

# AFCAN

*Informations*



*Ville de Bordeaux à Vigo - Photo Th. Rossignol*

N° 69 - AOÛT 2005



Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

# AFCAN F O

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

## Sommaire

Edito .....	p.3
ISPS – L'élément humain .....	p.4
L' AIS et les sémaphores .....	p.7
La Confédération- RIF .....	p.10
OMI - Sous-comité NAV51 .....	p.12
ISM – La page n°16 .....	p.21
IMTM – Conférence juin 05 .....	p.24
Exercice Secours Naufragés.....	p.26
Fairplay .....	p.30
Mars.....	p.33
En passant par la cambuse .....	p.35

## Rappel aux adhérents :

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

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

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

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

**Directeur**  
**de la publication :**  
**Cdt Hervé QUÉRÉ**

## ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2004

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

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

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

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

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

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

**AFCAN**  
**Rue de Bassam**  
**29200 BREST**

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

Merci.

*Photo de couverture : Ville de Bordeaux à Vigo*  
*Photo Th. ROSSIGNOL*

## Conseil d'Administration

Elus → 2006	Elus → 2007	Elus → 2008
E. Bouger	H. Ardillon	B. Apperry
J-P. Dalby	L. Barbançon	Th. Caudal
M. Le Doaré	M. Bougeard	F. Capoulade
J. Loiseau	Ph. Grall	R. Le Doaré
D. Marrec	R. Le Bousse	H. Quéré
J.L. Penin	J.F Le Gall	J. Ruz
Th. Rossignol	F.X. Pizon	J-D. Troyat

## Bureau

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

### Conseil Assurance

Loudes Ch.

### Site web

F.X. Pizon

### Chefs de Régions

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

### Contacts

**LE HAVRE** : Affaires Maritimes

Tél. 02.35.41.33.35.

**MARSEILLE** : Foyer des Gens de Mer

Contact : 04.42.82.11.80.

**NANTES** : Contact : 02.40.24.99.48.

## Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,  
29200 BREST -**

Tél.02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

# ISPS un an après ?

Les 23 et 24 juin j'ai assisté au premier colloque international sur la sûreté maritime au Palais des Congrès de Nantes. Ce colloque, ayant pour thème le code ISPS, organisé par le port autonome de NANTES-SAINT NAZAIRE et l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, avait une envergure internationale puisque 24 nations y étaient représentées.

Ce colloque, du fait de la qualité des intervenants - nombreux hauts fonctionnaires et juristes internationaux -, de la préparation et des débats, était remarquable. Nous espérons une seconde édition nantaise pour le suivi de ce code.

Né des attentats du 11 septembre 2001, le code ISPS (International Ship and Port facility Security), mis en application depuis le 1<sup>er</sup> Juillet 2004, vise à prévenir les incidents relatifs à la sûreté des navires et des installations portuaires.

Mais quel bilan après une première année de mise en application ?

Au vu du nombre d'exposants présentant du matériel, des hommes expérimentés, des plans de sûreté, de suivi, de formations, etc. : l'I.S.P.S. ne serait-il pas devenu un business ?

L'AFCAN et tous les capitaines étaient représentés par notre collègue Hubert ARDILLON qui lors de sa brillante intervention que nous lirons dans les pages suivantes soulève le problème : les contacts navires-ports ne se retournent-ils pas contre les marins ? N'est-ce pas le navigant qui est considéré comme le danger plus qu'un quelconque terroriste ?

Après un an de mise en place de ce code il y a quasi unanimité de point de vue sur le fait qu'il y a encore énormément de travail à effectuer pour pouvoir terroriser les terroristes.

Le règlement européen EC 725/04 adopté le 19 mai 2004 a durci le code ISPS, le directeur exécutif pour l'Agence Européenne M. DE RUITER a expliqué que l'Agence met en place un contrôle supranational (ce sera le même pour les 25 membres !).

Cette année l'agence mettra en œuvre des inspections ciblées sur les ports européens. Ne serait-ce pas là une tâche qui pourrait être dévolue par la suite à la garde-côte européenne ?...

Le rejet par la France du projet de Constitution Européenne a eu pour conséquence annexe le renouvellement du gouvernement. Nous suggérons à notre nouveau garde des sceaux de doubler les amendes pour pollution pour ne pas être en reste avec ses prédécesseurs dont M. PERBEN qui, après avoir massacré et dégoûté les capitaines français, est devenu leur ministre des transports.

Malgré tout, bon vent, bonne mer !

**Hervé QUERE - Juillet 2005**

# L'élément humain dans la sûreté

## Le capitaine de navire - Son rôle

### 1 - LA PRISE DE CONSCIENCE DES ÉQUIPAGES

La deuxième chose, la première étant de lire le code ISPS, qu'a dû faire le capitaine de navire fut de faire prendre conscience à son équipage de l'importance de ce code.

Car tout d'abord c'était encore un nouveau code, et il ne faut pas oublier que l'on venait juste d'ingurgiter le code ISM avec toutes les contraintes qu'il contient.

D'ailleurs la première réaction a été de dire "encore un code à lire, encore des nouvelles procédures à apprendre et à appliquer, encore des modifications à apporter sur l'organisation du travail, encore des installations ou des travaux en plus, mais où va-t-on s'arrêter ?"

Certes les personnes à bord avaient déjà conscience des dangers - dangers surtout liés à la piraterie et aux clandestins - mais il restait encore du chemin à faire pour les autres dangers évoqués par le code tel le terrorisme.

De plus alors qu'à la lecture du titre du code qui concerne les navires mais aussi les installations portuaires - une grande nouveauté, la lecture proprement dite du code apportait quand même un gros doute sur sa partie portuaire. Pourquoi après avoir lu le code pouvait-on penser que les navires étaient une fois de plus les seuls à être concernés ? La partie A, la seule obligatoire jusqu'à maintenant parle beaucoup plus du navire que du port, elle exige surtout une vérification / certification du navire mais pas du port.

Cela, les rares membres d'équipage qui avaient eu la curiosité de lire le code s'en étaient aperçus. L'acceptation du code n'en eut que plus de difficulté pour eux mais aussi pour les autres membres d'équipage, qui eux n'avaient pas lu le code, mais entendaient les autres le critiquer. Et ceci bien avant son application.

Il a donc fallu faire admettre aux équipages le bien-fondé du code, pour le navire mais aussi pour le port.

Enfin la prise de conscience des équipages a été plus ou moins rapide en fonction de l'historique de la compagnie de navigation, ainsi que l'historique de chacun à bord et du capitaine.

Les premières mesures ont donc été de réunir l'équipage et de lui expliquer en quoi ce code était important et ce qu'il pouvait empêcher s'il était bien appliqué.

### 2 - LA FORMATION DES ÉQUIPAGES

Faire prendre conscience à des gens ou leur faire peur, ce n'est déjà pas facile. Mais les former pour qu'ils répondent positivement à un code que presque personne n'a lu, c'est plus difficile.

Il a d'abord fallu trouver de quoi on allait leur parler, car pour un marin il faut qu'un exercice, un entraînement, ce soit vivant, physique, palpable ; il ne fallait surtout pas rester dans des considérations philosophiques sur la sûreté.

Le marin de base aime savoir ce qu'il faut faire en cas de...

C'est ce qu'il apprend pour tout de sa vie à bord, il sait faire pour trouver sa route et sa position, il sait trouver et réparer une panne, il sait ce qu'il faut faire pour éteindre un feu, pour abandonner son navire et autres situations d'urgence.

Mais il ne comprend pas qu'une personne s'approchant du bord, suivant son attitude, son apparence, sa vitesse d'approche et autres signes, puisse être ou ne pas être un danger potentiel.

Alors de là à déterminer le risque de danger suivant les intentions de la personne en question, le marin, lui, il ne sait pas faire.

Depuis l'avènement des règlements SOLAS et autres et encore plus depuis l'ISM code, le marin à bord sait ce qu'est un exercice, de tout genre.

On lui explique ce qu'il doit faire, où il doit aller, etc..

Donc pour l'ISPS il a fallu arranger le code et les procédures SSP des compagnies pour qu'il comprenne qu'il pouvait faire vraiment quelque chose.

Pour exemples je prendrais 2 thèmes d'exercice: la recherche à bord du navire au départ du port et la vérification des visiteurs en escale.

Pour la recherche dans le navire, on pouvait alors employer des mots que le marin connaît : parler de locaux, d'équipe de recherche, de ce qu'il fallait regarder et trouver, de ce qu'il fallait faire et ne pas faire en cas de découverte; dans ce cas on peut faire un vrai exercice, qui va prendre du temps, où les gens vont avoir à bouger et à remplir un rôle. Certains commandants vont même jusqu'à cacher colis suspects et fausses bombes pour donner un air de réalisme à l'exercice. Et cela, même si l'exercice est pris peut-être de façon moins sérieuse que nécessaire, apporte beaucoup au marin. Il a vraiment eu l'impression de faire quelque chose d'utile, surtout si tous les colis cachés n'ont pas été découverts. Car il a alors un doute sur sa manière de regarder à bord et il va automatiquement et inconsciemment évoluer vers plus de sûreté.

La vérification des visiteurs en escale. Là, l'entraînement ne concerne pas tout l'équipage, mais il est plus dur que le précédent et il est quand même nécessaire que tout l'équipage y participe. Il faut arriver à faire parler en anglais et assez fort quelqu'un dont ce n'est pas la langue première et qu'il ne possède pas toujours bien, pour s'adresser non pas à des collègues mais à des étrangers qui eux aussi, suivant les ports, seront parfois du même niveau en anglais. Leur demander leur identité, le but de leur visite, les comprendre, les diriger, les accompagner ou leur demander d'attendre, ce n'est pas une chose facile pour la personne de quart à la coupée - dont faut-il le rappeler ce n'est pas le métier premier.

Car évidemment il a fallu trouver la personne adéquate et donc surtout libre pour remplir ce poste. Et là, pour un vrai entraînement, le Commandant se doit d'être présent. Il est la personne à bord qui a un peu d'autorité sur les



Concarneau - photo D. Marrec

autres, qui ressemblerait le plus à un visiteur terrien. A défaut le SSO, qui est souvent le Second Capitaine, peut très bien faire répéter aux gardiens de coupée, devant tout le reste de l'équipage, des situations : ils doivent arrêter le "visiteur" et lui demander ses papiers fermement mais poliment, et surtout à voix haute, claire et intelligible. Et si le résultat immédiat n'est pas évident, cela aide à combattre la timidité presque malade de certains à oser parler anglais fort, même pour souhaiter la bienvenue. Le résultat final au jour de l'escale est profitable à tous, au bord comme aux visiteurs.

### 3 - LA MISE EN APPLICATION DU CODE - LES PROBLÈMES TECHNIQUES À RÉSOUDRE

Il a fallu aussi se pencher sur certains problèmes techniques à résoudre. Certes en accord avec les services technique et qualité des compagnies. Ces problèmes ont été d'ordres divers : installation du Ship Security Alert System, étudier la fermeture des portes étanches tout en les maintenant facilement ouvrables de l'intérieur, sécurité oblige, déterminer les locaux devant être condamnés en escale et qui pouvait en avoir la "clef", bloquer certaines échelles extérieures, fermer et condamner des ouvertures sur le pont pouvant servir de cachettes à des terroristes.

Ceci tout en gardant à l'esprit la sécurité du navire et de l'équipage. Fermer les portes étanches d'accès aux emménagements peut être une fausse bonne idée.

Certes il faut penser à la non-intrusion d'éléments non-désirés dans les emménagements mais il ne faut pas oublier que l'équipage peut avoir besoin de sortir ou d'entrer rapidement, et qu'il lui faut donc pouvoir le faire sans avoir à tourner en rond un certain temps avant de trouver la bonne porte.

D'ailleurs à mon avis le débat n'est pas encore clos: on s'aperçoit que le local sécurité des emménagements est d'un accès interdit par l'extérieur, mais n'est ce pas en contradiction avec la sécurité si d'aventure des pompiers montant à bord n'étaient pas capables de pouvoir pénétrer dans ce local suffisamment rapidement pour éviter une catastrophe à l'équipage.

Donc il y a encore du travail de réflexion et d'arrangements à trouver et à faire.

Tout ceci de l'idée à la vérification en passant par la conception et la réalisation a été de l'autorité du commandant du navire.

### 4 - LA MISE EN APPLICATION DU CODE - ORGANISATION DU TRAVAIL AU PORT

L'organisation du travail pendant les escales a du être revue profondément. On rajoutait subitement un rôle important à la coupée.

Il y a toujours eu du personnel à la coupée ou pas loin, je pense particulièrement aux navires de vracs liquides qui ont toujours une personne de quart aux manifolds de chargement, mais la plupart du temps cette personne avait deux fonctions : elle était de quart sécurité aux manifolds, à la surveillance du chargement / déchargement, et avec un regard de temps à autre sur la coupée. C'est souvent vers elle que venaient les visiteurs pour se faire connaître et demander leur chemin.

Il fallait que maintenant cette personne soit employée à temps complet à son nouveau rôle de gardien, donc au détriment de la surveillance cargaison, ce qui ne pouvait bien sur pas se concevoir.

Il a donc fallu rajouter une personne de quart à la coupée. Les équipages étant ce qu'ils sont, il était hors de question de prendre un membre de l'équipe pont, qui sur la plupart des navires fonctionne déjà en quart 6/6. On ne pouvait pas non plus bloquer un officier à la coupée pendant 4 ou 6 heures.

On s'est donc rabattu sur la plupart des navires sur le personnel machine. C'était la solution qui posait le moins de problèmes étant donné que dans la grande majorité des ports l'entretien mécanique est interdit pour pouvoir être en permanence capable de partir en cas d'alerte sécurité. Donc on a mis un ouvrier mécanicien de quart à la coupée. C'est aussi pour cela que l'entraînement de ce personnel, nouveau sur le pont, est long, dur et assez fastidieux.

Enfin cela a été possible sur les navires où il y avait encore du personnel de "libre" lors des escales.

Et il a aussi et surtout fallu faire comprendre aux chefs mécaniciens qu'on leur supprimait 2 éléments pendant les escales, pendant toutes les escales, et pendant toute la durée de l'escale. Vous pouvez imaginer que cela ne s'est pas fait tout seul. Encore aujourd'hui il existe pas mal de chefs mécaniciens pour se plaindre de ce fait.

### 5 - LES RELATIONS PORTUAIRES

Les relations portuaires avant l'arrivée au port sont bien sûr du ressort du capitaine, puisque c'est lui qui prépare ou tout au moins s'assure de la préparation des papiers portuaires pour les services d'immigration de douane, de santé. Et c'est aussi lui qui maintenant les envoie en avance, car ils le sont de plus en plus demandés. Enfin c'est toujours le capitaine qui se doit d'aller à la rencontre des autorités lorsqu'elles montent à bord pour les clearances diverses.

Parmi les papiers échangés avec la plupart des ports et qui concerne l'ISPS, on trouve :

- à partir du bord, la liste d'équipage, la liste des 5, 10 ou 20 ports précédents avec le

niveau de sûreté appliqué, des informations sur les actions entreprises concernant la sûreté, ainsi que les dates de certification, et des confirmations que tout va bien être mis en œuvre pour l'ISPS par le navire. A noter que les mêmes informations doivent être envoyées par email d'abord puis données sur place à l'arrivée aussi. Il faut aussi pour certains pays, les USA, envoyer ces données plusieurs fois si il y a correction(s) à appliquer à la Notice Of Arrival, et il y en a toujours car les données portuaires ne sont pas toutes connues longtemps à l'avance, parfois elles restent même inconnues jusqu'à la veille de l'arrivée.

- à partir de la terre, les informations sont bien plus réduites, en premier lieu je dois constater que jusqu'à présent aucun port ne m'a envoyé sa date de certification, je n'ose demander pourquoi; autant pour certains ports il est relativement facile d'obtenir avant l'arrivée une liste du personnel devant venir à bord, autant pour d'autres ports cette liste ne peut tout simplement pas se faire car pour la plupart des postes, les personnes s'appellent TBN, ceci certainement pour des raisons évidentes de programmation et de disponibilité de personnel. A noter tout de même que dans la plupart des ports, les contacts PFSO sont fournis par l'agent avant l'arrivée, et de plus en plus sans attendre la demande du bord.

Tout de même il est préférable que ce soit le bord qui fournisse la liste des personnes attendues ou tout au moins leur fonction/compagnie pour qu'un semblant de liste soit donné aux autorités du terminal. Même si dans encore beaucoup trop de ports on peut voir arriver à bord des personnes non prévues, sans être prévenu de leurs arrivées. Ce qui dans l'esprit du commandant de navire aurait tendance à prouver que si le bord se doit d'être bien certifié, le port peut lui continuer à ressembler à une passoire.

Ceci dit, certains ports ou terminaux appliquent efficacement le code. Il est vrai que les ports vraiment fermés ne concernent que les terminaux à marchandises dangereuses, qui étaient déjà fermés et surtout déjà policés à l'entrée pour la plupart. Ce qui fait que pour de tels ports il n'y a eu pas grande modification de statut et de façon de faire.

Certains terminaux ont même instaurés la présence d'une personne supplémentaire à bord pendant l'escale : le PFSO ou son représentant. Et que voilà une personne pratique à bord : il est la 2ème personne à monter - après le pilote évidemment - mais surtout il est capable de présenter chaque arrivant / visiteur en donnant son nom, sa fonction son rôle. Il s'assure en même temps que le SSO que le "visitor log book" est bien rempli à l'arrivée mais aussi au départ du

visiteur. Et cela même pour les autorités de douanes, immigration, santé et autres.

Car d'une manière générale, il y a encore des difficultés avec certains visiteurs. Une, encore trop grosse, majorité d'officiels se pense au-dessus des lois, tout au moins de celle-là et refusent de décliner leur identité. Ne parlons pas de la prouver ; la seule vue de leur uniforme kaki devrait suffire à imposer le respect et surtout ne pas oser embêter ces messieurs avec un code dont ils n'ont que faire si ce n'est de vous le reprocher lorsque vous l'appliquez et de vous le faire remarquer si vous ne l'appliquez que moyennement avec eux.

Ceci est aussi valable avec le personnel du terminal ou le représentant de l'affréteur qui certes ont déjà peut-être du prouver leur identité à l'entrée du terminal, mais ce dont nous ne sommes pas au courant à bord. Et quand bien même le serions-nous nous sommes dans l'obligation de par le code de vérifier leur identité à leur arrivée à bord.

Et ne parlons pas de la fouille des bagages. Pour cela il existe une seule méthode : les faire ouvrir sur le pont à l'arrivée du visiteur. Déjà il n'est pas très facile, on peut en convenir, pour un ouvrier mécanicien de demander à un visiteur ses papiers, mais alors lui demander d'ouvrir son sac pour jeter un coup d'œil dedans, voire le fouiller ! Déjà que la demande d'identité est considérée par certains comme une atteinte à la liberté individuelle !

Quant à faire une détection métallique sur un visiteur, c'est physiquement impossible. Les navires ne sont plus fabriqués en bois depuis quelques temps déjà, et en plus les détecteurs de métaux fabriqués ne sont pas à sécurité intrinsèque et ne peuvent donc pas de ce fait être utilisés sur le pont d'un navire à marchandises dangereuses. La détection ne pourrait se faire qu'une fois dans les emménagements, ce qui en cas d'homme bombe n'est pas vraiment le but recherché semble-t-il.

Enfin il y a le cas des pays qui interdisent ou essaient d'interdire la sortie à terre des membres d'équipage. On a la nette impression que dans la grande majorité des pays et des ports le code ISPS a été traduit par le fait que le danger ne pouvait venir que par la mer, donc par le navire. De là à considérer que le terroriste c'était l'équipage du navire, il n'y a eu qu'un petit pas qui a été très vite franchi par certains.

Et pourtant l'expérience a montré l'inverse, la victime était le navire et l'attaque a été subie à partir de la terre, même si elle ne venait pas exactement du terminal dans lequel se rendait ce navire.

Que les ports seraient plus sûrs sans les navires ! Encore qu'on peut avoir un doute,



Fret Sologne - Photo Theret

il y a plus de camions que de navires à entrer dans un port. Et puis sans les navires les ports auraient-ils besoin d'exister ?

#### 6 - AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DU CODE ET DE SA MISE EN APPLICATION

De tout ce qui vient d'être dit, la première conclusion et constatation est que malgré son intitulé ISPS (ship and port facility), on a eu à bord la nette impression que seuls les navires étaient vraiment astreints à l'application du code ; il est vrai aussi qu'il est certainement plus facile de l'appliquer et de l'organiser sur un navire que dans un port.

Comme inconvénients de l'application de l'ISPS, il y a le travail supplémentaire que cela a donné aux équipages pour l'installation du matériel ; le temps passé en formation supplémentaire, formation pas toujours bien comprise ; bien sur la connaissance de nouveaux textes et leur application à bord ; la modification de l'organisation de travail pendant les escales et aussi pour leur préparation.

Il y a aussi la routine qui peut s'installer. A ma dernière visite dans un port européen, nous avons eu à enregistrer sur le visitor log book 85 entrées, et donc 85 sorties à bord. Sur 2 jours et demi. C'est beaucoup. Et bien sur certaines personnes plusieurs fois. Le vrai danger est peut-être là : on voit et on vérifie une personne une fois, 2 fois, 3 fois et puis on sait qui il est, ce qu'il vient faire normalement et la routine aidant on ne le vérifie plus comme avant. On marque bien sur son heure d'entrée et de sortie, mais on ne vérifie pas obligatoirement ce qu'il transporte et peut-être qu'à la 6ème entrée à bord cette personne s'est transformée en dangereux terroriste.

Mais le code ISPS a aussi apporté et devrait en apporter encore des avantages aux navires : lorsque l'on connaît à l'avance toutes les personnes qui doivent venir, on pourra travailler sans trop de surprise, être prêt à recevoir les visiteurs, dans le sens où tout le matériel et la documentation qu'ils demanderont seront prêts à leurs arrivées. Et

je pense tout particulièrement aux inspecteurs PSC qui ne se font pas annoncer à l'avance par l'agent, qui ne sont donc pas prévus et par conséquent pas listés sur la feuille donnée au gardien de coupée.

Je terminerai par 3 faits réels, dans 3 ports différents, qui me sont arrivés lors de mon dernier embarquement. Ils démontrent à eux seuls 2 choses : d'abord comment la plupart des administrations ont perçu le code, à savoir que le danger c'était la mer et donc le marin, ensuite ce qu'il peut apporter d'extraordinairement bon aux navires lorsqu'il est appliqué par les ports et terminaux.

Dans le premier cas, nous arrivions à LOOP (Louisiana Offshore Oil Port) situé à 18 milles de la côte. Pour information nous avions chargé sur une bouée à Djeno - Congo et une autre bouée à Kizomba - Angola située elle à quelques 80 milles de la côte. Nous avons aussi effectué un premier allègement à SW Pass, approximativement à 40 milles de la côte. En arrivant à Loop, nous fûmes dirigés au mouillage, avec consigne d'attendre que les Coast Guards américains viennent d'abord donner clearance au navire pour s'amarrer. Il ne s'agissait que d'une inspection ISPS, dénommée HIV (pour High Inspection Vessel). Nous avons attendu une journée entière, étant arrivé vers midi au mouillage et ayant l'inspection le lendemain à 10 heures. Une équipe de 4 coast guards est venue à bord, a demandé que tout l'équipage (sauf 1 à la passerelle et 1 à la machine) soit réuni dans une seule pièce, avec les passeports. Un des coast guards a regardé tous les passeports avec la personne en face se lui. 2 autres se sont proménés d'abord sur le pont, ont demandé à faire ouvrir les magasins qui étaient fermés pour cause d'ISPS afin de les inspecter, ils ont ensuite visité la machine, la passerelle, les emménagements y compris toutes les cabines. Le 4ème était le chef et supervisait le tout. Au bout de 2 heures, ils sont partis, donnant une heure de clearance pour manœuvrer, ne laissant aucun papier, n'ayant posé aucune question (alors qu'avec le second capitaine / SSO nous nous étions préparés à subir un audit en règle avec plein de questions pièges - mais un peu de révision ne fait pas de mal). Tout de suite après nous avons pu manœuvrer vers la bouée de déchargement.

Bien entendu aucune activité de toute sorte n'était autorisée au mouillage, nous aurions même été bien contents de recevoir les vivres. Le résultat a été une journée de perdue commercialement, et surtout l'impression d'une suspicion envers l'équipage.

Le deuxième cas, je l'ai vécu en débarquant au mouillage pour soutage à St

Eustatius - Antilles Néerlandaises. L'agent est venu nous chercher avec une vedette de plaisance. Nous avons mis pied à terre à une espèce de môle pour plaisanciers / pêcheurs, en ville. Puis nous fûmes dirigés vers un hôtel. Le lendemain, comme nous avions 2 jours complets d'attente avant l'avion, mes promenades m'ont, entre autre, dirigé vers le port. Port qui reçoit quelques petits pêcheurs, un genre de ferry pour les marchandises diverses, et surtout des touristes, principalement américains. Et bien pour entrer dans le port, pour passer la barrière, il me suffisait de déboursier 2 dollars américains. Ayant noué contact avec une entreprise de plongée pour touristes, je me suis fait expliquer le pourquoi de ce péage. La raison en est que la barrière a été mise sur demande des autorités américaines, afin d'être conforme au code ISPS, sous peine de l'arrêt de la venue des touristes américains. Le port a cru bon de rajouter un " péage " symbolique de 2 dollars pour tous les entrants/sortants du port.

Le troisième cas se passe dans un certain port de la mer du Nord : Rotterdam. Avant l'application du code ISPS, lorsque l'on arrivait à quai, on pouvait avoir à bord avant la fin de la manœuvre d'accostage : la coupée de terre installée ; du personnel du terminal déjà occupé au branchement des manifolds de cargaison ; une barge de soutage occupée du côté opposé au quai à s'amarrer sur le navire, sans l'aide de membres d'équipage ; idem pour la barge d'huile, avec bien sûr des gens de ces barges déjà sur le pont (ils montaient par des échelles à partir des barges) ; la barge avec les provisions et les rechanges en train de corner désespérément à l'arrière pour que l'on s'occupe d'elle ; les représentants des affréteurs et les inspecteurs cargaison demandant à parler en urgence au second capitaine, juste pour obtenir une photocopie du connaissance ; et même, je l'ai vu, des techniciens commençant à promener des extincteurs à bord pour leur visite annuelle. Le tout alors que l'équipage était au poste de manœuvre pour encore presque une heure.

Maintenant, ces personnes ne peuvent pas monter à bord, la mise en place de la coupée est refusée et repoussée à la fin de la manœuvre lorsque du personnel de bord sera disponible pour vérifier l'identité des visiteurs.

Rien que pour l'extrême tension, pour ne pas dire plus, qui régnait à ce moment là à bord et qui a disparu, je dis merci au code ISPS.

Et je souhaite que partout on en arrive à cela.

Merci de votre attention.

H. ARDILLON

## Tribune Libre

# AIS et interrogation des navires par les sémaphores

*Notre collègue J.V Dujoncquoy nous apporte des informations sur l'organisation de la surveillance des côtes par l'Etat et sur l'évolution qui pourra en être attendue dans les interrogations des navires par les sémaphores.*

Je reviens vers vous au sujet de l'AIS dans la chaîne de surveillance des côtes par l'état.

Depuis la mise en place de la surveillance des approches maritimes par la Marine Nationale, cette dernière a réactivé les sémaphores et lancé le projet SPATIONAV.

Ce projet est la mise en réseau des radars et des sémaphores couvrant les côtes françaises, afin de permettre aux Préfets Maritimes d'avoir une image instantanée de la situation surface de leurs zones de compétences. Ce projet associe différentes administrations (Marine, CROSS, Douanes, Ports autonomes, etc.).

La Méditerranée a été la première équipée, mais avec la version 1 de SPATIONAV, développée avant la généralisation de l'AIS. En attendant les sémaphores ont pour consigne d'interroger systématiquement les navires (nom, destination, tirant d'eau max, nombre de personnes à bord, total cargaison, total marchandises IMO avec détails des classes si possible).

Pour la Manche, c'est en cours avec centralisation des informations au COM de Cherbourg. La version SPATIONAV 2 en Manche va être couplée aux VTS des ports de la zone. Celui de Rouen est déjà en service depuis un an, celui du Havre entre en service ces jours-ci (juin ou juillet 2005 - NDLR).

Ces VTS de la société SOFRELOG (la même qui a développée la version 1 de la façade Méditerranée), permettent de suivre la situation surface de façon précise (Radar, AIS plus gonio VHF pour confirmer une identification).

L'AIS est maintenant intégré au système. Les sémaphores devraient donc diminuer leurs interrogations au fur et à mesure de leur connexion au système.

La Version 3 sera installée en Méditerranée plus tard...

Depuis deux ans, les Pilotes du Havre renseignent le sémaphore de la Hève avant de débarquer des navires quittant le port, dans la mesure du possible, afin d'éviter le désagrément d'une interrogation VHF à chaque fois que le navire passe devant un sémaphore (La Hève, Port en Bessin, Barfleur, etc.).

Pour information, la Station de Pilotage du Havre a équipé toutes les pilotes d'un AIS depuis le début 2005. Les Commandants de navires peuvent donc adapter leurs routes d'approches en limitant les incompréhensions courantes des discussions VHF.

De plus, nous avons fait certifier par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) un AIS marine, qui équipe depuis début février 2005 notre hélicoptère dauphin N3. C'est le premier aéronef français équipé d'un AIS. C'est un outil remarquable. Par exemple, lors des essais, en volant à 300 mètres d'altitude, nous avons environ 90 cibles sur une portée de 80 milles.

Bref, patience, avec le temps les sémaphores vont limiter leurs interrogations systématiques des navires, pour le plus grand bonheur des "temps de repos" des Commandants.

Bon vent à tous

Jean Vincent DUJONCQUOY  
Pilote du Havre

# Protection des navires et des ports, de nouveaux métiers

*Nous publions ce document, non pour faire de la publicité, mais pour faire connaître les possibilités qui peuvent s'offrir aux compagnies et aux commandants de navires si leur compagnie fait ce choix.*

## AGENT DE SÛRETÉ EMBARQUÉ, UN MÉTIER ÉMERGENT.

Avec l'évolution de la menace terroriste et la mise en place du code ISPS au 1<sup>er</sup> juillet 2004, les compagnies maritimes et les autorités des ports ont beaucoup travaillé et beaucoup investi pour améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires.

A l'instar de ce qui s'est passé dans le transport aérien depuis le 11 septembre 2001 (plus de 4 000 embauches pour le seul secteur de la sûreté aéroportuaire) le transport maritime recrute de la même manière de nombreux agents de sûreté à terre et embarqués.

SURTYMAR, organisme de sûreté maritime reconnu par l'état (OSR) et la société BRINK'S FRANCE, filiale du géant mondial, ont développé un partenariat de formation et de coopération en matière de sûreté maritime et portuaire. En synergie, BRINK'S compte s'implanter de plus en plus dans la sûreté portuaire et SURTYMAR compte développer ses équipes de sûreté embarquée à bord des navires.

En effet, et cela depuis l'année 2004, SURTYMAR met ses agents de sûreté embarqués au service d'une prestigieuse compagnie maritime française qui exploite plusieurs méthaniers. Après une mise en place réussie et la démonstration d'un savoir faire éprouvé, SURTYMAR a également embarqué depuis le début de l'année 2005 une équipe de sûreté à bord d'un navire sensible d'une autre compagnie de renommée internationale. Par ailleurs, SURTYMAR a également répondu présent quand il s'est agi de dépêcher certains de ses agents pour des missions ponctuelles sur des navires à destination de l'Afrique ou de l'Asie.

Nos agents de sûreté, issus pour la plupart des fusiliers marins de la Marine Nationale, sont rompus aux métiers de la protection / défense des points sensibles de la Marine (Ports, navires, sous-marins nucléaires, bases aéronavales ...) et possèdent les compétences imposées par le code ISPS et que je rappelle ci-dessous :

- la connaissance des menaces existantes contre la sûreté et de leur typologie ;
- la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux ;
- l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et comportements des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
- les techniques utilisées pour contourner les

- mesures de sûreté ;
- les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté ;
- les effets des explosifs sur les structures et l'équipement du navire ;
- la sûreté du navire ;
- la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face ;
- la sûreté physique ;
- les systèmes de radio et télécommunications ;
- les opérations des navires et des ports.

Fortement sensibilisés aux impératifs de confidentialité propres à leurs missions, tous nos agents reçoivent une formation complémentaire qui porte essentiellement sur :

- la connaissance du code ISPS ainsi que de la réglementation nationale et communautaire relative à la sûreté maritime et portuaire ;
- les spécificités de la marine marchande, des navires de commerces et des installations portuaires civiles ;
- les spécificités techniques et mesures de Sécurité des opérations commerciales du navire ;
- le plan de sûreté du navire.

SURTYMAR, organisme de formation,

forme ses agents ainsi que ceux de BRINK'S FRANCE à la sûreté maritime et portuaire. Ces agents se voient délivrer selon les besoins et la formation suivie :

- la capacité standard de sûreté maritime ;
- la capacité standard de sûreté portuaire ;
- la capacité supérieure de sûreté maritime ;
- la capacité supérieure de sûreté Portuaire.

Vous pouvez bien sûr nous contacter pour tout renseignement complémentaire à ce sujet ou nous retrouver sur <http://www.surtymar.net/> le portail de la sûreté maritime et portuaire et sur <http://www.surtymar.com/> notre site Internet.

Pierre MARIONNET  
33 298 012 038 - 33 632 381 520.

## Principaux clients de SURTYMAR :

**Des compagnies de ferries, des ports (de rivière et de mer en France et à l'étranger), des compagnies de transport pétrolier ou gazier, des administrations en France et à l'étranger...**

## Lu dans le JMM

### GARDE-CÔTES EUROPÉENNE : BRUXELLES POURRAIT EN PROPOSER LA CRÉATION L'AN PROCHAIN

Au Parlement Européen le 22 février devait avoir lieu le débat relatif à l'introduction de sanctions pour pollution causée par des navires. La Commission des Transports avait demandé des sanctions sévères en cas de pollution illégale par des hydrocarbures dans les eaux de la Communauté.

Les députés veulent que les rejets de substances polluantes commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence soient considérés comme des infractions pénales et que pour les cas les plus graves il puisse y avoir peine d'emprisonnement.

La Commission du Parlement pense qu'une garde-côtes européenne pourrait jouer un rôle essentiel dans la lutte contre les pollutions par les navires et souhaitait demander à la Commission Européenne de faire une étude à ce sujet. Pour permettre une détection précoce, les députés souhaitent renforcer le rôle de l'EMSA en assurant surveillance et suivi par satellite.

La Commission Européenne est invitée à mener une étude de "faisabilité formelle" sur la

création d'une garde-côtes et devrait rendre ses résultats vers la fin de l'année prochaine.

### LES CONSÉQUENCES DU QUART SEUL

L'armement Rhein Maas a été condamné à une amende de 20.000 £ plus les frais après avoir plaidé coupable pour deux événements survenus sur les côtes britanniques. Le premier concerne l'échouement du RMS-Mulhein à Sennen Cove (Cornouaille) dans la nuit du 24 mars 2003, le commandant a été trouvé endormi et seul sur la passerelle. Le deuxième concerne le RMS-Ratingen qui approchait de Shoreham le 25 mars 2003. Le pilote a essayé de contacter le navire une heure avant son heure prévue d'arrivée. Sans réponse malgré plusieurs appels, il est monté à bord et a trouvé le commandant endormi sur son siège.

"Les directives de veille sont pourtant clairement indiquées dans le code STCW" a indiqué la Maritime and Coastguard Agency.

*NDLR : Il est à regretter que la Maritime and Coastguard Agency n'ait pas insisté sur le fait que l'effectif des navires devait être insuffisant et que les règles concernant les heures de repos minimal ne pouvaient être respectées*

Monsieur le Président,

Dans le numéro de juin 2005 de la Revue Maritime, j'ai pris connaissance de votre éditorial avec beaucoup d'intérêt. Ceux qui pratiquent et aiment les métiers de la mer se reconnaissent immédiatement.

J'ai toutefois différé la réponse à votre demande de commentaire exprimée lors du dîner débat de l'IFM à Toulon le 21 avril dernier, en raison du référendum sur la constitution Européenne, point d'appui indispensable à la création d'une Garde-Côte Européenne.

Le début de votre éditorial met en évidence un profond changement d'attitude de la part des instances politiques au sujet de cette Garde-Côte. Nous sommes passés en peu de temps du "déraisonnable" exprimé avec une certaine condescendance, à "comment se fait-il que l'étude ne soit pas déjà faite !". Voilà une constatation réjouissante pour l'AFCAN, qui ne parlera plus dans le désert, même s'il reste à l'évidence beaucoup de chemin à parcourir pour arriver à cette création qu'elle estime urgente et indispensable à la sécurité en mer.

Au nom de mes collègues de l'AFCAN, je souhaite attirer votre attention sur les points suivants :

#### **PRINCIPE DE LA CONCEPTION D'UNE GARDE-CÔTE EUROPÉENNE :**

Les aléas de la ratification de la constitution européenne montrent à l'évidence que la construction d'une garde-côte Européenne sera une tâche ardue, en raison des transferts de souveraineté que cela implique. Et encore faut-il en FRANCE davantage redouter les blocages administratifs que les blocages populaires.

Reste la méthode du salami, chère aux révolutionnaires Russes des années 1900 : par touches progressives, construire des éléments harmonisés dans chaque pays de la communauté, et les interconnecter de la même manière que pour l'espace Schengen, pour s'apercevoir un beau jour, ô divine surprise, qu'il ne manque plus qu'une série de

signatures pour assembler légalement des éléments qui fonctionnent déjà parfaitement tous ensemble.

#### **QUEL SCHÉMA UTILISER ?**

Comme vous l'avez écrit, l'appellation küstenwache en Allemagne, recouvre plusieurs administrations différentes. Une harmonisation bien menée permettra de coordonner au niveau européen un nombre important d'éléments constitutifs préexistants d'une garde-côte. L'accord de Bonn est un bel exemple de voie à suivre.

Mais il est indispensable de commencer par définir non seulement la zone de compétence (zone des 200 milles, zones à risques), mais aussi le budget, point essentiel mais pomme de discorde et source de blocages lourds de conséquences si l'on extrapole l'actualité Européenne récente.

L'éventail des missions devra être précis, afin de minimiser les conflits avec les gouvernements et leurs administrations. En plus des compétences telles que le sauvetage, le contrôle de la sécurité des navires et l'intervention après pollution, il ne faudra pas oublier la surveillance des pêches, le contrôle douanier en mer et le contrôle de l'immigration clandestine.

#### **MOYENS D'ACTION**

Sur le plan technique, la mise en commun des moyens nautiques et aériens existants suffirait pour constituer le noyau de cette garde-côte européenne. Encore faut-il pouvoir la rendre efficace. Cela passe, comme vous l'avez souligné, par l'harmonisation du droit. Il faudra être particulièrement vigilant pour éviter les débordements légaux et juridiques que

vous connaissez : criminalisation des rejets accidentels, non-respect des critères de preuves, amendes irréalistes. Mais il faut en plus prévoir un organisme de contrôle, afin d'éviter les dérapages ou emballements que l'on constate hélas souvent avec les USCG dont le code prévoit qu'en plus de toutes les règles écrites, une commission d'arraisonnement peut édicter de son propre chef toute mesure supplémentaire qu'elle juge de nature à améliorer la sécurité.

#### **PRÉCISIONS**

Je ne peux résister au plaisir de reprendre à titre personnel deux points mineurs de votre éditorial, car il faut bien que la contradiction existe :

- L'autonomie des vecteurs aéronautiques de surveillance doit être définie en termes de durée de patrouille sur zone et non de rayon d'action.
- La protection des points sensibles tels que ceux situés dans la rade de Brest relève exclusivement du domaine des unités militaires concernées. La définition de cette protection part de la connaissance d'éléments militaires dont la divulgation détruirait une bonne partie de leur valeur.

Pour conclure, l'intérêt du référendum sur la constitution européenne en ce qui concerne la création d'un corps de Garde-Côte européen, réside dans le fait maintenant avéré qu'une construction européenne impliquant des transferts de souveraineté ne peut se faire que sur la base d'éléments simples, ne permettant pas la confusion des genres. Un ancien président de l'assemblée nationale a déclaré à ce sujet : je ne signe pas un contrat que je ne comprends pas... Alors, la promotion d'une garde-côte européenne est indispensable sur une base commune à tous les pays membres, et avec le minimum d'éléments. Il sera bien temps de revoir les détails une fois l'affaire faite.

Espérant avoir répondu à votre attente, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

*François-Xavier PIZON  
le 27 juin 2005*



Ponctué par deux rendez-vous statutaires - Assemblée Générale du 31 Mars et Conseil d'Administration du 8 Décembre, l'Exercice 2004 a généré sur des sujets d'intérêt commun pour lesquels a vocation notre CONFÉDÉRATION, un important travail de réunions d'études et d'informations, de rédaction de communiqués et de notions.

Registre International Français "R.I.F."

Le Comité de Liaison décidé par le Conseil d'Administration du 17 Décembre 2003 et dirigé par le Cdt. Denis CARDON ( "HYDRO SUP'MARINE" ) après avoir, au cours de plusieurs réunions de travail fait l'inventaire du projet de Loi, dit "Rapport RICHEMONT" adopté en session du SEMAT fin 2003, s'est efforcé d'accompagner la procédure parlementaire par une analyse détaillée et un certain nombre de propositions à des fins d'amendements du texte présenté à l'Assemblée Nationale.

Plusieurs représentants de la CONFÉDÉRATION ont multiplié les entretiens avec les personnalités proches du dossier et notamment le Député Jean - Yves BESSELIAT - Rapporteur de la proposition de Loi à l'Assemblée Nationale, Le Sénateur Henri de RICHEMONT - auteur du projet, Monsieur François GOULARD - Secrétaire d'Etat aux Transports et à la MER - Mr. Bernard SCRAMA Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande et en mission de médiation auprès d'une représentation intersyndicale des personnels navigants.

La publication de communiqués dans les quotidiens nationaux et les périodiques spécialisés a permis d'informer et de justifier les positions adoptées par la CONFÉDÉRATION d'un point de vue strictement professionnel tout en affirmant n'avoir jamais eu l'intention de se substituer aux organisations syndicales, seules habilitées à négocier les conventions ou accords collectifs ainsi que les autres conditions de travail des Gens de Mer.

ENSEIGNEMENT MARITIME

Triprique d'Information de la Filière "A" (ACADEMIQUE)

Sur le thème "La Mer recherche des milliers de personnes" un dépliant d'information: scolarité - plan de carrière et vie personnelle - destiné à orienter les choix de futurs étudiants, à partir des Terminales de Lycées, vers une formation de l'enseignement maritime a été tiré à 350 exemplaires.

Ces informations ont été communiquées, dans la limite des exemplaires disponibles lors de réunions, entretiens, conférences, salons ou expositions avec possibilité également de les consulter sur le web de plusieurs sites internet.

Cette initiative, ayant valeur de test, a été, de la part des intéressés, généralement bien accueillie et d'un intérêt manifeste.

Malheureusement, l'Administration, préalablement consultée et dûment informée de cette action de la CONFÉDÉRATION n'en a même pas accusé réception. Aucun commentaire également de la part des Ecoles directement concernées - classes préparatoires ou concours d'entrée ou scolarité des établissements privés ou publics de l'enseignement maritime.

Un nouveau tirage est en préparation avec une mise à jour et un certain nombre de modifications tenant compte de dispositions nouvelles et adaptées à la réglementation en vigueur.

Toutefois, pour que notre contribution à l'orientation professionnelle soit non seulement comprise, mais aussi partagée, il a été convenu de rechercher la possibilité de sources de financement total ou partiel avant de lancer une nouvelle opération.

MOTION adressée à Mr. le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer

La CONFÉDÉRATION des Associations de la Marine Marchande, préoccupée par les problèmes rencontrés par les étudiants de la formation maritime et ayant procédé à un examen d'ensemble, notamment dans le cadre du "Registre International Français" a adopté une Motion adressée à notre Ministre de tutelle.

- 1) Amélioration du recrutement à l'entrée des ENMH.
  - Ouvertures de Centres d'examen au concours d'entrée plus nombreuses.
  - planifier les embarquements d'Elève Officier
  - autoriser des admissions sur dossier.
  - étudier la création d'une "banque de concours" maritime Européenne.
- 2) Fluidification des débuts de carrière des étudiants de la Filière "A".
  - favoriser l'accès des Bac +2 et prévoir une classe de première année de durée réduite.
  - les étudiants de cette classe entreraient à la même date, mais sortiraient avant les autres classes et aideraient ainsi à la fluidification des embarquements d'Elève-Officier.
  - prévoir le raccourcissement en deuxième année commune, échelonner toutes les séries de cours mais également les embarquements d'autres catégories de personnels (Affaires Maritimes - Assistants Sociaux...)

Toutes les propositions de cette Motion ont été élayées par un exposé des situations et un argumentaire détaillé.

Cet important travail présenté en Assemblée Générale du 31 Mars 2004 par le Rapporteur de cette étude le Gdt. René de GAYEUX de SEMARFONT (ACOMM) a, en date du 7 Avril 2004, fait l'objet d'un courrier adressé à Monsieur François GOULARD - Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer et en copie à de nombreux ampliatrices de l'Administration et des organismes et institutions maritimes.

En fin d'année et à défaut de la moindre réponse, un dossier complet a été de nouveau, avec nos vœux à Mr. le Ministre, posté le 23 Décembre 2004. Par la suite et au cours d'un long entretien, obtenu difficilement, avec Mr. Nicolas PEHAU, conseiller technique au Cabinet du Ministre, il nous a été dit que la formation professionnelle maritime dans le cadre de sa régionalisation ne ferait pas l'économie d'une analyse et d'un inventaire approfondis que vraisemblablement, l'Inspection Générale de l'Enseignement Maritime dirigée par le Professeur Dominique LAURENT serait chargée de conduire cet audit.

Nous avons offert notre participation à ces travaux, de préférence par une représentation de la CONFÉDÉRATION au Comité Spécialisé de la Formation Professionnelle Maritime.

A ce sujet, il nous a été opposé que les Associations n'entraient pas dans la composition officielle des membres du CSFPM, mais que vraisemblablement, si elles le souhaitent, elles seront consultées par le groupe de travail chargé de cet audit.

Domiciliation du SIEGE de la CONFÉDÉRATION

En raison de locaux désaffectés au 31 Décembre 2004 - 11, Rue LINOIS PARIS 15<sup>ème</sup>, le siège de notre CONFÉDÉRATION depuis sa création (1992) une recherche d'adresse dans la capitale fut entreprise.

Après avoir tenté une approche sur plusieurs possibilités, l'Association "JEUNESSE & MARINE" - 9, Rue de la VEGA - PARIS 12<sup>ème</sup> a accepté à titre de service rendu à une entité associative de navigants, que cette domiciliation (boîte aux lettres) soit officialisée à son Centre parisien.

Depuis l'Assemblée Générale Constitutive du 14 Janvier 1992, les sept Associations fondatrices de la "Confédération des Associations de la Marine Marchande" en ont, statutairement, à tour de rôle, assuré la Présidence.

Cette longévité démontre à l'évidence une capacité à dégager des synergies pour des thèmes ou des sujets d'intérêt commun, sans intervention pour autant et d'aucune façon dans la vie propre de chaque Association.

À l'heure où notre Marine Marchande Française vient de traverser une des plus sombres décennies de son histoire, à l'heure où le Journal Officiel du 4 Mai donne force de Loi au pavillon national dans son appellation contrôlée de "Registre International Français" et où celui du 17 Mai réorganise le Ministère de l'Équipement en réduisant les 15 Directions précédentes par seulement 9 nouvelles avec la Mer réservées aux Régions littorales sous l'autorité des Préfets, l'outil que représente la CONFÉDÉRATION serait à inventer s'il n'existait pas déjà.

Cet outil aura besoin pour exercer une quelconque action ou pour simplement rester partie prenante de l'évolution à court terme de nos professions de mobiliser ses forces vives : Associations membres de la CONFÉDÉRATION et son nouveau BUREAU mandaté pour Deux ans - sans faire l'impasse sur la nécessité d'être rejoint par d'autres membres associés. Restons unis par les temps qui courent, notre MARINE MARCHANDE le veut bien !



ECOLES de  
MARINE MARCHANDE

**Le Havre**  
www.hydro-lehavre.fr  
**Marseille**

www.hydro.marseille.fr

Filière Académique A

**Bac S : concours en mai**

**Bac S + 2 : sur dossier**

Aptitude physique spéciale

Classes préparatoires au concours

**Sainte-Elisabeth Kersa**

22620 Ploubazlanec

www.lycee.kersa.free.fr

**Les Rimains**

35260 Cancale

perso.wanadoo.fr/lesrimains

**Saint-Joseph**

76620 Le Havre

www.stjosup.com

**Confédération  
des Associations de  
la  
Marine Marchande**

ASSOCIATIONS

**A.C.L.C.C.1.**

A. des Capitaines au Long Cours  
et Capitaines de 1<sup>ère</sup> Classe

**A.C.O.M.M. 2005**

A. des Capitaines et Officiers  
de la Marine Marchande

**A.F.C.A.N.**

A. Française des Capitaines de Navires

**HYDRO-SUP'MARINE**

A. Nationale des Elèves et anciens Elèves  
des Ecoles de Marine Marchande

**F.N.A.P.M.M.**

Fédération Nationale des Pensionnés  
de la Marine Marchande

**La TOULINE**

**La mer  
recrute  
des milliers  
de personnes**

nos métiers vous ouvrent les portes de

**50 métiers\***  
civils, privés  
ou libéraux

**50 métiers\***  
fonction publique

Ces métiers \* sont aussi  
ouverts aux personnels de la  
filière professionnelle B  
de la Marine Marchande

## Scolarité

3 années scolaires \*

**Brevet de Chef de quart  
de navire de mer  
passerelle et/ou machine**

1 année scolaire \*

**DESMM**

**Brevet de Second polyvalent**

**Brevet de Capitaine**

**Evolution de carrière**

**80 % se reclassent tôt dans  
le para-maritime \* pour  
utiliser leurs fraîches  
compétences techniques  
et de management humain,  
et profiter de vie de famille...**

\* enseignement gratuit

## Plan de carrière

Age minimum 17 ans,

Eventuels stages embarqués interscolaires

Cumul embarquements d'Elève-Officier  
(rémunérés) **12 mois**

Cumul embarquements de Chef de quart  
**8 mois + congés**

Salaire +/- 2.500€  
Voyages de conjoint(e) possible

Cumul embarquements d'Officier  
pont & machine **24 mois + congés**

Total des scolarités environ **32 mois**  
Total des embarquements environ **44 mois**  
Total des congés environ **44 mois**

Soit au total environ **10 ans**

**Brevet de Capitaine  
obtenu en moyenne  
à l'âge de 29 ans**

## Vie personnelle

**Rythmes de vie**

**Transbordeurs 7 jours à bord  
pour 7 jours de congés**  
**Long-cours environ 3 mois à bord  
pour près de 3 mois de congés**

## Evolution de carrière

\* Avant 30 ans, plus de 80 % des  
brevetés sont aspirés par les métiers :

**Civils** Pilote de port, remorquage,  
Cadre en agences de Compagnies Mariti-  
mes,  
Expert, Pilote hauturier, logistique,  
assurances, transit, manutention,  
Enseignant maritime,  
Grandes installations techniques  
d'entreprises non maritimes.

**Publics** : Administrateur et  
Inspecteur des Affaires Mariti-  
mes, Officier de port,  
Enseignant maritime, ...



ASSEMBLÉE  
NATIONALE

Jean-Yves BESSELAT

Député

Conseiller Général  
de la Seine-Maritime

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Monsieur Pierre AYMERIC  
Président Hydro- Sup'Marine  
13, rue Alfred Thillard  
76600 LE HAVRE

Nos réf. : JYB/AG

Le Havre, le 11 mai 2005

Monsieur le Président, *cher ami,*

Comme vous le savez, la loi portant sur la création d'un Registre International Français vient d'être promulguée par le Président de la République.

Cette loi concerne les navires de commerce armés au long cours et au cabotage international ainsi que les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres. Elle ne concerne ni les navires à passagers (Ferries Transmanche et liaisons avec la Corse) ni les remorqueurs.

Je me permets de souligner les points essentiels de ce texte que nous avons évoqué ensemble à plusieurs reprises :

**1° - Il s'agit d'un pavillon français, le Commandant et son substitué sont obligatoirement Français pour des raisons de sûreté.**

Ces navires seront immatriculés dans un port français et contrôlés par les autorités françaises sur le plan de la sécurité, sur le plan social et sur le plan fiscal.

**2° - C'est un pavillon compétitif qui permet de développer l'emploi de marins français.** En effet, la loi définit un minimum de marins communautaires (en général français) dans les deux cas de figure que vont rencontrer les armateurs :

a - Le navire fait l'objet d'une aide d'Etat (GIE Fiscaux, en cours de négociation à Bruxelles). Le minimum de marins français, dans ce cas, est fixé à 35%.

b - Dans le cas où le navire n'est pas ou n'est plus aidé fiscalement, ce minimum est fixé à 25%.

Un exemple chiffré permet de bien situer l'enjeu en terme d'emploi :

En moyenne, la fiche d'effectif (sur laquelle est calculée le pourcentage) d'un porte-conteneurs ou d'un pétrolier comporte 16 marins. Cela signifie concrètement que pour un navire aidé, un équipage comprendra au minimum 6 marins français ; avec la relève d'équipage ce chiffre est doublé et s'élève à 12.

Dans le cas d'un navire non aidé (25%), nous aurons au minimum 4 marins français, la relève d'équipage multipliant ce chiffre par deux.

Sur les navires RIF, nous aurons donc au minimum, selon les cas, de 8 à 12 marins français.

De plus, l'écart de pourcentage entre les navires aidés et non aidés permet aux armateurs d'avoir la marge de manoeuvre nécessaire qui leur manquait jusqu'à présent pour lutter à armes égales avec les registres bis européens.

L'économie de gestion permise par cette option est de l'ordre, selon les cas, de 20 à 30% sur le coût de gestion du navire.

En outre, deux mesures fiscales améliorent l'efficacité de ce texte :

- Le revenu des marins français est défiscalisé.
- Désormais, pour l'ensemble des navires battant pavillon français (1er registre et registre bis), la loi prévoit l'exonération des charges ENIM.

L'objectif de ce texte (qui annule et remplace la pavillon Kerguelen) est de permettre, dans les trois prochaines années, à l'ensemble des navires immatriculés au TAAF de revenir sous pavillon RIF, à plusieurs dizaines de nouveaux navires de pavillonner sous le RIF et de créer plusieurs centaines d'emplois de marins français. Un premier bilan sera dressé à cet horizon.

**3° - C'est un texte très protecteur pour les marins non communautaires.**

Ce texte légalise et encadre les sociétés de maning qui embauchent les marins dans les pays tiers. Celles-ci devront désormais faire l'objet d'un agrément des autorités françaises.

Au niveau de la protection sociale et des salaires, ce texte se réfère indirectement aux meilleures normes internationales soit aux normes ITF supérieures aux normes posées par l'OIT. Ceci ne pouvant être écrit dans la loi (ITF est une norme de droit privé) un décret ministériel précisera ce point.

En outre, en cas de défaillance de la société de maning l'armateur prendra à sa charge les frais de rapatriement du marin et assurera le salaire et les charges sociales qui lui sont dues. Aucun texte européen n'est aussi protecteur.

Ce texte a fait l'objet d'une longue maturation qui était sans doute nécessaire. Il a pour objectif de redresser le pavillon français dans les meilleurs délais, de développer l'emploi de marins français et d'assurer pour les marins de pays tiers des conditions de travail qui soient vraiment dignes.

Je suis heureux, en tant que rapporteur de ce texte à l'Assemblée nationale, d'avoir contribué à la décision qui vient d'être prise. Nous allons désormais mobiliser l'ensemble des acteurs de la filière maritime pour que cette loi soit une réussite.

Je tenais à porter à votre connaissance directement l'ensemble de ces éléments qui correspondent, je crois, à l'intérêt de notre pays.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Amis*  
*Jean-Yves Besselat*  
Jean-Yves BESSELAT

# Compte rendu du Sous Comité NAV 51 - OMI Londres du 6 au 10 juin 05

Le Sous Comité NAV51 s'est déroulé à Londres du lundi 6 au vendredi 10 juin. Trois groupes de travail (WG) (Trafic maritime - Technique - ECDIS et ENC) et deux groupes de rédaction (DG) (Navires à passagers - Révision du Code HSC) ont été créés en parallèle à l'assemblée plénière.

*Les groupes de travail (WG) ou de rédaction (DG) proposent en plénière un document (WP) rapport de leur travail, ce document est approuvé par le sous-comité et est transmis au Comité Sécurité (MSC) pour adoption. En général les textes adoptés entrent en vigueur 6 mois après leur adoption par le MSC.*

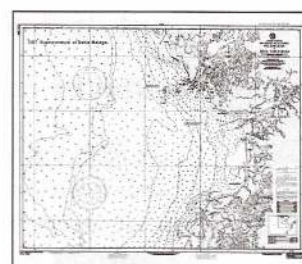
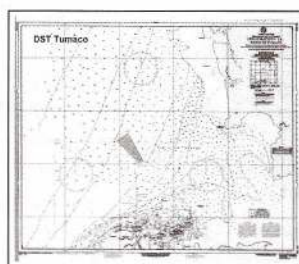
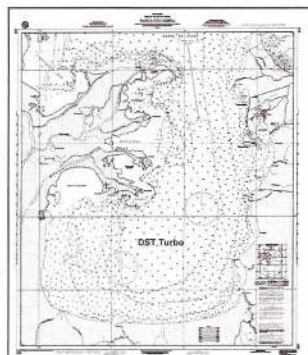
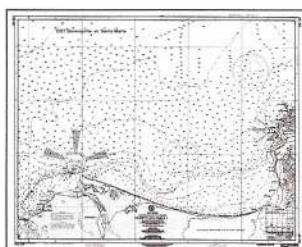
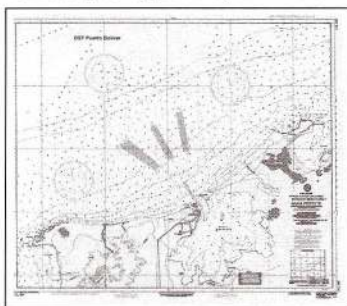
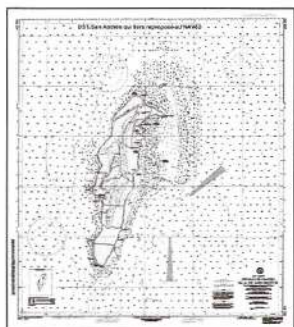
## WG1 : SHIPS' ROUTEING AND RELATED MATTERS

Le groupe de travail sur l'organisation du trafic maritime et des questions connexes s'est réuni du 6 au 8 juin sous la présidence de M. P. Hannken (Allemagne). Le rapport de travail du groupe devant être présenté en plénière le jeudi 9 pour examen et approbation.

### 1- Nouveaux DST

**Le long de la côte Colombienne** – ( Nav 51/3/9 par Colombie) – Création de DST aux abords de 8 ports : San Andrés – Puerto Bolivar – Santa Marta – Baranquilla – Cartagena – Turbo sur la mer des Caraïbes et Buenaventura y compris Bahia Malaga et Tumaco sur le Pacifique.

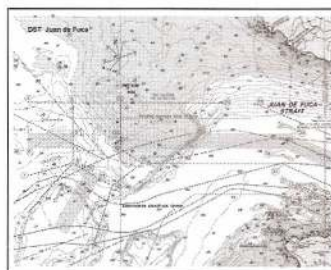
Du fait de la proximité du Nicaragua qui n'a pas été consulté sur le sujet, le DST de San Andrés n'est pas approuvé, toutefois il devrait faire l'objet d'une nouvelle proposition au NAV52. Les autres dispositifs sont approuvés.



### 2 - Amendements aux actuels DST

**Détroit de Juan de Fuca et à ses abords** - (Nav 51/3/5 par Canada et USA) modification du DST pour répondre aux préoccupations soulevées par l'encombrement des voies de circulation dans la zone du banc Swiftsure.

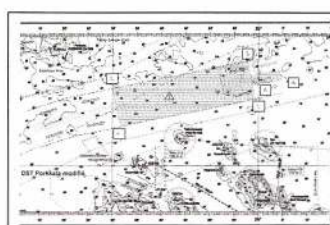
Modification de la voie d'accès occidentale et de la zone de prudence entre les voies d'accès SW et W d'une part et les voies E/W d'autre part.



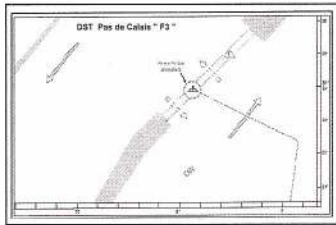
**Au large du Cap de Gate** – (Nav 51/3/7 par Espagne). Déplacement du DST actuel vers le SW pour tenir compte du nombre croissant de pêcheurs dans le DST actuel et du fait que les zones de pêche de la zone se sont modifiées.



**Au large du phare de Porkkala** – (Nav 51/3/11 par Estonie, Fédération de Russie et Finlande) Prolongement de 3 miles vers l'Est du DST et agrandissement de la zone de précaution.

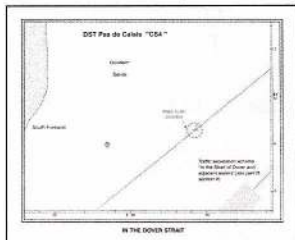


**Dans le Pas de Calais "F3" – (Nav 51/3/13 par UK) Création d'une zone rectangulaire de prudence au voisinage de "F3" et flèche de circulation recommandée au NE et SW.**



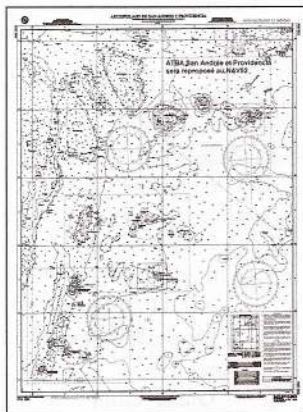
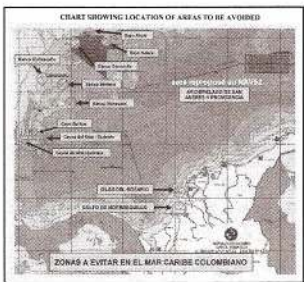
**3 – Mesures d'organisation du trafic autre que DST**

Amendement à l'actuelle zone à éviter : bouée CS4 du Pas de Calais (Nav 51/3/8 par UK) La découverte de fonds de mauvaise tenue à la position de la bouée CS4 a amené à déplacer cette bouée de 150m dans le NE, la zone à éviter associée devait être recentrée sur la nouvelle position de la bouée pour continuer à assurer la protection nécessaire. La bouée reste située sur la ligne de séparation du DST et de la zone de navigation côtière.



**Création de nouvelles zones à éviter : mer des Caraïbes colombienne (Nav 51/3/10 – Colombie)**

Trois groupes de zones à éviter ont été examinés : concernant l'archipel de San Andrés et Providencia ; les îles Rosario et le banc Salmedina ; le golfe de Morosquillo. Le groupe concernant l'archipel San Andrés et Providencia proche du Nicaragua, qui n'a pas été consulté pour la présentation de cette proposition, n'a pas été approuvé, il devrait faire l'objet d'un nouvelle proposition au NAV52.

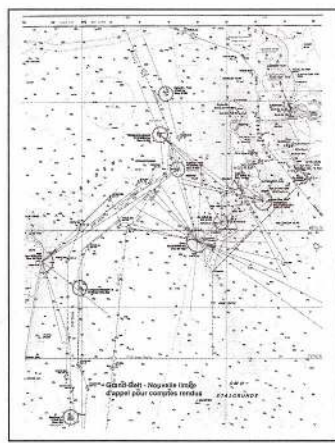
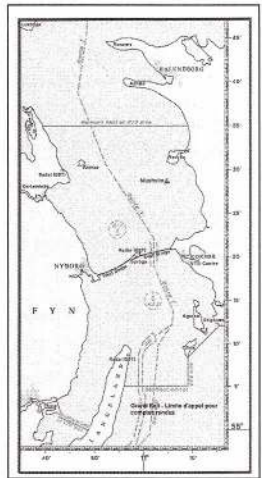


**4 - Mise en œuvre des DST nouveaux ou modifiés et des autres mesures d'organisation du trafic :**

Les nouveaux DST et les amendements aux DST actuels ainsi que les autres mesures d'organisation du trafic seront mis en œuvre 6 mois après leur adoption par le Comité.

**5 - Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires**

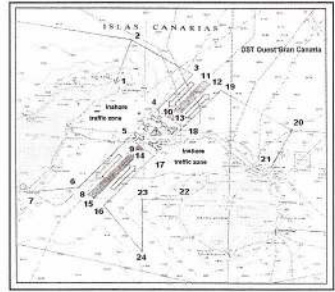
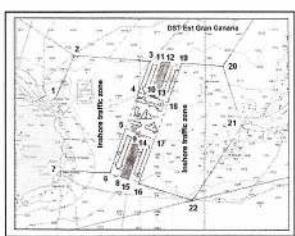
Amendement au système actuel "Dans la zone de trafic du Grand-Belt" (Nav 51/3/3 par Danemark) La ligne de compte rendu obligatoire dans la zone Hov /Langeland W se trouve au voisinage d'un changement de route et les officiers de quart omettent de rendre compte étant pris par la navigation dans une zone reserrée. Le VTS a aussi observé des situations dangereuses pendant que les officiers de quart rendent compte. Afin de permettre aux officiers de quart de rendre compte sans être absorbés par la navigation, la limite de compte rendu est déplacée d'environ 3.5 miles vers le sud . Mise en œuvre du système le 1<sup>er</sup> juillet 2006.



**6 – Mesures de protection associées pour les PSSA**

(Particularly Sensitive Sea Areas)  
**PSSA des Canaries : Etablissement de nouveaux DST, zones à éviter, et nouveau système obligatoire de comptes rendus de navires. (Nav 51/3-51/3/1-51/3/2 Espagne)**

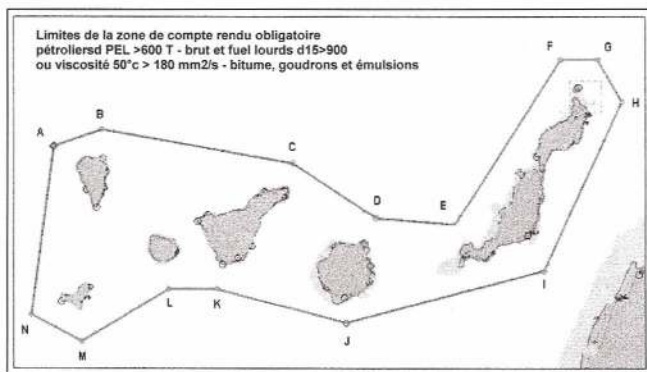
Création de 2 systèmes de DST à l'Est et à l'Ouest de Gran Canaria avec chacun une zone de prudence pour le trafic traversier entre Las Palmas et Santa Cruz de Tenerife et Las Palmas et Fuerteventura / Lanzarote.



Création d'un système de comptes rendus obligatoires (CAN-REP) pour les navires citerne de 600 GRT et plus en transit dans la zone des îles ou en provenance ou à destination de ces îles ou effectuant des services entre ces îles et transportant une cargaison de :

- pétrole brut lourd de densité à 15°C supérieure à 900Kg/m<sup>3</sup>
- fiouls lourds de densité à 15°C supérieure à 900Kg/m<sup>3</sup> ou d'une viscosité cinématique à 50°C supérieure à 180 mm<sup>2</sup>/s; et
- bitume, goudron et leurs émulsions

La limite de la zone de comptes rendus obligatoires est une ligne polygonale joignant les extrémités de la limite extérieure de la mer territoriale (12 milles) qui entoure l'archipel.



Les navires doivent envoyer leur compte rendu :

- lorsqu'ils entrent dans la zone de compte rendus (ZCR); ou
- immédiatement après avoir quitté un port, terminal ou mouillage à l'intérieur de la ZCR, ou
- lorsqu'ils s'écartent de la route qui devait leur permettre de rejoindre le port/terminal/mouillage déclaré à l'origine comme étant leur destination ou de la position "en attente d'instructions" fournie au moment de l'entrée dans la ZCR ; ou
- lorsqu'il est nécessaire qu'ils s'écartent de la route prévue en raison des conditions météorologiques ou d'un défaut de fonctionnement du matériel ou lorsque des renseignements doivent être fournis à la rubrique "Q" ; et
- lorsqu'ils quittent définitivement la zone de comptes rendus (ZCR)

Les comptes rendus doivent être envoyés à :

**MRCC Régional de TENERIFE** s'ils entrent à l'Ouest de 015°30'W

Tel : +34 900 202 111

Courriel : canrep.tenerife@sasemar.es

VHF : 16 et 70

MF : 2182

**Système d'identification automatique (AIS)**

**MRCC Régional de Las Palmas** s'ils entrent à l'Est de 015°30'W

Tel : +34 900 202 111

Courriel : canrep.laspalmas@sasemar.es

VHF : 16 et 70

MF : 2182

**Système d'identification automatique (AIS)**

A la sortie informer le même MRCC qu'à l'entrée.

**Message :** Rubriques A.B.C.E.F.G.I.P.T.W et X obligatoires pour compte rendu de plan de route (SP)

A.B.C.E et F obligatoires pour compte rendu final (FR) – (le navire quitte définitivement la ZCR)

A.B.C.E.F et I obligatoires pour compte rendu de déviation (DR)

Q incluse chaque fois que des défauts, pannes, avaries, défauts ou autres affectant la navigation normale se produisent dans la ZCR

**Lettre de désignation**

Nom du système

**Fonction**

Mot de code

Type de CR

**Texte**

CANREP

SP(transit)

FR (final)

DR (déviation)

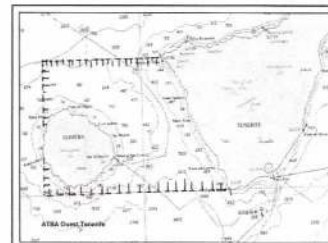
A	Navire	Nom et Indicatif / n°OMI / n° MMSI
B	Groupe date/heure	JJ-HH-MM Z ( UTC)
C	Position Lat/Long	ll-mm N-LLL-mm W
E	Cap	CCC, cap vrai
F	Vitesse	VV en nœuds
G	Dernier port d'escale	Nom du dernier port d'escale
I	Destination/ HPA	Destination JJ-HH-MM Z
P	Cargaison	Type(s), quantité, classe OMI cargaisons dangereuses
Q	Défaut, avarie...	Description brève
T	Adresse cargaison	Nom-n° tel-n°fax / mail / URL pour renseignements sur cargaison
W	Personnes à bord	nombre total à bord
X	Divers	Renseignements divers applicables à ces navires citernes - caractéristiques/ quantité de combustible soute si > 5000 t - conditions de navigation – NUC - handicapé - restreint -....

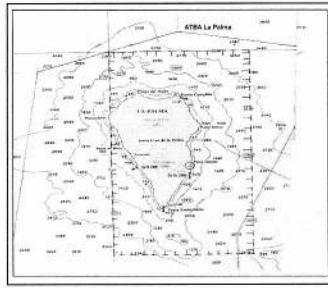
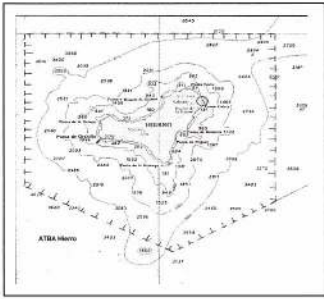
Etablissement de zones à éviter dans la zone des îles Canaries afin de protéger l'écosystème marin.

Tous navires-citernes et navires de jauge brute supérieure à 500 transportant des hydrocarbures ou cargaisons dangereuses en vrac devraient éviter les zones :

- Nord de Lanzarote (réserve biosphère)
- Ouest de Tenerife , Goméra incluse (reproduction de cétacés)
- Ouest Gran Canaria (reproduction de cétacés)
- Autour de La Palma (réserve biosphère)
- Autour de Hierro (réserve biosphère)

Les mesures de protection associées entreront en vigueur six mois après adoption par le MSC.

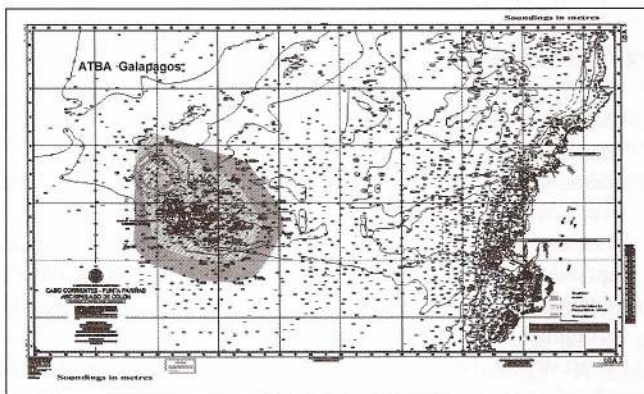




**PSSA de l'archipel des Galapagos - Mesures de protection associées : établissement d'une nouvelle zone à éviter (Nav 51/3/4, Corr.1 Equateur)**

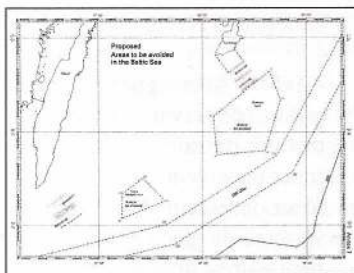
Tous les navires et barges transportant des hydrocarbures ou matières dangereuses et tous les navires de jauge brute égale ou supérieure à 500 uniquement en transit devraient éviter de naviguer dans la zone.

Mise en œuvre proposée 1<sup>er</sup> Juillet 2006.

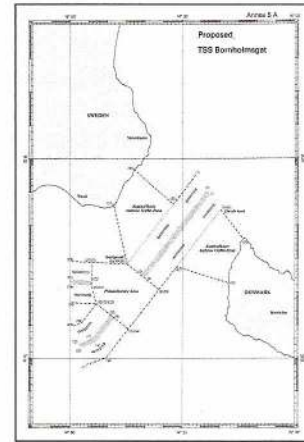
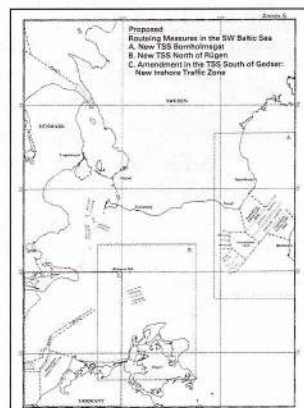


**PSSA de la zone mer Baltique - Mesures de protection associées : nouveaux DST, route en eau profonde recommandée, zones à éviter obligatoires et amendements aux DST existants. (Nav 51/3/6 Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne et Suède ; Nav 51/3/14 WWF ; Nav 51/INF.2 Allemagne ; Nav 51/INF.3 Danemark et Suède).**

Les zones à éviter obligatoires n'ont pas été approuvées par le groupe de travail qui a estimé que cela n'était pas justifié. Il est convenu qu'il faudrait établir des zones à éviter non obligatoires. La Suède accepte cette décision qu'elle ne trouve pas satisfaisante et présentera un document plus détaillé au Nav 52.



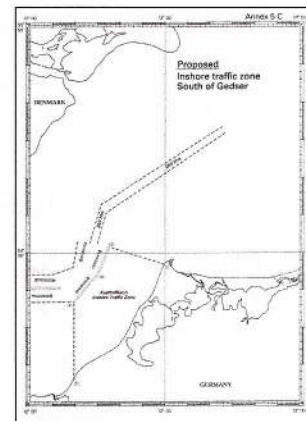
**Nouveau DST dans le BORN-HOLMSGAT : 2 voies de circulation larges de 2.7 milles divisées en 3 parties, zone de séparation de 0.8 mille dans les 3 parties, 2 zones de navigation côtière associées, une zone de précaution entre les 3 parties.**



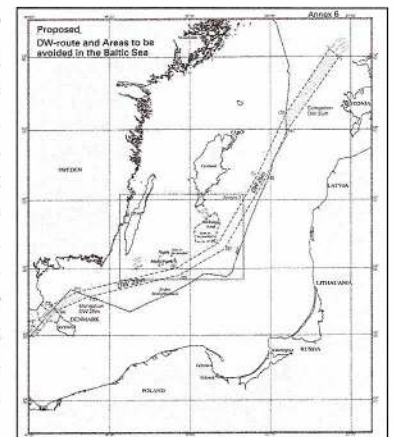
**Nouveau DST au Nord de RÜGEN : 2 voies de circulation de 2.0 milles de large , 1 zone de séparation de 1.0 mille.**



**Amendement au DST au Sud de GEDSER : Nouvelle zone de navigation côtière établie entre la côte allemande et la limite Est du DST.**



**Création d'une route en eau profonde large d'environ 6 milles au large de l'île de GOTLAND reliant le DST actuel au large de la péninsule de Köpu et le DST de Bornholm. Il est recommandé à tous les navires passant à l'Est et au Sud de l'île de Gotland en direction ou en provenance de la partie nord-est de la mer Baltique, et dont le tirant d'eau est supérieur à 12 m., d'utiliser la route en eau profonde.**



Une note est ajoutée au texte sur le DST "Au large de l'île de Gotland" : Le TE maximal dans le DST est de 12 mètres. Il est recommandé à tous les navires en provenance ou en direction de la partie nord-est de la mer Baltique, dont le TE est supérieur à 12 mètres, d'utiliser la route en eau profonde au large de l'île de Gotland .

Date de mise en œuvre 1<sup>er</sup> janvier 2006.

## WG2 : TECHNICAL WORKING GROUP

Ce groupe de travail sur les aides de navigation et questions connexes s'est réuni du 6 au 8 juin sous la présidence de M. Kim Fisher (UK) . Le rapport de travail du groupe devant être présenté en plénière le jeudi 9 pour examen et approbation.

### 1 - Questions traitées par l'UIT, y compris la Commission d'études 8 des radiocommunications de l'UIT-R.

Un projet de texte (Nav 51/INF8) envisageant de reclasser l'attribution au service de radiolocalisation dans les bandes de fréquence 9000-9200 MHz et 9300-9500 MHz pour lui conférer un statut primaire ... a été examiné. (*ce sont des bandes de fréquences utilisées par les radars de navigation*). Le projet de texte proposé pour la RPC ne pose pas de problème.

Ce document devrait aussi être examiné par le groupe d'experts OMI/UIT du 13 au 15 juin 2005 en tenant compte de l'avis ci-dessus.

### 2 - Révision des normes de fonctionnement des VDR et des S-VDR

Les documents Nav51/15 (Danemark) et Nav51/15/1(UK) prévoyaient une interface normalisée pour les données VDR/S-VDR . Le groupe a élaboré un projet de circulaire SN sur le système recommandé d'extraction des données stockées dans les enregistreurs de données de voyage (VDR) et les enregistreurs simplifiés (S-VDR).

Le but est de permettre aux autorités chargées des enquêtes après accident d'accéder rapidement aux données enregistrées après un accident et de les transférer sur un portable standard.

Le VDR/ S-VDR devraient fournir :

- Une interface pour télécharger les données stockées et lire des renseignements sur un ordinateur externe, correspondant à un format reconnu tel que Ethernet, USB, Fire wire ou format équivalent ;
- Une copie du logiciel assurant la capacité de télécharger les données stockées et de les lire sur un ordinateur portable externe connecté.

Ce logiciel devrait être compatible avec un système d'exploitation disponible sur les ordinateurs du commerce et stocké sur un dispositif portable tel que CD-ROM, DVD, clé USB etc.. ; et

- Un mode d'emploi pour l'exploitation du logiciel et la connexion de l'ordinateur portable au VDR/S-VDR
- Le dispositif de stockage portable , le mode d'emploi et toutes pièces spéciales ( non disponibles dans le commerce) nécessaires à la connexion physique devraient être stockés dans l'unité principale du VDR/S-VDR.
- Lorsque des formats non normalisés, ou qui sont propriété industrielle, sont utilisés pour stocker les données dans le VDR, le logiciel pour convertir les données dans des

formats normalisés, qui ne sont pas propriété industrielle, devrait être fourni sur le dispositif de stockage portable ou être résident dans le VDR.

Le projet de résolution MSC prévoit comme date de conformité le 1<sup>er</sup> juin 2008.

### 3 - Questions relatives à l'équipement AIS

Nav 51/4/2 (IEC) - Nav51/4/3 (Suède) – Concernant l'AIS de classe B pour les navires non visés par la Convention SOLAS. Il faudrait mettre au point de toute urgence des dispositifs AIS peu onéreux et abordables pour les navires et bateaux de plaisance non visés par la SOLAS faisant appel à la fois à la technologie de l'AMRTAO et à celle de l'AMRT/DP et fonctionnant en harmonie avec les dispositifs de classe A en vue de renforcer la sécurité de la navigation en général et la sauvegarde de la vie humaine en mer en particulier. Par conséquent les Gouvernements Membres ont été invités à participer activement aux travaux de l'AIMS, de l'UIT, de la CEI et d'autres organismes traitant de ce sujet.

### 4 - Système de radionavigation global

Nav51/12 (France) Rapport du groupe de travail par correspondance sur le programme GALILEO sur les normes de fonctionnement applicables aux récepteurs fonctionnant dans le cadre du Service ouvert de Galiléo.

Les normes de fonctionnement révisées ont été acceptées ainsi qu'une nouvelle question au programme de travail du Sous-comité sur les "Normes de fonctionnement de l'équipement de réception Galiléo à bord" .

Il est urgent d'achever les normes de fonctionnement d'ici 2006 afin de donner suffisamment de temps à l'industrie pour produire l'équipement destiné au système Galiléo qui deviendrait opérationnel en 2008. Les normes de fonctionnement devraient être finalisées au NAV52.

Le processus de reconnaissance pourrait être achevé en temps voulu une fois que le système deviendrait opérationnel, par conséquent les exploitants du Système Galiléo ont été invités à entamer ce processus dès qu'ils seront à même de le faire.

### 5 - Examen des normes de fonctionnement des INS et IBS (Integrated Navigation System et Integrated Bridge system)

Nav51/4 (Allemagne) et Nav51/4/4 (Japon). Les conclusions du groupe de travail par correspondance ont été approuvées; les travaux devraient commencer par une révision des normes de fonctionnement des INS suivie d'une révision des normes de fonctionnement des IBS. Des normes de fonctionnement d'un système de gestion des alarmes à la passerelle sont également nécessaires, mais pourraient être intégrées aux normes de fonctionnement des INS.

Un groupe de travail par correspondance est créé, coordonné par l'Allemagne, il est chargé :

- D'élaborer un projet de texte révisé des normes de fonctionnement des INS se fondant sur les documents Nav51/4 et 51/4/4 et tenant compte des conclusions des délibérations du groupe de travail technique. Ces normes devraient permettre d'appliquer correctement la règle V/ 15 de la Convention SOLAS et remédier aux limitations des actuelles normes de fonctionnement des INS ;
- D'inclure un module pour la gestion des alarmes ;
- D'inclure des détails sur la façon dont l'élément humain et l'interface avec l'équipe à la passerelle et le pilote devraient être pris en considération pour les questions qui

intéressent expressément l'utilisation des systèmes de navigation intégrés ;

- D'inclure des directives à l'intention des fabricants de matériel pour qu'ils fournissent un matériel à installer à bord conçu pour permettre à un utilisateur, ayant suivi un cours général sur les INS, de se familiariser avec le matériel INS et sa configuration à bord du navire ;
- De recommander la marche à suivre en ce qui concerne les normes de fonctionnement des IBS prenant en compte le caractère pratique de ces normes ;
- D'assurer la liaison avec le sous-comité de conception et équipement du navire (DE) afin que la gestion des alarmes soit traitée de manière uniforme.
- De soumettre son rapport au NAV 52.

## WG3 : Technical working group

Ce groupe de travail sur l'évaluation de l'utilisation des ECDIS et la mise au point des ENC s'est réuni les 7 et 8 juin sous la présidence de M. E. Vågslid (Norvège). Le rapport de travail du groupe devant être élaboré pour le jeudi 9 pour examen en plénière.

Nav 51/6 (Groupe de travail par correspondance) Nav51/6/1 (OHI) Nav51/6/2 (Féd.Russie) Nav 51/6/3 (Japon) et Nav51/INF4 (OHI)

### Rapport du Groupe de travail :

La délégation panaméenne appuyée par plusieurs délégations (*dans la même ligne*) a estimé que la plénière n'avait pas donné instruction au groupe de travail d'examiner la prescription d'emport obligatoire de l'ECDIS, point qui apparaît dans le rapport du groupe de travail et ne devrait pas figurer au rapport.

La délégation britannique appuyée par plusieurs délégations a estimé que le mandat confié au groupe rendait compte des délibérations en plénière, et que le groupe de travail avait suivi les instructions qui lui avaient été données et avait examiné de manière générale, comme indiqué dans le rapport du groupe, l'éventualité d'une prescription d'emport, le paragraphe concerné (2 de l'annexe 1) n'ayant aucun statut attribué.

Débats prolongés ne débouchant pas sur un consensus possible sur l'ensemble du rapport. Le rapport est approuvé sous réserve que le paragraphe 2 de l'annexe 1 ne soit pas approuvé et donc ne figure pas au rapport accessible sur le site web.

### Commentaires du rédacteur :

*Dans les instructions au groupe de travail par correspondance créée par le NAV50 outre l'examen de divers documents issus du MSC78, ce groupe devait "procéder à des échanges de vue préliminaires, portant entre autres, sur les points suivants :*

- Conditions d'une éventuelle adoption de prescriptions relatives à l'emport d'ECDIS
- Programme d'application progressive ; types de navires visés "...

*Le rapport du groupe de travail : Le paragraphe 2 de l'annexe 1 du rapport du groupe de travail faisant des propositions concernant le tonnage, les types de navires et des dates d'obligation d'emport d'ECDIS sous forme d'un nouveau paragraphe 2.8 à la SOLAS V/19.*

*Le rapport du groupe de travail est examiné et modifié si*

*besoin par le groupe de travail avant d'être présenté en plénière. Il peut subir des modifications rédactionnelles légères en plénière, être refusé, auquel cas il n'apparaîtra pas dans le rapport du Sous-comité, mais il n'y avait pas jusqu'à présent de suppression de pans entiers du texte.*

*En regardant la liste des pays ayant participé au groupe de travail sur les ECDIS et ENC on note la présence de représentants de pays qui se sont opposés à l'adoption du rapport complet de ce groupe de travail en plénière !!*

### Amendements qu'il est proposé d'apporter à la règle V/19 de SOLAS

Note de bas de page se rapportant à l'alinéa 2.1.5 pour tenir compte des définitions données de "portefeuille approprié de cartes marines sur papier à jour" lorsqu'elles sont utilisées comme moyen de secours en remplacement des ECDIS.

### Amendements qu'il est proposé d'apporter au Recueil HSC

Les amendements proposés au chapitre 13 du Recueil HSC en vu de l'emport obligatoire d'ECDIS à bord des engins à grande vitesse :

13.8.2 : Les engins à grande vitesse doivent être équipés d'un système ECDIS comme suit :

1. les engins construits le [1<sup>er</sup> juillet 2008] ou après cette date
2. les engins construits avant le [1<sup>er</sup> juillet 2008], au plus tard le [1<sup>er</sup> juillet 2010]

Changer la numérotation de l'actuel paragraphe 13.8.2 qui devient 13.8.3

Le Recueil HSC 1994 et le Recueil DSC devrait être également modifiés pour tenir compte de ces amendements.

### Evaluation formelle de la sécurité

Le Sous-comité a estimé qu'une évaluation formelle de la sécurité que présenterait l'emport d'ECDIS était souhaitable. Un certain nombre de facteurs pour l'étude étaient à prendre en compte pour l'évaluation des avantages, coûts et risques pour que les résultats de l'évaluation soient utiles, parmi lesquels entre autres :

- La précision du régime réglementaire et l'état des normes de fonctionnement connexes
- La couverture des cartes électroniques de navigation (ENC) et leur disponibilité
- La formation et la familiarisation à l'utilisation de l'ECDIS.

### Catalogue OHI en ligne (Service Hydrographique International)

L'OHI propose d'établir un catalogue complet en ligne des cartes marines officielles disponibles, ce qui faciliterait la constitution d'un "portefeuille approprié de cartes marines sur papier". Devraient être inclus dans ce catalogue les éléments suivants :

- disponibilité des ENC
- disponibilité des RNC
- disponibilité de cartes papier officielles (telles que définies par SOLAS V/2.2)
- liste établie à partir des éléments fournis par les états côtiers des cartes considérées comme constituant un "portefeuille approprié de cartes marines sur papier" permettant de compléter l'ECDIS utilisé en mode RCDS

A noter que les RNC ne devraient pas apparaître dans le catalogue lorsque des ENC sont disponibles.

Les Etats membres devraient examiner la question de savoir quelles cartes papier constitueraient un "portefeuille approprié de cartes marines sur papier" dans les eaux placées sous leur juridiction pour lesquelles il n'existe pas d'ENC et communiquer ces informations à l'OHI pour incorporation dans le catalogue des cartes en ligne.

Les eaux concernées étant les eaux territoriales non couvertes par les ENC, les navires en transit devraient demander l'avis de l'Etat côtier.

#### **Avant projet d'amendement à la recommandation sur les normes de fonctionnement des ECDIS (Résolution A.817(19) telle que modifiée)**

§1.2 Lors de l'exploitation en mode RCDS il devrait y avoir à bord un "portefeuille approprié de cartes marines sur papier à jour". L'OHI tient à jour un catalogue mondial qui indique quelles cartes peuvent être considérées comme constituant un portefeuille approprié. Ce catalogue est établi à partir des renseignements fournis par les Etats côtiers.

§2.7 Un portefeuille approprié de cartes marines sur papier à jour devrait couvrir les portions du voyage prévu pour lesquelles l'ECDIS sera utilisé en mode RCDS; ces cartes doivent être à une échelle appropriée pour fournir au navigateur les renseignements sur la situation générale en matière de navigation.

#### **Circulaire SN/Circ. 207**

Le Sous-comité a étudié la nécessité de réviser la circulaire SN/Circ.207 pour tenir compte des éclaircissements sur "portefeuille approprié de cartes marines papier à jour" et a estimé que si une révision de la circulaire était nécessaire, il était prématuré de prendre une telle initiative étant donné que la révision des normes de fonctionnement aurait lieu à partir du NAV52.

#### **Groupe de travail par correspondance**

Un groupe de travail par correspondance est constitué pour :

- Examiner les amendements aux normes de fonctionnement des ECDIS (MSC 80/21/2; Nav51/6/2; Nav 51/6/3; Nav 51/6)
- Elaborer un texte récapitulatif des normes de fonctionnement révisées des ECDIS
- Examiner les incidences sur les instruments de l'OMI
- Examiner l'avant projet de catalogue OHI
- Faire rapport au NAV52

### **DG1- Drafting group (Groupe de rédaction)**

#### **Sécurité des navires à passagers : Planification efficace du voyage pour les navires à passagers**

(Nav51/10/2 Danemark) , Résolution A.893(21) MSC80/24 et observation et décisions en plénière)

Directives complémentaires sur la planification de voyage applicables aux navires à passagers exploités en zones éloignées, sont ajoutés des facteurs spécifiques s'appliquant à l'exploitation dans les zones de l'Arctique et de l'Antarctique.

- Lors de la mise au point d'un plan de voyage dans les zones éloignées prêter attention aux conditions environnementales dans la zone d'exploitation, aux ressources limitées et aux renseignements sur la navigation.
- Dans les zones arctiques éloignées couvertes de glace se reporter à la MSC Circ.1056 (MEPC/Circ.399) qui contient des

recommandations relatives à la construction , l'équipement et des directives relatives à l'exploitation

- La Résolution A.893(21) contient des directives pour la planification du voyage. Les navires à passagers exploités dans des zones éloignées devraient tenir compte des facteurs supplémentaires suivants :

- source, âge et qualité des données hydrographiques utilisées pour les cartes employées
- limites concernant les renseignements sur la sécurité maritime et ressources SAR disponibles
- aides à la navigation disponibles ou non
- lieux de refuge

- comporter les éléments suivants :

- les zones sûres et les zones d'accès interdit
- les couloirs maritimes ayant fait l'objet de levés hydrographiques, le cas échéant;
- plan d'intervention en cas de situation d'urgence, compte tenu des secours limités disponibles dans les zones éloignées.
- notification aux autorités pertinentes de tout changement apporté au plan de voyage ou de traversée communiqué précédemment si elles l'exigent.

- Pour traversée ou exploitation dans les eaux arctiques ou antarctiques le plan de voyage devrait comporter en plus

- la connaissance des glaces ou de leur formation, de l'effet environnemental (courants, vent, conditions météo stables, brouillard et saisons) pouvant affecter les glaces et la navigation dans les glaces.
- renseignements à jour sur l'étendue, le type de glace et d'icebergs à proximité de l'itinéraire prévu,
- les données statistiques des années précédentes sur les glaces
- les limites d'exploitation dans les zones couvertes de glaces et
- la disponibilité et l'utilisation de navigateurs dans les glaces.

- comporter les éléments suivants :

- conditions dans lesquelles il est dangereux de pénétrer dans des zones de glaces ou d'iceberg en raison de l'obscurité, de la houle, du brouillard ou de glace de pression.
- distance de sécurité par rapport aux icebergs
- présence de glaces et d'icebergs, vitesse de sécurité à maintenir dans ces zones.
- état actuel des glaces
- mesures à prendre avant d'entrer dans la zone de glace (par exemple exercice d'abandon, préparation de matériel spécial)

### **DG2- Drafting group (Groupe de rédaction)**

#### **Révision du Code HSC 2000 et amendements au Code DSC et au Code HSC 1994**

Le Code HSC 2000 concerne les HSC dont la quille a été posée après le 01/07/2002

Le Code HSC 1994 concerne les HSC construits après le 01/01/1996 et avant le 01/07/2002

Le Code DSC concerne les DSC/HSC construits avant le 01/01/1996

(DSC : engins à portance dynamique; HSC navires à grande vitesse)

le chapitre 13 - Systèmes et matériel de navigation de bord et enregistreurs des données du voyage – du Recueil HSC 2000 était équivalent au chapitre V de la Convention SOLAS, tel que modi-

fié (jusques et y compris la résolution MSC.99(73)) et devrait être incorporé dans le Recueil HSC de 1994 et le Recueil DSC, comme indiqué dans la circulaire MSC/Circ.1057.

Le Sous-comité a examiné le document Nav51/5 (Norvège) préparé par le Groupe de correspondance créé par le NAV50 et a noté les conclusions du groupe concernant le Code HSC 2000, le code DSC et le

**Recueil HSC 2000 :** Le chapitre 13 du Recueil HSC 2000 intitulé "Systèmes et matériel de navigation de bord et enregistreurs des données du voyage" était équivalent au chapitre V de la Convention SOLAS, tel que modifié (jusqu'à la résolution MSC.99(73) incluse). La circulaire MSC/Circ.1057 ne comportant aucune proposition visant à modifier le Recueil HSC 2000, le Groupe de travail par correspondance n'a élaboré aucune proposition d'amendement à ce recueil ;

#### Amendements au Recueil DSC

Le Groupe de travail par correspondance a attiré l'attention sur les références aux paragraphes du Recueil DSC qui se trouvaient dans la circulaire MSC/Circ.1057 car celles-ci ne tenaient pas compte des amendements au Recueil DSC qui figuraient dans la résolution MSC.37(63). Il était donc nécessaire de re-numéroter les paragraphes en question dans les propositions d'amendements figurant en annexe au document NAV 51/5. Aucun autre amendement n'a été proposé pour le Recueil DSC;

#### Amendements au Recueil HSC de 1994

La circulaire MSC/Circ.1057 ne comportant aucune proposition visant à modifier les dispositions du Recueil HSC de 1994 relatives aux systèmes et au matériel de navigation de bord, aucune proposition d'amendement à ce recueil n'a été élaborée.

À propos du nouveau paragraphe 13.10 relatif au système d'identification automatique (AIS), la délégation des États-Unis a souligné à quel point était important et utile le délai spécifié pour l'installation d'un système d'identification automatique (AIS) à bord des engins à portance dynamique.

À l'issue d'un échange de vues, le Sous-comité a décidé de remplacer la date d'application proposée dans la circulaire MSC/Circ.1057 par la nouvelle date du [1<sup>er</sup> janvier/juillet 2008].

#### RÉVISION DES DIRECTIVES OSV

Le Sous-comité a noté que le SLF 47 avait examiné les résultats des travaux du Groupe par correspondance sur la stabilité à l'état intact.

Le Sous-comité a examiné le document NAV 51/7 (Secrétariat) décrivant les décisions du SLF 47 qui intéressaient ses travaux concernant les précautions contre le chavirement au niveau de l'exploitation. À l'issue d'un débat et reconnaissant que les précautions générales contre le chavirement étaient déjà visées à la section 2.5 du chapitre 2, tandis que les procédures d'exploitation contre le chavirement étaient déjà visées à la section 4.5.5 du chapitre 4 du Recueil de règles actuel sur la stabilité à l'état intact et au chapitre 4 du projet de recueil de règles sur la stabilité à l'état intact qu'élaborait actuellement le Sous-comité SLF, le Sous-comité a conclu que d'autres modifications n'étaient pas nécessaires.

#### RÉVISION DU RECUEIL SPS

Le Sous-comité a noté que le MSC 78 avait examiné s'il serait nécessaire de mettre à jour le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux (Recueil SPS) pour qu'il rende compte des amendements apportés récemment au chapitre III de la Convention SOLAS ainsi que de l'adoption du Recueil LSA.

Le Sous-comité a examiné le document NAV 51/8 (Secrétariat) dans lequel figurait le libellé du chapitre 10 de l'actuel Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux (Recueil SPS) et, après délibération, il a approuvé le projet de texte type ci-après qui était proposé pour le chapitre 10 :

#### "CHAPITRE 10 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Les navires spéciaux devraient se conformer aux dispositions du chapitre V de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée."

JP. DALBY

**Ouessant Sein Molène**

vitesse et confort

OUESSANT - MOLENE 02 98 80 80 80  
SEIN 02 98 70 70 70

COMPAGNIE MARITIME  
**PENN AR BED**

# L'industrie maritime et les systèmes de management

**NB: L'auteur exprime ici son point de vue personnel et ne veut en aucun cas présenter une quelconque référence sur le sujet.**

## ■ INTRODUCTION

Il y a déjà une douzaine d'années que les systèmes de management sont apparus dans notre industrie.

Si les premiers systèmes de management, ou de gestion d'une activité si vous préférez, n'étaient, à la méthode anglo-saxonne, que de fortes recommandations, la conjoncture, en l'occurrence les grands accidents maritimes, a boosté leur implémentation en les rendant de plus en plus obligatoires (1)

Compagnies et navires ont été les premiers concernés en commençant par l'offshore pétrolier.

Aujourd'hui, c'est au tour des ports et de toutes les activités associées d'être concernés.

Normes, spécifications, gestion, management ....obligatoire, seulement recommandé.... Il n'est pas toujours facile de se retrouver là-dedans c'est vrai ; aussi il serait peut-être bon de faire le tour de ce qui est appliqué dans les différents secteurs de notre industrie et surtout de quelle manière c'est appliqué ! Ensuite peut-être pourrions nous proposer un système global sans passer par plusieurs systèmes qui sont, en théorie tout au moins, intégrables les uns aux autres.

## ■ GÉNÉRALITÉS

Nées avec l'industrie nucléaire, les normes de management se sont étendues petit à petit aux autres industries à risques avec plus ou moins de succès.

Aujourd'hui la tendance est de les appliquer partout dans le but de tirer tout le monde vers le haut. Que ce soient des normes de sécurité ou de sûreté, de santé et d'hygiène, de protection de l'environnement ou de qualité, elles peuvent toutes s'appliquer à notre

industrie depuis l'offshore jusqu'aux services portuaires en passant par la navigation elle même.

### 1- l'Offshore

Lorsque je suis arrivé dans cette industrie, que se soit dans le forage offshore ou les activités associées, les sociétés étaient fortement engagées dans une gestion de la sécurité et de l'environnement plus ou moins imposée par les majors pétroliers. Ces pétroliers intervenaient en Mer du Nord avec certaines spécifications, notamment améliorées suite au désastre de la plateforme de production PIPER ALFA le 6 juillet 83.

Qu'ils soient HSE (health, safety and environment) ou QHSE (qualité en plus) ces systèmes entendaient gérer la sécurité, et la santé des hommes engagés dans cette activité, et la protection de l'environnement marin.

Vaste programme dans une industrie ô combien à risque qui avait bien besoin de redorer son blason après des années de "bricolage" !

Cette gestion s'appliquait également, en théorie, à la sous-traitance. Et là c'était plus ambigu car il semblait que les 3 fameuses lettres HSE ne voulaient pas dire tout à fait la même chose au large d'Aberdeen d'un côté et au large de Port Harcourt de l'autre!

Les référentiels proposés étaient principalement d'origine britannique et étaient donc plus des spécifications de référence que des normes strictement applicables telles que nous les connaissons aujourd'hui. Je ne m'étendrai pas sur le distinguo, sujet qui n'est pas le notre aujourd'hui et qui n'intéresse que les spécialistes et certainement pas les marins.

Appelé pour leur expliquer l'ISM et ce qu'il apportait de nouveau et surtout d'obligatoire, j'ai trouvé des prétendus spécialistes HSE.... qui n'arrivaient pas à s'adapter à l'ISM !

Quand on met en place un SMS qui se veut conforme au code ISM, on commence, comme vous le savez tous, à bâtir une structure ISM autour d'un personnage ô combien important : la personne désignée, la DPA ! (voir l'article correspondant sur le site AFCAN). Il était logique que le directeur ou responsable HSE ou QHSE prenne la fonction de DPA... eh bien NON, ils refusaient tous !

Etonnant me direz-vous... Oui c'est vrai ! Mais, rassurez vous, j'ai vite compris : les systèmes HSE déjà en place précisait que chaque directeur et chef de service était responsable de l'application du système HSE dans son département - là tout est normal - et que les responsables HSE n'étaient que des conseillers (HSE ADVISORS) et surtout n'étaient responsable de rien !

Les HSE ne supportaient pas qu'on leur parle de responsabilité de surveillance du fonctionnement du SMS (monitoring) et encore moins d'assurer la liaison entre l'équipage (commandant compris) et le plus haut niveau de la direction !

Ils n'étaient que des "advisors" chargés d'aider ces "pauvres" marins que nous sommes. Le département QHSE s'occupait quand même de la documentation contrôlée et effectuait des audits HSE...parfois en même temps que les audits ISM ! ...il y a des marins à bord de plateformes de forage qui n'ont toujours pas compris cela et ce n'est pas étonnant !

Excédés par ces problèmes internes beaucoup de patrons ont baissé les bras et utilisent une structure ISM et une

structure HSE ; ma foi, si l'argent des actionnaires supporte deux systèmes parallèles...c'est toujours quelques emplois de gagnés n'est-ce-pas ?

Bon l'ISM marche quand même bien dans l'offshore encore que le consultant ISM soit encore appelé de temps en temps pour "recadrer"!

L'ISPS quant à lui n'a pas eu trop de mal à s'implanter dans cette industrie ; en effet ces "navires" là sont toujours en mer et jamais au port, l'accès à bord est très réglementé depuis longtemps et content où pas, votre bagage à main – qui que vous soyez - est fouillé avant de monter dans l'hélico...si cela vous dérange...vous pouvez toujours rentrer à la maison... à vos frais et... chercher un autre emploi ailleurs !

Pour ce qui est de la qualité, c'est en général le client qui donne le ton : pour le sous-traitant que vous êtes, ses vettings (2) devraient rapidement prouver votre compétence à satisfaire ses exigences dans un cadre qu'il a lui-même fixé. Le client dont nous parlons est en général un major pétrolier...qui lui aussi à parfois du mal à comprendre HSE + ISM !

Je me dois de préciser que certaines compagnies ont compris l'intérêt d'un bon ISM qui marche, donne satisfaction au client et...coûte trois fois moins cher que l'option de nos opérateurs précédents !

Les présentes remarques sont également valables pour des sociétés de service...qui ne font finalement que certaines opérations en lieu et place du contractant titulaire du contrat d'exploitation.

*En conclusion pour l'offshore : HSE + ISM + ISPS cela fait pas mal et je suis sûr qu'un système global ne faisant appel qu'à un seul référentiel serait à même de contenter ces grandes compagnies qui forent et exploitent des puits de plus en plus profonds (production, stockage, enlèvement).*

## **2 - Le transport Maritime proprement dit**

Nous entendons parler ici de tout ce qui flotte, à l'international ou non. Nous considérons donc aussi bien le long cours que le cabotage, les liaisons des îles ou les navires de servitude por-

tuaire (remorqueurs, vedettes diverses ou autres avitailleurs)

Parfois déjà engagés dans une démarche qualité, en l'occurrence la norme ISO 9002 (finalement pas très bien adaptée à notre industrie), les armateurs contraints et forcés on fait la grimace mais ont mis en place l'ISM. De là à dire que tout est parfait on en est loin, peu s'en faut !

Les systèmes bien conçus et bien compris des marins marchent bien grâce à des personnes désignées, des marins bien formés et des Capitaines motivés. Ceux-là, la conformité de leur fait pas peur...ils ont plusieurs longueurs d'avance sur le certificateur où le Port State Controller !

Malheureusement, ailleurs comme chez nous, il y a trop de systèmes au "ras des pâquerettes" superbement certifiés et re-certifiés conformes, à tel point que les marins qui tentent de les appliquer n'ont toujours pas compris à quoi ça sert !

Je ne parle pas ici des systèmes bidons copiés collés (mal copiés, mal collés) ! A la place des certificateurs de ces systèmes bâclés, je me ferai du souci, car, je le rappelle, leur responsabilité individuelle y est engagée ! Tant qu'il n'y a pas de pertes de vies humaines seul leur patrimoine en prendra un (sérieux) (3) coup ; sinon... je ne vous fais pas un dessin !

Même s'il reste beaucoup de travail à faire, il faut rester confiant : les nouvelles générations ne supporteront plus les systèmes bidons ou "à peu près" croyez moi ! Il s'agit de l'évolution normale, de l'amélioration continue de notre culture sécurité.

Pour ce qui est de l'ISPS, là aussi il y a un peu de tout mais en général les navires, déjà bien aguerris à l'ISM, ont mis rapidement l'ISPS en route... en râlant un peu comme toujours ! Mais là aussi il s'agit pour les marins de leur propre peau et là on ne rigole plus n'est-ce-pas ?

Il y a bien sûr encore ici et là du copié/collé - mal copié/mal collé - cela est inadmissible certainement, mais comparé aux ports en général c'est le Pérou ! (on y vient plus loin).

En gros le phénomène est à comparer avec celui de la mise en place de l'ISM ; sauf que cette fois-ci, les conséquences d'un attentat seront telles que

les responsabilités seront examinées à la loupe... et par les assureurs, et par les tribunaux ! Malheur à ceux qui n'aurons pas bien évalué leur sûreté, élaboré, appliqué, entretenu, vérifié et modifié ou adapté leur plan de sûreté ! (4)

Pour ce qui est de la qualité et plus précisément de la satisfaction du client, il y a longtemps que certaines compagnies se sont préoccupé de leurs clients en se mettant aux normes qualité. Le changement de ISO 9002 à 9001 version 2000 s'est fait aisément et parfois certaines compagnies, sûres de leur politique client, ont estimé ne plus avoir besoin de cette certification non obligatoire ! Des économies certainement, donc plus d'argent dans la poche des actionnaires mais moins dans celles des sociétés de classification et une malheureuse contribution à la diminution de l'emploi et du PIB ! Le bonheur des uns fait toujours le malheur des autres chez nous aussi !

ISM et ISPS s'étendront prochainement aux secteurs encore à l'abri, je veux citer la navigation nationale que ce soit pour l'ISM ou l'ISPS !

*En conclusion, pour les navires et leurs exploitants la voie semble toute tracée : ISM + ISPS (si l'ISM et l'ISPS ne vous concernent pas encore cela ne saurait tarder !). Pour ce qui est de la qualité ne désespérez pas, elle suivra tôt ou tard et si votre SMS est bon et fonctionne, vous n'aurez pas de mal à vous mettre à la qualité car sera un processus normal....Je vous souhaite bon courage !*

## **3 - Ports et installations portuaires**

Ce n'est un secret pour personne dans notre milieu, que s'il y a des navires poubelles, il y a aussi des ports minables. Mais contrairement aux navires, les ports ne se déplacent pas et les gouvernements restent maîtres théoriquement de la conformité ou de la qualité de leurs ports.

En général, dépendant directement des autorités gouvernementales pour des raisons stratégiques ou économiques, la sécurité ni la sûreté n'étaient pas pour les ports leur préoccupation de tous les jours et encore aujourd'hui les plans d'urgence de nombreux grands ports se résument à ...une liste de N° de téléphones ! C'est-à-dire que

la sécurité et la sûreté du port ou de l'installation portuaire étaient confiées à quelqu'un d'autre à savoir pompiers, police/ douane qui en somme faisaient office de sous-traitants. A quelques exceptions près les moyens techniques de sécurité et de sûreté propres aux ports n'existaient pas, sauf dans les ports à risques et encore parfois à un niveau dramatiquement faible.

Pour la qualité ou la satisfaction du client, c'était différent. En effet un armateur c'est un client, ce sont des escales donc de l'argent et ça les ports aiment ! La situation était donc paradoxale... une recherche de qualité sans parfois la plus élémentaire sécurité !

La Sécurité dans les ports était souvent laissée de côté malgré un taux d'accidents élevé ! Un peu comme à la pêche où dans la construction navale (c'est un métier dangereux donc à quoi ça sert de prendre des mesures de prévention coûteuses auprès d'un personnel totalement réfractaire à toute mesure proactive et de plus très fataliste !) on compatit, on s'occupe de la veuve et de l'orphelin, on recherche parfois les causes et on propose des solutions mais sans grand espoir !

Cette situation était la même que se soit chez nous ou à l'autre bout de la terre.

Sachant que cette attitude aujourd'hui n'est plus acceptée notamment du côté des assurances et de la justice, les mentalités ont tendance à changer heureusement (même à la pêche) et pour ce qui est des installations portuaires, des mesures de prévention principalement basées sur la formation commencent à se mettre en place !

Récemment, en collaboration avec l'IMO, le bureau international du travail (ILO ou BIT) qui est comme l'OMI une agence de l'ONU, a remis à jour un guide pratique (code of practice) concernant la sécurité et la santé dans les ports... Qui ainsi complète le "guide pratique pour la sécurité sur le navire à la mer ou au port". Ce guide est précieux et il insiste entre autre sur les dangers de la manutention des conteneurs... sujet à l'ordre du jour alors que les premiers "navires / 10.000 boites" sont en cours de commande (Ordre du jour des travaux du MSC 80 en mai à l'OMI).

Pour ce qui est de la sûreté dans les ports, la convention SUA (88) – en

cours de révision - avait bien exigé quelques mesures mais pas vraiment appliquées car elle avait un peu oublié que le principal risque de l'installation portuaire c'est...le navire ! Mais oui... mais c'est bien sûr !

Le code ISPS est donc venu préciser les obligations des ports quand aux mesures qu'ils doivent prendre pour éviter une menace de sûreté provoquée par le navire et vice versa, les mesures qu'il doit lui-même prendre pour éviter que le navire ne devienne, pendant son séjour au port, une proie pour des personnes mal intentionnées.

Si dans les ports des pays développés, les plans de sûreté se mettent en place parfois lentement et parfois d'une manière empirique chez nous comme ailleurs, dans les pays émergents ce n'est pas la même chose du tout ! Le "yes" introduit dans la base de donnée GISIS de l'OMI (l'installation portuaire a-t-elle un plan de sûreté approuvé ?) ne veut pas nécessairement dire que ce plan existe et comme de toutes manières, avec ou sans plan d'ailleurs, rien ou presque n'a été fait dans le port !

La situation est telle que les armateurs se sont plaints au cours du MSC 79 car ce sont finalement eux qui paieront cash ce laxisme et finalement ils viendront à délaisser ces ports pour d'autres ayant pris les mesures nécessaires pour être en conformité avec le code ISPS. (5)

On peut espérer que les ports, même les plus radins, finiront par investir ... Les menaces économiques ajoutées aux menaces des USCG ou des assureurs devraient avoir raison de leur immobilité actuelle.

Il est à noter que certains gouvernements, montrant ainsi une honnêteté remarquable, retardent l'approbation des plans de sûreté des installations portuaires, tant que des mesures réelles n'ont pas été prises notamment sur la surveillance des approches du port. Il est en effet illogique de penser que des mesures uniquement terrestres suffisent alors que la plupart des attaques contre les navires au port ont eu lieu à partir du large (USS COLE - M/T LIMBURG -Terminal de BASSORAH). Tandis que l'évaluation de la sûreté (le simple bon sens suffit parfois) aura montré aisément que certains plans d'eau ne nécessitent pas de surveillance particulière (terminaux en rivière par

exemple), d'autres se vantent d'avoir un superbe plan de sûreté reconnu conforme alors que les moyens de surveillance existent (VTS) .... mais qu'il n'y aucun moyen d'intervention en mer !... alors que le code ISPS exige des moyens nautiques notamment pour les vérifications éventuelles avant l'entrée dans le port et évidemment l'arraisonnement musclé d'un navire suspect !

Il est également à noter que la non satisfaction de cette exigence n'empêche l'approbation de conformité que si :

- la mise en place de ces moyens nautiques - reconnus obligatoires par l'évaluation méthodologique des risques - n'est pas envisagée ou ne l'est pas de manière raisonnable ;
- les budgets dégagés sont tels que ces moyens ne verront jamais le jour (cas le plus fréquent) !

Quant à la qualité des services rendus par les ports, beaucoup s'y mettent et profitent des possibilités qu'offre l'ISO 9000 de limiter le champ de la certification pour commencer par les services de la Capitainerie (accueil et placement), ceux des pilotes, des remorqueurs et des lamaneurs et de programmer à plus long terme le plus gros morceau : les activités commerciales.

Parmi ces activités de service la manutention et surtout le saisissage des conteneurs posent un problème de sécurité important - donc de qualité de service rendu au client.

*En conclusion pour les ports on se contente souvent de ISPS mais le chemin vers la sûreté est laborieux et celui vers la sécurité est encore à emprunter avant de prétendre à celui de la qualité.*

## ■ CONCLUSION :

Ces trois parties de notre industrie se sont engagées dans des systèmes de management avec des buts en principe différents mais qui utilisent à peu près les mêmes méthodes de gestion des ressources humaines. Les fonctionnements de ses différents systèmes se complètent parfois, mais se chevauchent trop souvent et risquent ainsi de décourager tous les acteurs qui de plus se noient dans une paperasse répétitive et inutile.

Alors ne serait-il pas temps d'envisager pour elles un système de manage-

ment global, ou total comme vous voulez, qui ait l'avantage de comprendre sécurité, santé, sûreté, environnement et satisfaction du client ?

(prochain article : le système de management E3S)

(1) La culture anglo-saxonne a du mal à imposer, elle préfère recommander - fortement s'il le faut - et laisser une certaine liberté aux citoyens.... mais à leurs risques et périls. En cas d'accident tant pis pour vous, les conséquen-

ces seront à la mesure de votre laxisme intellectuel.

Nous autres continentaux - je me suis aperçu récemment que les Belges sont comme nous - sommes plus portés à ne faire que ce qui est obligatoire et encore....on tentera quand même à tout hasard d'obtenir un passe droit ou une dérogation (en anglais, on parle plutôt d'exemption ou de dispense-que de dérogation).

(2) Vetting viendrait de Vet (diminutif de vétérinaire en anglais) par comparaison des techniques de vetting de vérification complète jusqu'au petit détail

à la manière du "vet" d'ausculter / tâter entièrement un animal qui ne peut dire où il a mal.

(3) Pour un capitaine, une personne désignée ou un expert, les amendes personnelles commencent à 15.000 \$ US !

(4) Réf warning de capt Mc GRATH sur la responsabilité des CSO, SSO et PFSO ([www.imsso.com](http://www.imsso.com))

(5) Un navire ayant escalé dans un port non conforme, devient lui-même suspect avec tous les inconvénients prévisibles (principalement inspections et retard dans tous les ports suivants !)

Cdt. Bertrand APPERRY

## Notre collègue Christophe CHABILLON a assisté à la Conférence INTM du 20 Juin 2005 et nous rend compte des sujets abordés intéressants l'AFCAN.

### Interprétation de la loi Perben II appliquée au rejet d'hydrocarbure

par Mtre C. Scapel, directeur du CDMT et avocat au barreau de Marseille. (NDLR : a défendu le Cdt De Luca de la Corsica ferries).

Tout le monde s'accorde à penser qu'il faut une loi répressive contre la pollution de la mer par les navires. Les amendes doivent être suffisamment élevées pour contraindre les armateurs à ne pas polluer.

La loi Perben semble répondre à cette exigence.

Néanmoins après 1 an, il semble nécessaire de graduer et de nuancer cette répression. Car il ne faut pas confondre pollueur cynique et pollueur involontaire.

Il est nécessaire de respecter les règles de droit pénal et à ce propos certains tribunaux ont un peu perdu de vue ces règles.

Petit rappel du code de l'environnement :

#### 1/ Pollution suite à un accident de mer :

Les accidents de mer sont mentionnés dans la convention de 69 (convention qui permet aux états riverains d'intervenir en cas de pollution suite à un accident de mer)

L'article 2 de la convention de 69 énumère les accidents de mer et ceci est rappelé dans l'article L 218.22 du code de l'environnement.

#### Article L 218-22 du code de l'environnement :

Sans préjudice des peines prévues à la présente sous-section en matière d'infractions aux règles sur les rejets, le fait, pour le capitaine ou le responsable de la condui-

te ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements dans les conditions définies à l'article 121-3 du code pénal, un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter est punissable lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

A noter qu'il est fait référence au code pénal, ce que l'on ne retrouvera pas dans l'article L 218-10 .

Même si le rejet n'est pas intentionnel, il est punissable du fait de la violation des règles de prudence et de sécurité.

#### Code pénal article 121.3

Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute, d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure.

#### 2/ Infraction sur les rejets :

#### Article L 218-10 du code de l'environnement

Est puni de dix ans d'emprisonnement et de 1 000 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après :

1° Navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux,

2° Navires autres que navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux,

de se rendre coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'an-

*nexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, tels que définis au 3 de l'article 2 de cette convention.*

Cet article se réfère principalement aux règles 9 et 10 de Marpol 73/78.

A noter que pour les tribunaux (Marseille par ex) la Méditerranée étant une zone spéciale tous les rejets sont interdits, et de ce fait il y a confusion, les rejets par le séparateur à eaux mazoutées < 15 ppm seraient interdits.

On s'aperçoit également que dans chaque affaire le commandant est tenu d'apporter les preuves de son innocence. La charge de la preuve d'exonération pèse sur le capitaine. (Exonération : rejet de substance de lutte contre la pollution, mesure en vue de sauver le navire ou la vie humaine, rejets consécutifs à un événement de mer ou à une avarie).

Cela est critiquable.

Normalement le tribunal doit vérifier si l'élément matériel et l'élément moral sont constitués. C'est le parquet qui doit établir l'élément intentionnel et en apporter la preuve.

Aujourd'hui les tribunaux considèrent que si le capitaine ne peut apporter la preuve d'une avarie il est présumé responsable.

Comme dans l'article L 218-22 il n'est pas fait référence à l'élément intentionnel, les tribunaux appliquent une répression excessive vis à vis de la pollution non volontaire.

Le but est d'appliquer une sanction graduée, et s'il n'y a pas de preuve intentionnelle que les tribunaux ne se prononcent pas.

Mtre C.Scapel fait remarquer ensuite que le fait qu'un rejet s'arrête après le survol d'un avion ne constitue pas la preuve d'un délit intentionnel mais peut être justement la preuve d'un rejet accidentel. (La machine contactée alors par la passerelle peut constater l'avarie ou l'erreur de manipulation et faire arrêter le rejet).

Autre aspect de la loi Perben : la délégation de pouvoir.

La loi Perben prévoit un autre responsable pour L218-22 et pas pour L 218-10.

On estime qu'il est difficile pour le Cdt de contrôler la machine. Il y a donc délégation vers le chef. Délégation qui doit apparaître dans les procédures d'organisation navire.

Mais le parquet se référant à Marpol

estime que toute délégation est impossible. Pour le parquet il ne peut y avoir délégation de compétence.

Répartition de la charge des amendes : en général 90 à 95 % des amendes sont à la charge de l'armateur.

L'article 218-24 (qui prévoit que la totalité de l'amende peut être à la charge de l'armateur si les conditions de travail à bord ne sont pas bonnes) n'a encore jamais été utilisé.

La responsabilité pénale ne pèse que sur le capitaine, alors que c'est la responsabilité civile qui s'applique à l'armateur. Il ne sert à rien d'augmenter les amendes pour les pollutions involontaires car le pollueur cynique continuera à polluer en cachette en profitant de conditions particulières (nuit, brouillard, mauvais temps, etc.).

Et puis il y a distorsion entre droit français et droit des pays voisins, ce qui est mal compris des gens de mer.

Mtre C. Scapel ajoute que les capitaines ont perdu beaucoup de leurs responsabilités à bord mais qu'ils conservent la plénitude de leurs fonctions pour être condamnés, ce qui mérite réflexion.

Réactions des participants :

- Le professeur Bonassies fait remarquer qu'il n'est pas d'accord sur la perte de responsabilités du capitaine car ces dernières années avec la mise en place des codes ISM et ISPS le capitaine reprend beaucoup de pouvoir au contraire. Les armateurs devraient d'ailleurs en tenir plus compte dans l'avenir.

- Mr Botalla Gambetta (ex directeur régional des affaires maritimes) signale que le registre des hydrocarbures constitue pour le capitaine une preuve non négligeable pour sa défense.

- Un représentant de la préfecture maritime précise que le plus grand soin est apporté à la formation des pilotes d'aéronefs. Il leur faut une observation parfaite et sûre.

- Le professeur Bonassies indique qu'un P and I club qui ne prendrait pas en charge l'amende d'un capitaine se verrait banni par ses pairs.

- Un participant dit alors qu'on ne peut s'assurer pour une amende pénale. Le Professeur Bonassies réplique qu'un

oncle peut toujours payer l'amende de son neveu, et bien le P and I club c'est l'oncle du capitaine !

**Droit maritime international et communautaire** : par Pierre Bonassies

Aspects nouveaux du droit international de la pollution :

En 1971 création du FIPOL.

De 1971 à 2005 le FIPOL a été multiplié par 25.

L'UE voulait faire un fond commun. Or l'OMI a sorti un protocole qui correspondait aux exigences de l'UE, qui du coup a abandonné son projet. On peut dire que l'UE a été un moteur important à l'OMI.

Lieux de refuge :

La directive européenne de 2002 a été mise en application en droit français par une modification de l'ordonnance des ports maritimes (on peut forcer l'autorité portuaire à recevoir un navire en difficulté, charge à l'armateur de payer les éventuels dégâts) et par un texte établissant un listing des lieux de refuge.

Aspect nouveau du droit du pavillon :

Souveraineté des états quant à l'attribution des pavillons. Ne peut être critiqué par une législation étrangère.

Territorialité des navires :

La décision du conseil constitutionnel sur la loi RIF, condamne définitivement l'aspect territorial du navire.

**Actualité du droit maritime national** : par Jacques Bonnaud avocat au barreau de Marseille.

A noter l'attaque d'une assurance faculté contre le BV qui avait attribué la cote la plus haute au navire Wellboard. Les assureurs ont indiqué qu'ils n'auraient jamais assuré la marchandise si le navire n'avait pas eu la côte maxi.

**La mise en œuvre du RIF et son avenir** : par Henri De Richemont.

Je ne reviendrai pas en détail sur l'intervention truculente du sénateur qui reprenait en quelque sorte tout l'historique de cette loi.

En revanche, il a semblé pessimiste

quant à sa mise en œuvre et son avenir car pour le salaire minimum on attend toujours l'arrêté ministériel ; et surtout la décision de l'ITF de déclarer RIF pavillon de complaisance compromet grandement le passage des navires sous pavillon RIF, car dans ce cas certains ports seraient fermés. Aucun affréteur ne prendra le risque dans ces conditions d'affréter un navire déclaré pavillon de complaisance.

Pour H.de Richemont le substitué (ou suppléant) du capitaine peut être le chef,

même si le second capitaine doit remplacer le Cdt d'après STCW. (en imaginant un Sd non français). Pour lui l'essentiel est qu'il y ait un représentant du pavillon à bord.

Le port du pavillon n'est toujours pas choisi, Marseille a de grandes chances d'être l'heureux élu.

Guichet unique. Jusqu'à présent les opérations de "jaugeage" et de "francisation" sont assurées par 2 Administrations distinctes la Douane et les Affaires

Maritimes. Notre Sénateur a pris l'exemple d'un navire construit en Corée où chaque Administration envoyait ses Experts en mission (et en 1<sup>re</sup> classe!) pour la formalité relevant de son propre ressort, ce qui occasionnait des frais importants (et superflus bien sûr) pour l'Armateur.

Mr de RICHEMONT a donc proposé le "guichet unique" rassemblant sous une seule autorité ces 2 opérations. A qui reviendra en effet la tutelle de ce "guichet unique"? (affaire à suivre).

Ch. CHABILLON

*Traduction libre par JP Dalby du message sécurité 29-05 issu par la République des Iles Marshall.*

## République des Iles Marshall

### Message de sécurité n° 29.05

**A :** Bureaux régionaux de la Sécurité Maritime, Inspecteurs de Navigation, Capitaines, Armateurs/Agents

**Objet :** Précautions à prendre à la suite d'actes de piraterie – Lagos , NIGERIA

**Date :** 21 Juin 2005

Les navires sont instamment priés de naviguer avec beaucoup de précautions et de rester à au moins 20 kilomètres au large de la rade de Lagos durant la nuit, et de ne se représenter que de jour une fois que le pilote a été confirmé. Ceci fait suite à deux attaques récentes de pirates sur la rade de Lagos, l'une ayant provoqué des blessures graves à un membre d'équipage

A 03h00 locales le 13 juin, des pirates armés de couteaux et de machettes sont montés à bord d'un navire en dérive à environ 15 milles de la côte. Ils ont attaqué et blessé gravement le matelot de quart sur la plage arrière. En dépit de ses blessures le matelot a pu prévenir l'officier de quart et l'alarme a été déclenchée; ce qui a provoqué la fuite des pirates.

Une seconde attaque a eu lieu à 05h00 locales le même jour, à environ 5 milles au sud/sud-ouest du phare de Lagos. Deux pirates furent repérés, sur la plage arrière d'un vraquier, en train de couper des aussières et de les passer par-dessus bord à une embarcation en bois où se trouvaient 5 hommes. Les hommes de l'embarcation – qui n'avait pas été détectée au radar – jetèrent des bouteilles vides et des bouts de ferraille sur les hommes de l'équipe pont pour permettre aux deux pirates de quitter le navire. Personne n'a été blessé lors de cet incident.

La "Shipping Association" du Nigeria a l'intention de rapporter ces incidents à la direction de la "Nigerian Port Authority – NPA" et de demander qu'une action soit entreprise immédiatement pour assurer la sécurité sur la rade de Lagos.

En conséquence le "Presidential Implementation Committee on Marine Safety and Security" a mis la **sûreté au niveau 2**.

Depuis peu le nombre d'attaques de pirates au Nigeria augmente, fin mai sur rade de Bonny un feeder de conteneurs avait été attaqué par des pirates armés qui ont blessé le capitaine et un membre d'équipage.

Pour avoir des informations sur les opérations au Nigeria, contacter GAC Nigeria [nigeria@gacworld.com](mailto:nigeria@gacworld.com)

*A noter que la distance minimale recommandée de la côte est de 20 km mais qu'un navire se trouvant à environ 15 milles au large a été attaqué.*

# Retour d'expérience : exercice de secours à naufragés SECNAV 2004

Le 26 Octobre 2004 s'est déroulé à proximité de Sète l'exercice de secours à naufragés SECNAV 04. A cette occasion le navire roulier mixte "SCANDOLA", de la Compagnie Méridionale de Navigation, avait été affrété par la Marine Nationale. Il avait effectué auparavant un exercice anti-terrorisme entre Marseille et Sète.

Le but de cet exercice était multiple :

- valider les procédures du "LION PLAN"
- mettre en oeuvre les moyens d'évacuation du navire
- récupérer les naufragés dans les radeaux et embarcations de sauvetage par des moyens nautiques côtiers.
- évacuer des blessés par des moyens aériens
- déséchouer le navire et le remorquer

Nous avons appareillé de SETE le mardi 26 Octobre 2004 à 07H30, avec 153 jeunes gens de la préparation militaire marine (PMM) jouant le rôle de passagers, 23 journalistes, 3 observateurs de la SASEMAR (équivalent espagnol du CROSS), 1 observateur de la COMANAV, 2 Représentants des Affaires Maritimes (dont le Directeur de l'Exercice), 1 Inspecteur du Centre de Sécurité des Navires de Sète, et 40 membres d'équipage.

Mouillé l'ancre à 08H10 dans le 206 à 1',4 de l'extrémité Est de l'épi Dellon. Le Pilote est resté à bord pour toute la durée de l'exercice.

## I - EVACUATION DU PLASTRON

**08H20** : Déclenchement "pour exercice" du message sécurité, mode routine sur ASN canal 70.

**08H21** : Contact VHF avec CROSSMED canal 16 puis 73. Transmission du PAN PAN "pour exercice, pour exercice, navire échoué avec 153 passagers à bord et 40 membres d'équipage. 7 blessés parmi les passagers. Pas de voie d'eau détectée".

**08H23** : Déclenchement du signal d'alerte : sirène 2 coups longs + diffusion générale "pour exercice, pour exercice, ne concerne que l'équipage et les membres du plastron, exercice d'abandon".

**08H23** : Equipes matériel et passagers au complet. Passagers rassemblés au bar/salon.

**08H26** : Equipe de conduite au PC Machine. Equipe sécurité machine au complet.

**08H28** : Tous les passagers rassemblés au bar/salon. Ordre de les regrouper dans les deux zones de rassemblement : zone A et zone B.

**08H29** : Relevé du plan de sonde de l'ensemble du navire. Pas de voie d'eau.

**08H30** : Les deux zones de rassemblement sont au complet. Les 7 blessés sont regroupés dans la salle de jeux enfants avec l'infirmière. Equipe sécurité pont au complet.

**08H33** : Constatation : navire échoué droit, du couple 100 au couple 150. Transmission à CROSSMED pour exercice du message SOPEP de notification initiale (annexe N°1).

**08H35** : Les 7 blessés sont prêts à être hélitreuillés.

**08H36** : Les passagers et l'équipe passagers sont équipés de brassières. Descente de 55 passagers dans le garage.

**08H40** : Mise à l'eau du rescue-boat avec 2 membres d'équipage à bord.

**08H43** : Contact CROSSMED et transmission message de notification initiale. (DO 80 m3, FO 530m3, huile 25 m3, TE 4,50m.

**09H07** : Diffusion par l'OSC ARAGO (coordinateur sur zone) d'un message de situation.

**09H10** : Transfert des 7 blessés sur le pont.

**09H22** : Premier hélicoptère en présentation.

**09H25 à 09H30** : dépose à bord, par hélico de la Sécurité Civile, d'un plongeur, d'un médecin et d'un assistant

**De 09H35 à 09H45** : Hélitreuilage par hélico DRAGON 34 (Sécurité Civile) d'une civière vide et d'un blessé en position assise.

**09H40** : Vidange en fictif du Peak AV.

**De 09H50 à 10H02** : Dépose à bord d'un plongeur et hélitreuilage de 3 blessés par hélico HELIMER MEDITERRANEO (Sasemar).

**10H10** : Hélitreuilage d'un blessé.

**De 10H10 à 10H15** : Mise à l'eau de l'embarcation Td N°5

**10H15** : Hélitreuilage d'un blessé.

**10H23** : Embarquement d'un patron et de deux brigadiers dans l'embarcation.

**10H27** : L'embarcation se présente à la porte de bordé

**10H28** : Diffusion de l'ordre d'évacuation du navire : 4 coups longs de sirène et diffusion générale : "pour exercice, pour exercice, ne concerne que les membres du plastron, appel aux postes d'abandon".

**10H29** : Début d'embarquement de 47 passagers.

**10H48** : Fin de l'embarquement des 47 passagers. L'embarcation s'écarte du navire.

**10H50** : L'embarcation fait route vers le port de SETE.

**De 10H57 à 11H03** : débarquement des 23 journalistes sur le remorqueur "LUBERON" via la porte de bordé.

Compte tenu des conditions météo sur zone (houle de 1,5m, vent 25 nds établi), décision est prise avec le Directeur de l'Exercice d'évacuer le reste des passagers directement sur les vedettes présentes sur zone. Informé l'OSC ARAGO de cette décision.

**De 11H14 à 11H23** : évacuation de 40 passagers sur la vedette "Marius OLIVIERI" de la SNSM. La vedette fait route sur SETE pour revenir faire un deuxième voyage.

**De 11H32 à 11H54** : dépose à bord de l'équipe EEI (Equipe d'Evaluation Intervention) par hélico Super Frelon. Remontée de la rescue à bord.

**De 11H55 à 12H05** : transbordement de 15 passagers sur la vedette espagnole "SALVAMAR SIRIUS de PALAMOS".

**De 12H06 à 12H17** : transbordement de 20 passagers sur la vedette "SNS 242"

**De 12H20 à 12H22** : transbordement de 4 passagers sur la vedette PM101 "Demios".

**De 12H30 à 12H38** : transbordement de 20 passagers sur la SNS 062 "Marius OLIVIERI". Tous les passagers du plastron ont évacué le navire.

**12H50** : Arrivée des derniers passagers à quai à SETE (Marius OLIVIERI).

Fin des opérations. Reprise à 14H00 pour phase de déséchouement.

## II - DESECHOUEMENT / REMORQUAGE

**14H12** : Machine parée à manoeuvrer

**14H21** : Déséchouement effectué par le "MEROU" à l'aide de deux aussières du bord passées en patte d'oie par les deux chaumards latéraux. Travail effectué par l'équipe de l'EEI

**14H30** : Remorque larguée

**14H36** : Dérapé.

**14H40** : Contact avec cellule de crise pour autorisation remorquage par le "MEROU".

**De 14H36 à 15H30** : Navire considéré sans énergie. Dérive au SW d'environ 2 nds, par vent de NW 25 nds. 2 essais infructueux de prise de remorque par l'avant à l'aide d'un vauvent.

**15H43** : 3<sup>ème</sup> essai avec l'aide d'un membre de l'équipage du "MEROU" transféré à bord

**15H55** : Le va-et-vient est maillé, mais la remorque file à l'eau et s'engage dans les hélices du "MEROU".

**16H00** : Arrêt des opérations décidé par le Cdt de l'EEI.

**16H55** : Récupération de l'embarcation Td N°5 sur rade .

**FIN DE L'EXERCICE (FINEX)** décidé par le Directeur de l'Exercice.

**17H00** : Mise en route en direction du port de SETE, sur les conseils du Pilote.

**17H45** : TPLM. Amarré Td à quai au poste G3.

### III - CONCLUSION

Le point le plus positif est le fait que nous ayons effectivement évacué nos 153 passagers en un peu moins de 4 heures. Ceci peut paraître long, mais il faut considérer le fait qu'il a fallu faire intervenir un grand nombre de vedettes et d'hélicoptères, qu'il a fallu entre temps embarquer l'équipe de l'EEI (12 personnes + le matériel), et évacuer nos 23 journalistes.

L'organisation de l'évacuation à bord s'est bien déroulée, l'équipage, et notamment le Service Hôtel, jouant pleinement son rôle.

La présence des 23 journalistes, dont il a bien fallu s'occuper à bord (y compris leur fournir le petit déjeuner), et dont l'évacuation n'a pas été simple, n'a certes pas facilité les choses.

Le comptage des passagers évacués n'a pas été facile. Il faut absolument compter les passagers un par un avant de les envoyer sur la zone d'évacuation (ici la porte de bordé, dans la réalité les embarcations). Une fois sur place, il est très difficile d'y arriver.

Une source de confusion a été le fait que le Responsable du Plastron a tenu fort justement à faire ses groupes à l'avance, chaque groupe devant avoir un ou deux accompagnateurs. Il faut se rappeler que le plastron était constitué de jeunes (mineurs pour une bonne part), provenant de différentes régions. De plus les deux personnes de l'encadrement ont tenu à partir avec eux, ainsi qu'une infirmière .

A signaler un problème important : la gestion simultanée d'un exercice et d'une situation réelle.

Compte tenu de la météo sur zone, l'évacuation réelle de nos passagers demandait une concentration totale.

Avec à mes côtés le Directeur de l'Exercice et son Adjoint, il m'appartenait de veiller à ce que cette évacuation se déroule dans les meilleures conditions. Nous n'étions pas à l'abri d'un accident, qui aurait nécessité la mise en oeuvre rapide de secours . Un certain nombre de décisions ont été prises au fur et à mesure du déroulement de l'exercice, en



accord avec le Directeur de l'Exercice embarqué : la poursuite de l'évacuation des passagers par les vedettes par exemple. Il avait été envisagé dans un premier temps de tout arrêter.

Il m'était donc difficile de répondre à un certain nombre de sollicitations, y compris en provenance de la cellule de crise CMN, qui relevaient véritablement de l'exercice .

L'arrivée de l'EEI en pleine évacuation des passagers a été assez perturbante. Le Commandant de cette équipe s'est présenté à moi comme le représentant du Préfet, et a voulu tout de suite prendre les choses en main, compte tenu du danger que représentait le navire pour l'environnement. J'ai dû lui demander de rester à l'écart, le temps de finir l'évacuation. Il a fini par l'accepter, mais cela a généré une certaine tension entre nous, jusqu'à ce que nous prenions le temps de clarifier notre rôle respectif : à moi la direction de l'évacuation et à lui celle du déséchouement et du remorquage.

Pour un prochain exercice, je crois qu'il faudra absolument respecter ce qui avait été décidé au départ, à savoir la réalisation de chaque phase l'une après l'autre. Cela me paraît essentiel pour garantir le déroulement des opérations en toute sécurité.

#### Quelles leçons à tirer ?

Sur le plan de la coordination des secours, je n'en ai eu qu'un aperçu, mais je pense que c'est un succès. Pour ma part, après la phase d'alerte, j'ai eu comme interlocuteur unique l'OSC ARAGO. C'est lui qui se chargeait des communications vers CROSSMED, les embarcations ou les hélicoptères. Je crois que cela démontre l'intérêt d'avoir le plus vite possible un OSC sur zone.

Le rôle de l'EEI (Equipe d'Evaluation Intervention) doit être à mon avis mieux défini.

Au cours du "debriefing" qui a suivi l'exercice, il a bien été précisé par le Préfet Maritime qu'elle ne prenait pas la Direction des opérations, celle-ci restant de la responsabilité du Capitaine tant qu'une mise en demeure formelle n'avait pas été adressée à la Compagnie.

Le Commandant de l'EEI est le représentant du Préfet, son rôle est de lui fournir information et diagnostic et non de se substituer à l'Etat Major du navire.

Il semble que l'EEI au cours de l'exercice se soit comportée comme si l'équipage du navire n'était plus opérationnel (ce qui doit quelques fois arriver). Il a fallu se partager les rôles pour les prises de remorques, et je ne suis pas sûr que la présence de deux équipes aux habitudes de travail très différentes ait facilité les choses. C'est à mon avis l'une des raisons de l'échec de la prise de remorque à l'avant.

Une autre cause est peut-être la volonté de suivre à tout prix une procédure. Le système de va-et-vient dont dispose le MEROU est certes intéressant, mais mal connu de nos équipages. Voyant les difficultés que cela posait, on aurait pu passer la remorque en utilisant des moyens plus simples, par exemple en lançant tout simplement une deuxième touline depuis le bord.

Il faut souligner la difficulté de faire travailler ensemble des intervenants aux habitudes très différentes. Tous les membres de l'EEI sont de la Marine Nationale. Il serait peut-être bon de lui adjoindre quelqu'un qui "fonctionne" comme nous, qui "parle" comme nous, bref qui a la même culture que nous. Cette personne pourrait être un Pilote. Celui de SETE était présent, mais n'étant pas véritablement intégré à l'EEI, il n'est pratiquement pas intervenu dans le déroulement de l'exercice. Je pense que c'est dommage car les relations avec lui auraient été beaucoup plus simples. Il a ici joué un rôle d'observateur, aussi je pense que son avis devrait être sollicité sur cette question.

Notre équipage a montré son savoir-faire, et que l'on pouvait compter sur lui dans des circonstances difficiles. Cela est rassurant, et ne peut que nous encourager à poursuivre nos efforts d'entraînement et de formation.

Le Préfet Maritime a tenu à venir le féliciter directement à bord dès l'accostage du navire à Sète.

Les jeunes gens constituant le plastron méritent également une mention particulière pour leur motivation et leur excellente participation. Les quelques jours passés à bord dans des conditions difficiles, mais avec le sentiment d'avoir participé à une mission hors du commun au service de l'intérêt général les aura sans doute fortement marqués.

Au niveau de la Compagnie, un certain nombre d'enseignements ont été tirés, et des mesures concrètes d'amélioration ont été mises en oeuvre.

Le 20/06/05, Commandant Marc PREBOT

# Avaries et black-outs : dangers pour la navigation portuaire

Lorsqu'un navire a une avarie ou un black-out dans le port, cela peut conduire du near miss à l'accident très grave. Les causes ne sont pas systématiquement enregistrées, il serait donc important que l'on dispose de plus d'informations sur les causes des avaries et des pertes totale de puissance, que ce soit du à une erreur humaine, une négligence ou une avarie technique.

Les Commandants et les Pilotes peuvent cependant jouer un rôle important dans la prévention des avaries et des black-out en faisant des essais de barre, en testant les propulseurs d'étrave et la machine avant l'arrivée au port.

Les Sociétés de Classification peuvent aussi contribuer à la prévention en apportant une plus grande attention lors des essais de machine après réparation.

Les Capitaines de ports, en raison de la législation existante, n'ont pratiquement aucune possibilité d'imposer des règles de précautions. Un Capitaine de Port peut toutefois utiliser le Plan de Transit Portuaire pour rappeler aux commandants et aux pilotes les essais de routine de la machine et donner une liste de contrôles à effectuer pour éviter les causes les plus courantes telles que problèmes provoqués par le passage du générateur attelé aux groupes, passage du fuel lourd au diesel (air dans la tuyauterie de fuel) etc;

Les Commandants Ph. Sussac et Van Wijnen, tous deux commandants expérimentés, ont enquêté, pour cette occasion, auprès de capitaines de ferries et de cargo, d'armateurs et de Sociétés de Classification, sur les possibilités de réduire les risques mentionnés et feront part des information réunies ainsi que de leur propre expérience.

EHMC (European Harbour Masters Committee) a recommandé ce qui suit et veut consulter les membres européens sur la façon de traiter ces recommandations :

- Examiner les possibilités pour les pilotes d'effectuer ou d'avoir effectué les essais de barre et les tests de machine en arrière avant l'arrivée au port.
- Utiliser les Guides d'entrée au Port, les Plan de Navigation dans le Port, les règlements portuaires ou les lois nationales pour exiger ou recommander les essais de barre et de machine en arrière avant l'arrivée au port afin de réduire les chances de black-out ou d'avaries sans toutefois réduire pour autant la responsabilité du commandant.
- Travailler sur l'amélioration des bases de données afin d'inclure les raisons des black-out des navires.

*Traduction du texte préparé par M. Bougerad et F. Van Wijnen (SG de CESMA) pour le séminaire et présenté à ce séminaire par Ph. Sussac et F. Van Wijnen.*

## **BLACK-OUTS ET AUTRES DÉFICIENCES**

Lorsque l'ordinateur qui réglait le trafic des trains aux Pays Bas, tomba en avarie quelques mois auparavant, le résultat fut un beau chaos. Les gens n'ayant pu se rendre au travail et autres incidents ont provoqué des millions d'Euros de pertes. Les protestations du public furent fortes mais sans grand résultat car les ordinateurs sont entrés dans notre vie quotidienne, même à bord des navires. Les vendeurs contactent les armateurs et leurs promettent que leur Système réduira les coûts puisqu'il faudra moins de monde à bord. Quel armateur peut résister à un tel chant de sirène ?

Les systèmes sont fournis, installés et fonctionnent correctement, pour quelque temps ! Et alors ? Alors il y a une avarie ou un black-out, quelle que soit la façon de le désigner. Alors le marin, parfois peu formé, subit, car il y a rarement un Système de secours adapté et compréhensible pour relancer le système. Les systèmes de secours ne sont pas le point fort des inventions actuelles. En fait les vendeurs ne veulent en aucun cas discuter de ces sujets car leur système est impeccable. Mais si le Système se plante, il faut réagir immédiatement, car la situation, dont nous parlons aujourd'hui, se situe dans les eaux resserrées d'un port où la panne du Système peut provoquer des dommages

importants aux quais et aux installations portuaires.

Quelques compagnies maritimes ont essayé de surmonter ces problèmes à l'aide de plans d'urgence, en les incluant dans le code ISM. Il existe des guides d'urgence sur la passerelle et à la machine. Il n'y a pas obligation de les suivre mais si le conseil donné n'est pas suivi et que les choses deviennent vraiment grave la compagnie a de bonnes raisons pour blâmer la personne responsable à bord. En fait les plans d'urgence sont le résultat des enseignements tirés d'évènements précédents.

La pratique enseigne que ces accidents

sont rarement identiques, peut être par leurs résultats, mais très rarement par leurs causes. Les circonstances peuvent être totalement nouvelles et les recommandations appropriées ne peuvent être trouvées dans le guide et cela est un point de notre exposé.

Nous avons fait une étude sur les causes et les conséquences des black-out et en avons tiré des résultats et des recommandations frappants.

#### **Causes :**

La situation critique dans le circuit électrique d'un navire est le passage de l'alimentation électrique à la mer (bien souvent un générateur attelé) à l'alimentation au port avec des groupes. Normalement cela s'effectue bien avant que le navire n'arrive au pilote.

Pour des raisons économiques, parfois même sur ordre de la compagnie, le passage s'effectue au dernier moment, en présumant que l'installation fonctionne correctement. Par expérience ce n'est pas toujours le cas, mettant en danger les capacités de manœuvre du navire.

Le démarrage des groupes n'est pas très apprécié par les armateurs ou les opérateurs toujours pour des raisons économiques. C'est la raison pour laquelle on marche au strict minimum de puissance disponible. Cela peut provoquer des black-out du fait de demandes exceptionnelles de puissance importante provoquées par les propulseurs d'étrave ou arrière, qui ne sont jamais prévisibles.

Relancer l'installation demande plus ou moins de temps, selon l'expérience du personnel de pont et de machine. Les données récentes montrent que, à bord des navires, le savoir-faire et l'expérience, même technique, diminuent.

#### **L'élément humain :**

L'élément humain est un facteur clé des origines des avaries ou black-out. Cela peut être dû à un niveau ou une formation de faible qualité, mais l'élément humain comprend plus que cela.

Même des marins de bon niveau, bien formés peuvent commettre des erreurs s'ils sont surchargés de travail et sont fatigués. Ce phénomène agit de plus en plus sur la sécurité maritime car les effectifs ont été réduits au strict minimum, en fait uniquement pour conduire le navire du point A au point B et rien d'autre.

Le rapport annuel (2001) du Bureau Enquête Accident français (BEA Mer) souligne ce point particulièrement au cabotage, la

Convention ILO 180 (BIT), qui indique 10 heures de repos quotidien, n'est pas respectée. Il faut savoir que 10 heures de repos quotidien cela signifie 98 heures de travail par semaine ! Parfois des marins ont travaillé 98 heures par semaine pendant des mois.

Le Port State Control peut arrêter un navire lorsque l'officier de quart à l'appareillage n'a pas eu assez de repos avant le départ, mais est-ce que cela se produit souvent ?

Le Port State ne contrôle pas tous les navires et n'effectue que des contrôles ponctuels. L'OMI s'intéresse à la fatigue, mais la seule solution est d'avoir des équipages plus nombreux, une dépense à laquelle les armateurs essaieront de résister.



#### **Familiarisation :**

Une des raisons d'une mauvaise réaction lors de problèmes à bord, tels que court-circuit sur l'alimentation principale, est souvent une absence de familiarisation avec le navire.

Pour des raisons économiques, les équipages ont rarement l'occasion de se familiariser avec le navire lorsqu'ils effectuent la relève de l'équipage. En outre, de plus en plus d'équipages sont fournis par des marchands d'hommes. En dehors de la qualification de ces équipages, en espérant qu'ils satisfassent à la Convention STCW 95, on ne peut s'attendre à ce qu'ils aient l'expérience du navire sur lequel ils vont embarquer.

Les Agences internationales de la sécurité ont déjà vivement conseillé de donner plus de temps aux arrivants pour se familiariser avec le nouveau navire sur lequel ils embarquent. Beaucoup d'incidents et d'accidents sont dus au manque de connaissance de l'installation technique du navire. Il est fermement demandé aux opérateurs et aux gestionnaires de donner suffisamment de temps pour passer la suite entre membres d'équipage clé lors des changements d'équipage ou d'armateurs.

Les procédures devraient respecter les règlements imposés par le code ISM. Nous connaissons tous les relèves au milieu de la

nuit à Singapour lorsque la vedette de l'Agent, attendant le long du bord, laisse tout juste une heure à l'équipage débarquant pour passer la suite, et pendant ce temps le navire fait aussi des soutes.

#### **Compétence des marins :**

Cela nous amène à un des points d'intérêt principaux de l'industrie maritime actuelle. La Convention STCW95 n'a pas apporté ce que la communauté internationale en attendait. Ce fut en fait une dévalorisation des niveaux d'instruction et de formation des marins.

La convention lancée par l'OMI était plus un effort social qu'un effort véritable pour standardiser l'éducation maritime et la formation à travers le monde, encourageant les marins du tiers monde à rejoindre la force de travail maritime mondiale. Le résultat est que la compétence maritime globale décline, provoquant un nombre croissant d'accidents et d'incidents.

Des rapports de nos collègues, commandants européens, nous font part de beaucoup d'expériences. Nous comprenons parfaitement que les capitaines de port à travers le monde soient inquiets de ces développements, car la sécurité dans les zones portuaires est en danger.

#### **Mondialisation de l'industrie maritime :**

L'industrie maritime s'est mondialisée. Cela veut dire que sur de nombreux navires des équipages multiculturels sont habituels, créant des barrières culturelles et linguistiques qui ne sont pas favorables à la communication à bord. La Convention STCW95 exige un anglais maritime adapté pour les marins certifiés, mais cela s'est avéré être une utopie.

Le malentendu peut être un facteur aggravant lorsqu'une action rapide et compétente est nécessaire. Comme l'indique l'OMI ce problème est une priorité des organismes de formation à travers le monde.

#### **Formation à la gestion des crises :**

Une formation adaptée à la gestion des crises ne fait pas encore partie de la Convention STCW95. Le fait est qu'en de nombreuses occasions et au moment de crises, de nombreux marins réellement certifiés sont incapables de faire face aux circonstances nécessitant une réaction adaptée et d'avoir des capacités de meneur.

Plusieurs Sociétés de classification telle que DETNORSK VERITAS ont démarré un

projet pour commencer la gestion de la formation à bord sur des points tels que la direction des opérations. Le projet s'appelle SeaSkills et le CESMA est membre de l'Expert Council pour évaluer les cours et les examens.

Pour DNV le niveau de formation sera international et les centres de formation seront en Norvège, aux USA, aux Philippines et aux Pays Bas. On s'attend à ce que d'autres sociétés de classification suivent la politique du DETNORSK VERITAS car les accidents dus à des équipages peu performants augmentent.

Dans nos recherches pour trouver des circonstances dans lesquelles se produisent les black-out nous avons trouvé deux exemples qui méritent d'être signalés :

- Lors d'une alerte au typhon à Hong Kong, tous les navires du terminal conteneurs reçurent l'ordre de quitter leurs postes. Pendant l'appareillage des navires, tous les portiques commencèrent à relever leur flèche, provoquant un champ magnétique important qui a affecté les ordinateurs des navires à proximité, provoquant des chutes de tension et des avaries aux moteurs et appareils à gouverner.

- Les treuils à tension constante peuvent provoquer des pointes de tension dans les circuits électriques du bord ce qui peut provoquer des chutes de tension sur d'autres appareils.

Peut-on faire des recommandations afin d'éviter les black-out à bord des navires ? Un cours de Gestion des Ressources Passerelle ou Machine peut convaincre l'équipe pont ou machine de prendre les mesures adéquates en cas d'avarie technique. En fait ces mesures devraient être incluses dans le cours mais il n'y a pas d'incitations claires à cet égard.

Concernant les installations techniques telles que machine principale, il est laissé à l'appréciation de la compagnie d'avoir des règles pour les tester, avant l'arrivée, d'avant en arrière et vice versa.

Une formation sur les situation d'urgence peut faire partie du cours de gestion de crise. La meilleure recommandation étant encore d'armer correctement des navires bien entretenus avec du personnel compétent et bien formé, qui connaît son navire et son métier.

On appelle ces navires "des navires de qualité"

*Cette présentation a amené de nombreuses questions.*

Sur la partie "causes", la réponse a été

que la cause principale est matérielle (black-out ou fail of power). Le "port" de Gotheborg a indiqué qu'il avait essayé de faire des enquêtes et qu'il semblait très difficile de connaître la cause exacte des black-out. Cela arrive, il faut une action immédiate pour l'extérieur et quand tout redevient calme on s'aperçoit bien souvent qu'il n'y a rien sur les enregistreurs sinon toutes les alarmes de stop dans la même seconde.

La partie "fatigue" a amené aussi plusieurs questions. Un "port" a indiqué que les black-out sur les navires de 100 à 130 m de long avaient augmenté de 200% en trois ans, ce qui a relancé sur la fatigue et les équipages réduits, un participant a même indiqué le stress dû à la pression téléphonique de l'armateur.

Effectuer les tests quand le pilote est à bord paraît un peu tardif selon les circonstances, une instruction générale européenne (voir celle des USA) serait préférable. Un "port" nordique mettant ses collègues en garde a indiqué que, après vérification de sa diffusion, ses "instructions de test avant l'arrivée" étaient ignorées parce que publiées dans la langue locale dans le règlement intérieur du port.

## *Notre collègue Philippe SUSSAC à lu et traduit pour nous des extraits de Fairplay*

### ⇨ LES PROPOSITIONS CANADIENNES SUR LA POLLUTION CONTROVERSÉES.

Les armateurs ont demandé au parlement Canadien de reconsidérer les peines pour pollution venant des navires parce que cela peut faire des criminels de marins impliqués dans des accidents. Le texte est en urgence au parlement afin de régler le cas des incidents persistants au large de la côte Atlantique de navires rejetant des eaux de cale ou d'autres liquides huileux qui polluent la côte et tuent des milliers d'oiseaux. Don Morrisson, le président de l'association des armateurs Canadiens, a dit au comité d'environnement du Sénat que, en plus d'amendes de 500000 CaD (412000 USD) ou plus et des peines de prison pour les officiers des navires, le texte donnerait pouvoir aux gardiens impliqués d'enquêter sur des pollutions en cas d'"officiers non qualifiés pour la pollution comme exigé par le Canadian Shipping Act". Chris Horrocks, secrétaire général de International Chamber of Shipping, a dit que la profession encourage la prévention des pollutions et essaie "de rejeter le petit nombre de mauvais sujets". Il a dit que le Shipping devrait être réglé de

façon internationale. Le texte sur l'environnement "briserait ce principe d'accord international par plusieurs aspects, mettant le Canada, nous le pensons, en infraction avec ses obligations internationales vis-à-vis de la convention Marpol, et de la convention sur la pollution maritime, et également vis-à-vis de la convention ONU sur le droit de la mer".

### ⇨ LE CANADA DURCIT SA SURVEILLANCE.

Des inspections plus poussées de ballasts et une augmentation de la surveillance aérienne des pollutions hydrocarbures sont parmi les mesures que le Canada va prendre selon le nouveau "Ocean action plan". Le service des Transports Canadien recevra 4,5 MCaD (3,6 M USD) pour augmenter le nombre de vols des avions de surveillance, équiper les avions de dispositifs radar et détection nouveaux et acheter des kits de test portables pour les inspections de ballast. Les avions de surveillance auront tous un dispositif Radarsat qui utilise les satellites pour rechercher les pollutions. Le nombre de patrouilles aériennes sera doublé pour atteindre 2000 heures

annuelles, surtout tourné vers la côte Atlantique où est le plus gros problème de rejets illégaux d'hydrocarbures. L'avion sera également équipé d'appareils photo spéciaux pour photographier les navires par temps moyen. Le Canada prépare des règles pour que chaque navire ait un programme de gestion de ballast et ait changé l'eau de ballast quand il entre dans les eaux Canadiennes, les kits de test serviront pour vérifier cette conformité.

### ⇨ LES RÈGLES CANADIENNES PROPOSÉES SUR LES BALLASTS.

Le gouvernement Canadien a émis les règles proposées qui demanderont aux navires venant au Canada d'échanger leurs eaux de ballasts à au moins 170 milles au large en à une profondeur d'au moins 2 kms. De plus les navires devront avoir un plan de conduite des ballasts à montrer aux inspecteurs à l'arrivée au port, a indiqué le ministre des transports Jean Lapierre. Les règles prescrivent que le plan "doit montrer les mesures et procédures établies par l'opérateur afin d'être sûr que les eaux de ballasts sont tenues de façon sûre et réelle". Les navires

caboteurs ou qui ne peuvent changer leur eau de ballast à la mer à cause du mauvais temps seront autorisés à traiter leurs eaux, les garder à bord ou les rejeter dans des zones définies en zone Canadienne. Le gouvernement a annoncé, le mois dernier, qu'il proposerait des règles plus strictes et équiperait les inspecteurs avec des kits portables de test du contenu des ballasts afin d'écartier les espèces aquatiques nuisibles. Les armateurs ou opérateurs ont jusqu'à fin Août pour faire des commentaires. Puis le département publiera la version finale de ces règles qui seront appliquées plus tard dans l'année.

#### ⇨ LES USA CONTRÔLENT LES EAUX DE BALLAST.

Le rejet d'eaux de ballast dans les eaux US va devenir de plus en plus contrôlé après qu'un juge fédéral ait indiqué à l'Agence de protection de l'environnement (EPA) qu'il n'avait pas le pouvoir d'exempter les navires vis-à-vis du "Clean Water Act". Dans les rapports publiés, on voit que les environnementalistes se félicitent de la décision et que les exploitants maritimes adoptent une attitude "wait and see" jusqu'à ce que l'EPA publie ses règles de rejet de ballasts. Les plaignants, dans cette affaire, disent que les organismes importés contenus dans les ballasts rejetés ont agressé les écosystèmes locaux et coûtent des milliards de dollars à combattre. L'EPA avait auparavant déclaré que le rejet de ballasts n'entraient pas dans la catégorie de rejets polluants parce que c'est une part des opérations normales d'un navire a indiqué Alexis Strauss, un directeur de division "Eau" à San Francisco - là où le juge a émis son ordonnance. Un porte parole de la "Pacific Merchant Shipping Association", qui représente plus de la moitié des armateurs de la côte Ouest, a indiqué que les suites pratiques ne seraient pas claires jusqu'à ce que l'EPA publie ses règles. Certains États ont déjà des règles obligeant les navires à changer leur eau en venant de port internationaux, mais ce changement serait applicable pour toute la nation, aussi bien pour le trafic inter états que entre ports d'un même état.

#### ⇨ LE MICHIGAN PROMULGUE UNE LOI SUR LES BALLASTS.

Le Michigan a promulgué une loi qui obligera à avoir un permis spécial, d'ici 2007, pour les navires de mer venant sur les Grands Lacs et escalant dans cet État. Jennifer Granholm, gouverneur du Michigan a signé hier la loi. Les dits navires devront avoir un permis du département pour la qualité de l'environnement du Michigan après qu'ils aient : soit prouvé qu'ils ne rejettent pas d'eau de ballast, soit qu'ils sont équipés pour éviter le rejet d'es-

pèces aquatiques nuisibles. Le Michigan essaie maintenant d'entraîner les autres états des Grands Lacs à adopter des mesures semblables. De plus, Le Michigan - avec cinq autres états des Lacs - a eu le droit d'intervenir dans la procédure récente au tribunal de San Francisco demandant aux agences de protection de l'environnement de traiter le ballast comme un polluant selon la loi US, et ainsi demander aux opérateurs de navires d'avoir des permis de rejet. Ce cas, qui pourrait avoir un énorme impact sur la conduite des ballasts dans les eaux US, fera sans doute l'objet d'un appel. Les États des Grands Lacs ont reçu le statut de participant formel, leur permettant de participer activement aux remèdes à mettre en place.

#### ⇨ ARMATEURS RESPONSABLES POUR UN MANQUE D'OFFICIERS.

L'Inde a décidé que les armateurs devraient payer une amende pour tout manque d'officier, au dessous du nombre demandé, à bord de leurs navires. Selon une directive de DG Shipping, applicable le 1er Avril, la pratique précédente d'accorder des dérogations par la direction de la marine marchande a été stoppée ; au contraire, la compagnie est maintenant tenue de payer au gouvernement un montant égal au salaire de l'officier dont l'exemption est envisagée. En appliquant le nouveau régime, l'administration a dit qu'il était de la plus haute importance qu'un navire soit armé par un nombre suffisant d'officiers qualifiés pour une exploitation sûre. Le nouveau système cherche à éviter que les armateurs tirent un bénéfice indu de l'emploi d'un équipage réduit, ce qui compromet la sûreté de l'exploitation du navire. Un fonctionnaire du ministère a ajouté : "Les armateurs ne devraient pas s'habituer à des dérogations, mais devraient les utiliser quand absolument nécessaire".

#### ⇨ DÉBAT ICS/ISF AUTOUR DU TEMPS DE TRAVAIL.

Le temps de travail deviendra une question majeure dans le shipping futur, et donc a été une des principales questions abordées à la réunion annuelle de l'International Chamber of Shipping et International Shipping Fédération. Parlant à des journalistes après la fin de la réunion, le secrétaire général Chris Horrocks a dit qu'il y avait eu de nombreuses discussions sur la question des règles du temps de travail, en relation avec les capitaines. Les règles courantes de construction ont aussi été abordées: Les organisations approuvent ces règles, mais pensent à une IACS plus importante et seraient heureuses d'un dialogue continu jusqu'à ce qu'un consensus soit atteint pour chaque société de classification. L'implication de l'UE a été aussi une autre question. Les règles de l'UE n'affecteront

pas seulement les compagnies des 25 pays membres mais aussi d'autres groupes navigant dans ces régions. Il y a eu des conversations sur comment les armateurs Asiatiques pourraient pousser leurs politiciens à être plus impliqués dans les nouvelles règles de l'UE.

#### ⇨ UN NOUVEL OFFICIER ADMINISTRATIF BIENVENU À LA SHELL.

La Shell a formellement annoncé qu'une fonction d'"officier administratif" sera embarquée à bord des navires pétroliers ou gaziers de sa flotte et prendra en charge la grande partie des papiers des officiers du bord. Cela à la suite du succès d'un essai de cette fonction l'année dernière. Une publication de Shell indique avoir environ 50 officiers disponibles pour ce poste équivalent à 2nd lieutenant ou 4e mécanicien. La plupart de ceux choisis pour ce poste sont anciens officiers radio. Le rôle principal de la fonction sera le suivi des brevets des officiers et de l'équipage, des salaires, des heures de travail, des déchets, de santé, de sécurité et sûreté ; et d'aider à l'encadrement et l'entraînement des équipages. Andrew Linington, porte parole du syndicat NUMAST, a indiqué qu'il était satisfait de cette décision et qu'il espérait qu'elle serait un exemple à suivre pour d'autres. Il a dit que la fatigue était une préoccupation majeure pour la sécurité et que cette nouvelle fonction aiderait à alléger la charge des officiers de quart.

#### ⇨ PLAN CONTRE LA POLLUTION EN MÉDITERRANÉE.

Le gouvernement Espagnol a lancé une nouvelle proposition pour désigner les navires responsables de pollution en Méditerranée. La proposition a été soumise à la France, Italie et Monaco, et envisage une coopération des mesures anti-pollution, y compris, une surveillance aérienne conjointe des navires. Felipe Martinez, directeur du département marine marchande a indiqué à Fairplay: "L'Espagne recherche un accord sur un système de poursuite des navires pour augmenter le contrôle des pollueurs". L'Espagne cherche à installer un centre de contrôle multiple anti-pollution à Palma, Majorque, pour diriger la coordination des futures opérations anti-pollution. Cela vient après que la France, Italie et Monaco aient organisé une surveillance aérienne conjointe dans de nouvelles dispositions anti-pollution en Janvier. La proposition de l'Espagne pourrait mener à un nouveau plan, impliquant les quatre pays Méditerranéens, qui irait au-delà de l'existant.

#### ⇒ MANQUE D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION EN MÉDITERRANÉE.

Selon un organisme consultatif, il a été indiqué à l'ONU et l'OMI : Les navires rejettent des eaux huileuses à la mer parce que les ports en Méditerranée n'ont pas de capacités de réception suffisantes. Lilia Khodjet El Khil, responsable technique du Centre de réponse régional pour la pollution maritime en mer Méditerranée (Rempec) a dit : "Nous sommes convaincus que les navires rejettent en mer parce qu'ils n'ont pas d'autre possibilité". L'avertissement de Rempec est la conclusion d'une étude de trois ans sur les installations portuaires et la prévention et réponse aux pollutions. Khodjet El Khil a aussi indiqué que, alors que les ports Nord Africains étaient parmi les premiers dans le manque d'installation de réception, il y avait également des ports d'états membres de l'UE qui n'avaient pas les installations adéquates. Le besoin pour tous les ports de Méditerranée de s'équiper a été souligné par la mise en garde de Khodjet El Khil que, sinon, des mesures plus sévères de l'UE pour les navires pollueurs en Méditerranée amèneraient les exploitants à rapprocher leurs routes des pays Nord Africains.

#### ⇒ PLAN ESPAGNOL POUR LES LIEUX DE REFUGE.

L'Espagne travaille sur une étude des lieux de refuge qui pourrait être terminée à la fin de l'année, a indiqué Felipe Martinez, directeur du département marine marchande. Le plan, qui prévoit créer des lieux de refuge sur toute la côte Espagnole, "est au chaud", a indiqué Martinez, à la suite de la première simulation d'accident, hier, après le désastre du Prestige. Pour la première fois, les autorités maritimes Espagnoles, Françaises et Italiennes ont fait une simulation coordonnée d'une explosion dans le compartiment machine d'un pétrolier, avec fuite d'hydrocarbures. Au cours de l'exercice, au large de Palma, le pétrolier a été mené dans la baie de Palma après l'explosion. La fuite supposée était des soutes et non de la cargaison. Martinez a indiqué que "Le temps était beau, aussi même si la fuite avait été plus importante (venant de la cargaison) le navire aurait été pris à Palma pour éviter des conséquences plus sérieuses".

#### ⇒ LES ARMATEURS INQUIETS DES IMPLICATIONS DES ÉMISSIONS.

Alors que les armateurs ou directeurs se préparent aux nouvelles prescriptions sur les émissions des navires, comme demandé par Marpol annexe VI, qui est applicable aujourd'hui, il y a une préoccupation croissante au sujet des implications pour les exploitants, en particulier au sujet des règles du taux de soufre des fuels de soute. Un

directeur, actuellement en pourparlers pour des machines de navires à construire en Extrême Orient, fait remarquer que beaucoup de diesels lents ne sont pas vraiment adaptés aux fuels non soufrés ainsi que les huiles de graissage couramment disponibles aujourd'hui. Selon l'annexe VI, Le taux maximum de soufre d'un fuel est maintenant de 4,5 %. Mais dans les zones spéciales de contrôle d'émission des SOx (SECAs), la première étant le mer Baltique, le taux ne doit pas dépasser 1,5 %. Alors que les exploitants ont un an, à partir d'aujourd'hui, pour se mettre en conformité, les directions sont de plus en plus préoccupées par la disponibilité et le coût de tels fuels, et la possibilité de modifications induites des capacités, tuyautages et procédures afin que des quantités suffisantes des différents fuels soient manipulées sans fautes. La mer du Nord et la Manche sont une seconde SECA où les règles seront applicables en Novembre 2007, mais l'OMI envisage de désigner d'autres SECA dans les mois prochains. Les mécaniciens auront à garder trace, à bord, de l'utilisation des différents fuels, et être en mesure de prouver que aucun fuel à plus de 1,5 % de soufre n'a été utilisé, à aucun moment alors que le navire est en SECA.

#### ⇒ IMPLICATIONS EN SECA ENCORE PAS SÛRES.

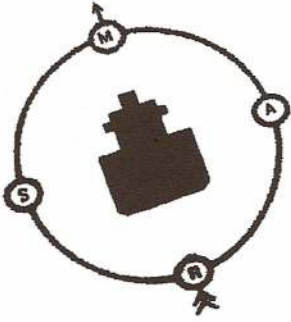
Les armateurs de navire de haute mer qui auraient à entrer dans les nouvelles zones spéciales de contrôle d'émission de SOx (SECAs) dans 12 mois ont à résoudre des questions difficiles. "C'est à peu près aussi clair que du HFO", a dit un exploitant, admettant que toutes les implications de l'annexe VI de Marpol, qui est entrée en vigueur hier, ne sont pas encore certaines. "Il est très difficile, voire impossible, de rajouter des capacités dans le compartiment machine" a-t-il expliqué. Autant les armateurs de navire trafiquant régulièrement dans les SECAs peuvent décider de consommer davantage de MDO - qui a moins de soufre - mais auront besoin de davantage de capacité MDO. En outre, une longue utilisation de MDO serait nuisible à bien des diesels lents existants et des modifications de graissage et de tuyautages pourront être nécessaires. De plus : "Toute modification technique a une implication commerciale", a-t-il ajouté "Sûrement, ces règles vont affecter, pour tout navire trafiquant en SECA, les conditions des chartes parties existantes qui se prolongent au-delà du 19 Mai 2006". Avec le coût de la désulfuration du fuel estimée à 40-60 USD la tonne, qui paiera cet extra? Les affréteurs pourront objecter, à juste titre, que l'annexe VI a été discutée depuis des années et les armateurs auraient pu s'y préparer. Il a déclaré sombrement "Bien des gens vont se précipiter pour regarder de nouveau leurs chartes parties".

#### ⇒ UN OFFICIER RELÂCHÉ APRÈS APPEL POUR UNE AFFAIRE DE DROGUE.

Un officier Croate a été libéré, aux Emirats Arabes Unis, après 84 jours de prison pour contrebande de drogue. Denio Ruskovic, Sd Lieutenant du ULCC Marine Pacific, manning V-Ships, avait été arrêté lors de son débarquement à Fujairah parce qu'il avait des pilules de Valium, interdites aux E.A.U. Lors de sa libération, il avait été dit qu'il aurait à payer une grosse amende et serait banni du pays pour le restant de sa vie. Cependant, il y a eu appel, cette semaine, et les juges ont décidé qu'il pouvait rentrer chez lui sans amende ni bannissement. Le pasteur Stephen Miller de la "Mission to seafarers" de Dubaï, qui a assisté Ruskovic dans cette épreuve a indiqué "Il récupèrera son passeport Samedi et paraît heureux et soulagé". Miller a beaucoup travaillé pour la libération, ce qui comprenait de l'aide pour obtenir une ordonnance, qui était en Croatie, traduite en Anglais puis en Arabe pour le tribunal ; preuve qui a finalement conduit à sa libération. Une fois libre, V-Ships a payé son séjour à l'hôtel à Dubaï. "Cependant, le stress de l'appel, et l'éventualité d'un retour en prison l'a rendu malade" a indiqué Miller. "Il a été admis à l'hôpital et, curieusement, il lui a été prescrit du Valium". Miller a averti les agents en E.A.U de prévenir les marins du danger d'avoir même les drogues les plus "innocentes" en embarquant ou débarquant dans le pays.

#### ⇒ DES RECOMMANDATIONS POUR LES DOUBLE-COQUES.

Des experts en pétroliers double coque ont émis plusieurs recommandations pour augmenter la sécurité de ces navires. L'Agence Européenne pour la sécurité maritime (EMSA) est la principale organisation et a publié un rapport de synthèse de ces recommandations. Elles comprennent des améliorations de l'entretien coque, des procédures pour les fatigues, peintures et systèmes de détection de gaz. Ces experts venaient de EMSA, Bimco, la Commission Européenne, IACS, ICS, OMI, Intertanko, OCIMF et la fédération des chantiers Européens. Le rapport pointe l'amélioration de la sécurité des double coques dans les abordages à faible vitesse et dans les échouements. Mais il cite aussi un papier de l'OCIMF disant : "les pétroliers double coque, en raison de leur conception et structure complexes, sont plus susceptibles d'avoir des problèmes de mauvais entretien et conduite. Les pétroliers double coque peuvent être une solution seulement si combinée avec une grande qualité de conduite, entretien, contrôles de classification et une politique de qualité par les états du port ou du pavillon."



# International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME

## MARS REPORT

### MARS 200524 Vérification croisée des Positions

Le navire effectuait une navigation côtière. La route tracée devait tenir le navire à environ 20 milles de la côte entre les points de passage avant de changer de route à plus de 15 milles d'un groupe d'îles. Cette route devait être suivie pendant plus de 30 heures. Il y avait deux GPS indépendants à bord, et un ECDIS. Le GPS connecté à l'ECDIS avait perdu son signal et était passé en mode Estime peu après le changement de route. Ce changement de mode n'a pas été remarqué par les lieutenants. Un vent régulier de SW donnait une dérive vers le nord qui rapprochait le navire de la côte par rapport à la route tracée. Comme on peut le voir sur le schéma le navire s'est approché à moins de 10 milles de la côte à plusieurs reprises ce qui a conduit à l'échouement.

Pour l'ECDIS recevant les données du GPS en mode Estime, la route prévue était suivie à partir des dernières données correctes. A deux reprises dans les 30 heures à ce cap, la position a été contrôlée avec un point de terre, et la position "relevée" reportée coïncidait avec la route suivie par le GPS en mode Estime. Le deuxième GPS du navire fonctionnait correctement. A l'approche des îles qui apparaissaient sur le radar légèrement sur bâbord, l'Officier de quart a estimé que c'était de lignes de grains, car il pensait être 15 milles au SE de sa position réelle.

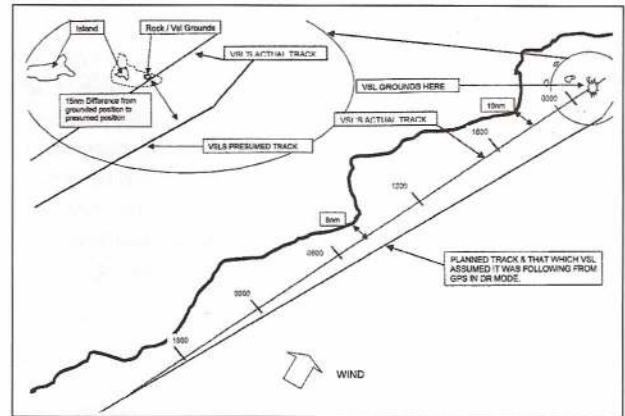
Le navire est passé sur des rochers à moins de 2 milles de l'île la plus à l'est du groupe, mais ne s'est pas échoué et a continué sa traversée. Après inspection on a trouvé que les fonds avaient subi des dommages sérieux ce qui entraîna un séjour de plusieurs semaines en cale sèche pour réparations, le navire étant hors affrètement. Heureusement il n'y a pas eu de blessé ni de pollution. La route réellement suivie par le navire a été déterminée par la suite à l'aide d'un autre système indépendant qui envoyait une position GPS toutes les 6 heures à un bureau central à terre. Voir le schéma.

Les erreurs sont manifestes mais il faut souligner les principales :

1. L'alarme initiale du GPS passant en mode Estime a été acquittée sans réaction, et le fait n'a pas été signalé au successeur ni été analysé.
2. Les quarts suivants n'ont pas remarqué que le GPS ou l'ECDIS étaient en mode Estime bien que l'ECDIS l'affichait. Le personnel n'était pas suffisamment familiarisé avec cet équipement.
3. Il n'y avait pas de comparaisons de routine entre les 2 GPS.
4. Il n'a pas eu de vrais points de terre effectués régulièrement. Là où c'était possible cela aurait dû être la première façon de se positionner, et de vérifier avec le GPS ! Comment les 2 points de terre reportés, mettant sur la route estimée, ont-ils été obtenus, personne ne le sait.
5. Le réglage du radar et l'utilisation de l'anti-clutter auraient permis à l'Officier de Quart de voir ce qu'il détectait était la terre. Au moins il aurait dû faire une double vérification de la position avec d'autres moyens et appeler le commandant.

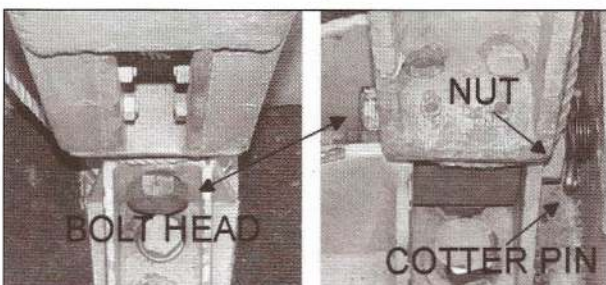
Manifestement c'est inquiétant que le GPS puisse passer en mode Estime de cette façon et puisse tromper l'utilisateur, peut être à cause d'une alarme inadaptée à cette avarie sérieuse. Cette alarme devrait-elle ressortir systématiquement ou l'appareil ne pas du tout passer en mode Estime, c'est une question à étudier par les administrations.

Cependant ici ce sont les connaissances de base en navigation et la gestion à bord des procédures de navigation normales ou compagnie qui sont en cause, ainsi que la confiance absolue en un seul GPS. On aurait dû faire un meilleur usage du radar, du sondeur, du bon sens, de l'expérience et même du deuxième GPS. Tout cela aurait alerté les Officiers de quart du danger, non seulement immédiatement avant de raler le fond rocheux mais aussi durant toute la journée précédente.



Le rapport suivant sur l'avarie du système de levage d'une embarcation rapide de secours provient du Bureau Enquête et Analyse des USCG (adresse web : <http://marineinvestigations.us>)

Récemment un gros navire à grand tirant d'eau remontait à bord son embarcation de secours gonflable à coque rigide lorsque la structure de levage, en forme d'U renversé, s'est détachée des goussets la fixant au pont. Le résultat a été chute de l'embarcation à l'eau et éjection du matelot se trouvant à bord. Le marin indemne a été récupéré rapidement et l'embarcation a peu souffert de l'incident. Chacune des structures de levage est fixée au pont par boulon et écrou. En raison des vibrations on a constaté que les écrous se sont desserrés et complètement dévissés.



En remontant l'embarcation, les boulons sont sortis de leurs logements. La structure avait des étais mais pas faits pour soutenir le poids, ils ont été incapables de subir l'effort et ont cédés quand l'embarcation est tombée à l'eau.

L'enquête a révélé qu'il n'y avait pas d'entretien spécifique programmé ni de recommandations du fabricant pour des inspections périodiques des boulons de la structure de levage. Un officier indiqua qu'un examen visuel avait lieu tous les mois mais qu'il n'était pas prévu d'entretien plus poussé. L'équipage a remédié facilement au problème pour éviter que les pièces ne se détachent à nouveau en perçant un trou à l'extrémité fileté du boulon et en y mettant une goupille fendue pour empêcher le boulon de se dévisser complètement.

## MARS 200526 Flexible de soutes fendu

### Les faits :

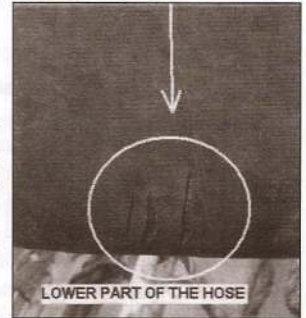
Un navire de la compagnie avait mouillé dans un port d'Afrique du Nord pour faire des soutes. Après s'être amarré sans incident, l'équipe du souteur commença à brancher le flexible de soutes. Pendant ce temps là la chef Mécanicien remplissait la checklist de soutage. Un des point précisait qu'il devait inspecter le flexible de soutes. Un examen soigné fit apparaître que l'enveloppe extérieure du flexible était incisée en deux endroits.

Le certificat d'épreuve fut demandé au Capitaine de la barge. Malheureusement l'équipe de la barge ne pu présenter le certificat. C'est alors que le Commandant a appelé la compagnie et a informé les affréteurs. La position de la compagnie a été très claire – un navire ne peut souter en utilisant un flexible sous normes. Les affréteurs ont essayé de faire pression sur le Commandant, cependant après discussion et avoir vu les photos ci-dessus le soutage fut annulé et le navire appareilla sans souter.

### Commentaires :

Tout d'abord il faut féliciter les officiers du navire, particulièrement le Chef Mécanicien et le Commandant pour leur respect de la sécurité et de l'environnement. Une action adéquate et très rapide de l'équipe du navire a permis d'arriver à un accord sans compromettre la sécurité. Il faut reconnaître qu'il est très difficile de défendre des règles et des niveaux de sécurité élevés lorsqu'on est soumis à des pressions commerciales.

Cependant c'est un très bon exemple de l'attitude à avoir et de la façon de procéder, ce qui, utilisé correctement dans une situation commerciale difficile, fera en sorte que les normes de sécurité soient respectées.



## MARS 200527 Stoppeurs (de chaîne)

Un de nos navires nous a rapporté une rupture d'amarrage à quai. Le navire effectuait un chargement de naphta lorsque sous l'effet d'un coup de vent soudain, trois queues sur les amarres de l'avant se rompirent. Le navire s'écarta du quai et commença à rouler. Tout l'équipage fut aussitôt en alerte et le terminal informé. Le chargement fut arrêté et les bras débranchés. Pendant ce temps là des amarres supplémentaires étaient passées à l'avant. Toutes les mesures furent prises pour éviter un déversement qui n'eut pas lieu. La coupée fut aussi virée. Après avoir tourné les amarres devant, la coupées fut reposée sur le quai.

Ce qui m'étonne ici c'est que bien que l'équipage ait réagi rapidement, il ne soit pas fait mention d'avoir laissé tomber les ancres. Je me souviens que c'est la première chose qu'on nous apprenait à faire dans de telles circonstances. Les Inspecteurs OCIMF portent des remarques négatives lors des inspections d'affrètement s'ils ne trouvent pas les stoppeurs (guillotines) en place, en principe pour des raisons de sécurité (embarcations venant se mettre je sous l'ancre ou l'ancre mouillant de son propre chef !!!). Personnellement j'ai des doutes sur leur formation maritime. Ce n'est pas très bon d'avoir les ancres dans les écubiers lorsque le navire est échoué ou que les quai sont endommagés ou les flexibles rompus.



## MARS 200528 Préparation des échelles de pilote

Pilote hauturier britannique j'ai récemment vu deux cas où les échelles de pilotes n'étaient pas grées correctement soit par ignorance soit par manque de vérification par un officier responsable.

- 1- Un pétrolier sur ballast ayant un franc-bord de 11.5m a grée l'échelle mais pas la coupée. La raison qui m'a été donnée a été que la station de pilotage avait dit de "préparer l'échelle sur bâbord", et il n'avait fait que cela. La station de pilotage n'avait rien dit a propos de l'échelle combinée. Il est assez difficile de juger si une échelle fait plus ou moins que les 9 mètres réglementaires, surtout de nuit, et le pilote a découvert la hauteur lorsqu'il a fini de grimper l'échelle.
- 2- Un pétrolier partiellement charge : le pilotage a dit au navire "préparez la coupée sur tribord" et il n'a fait que cela, c'est-à-dire qu'il n'y avait pas du tout d'échelle de pilote, seulement la coupée car c'est ce qu'avait dit le pilotage.

Ces deux cas illustrent la faible qualité de la formation et l'absence d'une qualification maritime de base que l'on trouve sur les navires de beaucoup de nationalités. Les navires ci-dessus étaient de nationalités différentes.

Dans le cas n° 1 j'aurais pensé que le Commandant connaissait le franc-bord et aurait insisté pour préparer la coupée plus échelle de pilote.

Dans le cas n° 2 j'aurais pu penser que l'officier aurait le bon sens de ne pas croire que le pilote, de nuit, allait sauter de la pilotine sur le plateau de coupée !



## MARS 200529 Tuyaux sur le graissage

En réponse au Mars 200517 (paru dans AI68), je me rappelle qu'étant Sd Capitaine, j'avais souvent un problème avec le graissage, pas avec le graissage lui-même mais avec l'équipage chargé de le faire. C'était avant l'époque de la "maintenance programmée" ce qui laissait une certaine liberté dans la façon de faire les choses?

J'ai constaté que bien que le graissage soit effectué par mon excellent bosco et son équipe, ils ne réalisaient pas que l'on pouvait trop graisser. Bien sûr c'est bien de pomper de la graisse dans un palier et avec de la chance tout marchera. Ce que nous avons découvert c'est que nous pompions la graisse neuve dans et sur la vieille qui s'était épaissie et plus ou moins durcie. La température, la saleté, la poussière et le fait que la graisse ajoutée ne traverse pas en sont la cause. La graisse ne pénètre pas dans le palier, devient sèche et durcit.

Il y a deux façons de nettoyer le palier. L'une consiste à le démonter complètement, le nettoyer ainsi que ses orifices et araignées de graissage, ou alors de le réchauffer à une température raisonnable, fluidifier la nouvelle graisse et ensuite éjecter la vieille graisse.

Lorsqu'on a fait ça et que la nouvelle graisse fluidifiée commence à sortir (à l'autre extrémité du palier), de la graisse neuve ayant la consistance voulue peut être injectée. Nous avons constaté que cette façon de faire résolvait le problème de "l'excès de graissage", le bosco était content et tout à bien marché pendant des années.

# En passant par la cambuse

## En Malaisie

J'avais un officier vietnamien, et à l'occasion d'une escale, je lui avais indiqué un restaurant vietnamien de bon renom, il y est allé et le lendemain, de me dire : "c'était bon, mais pas du tout vietnamien, c'était laotien !" j'ai alors compris qu'un restaurant asiatique l'était car il offrait des baguettes pour manger le riz, mais que c'était un générique pour désigner le Birman, le Thaïlandais, le Laotien, le Vietnamien, le Malaisien, le Tonkinois, peut-être l'Indochinois comme l'est l'Annamite. Je me suis fait tout petit et pour choisir une cuisine précise, j'ai opté pour la cuisine malaisienne, très typique puisque c'est sans doute la plus épicée du monde.

Pour éviter d'être accusé de tentative d'homicide, je passerais sur cette recette d'amandes de mer, où pour 4 personnes, on prévoit 1 livre de coquillages et en plus de l'ail des échalotes, du gingembre, des piments oiseaux et du curry, on ajoute 2 cuillères à soupe de Tabasco ! (et sans rire : salez à votre goût).

Cela m'a permis de comprendre pourquoi, en plus de la petite fiole que nous connaissons, la fabrique de Tabasco d'Avery Island conditionne aussi ce produit en gallons !

Il y a tout de même quelques plats très sages comme l'omelette aux huîtres : battre légèrement 4 œufs avec 2 cuillères à soupe de sauce soja, 1 cuillère à café de sel et 12 tours de moulin de poivre. Passer 24 huîtres à la poêle avec un peu d'huile pas plus d'une minute, les verser dans les œufs battus, ajouter 2 gousses d'ail hachées et revenues à la poêle, 1 piment rouge et 1 oignon hachés, mettre dans la poêle, puis retourner à l'aide d'un plat.

Une version de l'Irish stew : le Hot mutton stew : prendre 1 livre d'épaule de mouton en morceaux, dorer à la poêle avec de l'huile, réserver ; frire ensuite 1 carotte et 1 oignon hachés fin, ajouter 50 g de beurre, une cuillère à soupe de farine et une de coriandre moulue, cuire 2mn en remuant. Mixer 4 piments rouges et

15 piments oiseaux avec 3 verres de bouillon de bœuf et porter à ébullition dans la poêle, ajouter le mouton, 2 cuillères à soupe de purée de tomate, et du bouillon de bœuf pour couvrir à niveau, cuire à frémissements et servir avec des patates douces.

Le poulet "tikka" : ne prendre que les cuisses désossées dont on enlève la peau et que l'on coupe dans l'épaisseur, et les mettre toute une nuit au réfrigérateur dans cette marinade : mixer 4 yaourts, 1 jus de citron, 3cm de gingembre, 4 gousses d'ail, 2 cuillères à soupe de coriandre fraîche, 2 de piment en poudre, 2 de *garam masala*\*, 1 cuillère à café de sel et 15 tours de moulin de poivre.

Chauffer le four th.6, puis mettez les cuisses sous le gril 10 mn de chaque côté.

\* le *garam masala* revient souvent en cuisine asiatique et l'on s'étonne de ne pas en trouver dans le commerce, c'est qu'il s'agit d'une préparation maison : dans une petite poêle faire revenir 6 cosses de cardamome, 5 clous de girofle, 3 feuilles de laurier en morceaux, 2 cuillères à café de

cumin en graines, une brindille de cannelle et 12 grains de poivre noir jusqu'à développer les parfums, ensuite réduire le tout en poudre et ajouter 1 cuillère à café de noix de muscade en poudre.

Une question se pose comme toujours, que boire avec ces préparations ? De l'eau, mais est-ce toujours prudent ? Du thé, des jus de fruit, du Coca Cola, etc. N'oublions pas que nous sommes dans un pays musulman et qu'il n'y a pas d'alcools.

Confidentiellement, et pour les seuls collègues à jour de leur cotisation, nous signalons que les alcools y sont seulement vendus en pharmacie.

(Le *tabasco*, acheté au gallon est bien plus économique).



Au marché, pas encore touché par les normes européennes

Cdt Yves CHARLOT



# Objet : Informatique

Les Anglo-saxons ont créé un suffixe pour désigner divers composants de l'informatique, il s'agit de "ware".

On a ainsi:

- le **hardware** : le matériel informatique
- le **software** : tout logiciel
- le **shareware** : un logiciel requérant une participation financière
- le **freeware** : un logiciel entièrement gratuit.

Les Belges ont jugé utile de compléter ce vocabulaire informatique, en voici le résultat :

- un ensemble d'écran de veille : un **dortware**
- un logiciel antivirus : un **mouchware**
- un logiciel de classement : un **tirware**
- un logiciel de copie : un **mirware**
- un logiciel de merde : un **suppositware**
- un logiciel de nettoyage du disque dur : une **baignware**
- un logiciel de préparation de discours : un **oratware**
- un logiciel de vote électronique : un **isolware**
- un logiciel de compression de données : un **entonware**
- un logiciel de décision : une **balanceware**
- un logiciel pour documents en attente : un **purgatware**
- un logiciel très compliqué : un **assomware**
- un réseau local d'une entreprise : un **coulware**
- un serveur de réseau : un **abreuware**
- une poubelle Windows : un **dépotware**
- une réunion des responsables informatiques : un **tupperware**
- une salle informatique non climatisée : une **rotissware**.

Et enfin, le plus important dans la conjoncture actuelle :

un logiciel d'aide à la demande d'augmentation de salaire : un **vaffaireware**

Allez... **oreware** !!!