin à faire le ménage dans sa flotte. Harcelé sans cesse il se doterait d'une administration maritime compétente chargée de l'aider à s'acquitter de ses obligations par un meilleur contrôle de ses navires et en revoyant à la hausse les normes auxquelles ils doivent se soumettre.

La République de Malte est dans le collimateur depuis quelques années et ce n'est pas sa récente

admission au sein de l'Union Européenne qui changera grand-chose. N'oublions pas que l'ERIKA arborait à sa poupe le pavillon Maltais, son procès doit s'ouvrir l'an prochain. Dix-neuf (19) entités sont mises en examen. L'Etat du pavillon est en bonne place sur cette longue liste noire ! La juge, Mme Dominique de Talancé, a ratissé large et elle a eu tout à fait raison. Mais voilà, mises en examen les Autorités Maritimes Maltaises ont trouvé la faille dans la procédure, arguant du fait que tout Etat étranger doit jouir de l'immunité de juridiction devant les juridictions pénales françaises, un Etat ne pouvant en juger un autre pour des actes tenant à l'exercice de sa souveraineté. Principe d'immunité qui repose, semble-t-il, sur une certaine "courtoisie internationale" devant présider aux relations de bon voisinage entre Etats souverains !... Peut-on parler de courtoisie internationale quand il s'agit de crime contre l'environnement !

Mme de Talancé ne devrait pas se laisser intimider par ces arguties et elle se doit de contourner l'obstacle en portant plainte au nom de la France contre Malte devant le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM) de Hambourg.

C'est l'équivalent de la Cour Internationale de Justice de La Haye pour tout ce qui concerne le droit de la Mer. C'est une juridiction inter-étatique, compétente pour trancher des litiges entre Etats mise en place par la convention des Nations Unies de Montego Bay pour le droit de la Mer.

A la question que je lui posais sur un recours possible devant ce TIDM en matière de pollution des côtes, M. Jean Pierre COT, juge français à Hambourg me répondait ceci : "...c'est une question très sensible et difficile. Le TIDM pourrait connaître de tout litige entre l'Etat du pavillon et l'Etat côtier à ce sujet pour contrôle insuffisant par l'Etat du pavillon du navire

polluant. Il ne l'a jamais été et, au demeurant, je ne connais pas de cas dans lequel on ait cherché à mettre en cause l'Etat du pavillon. C'est très dommage, car toute la question de la responsabilité de l'Etat du pavillon reste à définir en droit international. C'est là une question de volonté des Etats souverains. Il suffirait, par exemple, que la France intente un recours contre Les Bahamas à propos de l'affaire du PRESTIGE devant le TIDM ou un tribunal arbitral pour poser enfin le problème devant une juridiction internationale. Je crois que ce serait une contribution intéressante à l'évolution du droit international en la matière. Mais je constate la réticence des Etats à s'engager dans cette voie."

Cette réponse laisse entrevoir une possibilité nouvelle de lutte contre les pavillons de complaisance. Les mesures préconisées auraient le mérite de mettre de l'ordre sur mer en ramenant le mouton noir égaré dans la libre immatriculation complaisante vers le troupeau des Etats respectables hélas de moins en moins nombreux.

Le capitaine ne doit pas servir de bouc émissaire, il est l'arbre qui cache la forêt ! On vise, paraît-il, le capitaine pour mieux toucher l'armateur, le résultat n'est pas garanti. Il serait bien préférable et surtout plus efficace de s'en prendre à l'Etat du pavillon pour que ce dernier soit plus exigeant envers les armateurs qui choisissent son registre d'immatriculation, de manière à éradiquer de la surface des océans tous les navires sous normes appartenant à des armateurs peu scrupuleux. L'occasion est trop belle pour tester, lors des procès à venir dont celui de l'ERIKA, cette nouvelle façon de procéder dans la lutte contre les pavillons de complaisance.

Michel BOUGEARD - C.L.C

Traduction libre par JP DALBY d'un document de BIMCO sur les anomalies ISPS constatées

MANQUEMENTS À LA SÛRETÉ PORTUAIRE

Port : Le Havre - France juillet 2004 - inquiétude à propos du manque de sécurité portuaire au niveau MARSEC2

Résumé : Le Capitaine d'un navire au niveau sécurité MARSEC1 arrive au Havre qui déclare être au niveau 2. Le navire met en place les mesures niveau 2 à bord pour l'escale. Aucun signes de sécurité à terre, les véhicules entrent et sortent du terminal sans contrôle et les manutentionnaires garant leurs voitures le long du navire. Pas de mesures apparentes de surveillance du plan d'eau. Les demandes du navire pour une Déclaration de Sécurité furent d'abord refusées puis fournies plus tard - trop tard pour adopter des mesures approuvées.

Conseils : Le Capitaine ou le SSO (Ship Security Officer) doit contacter le PFSO (Port Facility Security Officer) faire part et noter sa réclamation et la réaction du PFSO.

INCIDENTS CONCERNANT "DES TEST" DE LA SÛRETÉ DU NAVIRE PAR DES INSPECTEURS

Port : Quincy, MA, United States

Résumé : Il y a eu trois mises à l'épreuve des systèmes de sûreté du navire.

Premièrement, huit (8) USCG en uniforme se sont présentés à la coupée, 7 avaient une pièce

d'identité, le 8° déclarant avoir oublié la sienne. L'homme de quart à la coupée informe le SSO et le Commandant qui vient aussitôt à la coupée. Le capitaine informe les USCG que les 7 qui ont une pièce d'identité sont bienvenus à bord mais que le 8° qui n'en dispose pas de document doit soit aller chercher son papier soit rester sur le quai. Le chef de l'équipe indique au commandant que lui en tant que "chef" de l'équipe confirme que ce 8° homme fait bien partie des USCG. Le commandant lui répond poliment que c'était très bien mais qu'il exigeait que cette personne présente un document permettant de vérifier son identité avant d'être autorisé à monter à bord. Le chef ordonna au 8° homme de rester sur le quai selon les ordres du capitaine.

Deuxièmement, une fois dans les emménagements, les USCG demandèrent un rassemblement de l'équipage, ce qui fut fait. Puis les USCG demandèrent à voir l'homme de quart à la coupée, le commandant leur dit que l'homme de quart à la coupée se présenterait dès qu'ils l'autoriseraient à le faire remplacer. L'USCG dit qu'il allait mettre quelqu'un de son équipe à la coupée, à quoi le commandant répondit qu'il pouvait mettre un USCG à la coupée mais qu'un membre de l'équipage resterait à la coupée jusqu'à ce qu'il soit relevé par un autre membre d'équipage. L'USCG informa le capitaine qu'il n'était plus nécessaire que l'homme de quart à la coupée se présente.

Troisièmement, l'USCG informa le commandant qu'il voulait faire un tour dans la machine. Le capitaine lui dit qu'il allait appeler un officier mécanicien pour les accompagner. L'USCG lui dit que ce n'était pas nécessaire et qu'ils allaient y aller seuls. Le commandant leur dit qu'il était indispensable qu'ils soient accompagnés tant du point de vue de la sécurité que de la sûreté. La suite de l'inspection fut une inspection par le port state habituelle, une fois terminée le chef inspecteur USCG déclara au capitaine qu'il avait tout fait "parfaitement" durant l'inspection.

Commentaires : Trois mises à l'épreuve des mesures de contrôle de l'accès au navire ont eu lieu et dans chacune des épreuves secondaires ont été faites par l'inspecteur des USCG indiquant au commandant que certaines actions n'étaient pas nécessaires. Il est à souhaiter que dans l'avenir, ces mises à l'épreuve répétées paraîtront inutiles. Par exemple le premier test devrait être suffisant pour s'assurer qu'un programme de contrôle de l'accès à bord est en vigueur à la coupée et que des tests supplémentaires de cet aspect de la sûreté à bord, comme se fut le cas dans le deuxième scénario, étaient inutiles.

Conseils : Dans tous les cas, le Commandant doit appliquer strictement le SSP (Ship Security Plan) et protester auprès du PFSO (Port Facility Security Officer) et de l'Etat du pavillon si on

l'oblige à s'écarter du SSP et enregistrer l'incident ainsi que les mesures prises.

Port : New York, NY, United States

Résumé : Deux visiteurs se présentent à la coupée habillés en inspecteurs USCG. L'un possède une pièce d'identité vérifiable, alors que l'autre présente une pièce d'identité qui ne correspond pas avec le porteur.

L'Officier de quart à la coupée demande au SSO de venir à la coupée. Le SSO et le Commandant viennent à la coupée et après avoir examiné la pièce d'identité douteuse constatent que c'est une carte d'identité "factice" montrant la photo d'un extra-terrestre ou selon les mots du capitaine "pas un être humain". Le Commandant demande alors une autre pièce d'identité telle que Permis de conduire, mais l'inspecteur lui répond qu'il n'a que celle là, et que de toute façon, comme il avait passé sans problème le contrôle à l'accès au poste, il n'y avait pas de raison qu'on lui demande une autre pièce d'identité à la coupée.

L'accès à bord fut poliment refusé. Les deux inspecteurs quittèrent le bord et revinrent 15 minutes plus tard en déclarant que le navire allait être shifté au mouillage jusqu'au lendemain du fait que les inspecteurs n'avaient pu monter à bord pour vérifier que le navire disposait d'un ISSC (International Ship Security Certificate) valide.

Malgré cette pression, la demande d'accès à bord fut refusée, le commandant contacta alors le bureau local des USCG et rendit compte, en tant qu'incident à la sûreté, de la tentative d'accès à bord sans document d'identification valable. Deux heures plus tard les mêmes inspecteurs revinrent à bord avec des pièces d'identité conformes. Ensuite des inspections des systèmes de sûreté furent effectuées y compris la vérification des tous les documents du navire, inspection des zones à accès restreint, et interrogation du Capitaine et du SSO. A la fin de l'inspection un rapport PSC fut délivré sans déficiences.

Commentaires : Menacer de retarder un bateau parce que le navire a identifié la fausse carte d'identité d'un officier est inacceptable.

● DÉFIS AUX SYSTÈMES DE SÛRETÉ DE NAVIRE

Port : Portland, ME, United States

Résumé : Le navire ayant reçu le Certificat de conformité des USCG, un douanier monta à bord à l'arrivée à quai. Après avoir montré une carte d'identité conforme, il refusa de prendre un badge de sécurité du navire en conformité avec les exigences du contrôle d'accès du plan de sûreté du navire. (Le badge avait un code couleur donnant accès à toutes les parties du navire).

Le Commandant et le SSO furent informés immédiatement, et le SSO se dirigea aussitôt vers la coupée. Avant que le SSO n'arrive à la coupée le douanier avait commencé à crier et à menacer l'officier de quart à la coupée. L'homme de quart à la coupée expliqua que le SSO allait arriver pour conduire le douanier chez le commandant. L'homme de quart à la coupée mit le pied sur la coupée et le douanier lui dit "Un pas de plus et vous allez en prison". Le douanier quitta le terminal. Peu après l'Agent du navire fut avisé par un Inspecteur de l'Immigration US que le navire était retenu et qu'il lui était interdit de commencer à décharger.

Le lendemain matin, 12 heures après l'incident,

des autorités CBP montèrent à bord. Un des officiels refusa à nouveau de porter un badge du navire. Le SSO appelé conduisit les autorités auprès du commandant qui expliqua à nouveau les exigences de la sûreté et leur remis des badges d'accès illimité. Le navire reçut alors la libre pratique. Le retard total pour le navire est d'environ 12 heures.

Commentaire : Cet incident est manifestement un abus de pouvoir qui a provoqué un retard du navire inacceptable.

● TEST DES CLÔTURES ENTOURANT LES TERMINAUX PORTUAIRES

Port : Long Beach, CA, United States

Un USCG s'approcha du terminal et questionna la garde à la porte d'accès sur la sûreté du terminal. Ensuite le USCG commença à se promener à l'extérieur du périmètre du terminal, grimpa sur la clôture, marcha dans le terminal et ressortit de la même manière, sans avoir été arrêté ou interrogé. Puis le USCG retourna à la porte surveillée et informa les gardes de la violation de la sûreté. Il n'y a pas eu d'amende bien qu'une lettre d'avertissement ait été transmise au terminal par les USCG.

Commentaires : Malgré les instructions USCG officielles à leurs officiers (12 juillet 2004) de ne pas "tester" les systèmes de sûreté de cette façon, des membres de l'USCG peuvent appliquer la même méthode avec la sûreté des navires et essayer de tester le système de sûreté à bord des navires de la même façon.

Conseil : Suivre la procédure indiquée dans le SSP et interroger / identifier toute personne tentant d'accéder au navire ou qui pourrait être remarquée traînant autour du navire.

● TEST DE LA SÛRETÉ INTERNE

Port : San Francisco, CA, United States

Résumé : Un groupe de USCG monte à bord à l'arrivée du navire, les cartes d'identité sont montrées et vérifiées, les noms enregistrés, l'un d'eux tente de partir de son côté. Le Capitaine lui demande d'attendre que quelqu'un l'accompagne, ce qu'il fait.

● TEST DE CONNAISSANCE DE L'ISPS (INTERNATIONAL SHIP & PORT SECURITY)

Port : San Francisco, CA, United States

Résumé : Il a été demandé au commandant :

- l'empacement du SSP. Réponse : confidentiel
- montrer le SSP. Réponse : pas sans l'accord de l'Etat du pavillon
- le Chef Mécanicien a-t-il accès au SSP. Réponse : non
- montrer le CSR. Réponse : montré (Company Security Register)
- montrer le registre de sûreté du navire : Réponse : montré
- montrer le ISSC (International Ship Security Certificate). Réponse : montré

● EXIGENCES "EXAGÉRÉES" - RELÈVE D'ÉQUIPAGE

Port : Philadelphia, PA, United States

Un inspecteur du Port State se préparait contrôler un navire non conforme à l'ISPS, alors que le

SSO devait être relevé par un autre qui n'était pas habitué à ce navire. Le navire a eu le choix soit conserver le SSO actuel jusqu'à ce que son remplaçant se soit familiarisé avec le navire et son plan de sûreté (jusqu'à la prochaine escale), soit laisser débarquer le Second Capitaine auquel cas le navire recevrait une lettre de non conformité. Les autres Officiers à bord avaient reçu une formation SSO.

Commentaires : Le code ISPS (Partie B 13.2.1, 13.2.2) précise que le SSO "doit avoir une connaissance adéquate de, et avoir suivi une formation sur, tout ou partie de ce qui suit, selon les besoins :

1. Disposition du navire
2. Plan de sûreté
3. Etc."

Tout en reconnaissant le besoin pour le SSO d'être familiarisé avec le SSP du navire sur lequel il / elle sert, utiliser les dispositions (conseillées) de cette Partie B comme non-conformité paraît déraisonnable lorsqu'il y a relève de SSO. La familiarisation aux exigences des systèmes de sûreté n'est pas différente de celle requise pour les autres fonctions à bord, particulièrement pour les relèves des officiers principaux pour lesquelles on admet depuis longtemps que la transmission de la suite (c-à-d cargaison, sécurité etc..) pendant la relève est suffisante pour assurer la conformité avec les exigences légales et permettre une exploitation du navire en toute sécurité et en respectant l'environnement.

Il faut admettre l'exigence pour le SSO de connaître le navire sur lequel il / elle sert mais aussi que le transfert normal d'information qui a servi l'industrie en ce qui concerne la sécurité et les éléments opérationnels (cargaison) doivent suffire pour la sûreté aussi. En résumé, le fait qu'une relève ait eu lieu ne doit pas être le facteur déterminant mais plutôt que l'officier relevant et l'officier étant relevé on réalise le transfert d'information nécessaire.

Conseil : Le SSO relevant doit être mis au courant par celui qui est relevé dès son arrivée à bord. Avoir plus d'un SSO "formé" à bord.

● NOTICE OF ARRIVAL (NOA)

Exigence locale de soumettre une modification de NOA pour changement de poste à l'intérieur du port

Port : Houston, TX, United States

Résumé : Les USCG de Houston exigent que les navires présentent une modification de NOA lorsqu'ils changent de postes à l'intérieur du port. En outre, les USCG n'acceptent la modification que du Capitaine, les modifications présentées par les agents ne seront pas acceptées. Selon le texte officiel cette exigence ne concerne que les navires provenant d'un mouillage extérieur ou s'y rendant et non pour les changements de poste à l'intérieur du port. Cependant le personnel local des USCG interprètent le mémo comme s'appliquant aux mouvements intra-portuaires.

Commentaires : Imposer des exigences inutiles, particulièrement lorsque l'information est disponible à partir des exigences ou des systèmes existants, ne peut jamais être justifié. Des exigences supplémentaires basées sur une interprétation individuelle de règlements nationaux conduit à des interprétations différentes, créant des difficultés sérieuses de conformité pour les navires esca-

lant dans plusieurs ports US ayant des exigences différentes.

CONTACT DU CSO (COMPANY SECURITY OFFICER)

Port : *Wilmington, DE, United States*

Résumé : Les USCG sont montés à bord pour une inspection et vérification de l'ISSC (International Ship Security Certificate). L'USCG a dit au Capitaine qu'il avait 15 minutes pour joindre le CSO. Si le navire ne parvenait à prendre contact verbalement avec le CSO dans ce laps de temps, les USCG considéreraient que le plan ne fonctionnait pas et arrêteraient les opérations. Ils ont dit aussi que le navire pourrait avoir l'ordre de sortir du port.

En cette occurrence le navire réussit à contacter le CSO sur son téléphone cellulaire, mais si la demande avait été faite deux heures plus tard le CSO aurait été hors d'atteinte du réseau cellulaire.

Commentaires : Il n'existe pas de délais spécifiques pour joindre le CSO selon SOLAS ou le Code ISPS.

Conseil : Les navires devraient disposer de plus d'un contact opérationnel dans la compagnie.

Port : *New Orleans, LA, United States*

Résumé : Le navire (Équipage Grec/Philippines) fut avisé 24 heures avant l'arrivée que "l'équipage présentait un danger pour la sécurité du port" et que le navire ne serait pas autorisé à entrer dans le Mississippi jusqu'à ce qu'un plan de sûreté d'équipage soit approuvé par le capitaine de port. Le plan devait inclure la présence à bord de 2 gardes armés, payés par le navire, depuis son premier lieu d'arrêt jusqu'à son départ du dernier port ou mouillage. Les gardes sont montés à bord à SW Pass.

A son premier mouillage il y a eu une inspection complète de conformité à l'ISPS par les USCG et le navire fut déclaré être "en conformité totale". La "menace pour la sûreté du port" alléguée fut supprimée ainsi que les deux gardes armés.

Commentaire : Des jugements a priori tels que celui-ci font penser que tous sont coupables jusqu'à ce que leur innocence soit prouvée.

SÛRETÉ DES COMMUNICATIONS

Demandes de la terre d'indiquer par VHF le niveau MARSEC du navire.

Ports : *Divers ports d'Europe du Nord*

Résumé :

- Il a été demandé au navire d'indiquer son niveau de sûreté par VHF. Crainte que cette information soit surprise.

- Niveau de sûreté MARSEC à déclarer par e-mail ou par fax.

- Autorité pour augmenter les niveaux de sûreté des navires.

Un très gros affréteur de tonnage a donné ordre aux Capitaines des navires qu'il a affrété d'augmenter le niveau de sûreté sur la base de renseignements sur la sûreté et aussi pour mettre en œuvre un niveau de sûreté élevé mais de ne pas le déclarer. Cela pose un problème aux navires qui ont l'obligation d'informer le port du niveau de sûreté qu'ils appliquent.

Conseil : Ni l'affréteur ni le CSO peuvent officiellement augmenter le niveau de sûreté - seul l'Etat du pavillon peut le faire. Les affréteurs peu-

vent, cependant, comme partie du contrat commercial, exiger que les navires prennent des mesures de sécurité supplémentaires dans les termes de la charte-partie. Cela est l'objet de négociations commerciales. Le CSO devrait être la personne qui donne les instructions au navire sur les mesures de sûreté pour le voyage / la période de l'affrètement.

Le niveau de sûreté MARSEC donné au port doit être celui indiqué par l'Etat du pavillon. Le Capitaine ou le SSO doivent enregistrer les mesures de sûreté supplémentaires et informer les ports (par le Déclaration de Sûreté -Declaration of Security) que des mesures de sûreté supplémentaires ont été ajoutées à celles indiquées dans le SSP pour le niveau de sûreté donné par l'Etat du pavillon, ou même du port.

NAVIRE EN CALE SÈCHE

Port : *Setubal, Portugal*

Résumé : Les inspecteurs du PSC ont notifié au navire (et documenté) deux déficiences alors que le navire était en cale sèche bien que le CSO se soit chargé des discussions d'ensemble avec le chantier avant l'arrivée du navire.

a) Le CSO avait obtenu que tout personnel voulant accéder au navire serait contrôlé et l'identité vérifiée par le chantier. Malgré ses efforts, une déficience fut notifiée au navire pour manque de contrôle de l'accès par le navire.

b) Le SSP approuvé indique que les accès à certaines zones d'accès restreint ne seraient pas verrouillés au niveau de sûreté 1 car ils étaient utilisés en permanence. Avec les entrepreneurs de chantier (dont l'identité est vérifiée) exigeant un accès constant, un point d'accès (la porte intérieure des emménagements à la passerelle) n'était pas verrouillée. Les autres accès (portes des ailerons de passerelle) étaient verrouillés.

Commentaire : Cela paraît inutilement dur. Les "déficiences" auraient pu être signalées au navire et au chantier pour leur permettre à tous deux de les rectifier à la satisfaction de l'inspecteur - sans que cela fasse l'objet de déficiences documentées.

Conseil : Demander la DoS (Déclaration of Security) au chantier.

ESCALE À DES PORTS EN NON CONFORMITÉ

Port : *Davao, Philippines*

Résumé :

- Exécution de l'évaluation du risque et de la menace

- DoS préparée et transmise en avance par e-mail à l'agent pour négocier avec les autorités portuaires.

- Mesures de sûreté renforcées adoptées.

- Instruction de l'équipage.

L'affréteur fut informé que le navire était à destination d'un port non conforme à l'ISPS. A l'arrivée, le port était en train de terminer sa mise en conformité et les autorités étaient familiarisées avec la DoS dont les dispositions furent approuvées.

Port : *Mouillage de Tabaneo, Indonésie*

Résumé :

- Des photos numériques des manutentionnaires furent prises après que l'agent s'en soit porté garant, et des documents d'identité temporaires émis et contrôlés ensuite.

- Le navire a adopté des mesures de sûreté supplémentaires.

- Des gardiens supplémentaires furent utilisés.

- L'affréteur fut informé

- Une DoS fut demandée

Le navire a eu une "amende" de 300 US\$ pour avoir des "surnuméraires à bord".

Port : *Pointe Noire, Congo*

- Périmètre de sûreté du terminal inadéquat (absence d'éclairage, de clôture, de patrouilles)

- Tous les contrôles d'accès faits par le navire (équipage avec des gardiens de terre)

- Toutes les rondes sur le pont, surveillance du côté large et du quai, surveillance des opérations commerciales exécutées par l'équipage.

- Toutes les zones du bord à accès restreint verrouillées par des cadenas, boulonnées et scellées.

- Refus de signer la DoS

- Pas de contact avec la sûreté du port

- 4 gardiens fournis - sans équipement, ni pièce d'identité, mais en uniforme.

- 20 visiteurs "officiels" - sans pièce d'identité.

Port : *Boma, République Démocratique de Congo*

- Périmètre de sûreté du terminal insuffisant (pas d'éclairage, de clôture, de patrouilles)

- Tous les contrôles d'accès faits par le navire (équipage avec des gardiens de terre)

- Toutes les rondes sur le pont, surveillance du côté large et du quai, surveillance des opérations commerciales exécutées par l'équipage.

- Toutes les zones du bord à accès restreint verrouillées par des cadenas, boulonnées et scellées.

- Refus de signer la DoS

- Pas de contact avec la sûreté du port uniquement avec la police via l'agent du navire

- 4 gardiens fournis - sans équipement, ni pièce d'identité, mais en uniforme.

- 15 visiteurs "officiels" - sans pièce d'identité.

Port : *Douala, Cameroun*

- Périmètre de sûreté du terminal insuffisant (pas d'éclairage, de clôture, de patrouilles)

- Tous les contrôles d'accès faits par le navire (équipage avec des gardiens de terre)

- Toutes les rondes sur le pont, surveillance du côté large et du quai, surveillance des opérations commerciales exécutées par l'équipage.

- Toutes les zones du bord à accès restreint verrouillées par des cadenas, boulonnées et scellées.

- Quatre tentatives de vol, résultat des cadenas endommagés.

- Refus de signer la DoS

- Pas de contact avec la sûreté du port

- Trois inspections PSC en une journée avec trois inspecteurs différents

- 4 gardiens fournis - sans équipement, ni pièce d'identité, mais en uniforme.

- 30 visiteurs "officiels" - sans pièce d'identité.

Deux clandestins trouvés avant l'appareillage et remis à la police qui les a libérés.

Infraction relevée.

Port : *Davao, Philippines*

Résumé : Un Officier de l'Immigration qui avait visité le navire à l'arrivée est revenu à bord deux jours plus tard sans pièce d'identité. L'homme de quart à la coupée n'autorisa pas l'accès immédiat

mais consulta l'Officier de quart par walkie-talkie. L'Officier d'Immigration s'en alla. Plus tard l'officier d'Immigration déclara que le garde à la coupée avait été "impoli" en n'autorisant pas l'accès à bord, le port de l'uniforme et le fait que le même officier était venu à bord deux jours plus tôt aurait du suffire (n.b le garde à la coupée avait changé).

Port : Leghorn, Italy

Résumé : En arrivant à la coupée il fut demandé à deux officiers des douanes de signer le registre des visiteurs, d'accepter des badges visiteurs et de montrer leur cartes d'identification. Le plus âgé des deux refusa de coopérer. Le Commandant fut informé et les deux officier de douane furent accompagnés au bureau du navire.

Le douanier déclara que :

- il était l'autorité
- le navire n'avait aucun droit de mettre en doute son autorité au risque d'être détenu.

Le problème fut résolu pacifiquement.

Commentaire : Les officiels doivent être formés sur le Code ISPS. Un Code de Procédures pour les officiers montant à bord devrait être développé par l'OMI.

Port : Marseille, France

Résumé : Les manutentionnaires refusent de montrer un document d'identification, refusent de prendre les badges fournis par le navire, refusent de signer le registre de visiteurs et demandent que les panneaux de sûreté à bord soient en français.

Commentaire : Conduite inacceptable.

● DÉCLARATION DE SÛRETÉ

Refus

Demande des navires de compléter et signer une DoS au nom du port sont signalées avoir été refusées à :

Chine : Keelung

Italie : Leghorn

Japon : Osaka, Moji, Kobé

République de Corée : Kwangyang, Pusan

Malaisie : Port Klang

Singapour : Brany terminal

USA : West Palm Beach

Conseil : Si le port est "approuvé" et le navire a un ISSC et que tous deux sont au niveau MARSEC 1 il n'y a pas besoin de DoS

● DO S DIFFÉRENTES DU MODÈLE TYPE

DoS non du modèle type proposée aux navires à : Genoa en Italie

● MANUTENTIONNAIRES SANS DOCUMENT D'IDENTIFICATION

France : Marseille

Indonésie : Tabane

Italie : Genoa

Malte : Marsaxlokk

Espagne : Valencia

Vénézuéla : Puerto Cabello

● RAPPORTS FAVORABLES

Port : Philadelphia, PA, United States

Résumé : Une équipe de quatre USCG monte à bord pour inspection et vérification de la sûreté alors que le navire est au mouillage.

Ils ont montré leurs document d'identification au point d'accès (mais, comme il fallait s'y attendre, refusent l'inspection de leurs bagages) et furent accompagnés chez le commandant. Ils ont eux-mêmes demandé à être accompagnés lorsqu'ils voulaient visiter une zone particulière à bord. Tous quatre étaient formés au code ISPS et ont prouvé qu'ils étaient parfaitement au courant des exigences de confidentialité du SSP et des renseignements afférents. Les registres examinés le furent d'une façon positive. Les questions-posées étaient valables et précises. Leur attitude était positive; il n'y eu pas de "pièges". L'impression est qu'au cas où une déficience ait été trouvée, il eut été possible de la corriger.

Une deuxième visite par des Officiers USCG eu lieu lorsque le navire était accosté. Cette équipe était particulièrement intéressée à estimer les mesures de sûreté mise en place par le terminal (si le personnel du terminal acceptait de montrer leur document d'identité et la fouille de leurs bagages, si les visiteurs portaient des cartes de visiteurs du terminal, etc..) Pas de problèmes soulevés, pas d'interférence avec les opérations du navire.

● RAPPORTS "SANS PROBLÈME"

Argentine : Rosario, San Pedro, Campana

Canada : Quebec, Saint John, Prince Rupert, Vancouver

Chili : Valparaiso, Lirquen, San Vincente

Chine : Hong Kong, SAR

Chine : Kaohsiung

Cuba : La Havane

Guatemala : Santa Tomas deCastilla

Honduras : Puerto Cortes

Italie : Naples

Japon : Yokohama

Antilles Néerlandaises : St. Maarten, Philipsburg

Perou : Callao

Philippines : Manille, General Santos, Davao,

Cebu

Puerto Rico : San Juan

Roumanie : Constanza

Singapour : Brany terminal

Espagne : Cartagena, Ceuta, Sagunto

Syrie : Lattakié

Trinidad : Port of Spain

Ukraine : Odessa

USA : Palm Beach, San Francisco

Iles Vierges US : St Thomas

Vénézuéla : Puerto Cabello

● ET FINALEMENT...

Port : Philadelphia, PA, United States

Un navire fut visité au mouillage par les USCG et le capitaine impatienté par la durée de l'inspection. Il déclara à l'équipe de visite que le navire avait une bombe à bord qui était prévue exploser une fois le navire accosté.

Après quatre jours de retard et le remplacement du Capitaine, le navire a accosté et autorisé à effectuer ses opérations commerciales sous une surveillance stricte de policiers. Le Commandant qui avait déclaré la présence de la bombe a été condamné par une Cour Fédérale pour fausse déclaration à des autorités et menaces terroristes possibles. Le Capitaine a déclaré que cette situation n'était qu'un très gros malentendu.

Conseil : Ne pas plaisanter avec la sûreté.

Création de l'Acomm 2005

Depuis ce 1^{er} janvier, l'Association des capitaines et officiers de la marine marchande (Acomm) et l'association Le Maillon sont associées dans l'Acomm 2005.

Le Maillon aurait eu 40 ans cette année. Le Maillon s'est dissout en novembre, faute de pouvoir renouveler ses adhérents, souligne son dernier président, Daniel Mongon. Outre ce souci d'accompagner les officiers; mais également d'autres catégories de navigants, dans leur reconversion à terre, cette association a toujours débattu autour des thèmes se rapportant à la formation maritime, la sécurité maritime et à la défense du pavillon.

Daniel Mongon occupe désormais le poste de vice-président de la nouvelle association, Acomm 2005, qui voit le jour avec cette nouvelle année.

L'Acomm 2005 est le fruit du rapprochement du Maillon et de l'Association des capitaines et officiers de la marine marchande (Acomm), amicale créée en 1958, devenue association en 1975.

Trois années auront été nécessaires pour donner naissance à l'Acomm 2005. La Maille, le bulletin de liaison du Maillon, a de facto cessé de paraître. La revue de l'Acomm, Marine Marchande Informations est devenu la publication commune. Le 12 décembre 2004, au cours d'une assemblée générale extraordinaire, l'Acomm a procédé aux nécessaires changements de statuts.

L'Acomm 2005, dont le sigle conserve les deux entités mères, prend donc le sillage de l'Acomm sous la présidence de Jacques Maurel-Chenuet, et reste membre à part entière de l'IFSMA (International Fédération of Shipmasters Associations), une association internationale de capitaines, qui fournit des contributions à l'Organisation maritime internationale (OMI).

La première assemblée générale de l'Acomm 2005 se tiendra le 2 avril à Saint-Malo.

⇒ LA NOUVELLE-ORLÉANS EN MENEUR DES REDEVANCES DE SÛRETÉ DU GOLFE.

Les redevances de sûreté approuvées par le port de Nouvelle Orléans seront très probablement mises en application dans tous les ports US du golfe du Mexique le 1^{er} Avril 2005. Parlant de 1,9 M\$ de dépenses pour la conformité de la sûreté, le chef d'exploitation Gary Lagrange indique que les redevances sont nécessaires pour payer les dépenses continues pour être en conformité avec les règles ISPS et MTSA. L'assiette de cette redevance, sera commune à tous les ports membres de la Conférence des Terminaux des ports du Golfe, et sera imposée comme suit : 0,10\$ par tonne de cargaison en vrac ; 0,02\$ sur le vrac ; 2\$ par container plein ; 1\$ par passager de croisière et un supplément de 5% sur les droits de quai. La Conférence (GSMTC) a été autorisée à établir ces redevances par la Commission Maritime Fédérale. Les ports de Golfe suivent Charleston et Anchorage comme seuls ports des USA à imposer des redevances de sûreté. Lagrange ajoute "En agissant par l'intermédiaire des ports du Golfe, nous pouvons établir des normes justes pour toute notre région et nous assurer qu'aucun des port ne souffrira de disparité de concurrence en essayant de garder sûrs ses terminaux".

⇒ FRUSTRATION À CAUSE DU "DEUTSCHLAND".

Le navire de croisière Deutschland est le symbole du coût possible pour le commerce US résultant de l'application stricte des règles de sûreté par les USCG quand il a shunté l'escale de New Orleans. Le navire de 600 passagers était dans la partie Caraïbes d'une croisière autour du monde quand la décision a été prise de passer le port US plutôt que de subir des retards dus à une inspection annoncée des Coast Guards. La croisière, après Saint Domingue le 22 Novembre, avait fait deux escales sans incident à Miami et Key West, quand l'exploitant a été informé que le navire était devenu "navire de haut intérêt", et aurait une inspection approfondie s'il entraît de nouveau dans les eaux US. Le Commandant a choisi de passer New Orleans en faveur de l'escale suivante au Mexique. Cette décision coûte aux Tour-opérateurs, fournisseurs, écoles de golf et autres vendeurs de Louisiane des milliers de dollars.

⇒ ESSAIS DE BARRIÈRES ACOUSTIQUES EN AUSTRALIE.

Les ports de Melbourne et de Sydney vont essayer des "barrières acoustiques linéaires" dans le cadre d'une augmentation de la sûreté "coté mer". La direction du port de Melbourne a signé un accord avec la compagnie Australienne "Advanced Security Systems" pour une étude de faisabilité de cette nouvelle technique, qui comprend des bouées avec sonar immergé sophistiqué capable de détecter des incursions de bateaux ou plongeurs. Le système sera installé, dès la fin de l'année, à un emplacement non révélé du port. Sydney effectuera un essai semblable au terminal de divers de White Bay, probablement en Janvier ou Février. Dans le même temps, le "major" pétrolier Caltex le raffineur le plus important en Australie, installe des systèmes (déjà essayés) de barrières acoustiques à ses raffineries "critiques" de Kurnell à Botany Bay (Sydney) et Brisbane, et également à 11 terminaux côtiers de stockage. La compagnie a signé un contrat de trois ans avec "Advanced Security Systems", d'une valeur de AUD 10 à 15 M (7,6 - 11,4 M USD). La barrière acoustique, qui peut être déplacée, peut être disposée en "passif" ou en "actif" plus précis. La configuration "passive" coûte env. 60 000 AUD pour un quai de 100 m de long et le système "actif" env. 150 000 AUD, le système "actif" est assez sensible pour distinguer un dauphin, un plongeur "bouteilles", un bateau avec une ou bien cinq personnes.

⇒ L'ORGANISATION DES PORTS EUROPÉENS MET EN GARDE L'UE SUR LA DIRECTIVE SUR LES PORTS.

Giuliano Gallanti, président, élu le 24 Novembre, de l'Organisation des ports Européens (ESPO), a interpellé le Parlement Européen, le Conseil des ministres et la Commission afin qu'ils réfléchissent à une révision profonde de la nouvelle directive sur les ports et les services. ESPO a adopté une série de schémas prévus comme cadre pour un développement sain et pragmatique de la politique des ports comme indiqué dans la proposition de nouvelle directive. Gallanti a indiqué : "Nous craignons que la version actuelle n'aide pas les ports à faire face à leurs défis communs. Au lieu de créer un environnement attirant

pour des investissements si nécessaires dans les ports, elle effraiera probablement les investisseurs potentiels". ESPO a été fondé en 1993 pour représenter les directions, associations et administrations des ports de l'UE.

⇒ UN CAPITAIN LICENCIÉ POUR "BIÈRE SUR LE QUAI".

Un Capitaine Norvégien a perdu son travail après avoir bu de la bière avec ses collègues sur un quai utilisé par les Fastferries de son (maintenant-ex) employeur. Le Capitaine a été en justice pour cette raison, mais HSD, la compagnie de ferries de Bergen, a dit qu'elle avait une tolérance Zéro pour l'alcool. L'incident s'est produit le 28 Août, quand le Capitaine et deux de ses collègues ont bu deux packs de six bières sur un quai à Hufthamar, (cote Ouest de Norvège). Le Capitaine a indiqué qu'aucun n'était en service ou ne portait d'uniforme à ce moment. HSD dit que, comme le quai en question est utilisé par ses ferries, des passants ont pu voir trois membres de ses équipages, ce quelle dit ne pas être acceptable. Le journal indique que le Capitaine, âgé de 50 ans, a démissionné de HSD plutôt qu'être licencié.

⇒ STENA S'INTÉRESSE À LA FORMATION "GLACE".

L'apparition d'une insuffisance de personnel formé à la glace sur les pétroliers a conduit le Suédois Stena Bulk à augmenter le nombre d'élèves à l'entrée de l'école Northern Marine de Glasgow. Selon Ulf Ryder, le président et chef d'exploitation, les exportations Russes par le golfe de Finlande augmentent nettement, alors que les sorties de Primorsk, un seul des terminaux de la Baltique, sont prévues augmenter de 12 Mt en 2001 à 65 Mt en 2006. Selon Ryder, il y a 60 pétroliers glace classe 1A et 1B en service, mais plus de 120 navires en commande sont prévus sur ces trafics. En comptant 20 et deux équipages par navire, ces nouvelles livraisons demanderont plus de 4000 marins formés à la glace. Ryder a déclaré récemment que: "Il faut autant de temps pour former un capitaine à la glace que pour un chirurgien du cerveau". La politique de Stena reflète un souci croissant dans le shipping.

Nouvelles du CESMA

Le Président du CESMA, Frederik J. Van Wijnen nous informe

Le Bureau du CESMA a invité le commandant Jean-Daniel TROYAT, qui fut pendant longtemps (9 ans) membre du Bureau, à devenir conseiller auprès du Bureau de CESMA.

Le commandant J-D. TROYAT a accepté la nomination et le Bureau se trouve très heureux de continuer à bénéficier de l'expérience maritime de notre collègue tant dans l'Union Européenne qu'auprès de l'OMI.

En passant par la cambuse

Rien que des moules !

Les moules existent un peu partout et les Romains entretenaient déjà des moulières naturelles, en quelque sorte les débuts de la mytiliculture. En 1290, Patrick WALTON, un voyageur irlandais fait naufrage sur nos côtes, sans doute dans la baie de l'Aiguillon, et pour se nourrir, il tend des filets entre deux pieux sur la grève afin d'attraper des oiseaux, et il note que ces pieux sont rapidement recouverts de moules, c'est ce qu'on appellera la moule de bouchot. En Méditerranée, les moules vont s'accrocher sur des cordes, les moules de Bouzigue. Attention, les moules s'accrochent par le bysson qui devient poison à la cuisson, par ailleurs elles sont souvent squattées par un petit crabe : le pinnothère, comestible.

Un litre de moules pèse 7 à 800 g ce qui est une bonne quantité par convive pour les moules à la marinière, recette la plus répandue dans le monde avec des variantes locales, ainsi en Belgique où l'on considère que le plus difficile, c'est de faire de bonnes frites, on met toujours des morceaux de céleri branche ; en Charente ce sera le Pineau ou le Cognac, en Normandie, le calvados, la crème, voire le Camembert, au Pays Basque, le piment d'Espelette, mais en Ecosse on n'y met pas de whisky !

Pour un ragoût de moules en Ecosse, prendre un litre de moules dans une cocotte, les couvrir de vin blanc, et faite ouvrir à feu vif. Réserver des moules d'un côté et le jus de l'autre, et dans la cocotte faire dorer 2 oignons, ajouter 3 cuillères à soupe de farine, tourner et ajouter le jus des moules, porter à ébullition et ajouter 2 verres de lait, 1/2 verre de crème, 3 cuillères de persil, le jus d'un citron, les moules mélanger et servir 2 ou 3 mn plus tard.

A l'irlandaise, prendre pour 4 personnes, 20 moules d'Espagne. Dans du beurre, faire revenir 2 gousses d'ail et une échalote hachée pendant 3 mn, ajouter 1/2 verre de vin blanc, les moules et dès qu'elles sont ouvertes, mettre 3 cuillères à soupe de crème fraîche, donner un bouillon et laisser tiédir. Oter la coquille supérieure.

Dans une poêle on aura fait revenir 4 tranches minces de jambon de pays fumé pour les rendre cassantes, émietter, ajouter un peu de beurre de poivre et de jus de cuisson, en garnir les moules, saupoudrer de chapelure et passer sous le grill, et servir aussitôt.

Puglia est une région d'Italie connue pour l'originalité de ses gratins. Dans une casserole, mettre un litre de moules avec un peu de vin blanc et une gousse d'ail, faire ouvrir les moules, ne garder qu'une coquille et le jus de cuisson. Cuire à la pelure 4 grosses pommes de terre, les peler et couper en rondelles.

Dans un plat à gratin, mettre un filet d'huile d'olive, les rondelles de pommes de terre, les recouvrir des coquilles de moule (la partie pleine), saupoudrer d'un mélange haché de 2 gousses d'ail et 6 ou 7 feuilles de basilic, recouvrir d'une couche de rondelles de tomates, saupoudrer de chapelure, bien poivrer, arroser du jus de cuisson, ajouter un filet d'huile d'olive et passer au four Th 6 pendant 20 mn pour dorer et servir dans le plat de cuisson.

Au Brésil, on pourra se faire le "moqueca de sururù" : mettre 1 kg de moules dans un faitout, ajouter 3 oignons émincés, 4 tomates pelées, épépinées et coupées en dés, 2 branches de coriandre et 2 gousses d'ail hachées, le jus de 2 citrons verts, 1 grand verre de lait de coco et 1/2 verre d'huile d'olive, poivrer, saler seulement si besoin. Chauffer à feu très vif et servir avec du riz dès que les moules sont ouvertes.

En Grèce, ce sera les moules au riz (mydia pilafi).

Pour 4 personnes, prendre 1 kg de moules, les faire chauffer dans une cocotte avec 1/2 verre d'huile et un oignon émincé pour le dorer et ouvrir les moules.

Ajouter 1 verre de vin blanc, 3 ou 4 tomates émondées, poivrer et juste recouvrir avec de l'eau chaude. Cuire à feu doux pendant 15 mn puis ajouter 1 verre 1/2 de riz pour absorber le liquide (compter 15 à 20 mn). Servir.

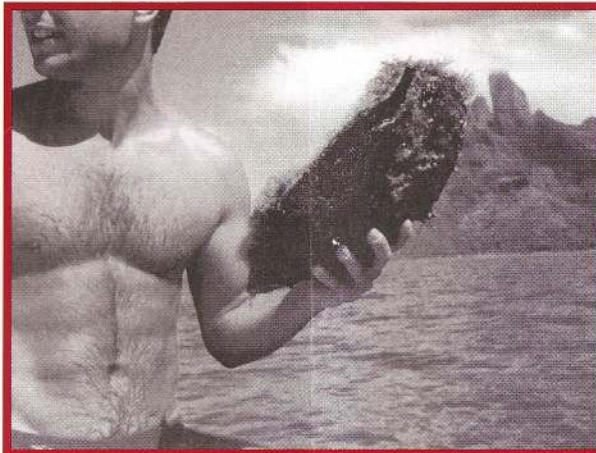
Chez nous et partout on peut faire une omelette aux moules. Pour 4 personnes, compter 1 kg de moules et 6 œufs.

Faire ouvrir les moules avec un peu de vin blanc, les décoquiller et les passer à la poêle avec du beurre, 1 oignon émincé et une cuillère de persil haché. Battre les œufs, poivrer et ajouter un peu de jus de cuisson et verser sur les moules à feu vif.

Tout en prônant la modération, parlons boisson, et pourquoi des moules à l'apéritif : dans un verre "old fashion" mettez quelques moules ouvertes à la marinière et décoquillées, recouvrez de bloody mary bien frais, et prévoyez un instrument pour pêcher les moules.

Et que boire toujours avec modération ? "D'Amboise à Tours il y a 6 Heues, Montlouis est au milieu, et on y boit du vin vieux". Mais avec les moules un blanc sec sera le bienvenu. Pourquoi ai-je choisi ce vin ? C'est que c'est un bon vin, et que faisant part de mon impossibilité à boire du vin blanc le soir, ce qui m'empêchait de trouver le sommeil ensuite, Daniel MOSNY, vigneron à St Martin-le-Beau dans l'aire du Montlouis m'a affirmé qu'avec son vin non soufré, je n'avais rien à craindre, j'ai essayé, j'ai bien dormi, et les fruits de mer avec un Montlouis sec me conviennent très bien le soir.

Cdt Y. CHARLOT



"The Shipping Business Is A Real Business

A Captain is said to be a man who knows a great deal about very little, and who goes along knowing more and more about less and less - until finally he knows practically everything about nothing.

An Engineer on the other hand, is a man who knows very little about a great deal and keeps on knowing less and less about more and more - until finally he knows practically nothing about everything.

An Agent starts out knowing practically everything about everything - but ends up knowing nothing about anything due to his association with Captains and Engineers."