

AFCAN

Informations

" Ca gaze il roule pour nous ! "

" René ", Photo H. Quéré



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

ISM page 17	p.4
ISPS page 2	p.6
AG IFSMA	p.8
Apparence hydrocarbures	p.12
Mnémosyne	p.16
Instrumentation codes ISM & ISPS	p.18
Bea Mer.....	p.25
Séparateurs eaux mazouteuses	p.29
Mars & Fairplay	p.33
En passant par la Cambuse	p.33

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.

TITRE DE L'EDITO ?

Conseil d'Administration

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

Bureau

Président	H. Quéré
Vice Président	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
tel: 02.35.41.31.28

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

En l'absence de notre Président actuellement embarqué, je vous souhaite le bonjour à tous et la bienvenue à Landerneau qui a déjà abrité une de nos réunions au bord de l'Elorn.

Notre milieu professionnel est très ancien et par là riche en expérience acquise qui pourrait être utile à la collectivité de ce siècle. Il est aussi très vivant car il s'y passe toujours un "quelque chose" qui est soit porteur de réflexions innovatrices soit consternant ou affligeant. Le besoin d'image forte et d'information pertinente destinées à un public de plus en plus averti mais aussi de plus en plus lassé fait que ce point nouveau est relaté soit en trois lignes dans un coin de la presse spécialisée soit devient un élément d'intérêt régional voire national.

Les récents accidents d'avions et leur cortège de vies humaines détruites montrent que le transport aérien ne peut être la référence en matière de sécurité. Car comme le transport maritime il est obligé de tolérer un côté "obscur" qui concurrence légalement un côté "lumière" ou s'exerce compétence et savoir faire. Les mots employés "avion poubelle", "inspecteurs débordés", "impératifs horaires", "maintenance au rabais" devraient bien rappeler quelque chose à quelque responsable ou à un quelconque "autorisé à penser que"... Et pourtant dans cette affaire, il ne s'agit plus de flore, de faune ou de paysages menacés mais d'hommes et de femmes qui peuvent payer un lourd prix à l'exercice de leur liberté de consommateurs.

Sur le même registre : Les "personnes qualifiées" en charge, au sens du code ISM, d'un porte-conteneurs de 9200 boîtes ou des 5600 personnes du "Freedom of the Sea", ainsi que les administrations concernées dans les lieux d'accueil dédiés vont devoir exercer une pertinence certaine en cas de sinistre à ces navires.

Bientôt, nous ne serons plus les seuls à dénoncer ces effets pervers du libéralisme et de l'économie mondiale.

La violence dans les rapports humains jusqu'alors limitée à des faits regrettables et très condamnables survenant dans les commissariats de police et dans les services d'urgence des hôpitaux s'installe maintenant aux passerelles de nos navires. On ne doit y voir, paraît-il, que des moments d'humeur dictés par le modus operandi d'un processus curateur à une problématique d'emploi assisté par une dialectique adaptée. Ouf ! me voilà rassuré, rien n'est banalisé, nous vivons toujours une époque formidable.

La mutation d'une entreprise d'état en une entreprise privée pour répondre aux critères économiques de sa niche d'activité peut être réussie ou très difficile. La résolution d'un problème connu peut exiger des solutions spécifiques. Notre époque est surprenante.

L'époque est communicante car en cas de déficiences des ports ou des navires dans l'application du code ISPS (accès au port de Marseille et à bord du Pascal Paoli), la mise en place «hollywoodienne» d'un certain article de ce même code corrige ce que n'a pu empêcher la prévention demandée par celui-ci.

A l'OMI on parle d'emporter un, deux voire 3 ECDIS et pas de cartes papier sur un navire alors que dans le même temps, des navires talonnent sur des hauts fonds car personne parmi le personnel de quart (pourtant qualifié STCW et doté d'instructions pertinentes) n'a vu que le navire dérivait vers la côte en regardant le radar ou le sondeur. L'époque est formidable car il y a tant à faire dans l'élémentaire que l'on peut laisser un peu de temps à l'extra.

Ne désespérons pas, un certain pragmatisme vient toujours mettre un peu de bon sens commun dans tout ce virtuel économique et intellectuel, certes à un train de sénateur, qui est mieux que pas de train du tout.

Ainsi la commission européenne fait des marins des travailleurs comme les autres en interdisant la discrimination salariale basée sur le lieu de résidence, que le Conseil supérieur de la Marine Marchande intègre au code du travail les dernières conventions de l'OIT et autres décisions communautaires et qu'enfin les experts du REMPEC (Centre de Réponse régionale pour la pollution en Méditerranée) déclarent que si les navires polluent c'est qu'ils ne peuvent pas décharger à terre leurs déchets car les structures dédiées sont inexistantes.

J'arrête cette note légèrement surréaliste (j'en conviens) pour nous souhaiter de bons travaux constructifs lors de cette réunion car nous avons beaucoup à faire.

Thierry ROSSIGNOL.

La page du code ISM N° 17

VERS le MANAGEMENT GLOBAL de la SECURITE dans l'INDUSTRIE MARITIME : le système E3S-2005

Généralités

Conséquence de la prise en compte des accidents spectaculaires des années 70-90, la gestion de la sécurité est entrée en force dans notre industrie.

Eléments ô combien à risques, les navires ont été les premiers concernés et c'est aujourd'hui au tour des ports.

Pour gérer pleinement et équitablement un système, nous avons pris l'habitude nécessaire de nous baser sur une norme, une spécification précise ou un code de préférence international(*) encore appelé référentiel.

Alors que pour gérer la qualité ou la protection de l'environnement, nous avons été bien servis depuis un moment, pour manager la sécurité il n'y a finalement que peu de référentiels.

Cela est assez étrange car, logiquement, avant de se préoccuper de la satisfaction du client où de la protection de notre environnement, aussi importante soit-elle, on aurait dû normalement commencer par mettre en place des normes de management de la sécurité des travailleurs basées sur la prévention des accidents.

En effet une entreprise avant de prétendre à un label de qualité, devrait prendre en compte la sécurité de son personnel d'une manière logique, complète et vérifiable c-a-d via un *système de management de la sécurité et de la santé au travail*.

Je ne dis pas que rien n'était fait pour la sécurité des travailleurs loin de là : les législations nationales, bien que très différents d'un pays à l'autre, existaient ; cependant le besoin d'une norme internationale se fait aujourd'hui bien sentir.

Comme souvent dans ces domaines ce sont encore les anglo-saxons et plus spécialement les britanniques, ne nous en déplaise, qui nous montrent encore la voie !

Pour ce qui est de l'industrie maritime, les initiatives sont toujours issues de l'analyse de catastrophes maritimes à commencer par le fameux code ISM de 1993.

Le code ISM

Suite à l'accident du "HERALD OF FREE INTERPRISE", contraintes et forcées, les compagnies maritimes se sont mises à la gestion de la sécurité via un code de management élaboré par les gouvernements membres de l'OMI : le code ISM (International Safety Management).

Code de gestion de la sécurité mais aussi de la "protection de notre environnement et en particulier l'environnement marin" (objectifs du code § 1.2.1) cruellement attaqué lors de chaque accident.

Malgré son application parfois virtuelle, en 10 ans le code ISM a prouvé son efficacité et surtout sa nécessité. Un bilan est en cours à l'OMI, il est certain qu'il confirmera que les plus nuls des armateurs ont disparu et que les survivants continuent à se mettre en conformité pour le plus grand bien de leurs assureurs peut-être mais surtout pour le plus grand bien de leurs équipages et de la mer jolie.

Créé de toutes pièces parce qu'il n'y avait rien ou pas grand-chose d'international et particulièrement bien fait, le code ISM pourrait s'adapter à d'autres parties de notre industrie.

Cette tentation nous est venue à tous (IPSEM du BV et ISM-Port de votre serviteur et quelques amis). Malheureusement le succès n'a pas été au rendez-vous, car plus encore que les armateurs, les ports ne veulent faire "que ce qui est obligatoire" (belle phrase armoriale que j'ai moi-même entendue dans les salons feutrés de l'ex CCAF)

Et puis, et puis..... enfin des initiatives se font jour.

Suite à l'analyse de la gestion des catastrophes subies par certains grands ports :

- Depuis l'an 2000, la Grande Bretagne impose à tous les ports du Royaume-Uni le Port Maritime Safety Code

- Le BIT (Bureau International du Travail) en 2004 en association avec l'OMI et les syndicats internationaux a lancé le code de conduite de la "Sécurité et Santé dans les ports"

C'est, à entendre certains présidents de conseil d'administration de Ports

Autonomes, ... une petite révolution qui s'étend et gagne tous les ports Européens et limitrophes pour ... devenir rapidement obligatoire tout au moins au sein de l'Union Européenne.

Sécurité et Santé dans les ports

De quoi s'agit-il ?

Il s'agit tout simplement d'appliquer au monde portuaire des méthodes de management modernes internationales... déjà appliquées presque partout ailleurs.

Si la sécurité de la navigation revient à l'OMI par mandat de l'ONU, la sécurité dans les ports revient au BIT (ou ILO).

Depuis longtemps des recommandations ont été publiées par ce bureau bien connu des travailleurs mondiaux. Aujourd'hui le résultat des travaux du commission tri-partite ILO-OMI- Syndicats viennent d'être publiés (**): "Recueil de règles pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports" qui remplace les guides précédents qui dataient des années 70/80.

Ce "code of practice" a l'avantage de faire le tour de la question (560 pages !) et une des solutions préconisées pour l'application est d'utiliser un système de management classique basé sur des principes directeurs élaborés par le BIT lui-même (Spécification ILO- OSH 2001 - Occupational Safety and Health)

Donc un code de «Sécurité et Santé» au travail en complément des autres secteurs déjà pourvus comme la qualité (ISO 9001), la sûreté (ISPS) et la protection de l'environnement (ISO 14001) !

Encore une fois pour gérer cette partie importante de nos activités nous avons à notre disposition un Système de management.

Un système de management est indispensable !

Un système de management conforme à ILO- OSH 2001 est un ensemble cohérent qui, tout simplement, structure l'ensemble des activités menant à la prévention des accidents : après avoir décidé d'une politique et défini des objectifs sécurité, une planification des activités correspondantes est élaborée. Elle comprend l'organisation, la définition des responsabilités, la formation et la communication internes et enfin les vérifications et analyses internes pour une amélioration continue.



Photo Th. Rossignol

Les éléments cités se retrouvent dans tout système de management que ce soit de la qualité, de l'environnement ou de la sûreté : les systèmes sont tous bâtis à peu près de la même manière... aussi la tentation est grande de vouloir tout regrouper sous un seul et même système, un système global !

Un système global est-il possible ?

La solution globale d'un système de management unique est attirante et la profession y a bien sûr déjà pensé et continue d'y penser.

On peut aujourd'hui vous proposer un système intégré, par exemple ISO 9001, ISO 14001 et ILO-OSH 2001, mais il s'agit trop souvent encore de relier entre eux ces systèmes et de bâtir un ensemble arborescent qui se tient... plus ou moins. Tous les organismes spécialisés que nous connaissons peuvent vous proposer un système intégré Sécurité / Qualité / Environnement avec quand même quelques conditions particulières :

- Il s'agit d'un empilement des certifications : d'où un coût conséquent
- Pas question d'intégrer une partie certifiée par un autre organisme (on est regroupés au sein d'associations mais on reste concurrents !)
- La sûreté paraît leur poser problème.

Et la sûreté dans tout cela ?

En effet, nos organismes de certification sont malgré tout assez libres dans leur activités et même si les référentiels sont précis, un arrangement est toujours possible... nous sommes entre clients et fournisseurs que diable !

Dans la sûreté par contre ces organismes sont moins libres car dans le code international ISPS, qui s'applique aux installations portuaires (et aux ports Européens), la démarche de certification de conformité passe obligatoirement par une approbation des Plans de Sûreté par le gouvernement du port lui-même (le préfet chez nous) !

Enfin, la confidentialité particulière des documents rattachés à l'ISPS semble aussi leur poser quelques problèmes.

En conclusion, vous avez théoriquement la possibilité d'avoir un empilement de systèmes intégrés et tous "certifiables" (c-a-d conformes à un référentiel)... qui vous amènera vers un empilement de certificats... qui risque de vous amener également vers un empilement de factures !

En effet comment certifier un système unique si le référentiel n'existe pas ?

La certification est-elle indispensable ?

Assurance de conformité à un référentiel choisi et ensuite assurance d'un fonctionne-

ment minimum du système, la certification et son maintien est une poule aux œufs d'or qui a encore quelques beaux jours devant elle !

Les organismes certificateurs sont théoriquement des organismes reconnus, intègres et tout et tout... mais pour certains il semble que la réalité soit tout autre !

En effet plus ça va, moins les grands donneurs d'ordres exigent telle ou telle certification lors de leur appels d'offre... ils préfèrent vérifier par eux-mêmes la "réalité" des certificats que leurs futurs sous-traitants ou associés brandissent comme des sésames !

Le donneur d'ordre est le client... il est donc le roi qui... est parfois un peu lassé d'avoir un peu trop fait confiance à un beau certificat délivré par un "organisme reconnu" de renommée mondiale... mais qui doit quand



"René" Canal de Panama
Photo H. Quéré

même vivre car la concurrence est rude !

Pour parler vrai, l'arrivée sur le marché d'organismes de certification "bidons" a grandement faussé le marché. Le client aujourd'hui est méfiant et, lorsqu'il en a les moyens, il décide lui-même de votre éligibilité, au niveau management qualité et sécurité, qu'après sa propre analyse (audits) que vous ayez des certificats ou pas ! Le dernier appel d'offre auquel j'ai assisté exigeait un management de la sécurité, de la santé et de l'environnement répondant à ses propres critères mais ne requerrait aucun certificat... leur audit, d'ailleurs prévu dans leur propre système, était seul déterminant !... Malheur ! (dans ces cas là tous les patrons sautent au plafond) tout cet argent peut-être dépensé pour rien ?

Non bien sûr, la préparation à une certification quelle qu'elle soit est l'élément le plus important du processus... mais aussi le moins lucratif pour les organismes spécialisés... on ne prépare qu'une fois, mais on certifie ou on renouvelle régulièrement !

Néanmoins le logo "certifié ISO xxxx par untel" a encore son effet publicitaire... la certification n'est donc pas encore morte !

Autre problème, parmi l'existant, certains certificats sont obligatoires, d'autres non et enfin d'autres exigences pointent leur nez : les normes sociales et celles du développe-

ment durable !

Cela fait beaucoup vous ne trouvez pas ?

Les systèmes créés pour répondre aux exigences sont tous bâtis à peu près de la même manière : ne pourrait-on simplifier tout cela, par exemple créer un référentiel global unique adaptable où seules les parties obligatoires feraient l'objet d'une certification officielle !

Un système unique est-il donc possible ?

Le système de Management E3S-2005

Marque récemment déposée, le système de management E3S-2005 (Environnement, Sécurité et Santé, Sûreté et Satisfaction du client en français et Environment, Safety, Security and customer's Satisfaction en anglais) se veut une simple spécification originale ambitieuse de prévention des accidents via le management des ressources humaines et techniques dans un système logique global. Le système est applicable à l'industrie maritime tout d'abord et en premier lieu aux ports, et ensuite... au reste de l'industrie pourquoi pas ?

Il serait évidemment trop long de le décrire ici, mais il faut savoir que le système E3S reprend sous une structure unique tous les éléments semblables des différents référentiels et présente les autres en parallèle.

Les avantages sont importants :

- Une entité de gestion unique avec un responsable désigné assisté dans chacun des secteurs de management
- Une démarche d'évaluation globale des risques
- Des objectifs particuliers à chaque secteur
- Une documentation globale cohérente, où celle nécessaire aux certifications obligatoires est intégrée
- Une familiarisation et une formation globale du personnel
- Une gestion globale des audits et revues de direction
- Une amélioration continue globale
- Pas de certification nécessaire
- Un coût global divisé par trois !

Les inconvénients sont limités à la nouveauté et peut-être à l'abandon progressif des certifications déjà acquises.

Une telle démarche devrait intéresser les ports où rien n'existe encore vraiment, en attendant que les autres, lassés des certifications en cascade, se décident un jour !

Cdt Bertrand APPERRY

* Le domaine de la sécurité est aujourd'hui tout aussi international que notre activité commerciale
** Disponible sur www.ilo.org

La page du code ISP N°2

SURETE des BACS ou NAVETTES PORTUAIRES

1- Aux Etats-Unis tout d'abord

(traduction libre d'extraits d'un article du mensuel "Marine News" juillet 2005).

Dans toutes les grandes villes maritimes des Etats-Unis — New York, Boston, Chicago, Seattle — les bacs ou ferries sont un élément critique du système de transport assurant la navette quotidienne de milliers de travailleurs d'une rive à l'autre.

Les bacs aux US transportent plus de 180 millions de passagers et leurs véhicules par an.

Les bacs de la région de Seattle -Tacoma — grandes villes entourées d'eau- assurent à eux seuls le transport de plus de 25 millions de passagers annuellement. En tout dans le pays, il y a plus de 60 bacs qui transportent plus de 500 passagers par voyage.

Assurer les mouvements en toute sécurité/sûreté et dans les temps de ces bacs est essentiel à l'économie locale et présente un défi critique pour les agences fédérales, de l'état, et locales de sûreté du transport maritime.

En février 2004 aux Philippines, les terroristes ont fait exploser juste huit livres de TNT cachées à l'intérieur d'une télévision à bord d'un ferry transportant 1.000 passagers : plus d'une centaine de personnes ont été tuées.

En octobre 2004, le procureur de SEATTLE John McKay a confirmé que le FBI avait découvert que le service des bacs de l'Etat de Washington avait été la cible d'une possible reconnaissance de la part de terroristes. Comme cité dans le SEATTLE TIMES, des rapports multiples parlent d'individus suspects prenant des photos, des notes écrites et tentant d'accéder à des ZAR (Zones d'Accès Restreint) à bord et dans les terminaux.

La menace terroriste pour les ferries ou les bacs est réelle.

Qu'est-ce qui fait que le service des bacs soit une cible aussi attractive pour des terroristes ? Le service a des vulnérabilités naturelles et offre des conséquences significatives. Le volume de passagers et les véhicules qui s'engouffrent sur les bacs qui doivent eux-mêmes opérer avec des horaires très serrés pour satisfaire les besoins de leurs clients

créent des vulnérabilités évidentes qui peuvent être exploitées. Le grand nombre de victimes potentielles à bord et l'occasion pour des dommages économiques collatéraux sont les types de conséquences que les terroristes cherchent ordinairement. Il est certain que si ces bacs demeurent aussi attrayants pour eux, les terroristes attaqueront un jour ou l'autre.

Réduire l'attraction des bacs pour les terroristes est une tâche que les opérateurs partagent avec les agences de sûreté locales et nationales. Le point clé est de réduire la vulnérabilité de ce transport. Il y a deux méthodes évidentes que les terroristes pourraient employer pour attaquer un bac : introduire un engin explosif à bord ou amener une embarcation chargée d'explosifs le long du bord.

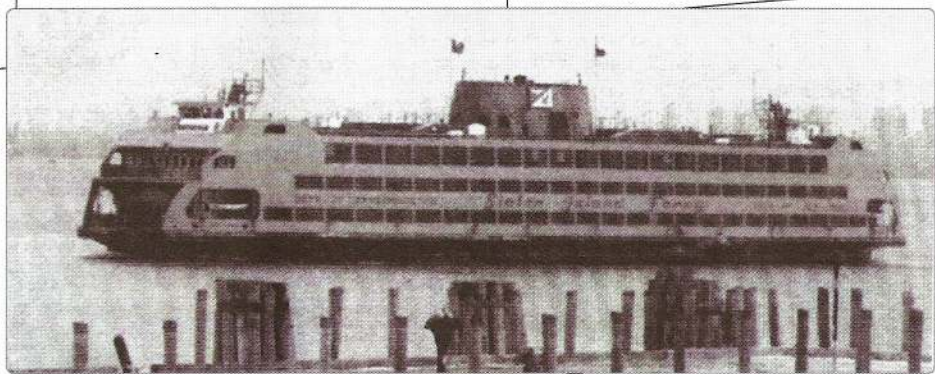
Parer ces attaques est un challenge pour les forces de sûreté.

Empêcher l'embarquement d'explosif à bord d'un bac/navette n'est pas analogue à la sûreté d'un aéroport. Le Dr. Stephen Flynn, qui est le collègue de J. Kirkpatrick dans le CFR (Council on Foreign Relations) à déclaré au cours d'un récent interview, "nous ne voulons pas ou n'avons pas besoin d'un autre TSA (Transport Security Act),

et les véhicules transportés.

Protéger les bacs d'une attaque par des embarcations chargées d'explosifs, tout en assurant la prévention de l'embarquement d'explosifs à bord des bacs est une tâche qui demande de grands moyens. Avec près de cent traversées de bacs par jour dans les grandes villes maritimes, il n'est pas faisable d'envisager des navires d'escorte armés pour chaque passage. Par estimation, les USCG, dont une partie des 40.000 membres fournissent la majorité des navires armés pour les opérations portuaires de sûreté, auraient besoin de doubler de taille s'ils devaient escorter chaque navire sensible transitant dans nos ports et voies d'eau. Comme disait le Dr. Flynn "nous sommes actuellement dans une situation où nous déshabillons Pierre pour habiller Paul concernant la sûreté des ports et particulièrement celle des ferries. Il n'y a tout simplement pas assez de fonds disponibles.

En dépit des succès dans nos efforts pour arrêter les terroristes dans le monde entier, des mesures de sûreté doivent être prises pour empêcher une attaque sur notre sol par les terroristes qui réussissent à passer à travers des mailles".



pas contrôler chaque passager sur le "Staten Island Ferry" par exemple. Pensez au bac un instant, plus de 500 passagers, des voitures, des vans et des camions embarqués sur le bac en quelques minutes pour traverser le port de New York. L'utilisation des méthodes et technologies aéroportuaires de screening pour chaque passager et de fouille pour chaque véhicule amènerait à bloquer ces liaisons vitales."

La réponse semble être ici une meilleure technologie pour examiner rapidement mais uniquement pour les explosifs, les personnes

Le Marine Transportation Security Act de 2002 (MTSA) a fourni une base importante pour assurer la sûreté maritime domestique. Grâce au MTSA, les opérateurs ont été obligés d'évaluer la vulnérabilité de leurs opérations et développer des plans de sûreté pour diminuer ces vulnérabilités. Ces plans de sécurité doivent être approuvés par les CG qui ont également édité des conseils pour la sûreté du transport par bacs aux divers niveaux de sûreté qui évoluent quand la menace augmente.

Les plans de sûreté approuvés, les USCG ont visité les terminaux et les navires pour

vérifier que les mesures approuvées étaient correctement mises en application.

Le MTSA a également exigé la création des comités de sûreté maritime de secteur dans lesquels chaque Commandant de Port (COTP) de la zone (USCG) agit en tant que coordonnateur fédéral de sûreté. Le comité est composé de fonctionnaires mais aussi de représentants des intérêts privés du port.

Dans tous les cas, la création de ces comités a été certainement l'élément le plus important du MTSA.

Ces comités rassemblent des représentants de l'état fédéral, des agences de l'Etat ou locales de sûreté comme du secteur privé, pour évaluer les besoins de sûreté dans le port et de planifier ensemble ces exigences dans un plan de sûreté de secteur (Area Maritime Security Plan- AMSP). Ceci exige des participants d'entrer dans un dialogue où leurs vues différentes du système de transport maritime sont partagées pour développer une compréhension des causes et de l'effet conjugué des diverses mesures de sûreté. C'est seulement à partir de cette compréhension que des actions véritablement efficaces et mesurées de sûreté pourront être développées.

En marge du MTSA, les CG et l'administration chargée de la sûreté du transport ont formé un groupe de réflexion sur le transport par ferries ou bacs. Appelé NFSST (National Ferry Security Study Team), le groupe est composé de membres des CG, de la TSA et de l'Homeland Security ; ils examinent toutes les facettes de la **sécurité et de la sûreté** du transport par ferries ou bacs.

Selon un communiqué de presse des USCG d'octobre 2004, l'équipe "se concentrera sur les questions de screening des personnes, des véhicules et des bagages en vue de rechercher les engins explosifs. Ils évalueront les technologies de recherche disponibles, modéliseront les conséquences potentielles d'une attaque, examineront les effets socio-économiques des différentes stratégies de screening et chercheront à mesurer l'effet de dissuasion de la recherche "at random" ou aléatoire".

Pendant que cette équipe continue son étude, les USCG continuent à augmenter leur influence sur la sûreté maritime. Le 17 mai 2005, le Vice Amiral Larry HERETH, Chef de la Sûreté des US Coast Guards, indiquait que, "notre effort collectif pour augmenter la présence opérationnelle dans les ports et les zones côtières se concentre non seulement sur le fait d'ajouter plus de personnes, de bateaux et de navires à nos forces, mais à rendre l'emploi de ces ressources plus efficace au travers de l'application de la technologie du partage de l'information et du renseignement."

Une étape que les USCG ont franchi dans ce partage de l'information a été la distribution de "Best practices" dans le domaine de la sûreté adaptées aux ports du monde entier.*

La sûreté des bacs à passagers aux Etats-Unis est une question clé pour le gouvernement fédéral, celui de l'état et les instances locales aussi bien que pour le secteur privé. Les représentants de ces diverses entités ont travaillé ensemble pour mettre en application des mesures de sûreté prudentes afin de réduire le risque d'attaques de terroristes sur les ferries. Ces représentants continuent à travailler dur pour résoudre le problème qui est de créer une culture de la sûreté qui ramène le risque d'attaque de terroriste à un niveau acceptable en équilibre avec les demandes toujours croissantes du transport maritime. Plus de 180 millions de passagers tous les ans comptent sur eux».

* Les auteurs de cet article, Chris DOANE et Joe DIRENZO III, sont des officiers retraités des USCG qui semblent "offrir" leurs services à certains ports du "reste du monde". Leurs tarifs sont à ce qu'il paraît prohibitifs et les résultats très moyens (avis personnel du traducteur qui a eu l'occasion de voir ces résultats à plusieurs reprises !).

2- La SURETE des BACS ou VEDETTES PORTUAIRES en France

Les bacs qui sont la préoccupation des USCG aux USA ressemblent plus à des ferries que les modestes bacs de nos fleuves.

Nos bacs font des traversées très courtes mais transportent aussi des millions de passagers tous les ans.

Plus petits que leurs cousins d'Amérique ils peuvent transporter entre 100 et 300 passagers avec leurs véhicules (entre 30 et 60 voitures).

Les bacs français sont donc sur la SEINE en aval de ROUEN, sur la LOIRE en aval de NANTES, sur la GARONNE en aval de BORDEAUX, sur le RHONE en aval de NIMES et sur le RHIN.

On en trouve encore à MAYOTTE pour joindre les deux îles...et j'en oublie certainement.



Pour ce qui est des navettes pratiquant une navigation nationale, il y a les navires ou vedettes qui desservent nos îles de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée et enfin les nombreuses vedettes promenade avec restauration ou non y compris les bateaux mouche.

Pour ce qui est de la sûreté, certains opérateurs ont déjà réagi et se préoccupent de savoir s'ils sont ou seront visés par le règlement Européen 725/2004 qui applique le code ISPS à la navigation nationale.

Stricto sensu, les bacs ne sont pas concernés par l'application du code ISPS au 1er Juillet 2005 (navires à passagers de catégorie A) mais pourraient être concernés pour une application au 1er juillet 2007.

En effet, chaque état membre doit décider sur la base d'une évaluation obligatoire du risque de sûreté, dans quelles mesures ils appliquent les dispositions du règlement 725 aux autres catégories de navires.

Une analyse rapide ne peut que nous montrer que le risque de sûreté augmente avec le nombre de passagers et leur concentration possible. Si les gares, trains et métros sont des zones attirantes pour les terroristes de notre temps, un joli petit catamaran en aluminium ou un gros bac à bloc de passagers captifs, de cyclistes ou motorisés se rendant à leur boulot ou tout simplement de touristes caméras en bandoulière devraient certainement les attirer ... si rien n'est fait pour les en dissuader.

Sans préjuger des résultats de nos évaluateurs nationaux, il est sûr qu'après les attentats de LONDRES, des mesures seront prises concernant tout transport important de personnes par mer et cela peut-être avant le 1er juillet 2007. Pour les spécialistes cela ne fait pas le moindre doute et de plus la mise à niveau sera relativement facile... ne vient-on pas de le faire à l'international ?

Par contre, évaluations et plans de sûreté s'appliqueront évidemment aussi aux installations qui assurent des services à ces navires : terminaux de rives, petits embarcadères sur les îles et sur le continent etc...et là par contre ce sera nettement moins facile !

En conclusion, à peine les installations portuaires pratiquant à l'international prêtes, c'est à présent le tour des ports eux-mêmes et enfin rapidement toutes les unités transportant du passager (ou autre matière dangereuse) Il y a donc du pain sur la planche !

Cdt APPERRY Août 2005

International Federation of ShipMasters' Associations (IFSMA).

31ème Assemblée Générale Annuelle Mariehamn (Finlande) 16/17 Juin 2005

Mariehamn la paisible est la capitale et port principal de l'archipel d'Aland, mosaïque d'îlots coincés entre la Suède et la Finlande au beau milieu de la mer Baltique. Le choix de ce port pour abriter la 31ème assemblée de l'IFSMA paraissait surprenant au prime abord. Il fallait un atlas bien détaillé et bien zoomer sur la Baltique pour le découvrir. Et pourtant les îles d'Aland connurent leurs heures de gloire au tout début du 20ème siècle. De Tocopilla à Port Victoria en passant par le Horn et la Bonne Espérance, les vikings au long cours natifs d'Aland sillonnaient tous les océans pour le compte du célèbre armateur mondialement connu, Gustaf Erikson originaire des îles d'Aland.

Line et la Birka line ont pour port d'attache Mariehamn. Ce n'est peut-être pas un paradis fiscal au sens basement complaisant du terme mais du moins le maillon qui manquait pour "contourner" les règlements de l'Union Européenne concernant particulièrement le duty free. Ce qui explique le trafic intense de ce port : une vingtaine d'escales journalières de Jumbo-ferries. Touchées, souvent très courtes avoisinant la demi heure, escales "touch-and-go" qui sont doublées allégrement en période estivale. Ballet incessant de ferries sous le regard amusé de Mnémosyne la figure de proue du quatre-mâts barque centenaire "POMMERN". Elle en a vu d'autres cette déesse quand cette même rade de Mariehamn abritait tous les étés une bonne dizaine de quatre-mâts barques au mouillage, propriété de l'armement Erikson, venus "hiverner" à leur port d'attache en attendant Septembre pour appareiller vers l'Australie et le Chili quand les roaring latitudes deviennent plus praticables.

Le "POMMERN" ex. MNEME est un fier vestige d'un passé glorieux et révolu, amarré à jamais au quai du Musée Maritime, témoin placide du modernisme speed et clinquant des ferries escalant au terminal situé à quelques encablures !

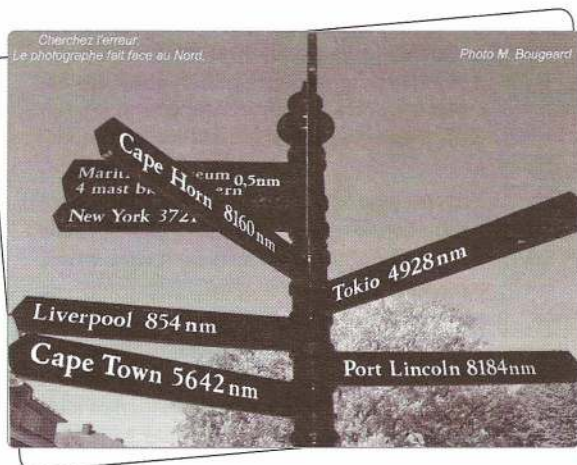
fut un grand moment de bonheur pour onze Euros aller/retour, avec un temps radieux en prime ! Dès l'appareillage de Stockholm ce drakkar moderne slalome en douceur entre les îlots rocheux, à petite vitesse, par prudence et aussi par respect pour l'environnement, la lame d'étrave pouvant détériorer les berges toutes proches et malmener les yachts amarrés aux appontements de superbes villas les pieds dans l'eau. Ce rase-cailloux avait quelque chose de sympathique. A bord la fête battait son plein, dans le plus pur style de "La croisière s'amuse" ! Rock'n Roll sur le pont hélico au son d'un orchestre dans le vent au propre comme au figuré ... Le duty free est pris d'assaut dès l'ouverture par les 2000 passagers assoiffés de ce Navire de Distraction Massive...

Seul bémol et il est de taille, le manque de contrôle à l'embarquement des passagers et particulièrement de leurs bagages ! Le code ISPS semble bien lointain, oublié car gênant ! Et pourtant le terminal était ISPS entouré de superbes grilles, rappelant que c'est une "restricted area, no admittance for unauthorised personnel. Offenders will be prosecuted" !... Un terroriste potentiel aurait beau jeu de s'introduire à bord comme passager lambda sans pour autant être obligé d'escalader cette barrière d'enceinte réglementaire mais pas incontournable !..

Accostage "à l'amiral" à Mariehamn, une douzaine de passagers débarquent et grande surprise de voir quatre pales d'hélice servant de clôture à une maison à la sortie du terminal. La demeure d'un Commandant à la retraite sans doute !.. Histoire de rappeler à la prudence les jeunes capitaines vikings, les pales ayant triste mine, avec un pas plutôt variable... disons plus précisément des pales d'hélice en chou-fleur, portant les stigmates d'une manoeuvre hasardeuse qui aurait mal tourné. Dur, dur, le granite Suédois ou Finlandais !..

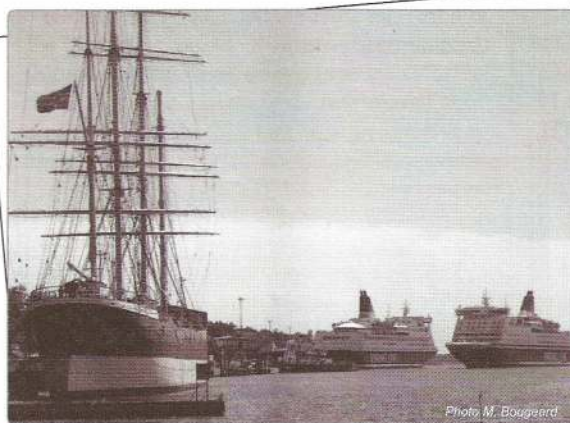
Dans un tel contexte maritime aussi marqué, il allait de soi que cette 31ème AGA organisée conjointement par nos collègues Finlandais et Suédois, allait se dérouler sous les meilleures auspices dans la grande salle de réception de l'hôtel Arkipelag.

La séance fut ouverte par une



Fort de ce glorieux passé et du fait d'être une escale obligée sur la route des ferries entre Stockholm, Turku et Helsinki, le choix de Mariehamn s'imposait pour la tenue de cette assemblée annuelle.

La Suède, la Russie des Tsars et la Finlande se disputèrent ces îles au cours des siècles écoulés. Elles appartiennent désormais à la Finlande mais on y parle Suédois et le pavillon qui flotte sur les édifices publics est un mélange des drapeaux Suédois et Finlandais, croix rouge bordée de jaune sur fond bleu ! Mariehamn (port de Marie) ne provient-il pas du prénom de l'épouse du Tzar Alexandre II... Tout concourt à faire de cette ville portuaire une exception, avec son école de la Marine Marchande, ses Ministères... C'est en fait une capitale plus ou moins indépendante, ce qui au demeurant arrange bien les armateurs de ferries de la Baltique. Pratiquement tous les navires de la Viking Line, de la Silja



Le petit aéroport étant fermé pour travaux, il n'y avait pas d'autre alternative que d'embarquer sur un ferry pour rejoindre Mariehamn. Quelle chance ! La croisière de 6 heures sur le «Mariella», qui s'ensuivit, jumbo ferry de la Viking Line,



Philippines (2 associations), Singapouriens, Canadiens et Indiens pour ne citer que les plus nombreux. Sans ces recrutements, le devenir de l'IFSMA sera problématique. Fort heureusement le nombre d'adhésion des membres individuels est en hausse et de plus les Assemblées Annuelles sont désormais prises en charge par une association volontaire pour son organisation ce qui donne un ballon d'oxygène financier à l'IFSMA. Notons à ce propos que la prochaine AGA aura lieu à Los Angeles les 10 & 11 Mai 2006 à l'hôtel Sheraton.

Un don de 200 £ a été fait par l'IFSMA au profit des victimes du Tsunami.

ISPS : même constat que les capitaines de l'AFCAN concernant l'application des textes de ce nouveau code. Beaucoup d'exagération outre Atlantique avec les inspecteurs tatillons de l'USCG. Les équipages de certains navires arborant des pavillons ayant mauvaise réputation aux USA, ne sont pas autorisés à descendre à terre en cours d'escale dans les ports US ! Cette discrimination des marins est intolérable et l'IFSMA est bien décidée à réagir auprès de l'OMI pour la dénoncer.

Les ports sont bien protégés en Europe et Amérique du Nord, ailleurs la protection laisse à désirer... Une question de moyens ou/ et de culture.

L'ISPS est bénéfique contre les vols de marchandises dans l'enceinte des ports à la grande satisfaction des armateurs, capitaines et bien sûr des assureurs.

Zones sensibles : De nombreuses demandes sont faites par certains gouvernements pour déclarer zone sensibles les eaux adjacentes à leur littoral dans un souci bien compréhensible de protection de leur environnement. Certaines demandes sont justifiées, d'autres un peu moins. Panama est contre ces pratiques !.. On s'en serait douté.

OMBO, Bridge Alarm : Toujours des pratiques continues et illégales de quart en solo la nuit, pourtant strictement interdit. Sur les navires Danois, seul le Commandant peut shunter l'alarme. Il est grand temps de revoir à la hausse les effectifs des navires réduits d'une façon drastique avec l'accord de l'Etat du pavillon. C'est la cause de tous nos maux, collisions, échouements, mauvais entretien général du navire qui débouchent sur des fortunes de mer de toutes sortes, voire des pollutions involontaires, jetant au passage le discrédit sur toute notre profession. L'IFSMA et toutes les associations de capitaines doivent se battre encore et encore, pour avoir un équipage de qualité et en nombre suffisant sur chaque navire. Ce Safe Manning Certificate sera à contrôler lors des inspections de l'Etat du port. Les inspecteurs du MoU seront-ils à même de vérifier lors de leurs Port State Controls si tel ou tel navire a un équipage suffisant en fonction des traversées et cadences effectuées ?

Avec toute la paperasse supplémentaire due pour une bonne part à la gestion des

nouveaux codes ISM, ISPS, sans oublier le GMDSS qui a supprimé l'Officier Radio mais qui a donné un surcroît de travail au capitaine, dans un tel contexte de fatigue, des voix s'élèvent pour avoir un secrétaire à bord, d'autres préfèrent à juste titre un officier supplémentaire qui serait mieux employé qu'un administratif.

ECDIS : Les fameuses cartes électroniques. Il semble que sur les passerelles des navires Hollandais la carte papier n'est plus obligatoire, si ces mêmes navires possèdent 2 lecteurs de cartes électroniques ! Les cartes papiers prenant trop de temps à corriger... alors que la carte électronique est corrigée instantanément par internet via satellite. C'est beau le progrès, à condition que toute l'électronique et l'informatique embarquées ne connaissent pas de faiblesse ou autre bug !

Se méfier aussi des cartes électroniques non agréées par les services hydrographiques reconnus et donc beaucoup moins chères pour l'armateur. Rappel qu'il y va de la responsabilité du Capitaine.

Gestion de Crise. Crowd Crisis Management: "Que faire, si ?" ou "What, If ?".

Deux intervenants consultants dont un médecin psychiatre, un peu surprenant, nous démontrent le bien-fondé des cours qu'ils dispensent dans les compagnies d'aviation. Ils sont prêts à faire de même pour les compagnies maritimes qui en ont besoin, surtout sur les ferries disent-ils et de citer l'exemple du jumbo-ferry "Silja Europa" où peuvent embarquer 3000 passagers ! Quid en cas de naufrage ou d'attentat ? Mon expérience sur le "Mariella" pour rejoindre Mariehamn m'avait laissé rêveur au niveau de la sécurité et de la sûreté.

Mauvaise nouvelle, en Hollande, il semblerait que l'Administration maritime déléguerait une part de ses tâches habituelles aux Sociétés de Classification !

Et on reparle du LORAN C. Une demande de Bruxelles paraît-il ! Positionnement que je croyais définitivement abandonné depuis belle lurette ! Certains pays voudraient le réactiver sur les passerelles au cas où le GPS ferait défaut puisqu'il est soumis à la bonne volonté et à la merci des militaires américains. En attendant que Galiléo, le système de positionnement par satellites, européen, soit opérationnel. Et ce n'est pas demain la veille puisque son financement n'est toujours pas bouclé pour le lancement des premiers satellites de la constellation !.. Un conseil : ne pas débarquer le sextant, ni la sonde à main et encore moins la carte papier !..

Puis en fin de cette première journée, l'intervention du Commandant Jon Gray, membre individuel. Auditeur ISM et ISPS et pratique aussi des Risk Assessment Survey of ships and companies. Le titre de son intervention est déjà très critique "*Missing the point- the failure of regulation. So back*

déclaration de bienvenue du Ministre des Affaires maritimes d'Aland, puis les Présidents des associations de capitaines Suédois et Finlandais prirent la parole vantant eux aussi la beauté de l'archipel d'Aland et son extraordinaire histoire maritime, passée et présente. Sur sa lancée le capitaine Suédois vanta les mérites d'un bon navire armé par un excellent équipage de même nationalité et commandé par un capitaine adhérent de l'IFSMA, of course ! Eh oui on peut rêver mais la tendance ne va pas dans ce bon sens...

Le Président de cette même IFSMA, le Suédois Chister Lindval, ancien commandant de la Silja Line, délégué de son pays à l'OMI, lança le débat, résumant les différents points qui seraient abordés durant les deux jours de réunion : les interventions de l'IFSMA auprès de l'OMI, la criminalisation du capitaine, le facteur fatigue, le code ISPS, la New Safety Culture, Manning level, les cartes électroniques et les cartes papiers, la piraterie, l'European Coast Guard etc.

A l'occasion de cette assemblée, l'IFSMA a édité un opuscule très instructif, de 30 pages sur papier glacé, relatant un édit du Secrétaire Général et un résumé des actions de la fédération durant l'année écoulée, de sa bonne influence auprès de l'OMI comme force de proposition (consultative status depuis 1975), plus quelques textes in-extenso des interventions qui auront lieu durant ces deux jours. Le sujet présenté par l'AFCAN figurait en bonne place, sur quatre pages, illustré de cinq photos en couleurs.

Le CR officiel de la 30ème assemblée de l'IFSMA qui avait eu lieu à Buenos Aires fut adopté à l'unanimité. A cette occasion le commandant Castro, président de l'association des Capitaines Argentins remercia l'IFSMA de son soutien à la Résolution de Buenos Aires dont nous avons longuement débattu dans la capitale Argentine. Depuis un décret a été signé par le gouvernement pour favoriser le retour des navires sous pavillon Argentin. Le rapport du Trésorier démontre que les ressources de l'IFSMA sont en baisse. De trop nombreuses associations sont en retard si ce n'est en cessation de paiement de leurs cotisations. Certaines associations ne donnent plus signe de vie depuis de nombreuses années : les capitaines Italiens de Trieste, les Estoniens, sans oublier les Portugais de Sincomar ! Fort heureusement des tractations sont en cours pour faire adhérer nos collègues

to basics .? ". D'après lui, son état des lieux est catastrophique, jugez-en :

L'ISM stagne.

L'ISPS a des réactions dangereuses.

Les Sociétés de Classification ne sont pas sur la bonne voie.

L'Etat du pavillon n'est intéressé que par les rentrées d'argent des immatriculations.

L'OMI manque de mordant.

Augmentation continue des équipages multi ethniques et culturels.

Et les Affréteurs une cause perdue.

Pas de Sécurité de l'emploi. Effectifs insuffisants, manquant d'expérience.

Paperasse phénoménale.

Fatigue prononcée des équipages. *Tiredness kills, give us a break !*

Criminalisation du Capitaine.

Et comme 80% des accidents sont dus à une erreur humaine il est grand temps de revenir aux fondamentaux, c'est à dire le contraire des manquements ci-dessus constatés ! Il y a du boulot, mais Jon Gray a parfaitement raison de noircir le tableau et son appréciation du facteur risque est édifiante. D'ou une échelle du Risque comportant 9 échelons, du Trivial Risk à l'Intolérable Risk.

Une intervention de l'ACOMM recommande ensuite de préciser dans les statuts que tous les délégués des Associations ou membres individuels ou officiels adhérant à l'IFSMA présents aux AGA ou autres réunions de la fédération soient tous des capitaines ou des personnes ayant un solide bagage maritime confirmé pour éviter que ne se reproduise semblable raillerie écrite il y a quelque temps dans une publication maritime: ... "anybody else than a shipmaster could be delegated to IFSMA by an Association member, even without certificate, maybe only because he speaks english" !..

Fin de cette première journée, intéressante à plus d'un titre par la qualité des interventions et des sujets abordés.

Nous nous dirigeâmes ensuite vers le magnifique Aland Sjöfartsmuseum où avait lieu la réception officielle avant le dîner de gala.

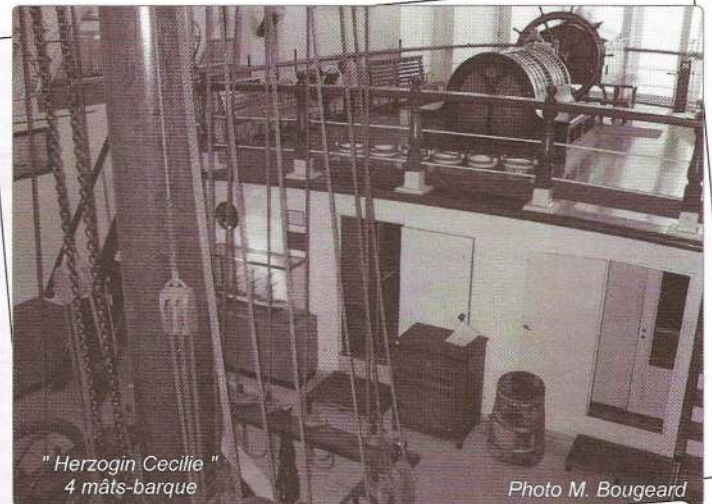


Quelques participants à l'AG

Photo M. Bougeard

La visite du musée maritime valait le détour encore plus avec un verre de champagne (français) à la main. C'était ma deuxième visite et je tombais sous le charme de Mnémosyne la splendide figure de proue du quatre mâts barque «Pommern» autre attraction de ce musée dédié aux temps héroïques de la marine à voile et au glorieux passé des Cap Horniers. J'ai admiré le salon du commandant, le carré des officiers et la dunette

du quatre-mâts barque "Herzogin Cecilie" sauvé des eaux par son armateur Gustaf Erikson après échouement de son navire sur les côtes du Devonshire (UK) en 1936.



"Herzogin Cecilie"
4 mâts-barque

Photo M. Bougeard



"Herzogin Cecilie"
Carré des Officiers

Photo M. Bougeard

Grâce à ce musée j'ai pris conscience de la grandeur de cet armateur finlandais, né sur un îlot de cet archipel perdu en mer Baltique, qui de mousse sur un caboteur du golfe de Botnie devint le dernier armateur de grands navires à voiles rivalisant avec l'Allemand Laeisz et le Français Bordes.

Le lendemain, vendredi 17 Juin, les trente capitaines étaient en bonne forme après les agapes de la veille. Le budget 2006 fut adopté, ne présentant pas de problèmes particuliers.

Puis vint mon tour d'exposer le sujet proposé par l'AFCAN : Un plaidoyer pour une European Coast Guard. (A pleading for an European Coast Guard, à lire sur notre site web). Notons à ce propos qu'en 1986 j'avais écrit un papier semblable pour la 20ème assemblée générale de l'IFSMA ! Projet qui à l'époque était considéré comme utopique par beaucoup d'entre nous. Je ne pense pas qu'il ait été présenté en séance plénière par le représentant AFCAN de l'époque. Mais comme c'est aujourd'hui un sujet d'actualité, du fait de l'étude de faisabilité en cours sur demande du Parlement de Strasbourg, il me tardait de recueillir l'avis de nos collègues de l'IFSMA. J'avais illustré mon discours par de nombreuses photos de l'"Olympic Bravery", de l'"Amoco Cadiz", "Erika", "Prestige", des remorqueurs "Pacific", "John Ross", "Abeille Flandre", "Abeille Bourbon" etc projetées sur un écran.

J'avoue que j'ai été bluffé par l'accueil réservé : unanimité totale et cerise sur le gâteau, grand moment de bonheur, quand le commandant Rodger Mac Donald, secrétaire général de l'IFSMA

prit la parole au moment de la discussion pour souhaiter que Brest soit le Quartier Général de la future Garde Côtière Européenne ! Surtout pas Bruxelles précisa-t-il !... Je n'osais pas en parler, je buvais du petit lait, Brestoïse que je suis et Pro-Euro Coast guard depuis des lustres... Même le représentant Norvégien qui se considérait pourtant hors Europe, avouait qu'une European Coast Guard serait une excellente chose. Méfions nous des lobbies anti coast-guard qui sévissent en Europe, ils peuvent avoir une mauvaise influence sur les Politiques qui seront les décideurs. C'est aux associations de capitaines de se faire aussi groupe de pression pour gagner la partie et faire triompher le bon sens marin.

Je profitais de l'attention de ce bel auditoire pour mettre en garde les Capitaines sur l'usage du séparateur à eaux mazouteuses au large des côtes de France dans notre ZEE, s'ils ne sont pas sûrs du bon fonctionnement de leur appareil. La menace d'une amende de 500.000 Euros devant normalement les dissuader de l'utiliser.

Un commandant Bulgare me fit part de son étonnement quant au jugement du Tribunal de Brest infligeant une amende de 250.000 Euros au "Dobrudja" en Février dernier, accusé de pollution volontaire dans le golfe de Gascogne. Ce qui le dérangeait le plus étaient les dédommagements (environ 3000 Euros) que reçurent chacune des parties civiles. Il ne comprenait pas leurs revendications. En réponse à ma question concernant les consignes données aux capitaines Bulgares suite à cette affaire, il apparaît qu'il n'est pas dans leurs intentions de ne pas utiliser leurs séparateurs dans la ZEE Française ! Etonnant, comme quoi l'effet dissuasif de ces amendes n'est pas garanti !

Mais le grand moment de cette intervention eut lieu lors de la projection sur grand écran de l'image de Miss France 2005 dans une tenue de pilote "Search and Rescue" à bord d'un hélico de la Marine Nationale traquant le voyou des mers au large des Casquets ! Elle y désigne du doigt un innocent pétrolier de la Sanko faisant route, le tout avec le titre fumeux et accrocheur pour le pékin moyen de "Miss France à la chasse aux pollueurs !". Gros éclats de rire dans l'assistance parmi tous les capitaines médusés.

Le Pommern et les ferries modernes.



Photo M. Bougeard

Cette photo fit malheureusement la Une d'un programme TV hebdomadaire largement diffusé en France en Mai dernier. Le reportage qui suivait était lamentable. La SANKO aurait été dans son bon droit de porter plainte pour diffamation et affirmations mensongères. Toujours est-il que lors des discussions suivantes sur d'autres sujets tels que la Piraterie qui ne cesse d'augmenter dans le détroit de Malacca ou ailleurs et que nous nous posions la question de savoir comment l'endiguer, il y avait toujours un Capitaine qui proposait, non sans humour, d'avoir recours au concours de Miss France !..

Mais trêve de plaisanterie, il existe maintenant des sociétés

de Singapour qui proposent leurs services de protection en déployant à bord des navires des "MER-cenaires" d'un type nouveau, théoriquement des soldats gouvernementaux, armés jusqu'aux dents et chargés d'assurer le libre passage dans des zones sensibles, réputées à risques. Solution radicale qui n'est pas non plus sans risque si leur présence dissuasive ne suffit pas à écarter les Pirates et que l'affrontement se transforme en bataille rangée. Quid de l'équipage et de la responsabilité du capitaine si cela tourne mal ? Le débat qui s'ensuivit n'a pas apporté de solution miracle et plutôt une certaine réserve de la part des capitaines craignant une escalade incontrôlable.

L'intervenant suivant, commercial de la société d'assurances Seacurus, proposa des contrats individuels assurant le marin pour tous les problèmes qu'il peut rencontrer à bord. Sans préciser les prix pratiqués.

Fredrik van Wijnen nous fit part ensuite des difficultés de navigation pour les grands navires aux abords du Sandettié dans la voie montante réservée aux grands tirants d'eau, empruntée par de trop nombreux petits navires qui gênent le transit des grands.

Il nous relata aussi son intervention deux semaines auparavant à Bordeaux sur le sujet qu'il y présentait "Black outs à l'approche du port" au titre de la CESMA lors de la réunion internationale des Capitaines de Ports.

Une vidéo très intéressante fut présentée au cours de cette journée concernant la Manoeuvre des très grands navires. Le commandant Akatsuka de la Japan Captains' Association (JCA) qui hélas n'adhère plus à l'IFSMA, avait quand même envoyé cette cassette instructive comme il le fit déjà

l'an passé sur le sujet tout aussi passionnant des manoeuvres portuaires des grands navires. Sujet repris dans notre revue.

Voici ainsi résumées ces deux journées d'assemblée générale qui furent un bon cru et qui laisseront à tous un excellent souvenir tant par la qualité des interventions que par l'accueil de nos amis Suédois et Finlandais dans le cadre merveilleux de Mariehamn, pépinière insoupçonnée de hardis navigateurs aux long cours Cap Horniers.

Le retour sur le continent scandinave se fit sur un autre jumbo ferry de la Viking Line, le «Cinderella», avec à bord 2500 passagers qui, partis la veille en soirée de Stockholm, avaient passé la nuit à quai dans le Western Harbour de Mariehamn, sans descendre à terre ! Ont-ils seulement aperçu la frêle silhouette du POMMERN amarré derrière la poupe de leur jumbo ferry ? Pas sûr, ils ont alors manqué un grand moment de bonheur en ne visitant pas le musée maritime attenant. Une suggestion : le prix de la croisière devrait inclure la visite du musée et du Pommern ! Le Passé est souvent plus digne d'intérêt que le Présent, surtout dans le Maritime...

Michel Bougeard Juin 2005.

DOCTRINE

Apparences d'hydrocarbures et présomption d'innocence

Par Bernard BOULOC

- Professeur à l'Université de Paris - I (Panthéon-Sorbonne)

L'évolution du droit positif en matière de répression des rejets volontaires d'hydrocarbures a été dans le sens d'une répression très considérablement accrue. Il ne semble pas cependant qu'en France l'octroi de moyens adéquats aux autorités chargées de la poursuite ait suivi le même mouvement, contrairement à ce qui est advenu en d'autres matières ou en d'autres pays.

Il n'est pas inutile de rappeler que l'efficacité nécessaire de la répression implique que soient punis les coupables, et épargnés les innocents, et que la réparation soit exacte, ce qui exclut la notion de dommages et intérêts punitifs.

Cette évolution contraint au rappel des principes fondamentaux, à commencer par la présomption d'innocence :

"L'apparence ne peut pas suffire à écarter la présomption d'innocence rappelée dans l'article préliminaire du C.P.P. et dans la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (art 6-2). Au demeurant, le doute ne profite-t-il plus à la personne poursuivie ? Pas davantage, on ne peut réparer un préjudice hypothétique ou un dommage évalué forfaitairement et dont il n'est pas établi qu'il a été subi effectivement par telle association. Les dommages-intérêts punitifs ne sont pas reconnus en droit français "(Bernard Boulloc, Rejets d'hydrocarbures : Réflexion sur la "preuve" de l'infraction et les "dommages-intérêts", (DMF 2005, n° 657, p. 204).

Ces questions d'ailleurs ne relèvent que de la logique élémentaire, et leurs solutions au pays de Descartes, ne devraient normalement pas poser de problème : il ne s'agit que de distinguer le vrai du faux, la vraie pollution de l'apparence, le préjudice réel de celui qui est simplement allégué, mais non prouvé.

Se contenter de la seule apparence, c'est préjuger.

C'est donc enfreindre la règle première du Discours de la méthode : "Eviter soigneusement la précipitation et la prévention..."

"...Ne comprendre rien de plus en mes jugements, que ce qui se présenterait clairement et si distinctement à mon esprit, que je n'eusse aucune occasion de le mettre en doute".

Se fier aux apparences, écarter les moyens de preuve modernes, c'est ouvrir grande la porte à l'erreur judiciaire.

Faut-il rappeler que nous sommes au troisième millénaire ? Pour condamner quiconque, peut-on se contenter d'une simple photographie ? Il serait absurde et dangereux de vouloir se contenter de la simple photographie, d'une tache rouge sur le sol, même "corroborée" par un procès verbal, puis par le commentaire de la photographie, émanant d'un expert aussi grand soit-il.

Aucun expert indépendant et impartial, sur la base d'une telle photographie, ne peut affirmer qu'il s'agirait de sang plus que de peinture, de sang humain plutôt que de sang animal, et encore moins que ce sang serait celui de tel individu, plutôt que de tel autre.

Une telle photographie ne permet même pas d'établir l'existence de sang, c'est-à-dire de l'infraction. Les simples apparences ne permettent pas d'écarter le doute, et il en est de même en matière de pollution maritime.

Il existe aujourd'hui des preuves scientifiques dont il serait choquant de se détourner. Il est aujourd'hui impossible d'ignorer les empreintes digitales, l'analyse des sangs, ou le prélèvement de l'ADN.

C'est en effet le recours à de tels prélèvements qui a permis non seulement d'épargner des innocents, mais encore de confondre les véritables coupables. Les capitaines au long cours doivent-ils donc être traités différemment des autres citoyens ?

Faut-il donc vraiment approuver la circulaire du ministère de la justice en date du 1er avril 2003, qui semble interprétée par certains comme une exhortation faite aux tribunaux de se détourner des preuves scientifiques telles que les prélèvements au profit "d'autres moyens de preuve", c'est-à-dire en pratique des seules photographies ? Certainement pas, s'il s'agit alors de se contenter seulement de l'apparence qu'est l'observation visuelle, même "corroborée" par l'opinion d'un expert dont l'indépendance doit d'ailleurs être aussi insoupçonnable que celle du juge.

Se détourner aujourd'hui des preuves scientifiques, qu'il s'agisse des prélèvements de sang, ou bien des prélèvements d'hydrocarbures constituerait une impensable régression dans l'Europe des droits de l'homme.

Les Suédois, pour ne citer qu'eux, l'ont parfaitement compris et ils ont donné aux agents de poursuite les moyens techniques d'éviter les erreurs : ainsi par exemple utilisent-ils des bouées pour effectuer les prélèvements qui sont seuls susceptibles d'écarter le doute existant en ce domaine puisqu'aussi bien la littérature scientifique en la matière a établi depuis fort longtemps que les hydrocarbures peuvent être confondus avec d'autres substances.

Les publications relatives aux accords de Bonn montrent qu'il existe actuellement de nombreux moyens de preuves techniques modernes susceptibles d'écarter le doute. Il faut donc souhaiter que la France donne à ceux qui ont la lourde tâche de poursuivre et de réprimer, les moyens indispensables d'une répression efficace et juste.

S'agissant des rejets volontaires d'hydrocarbures, nos réflexions sur la "preuve" de l'infraction et les "dommages intérêts" (loc. cit.) nous ont donc conduits à rappeler les principes essentiels auxquels sont traditionnellement attachés les tribunaux français.

I. - Sur la preuve d'une pollution maritime

Très récemment un éminent représentant du Parquet, M. le Procureur Burgelin, a écrit que pour éviter les fausses déductions, le juge doit "bâter son activité dans le doute, dans la mise en question constante des données qui lui sont fournies par les uns ou les autres" (in La Preuve, Economica 2004, p. 1).

Il s'agit donc éventuellement de recourir aux modes de preuves scientifiques.

Rappelons également que :

- Il faut se garder de tout a priori, de tout préjugé, s'abstenir de tout raisonnement établi sur une simple vraisemblance, sur une simple apparence.

- Il existe une présomption d'innocence.

- La charge de la preuve incombe toujours à l'autorité de poursuite, et en matière de preuve, la liberté n'est pas la licence : l'intime conviction doit être dûment motivée.

- Un procès verbal ne fait foi jusqu'à preuve contraire que de ce qui a été effectivement perçu, mais non de l'appréciation de l'agent verbalisateur qui n'est qu'une opinion. La photographie ou le procès verbal ne peuvent donc valoir constatation d'une pollution marine par les hydrocarbures. Une fois de plus, imaginerait-on de condamner une personne au vu d'une tache rougeâtre, pouvant être du sang ?

- Les présomptions légales ne sont guère acceptables, au regard de l'article 6-2 de la CEDH sur la présomption d'innocence (cf. aff. Salabiaku, Cour eur. droits de l'homme, 7 octobre 1988, RS crim. 1989/167 ; aff. Phan Hoang, Cour eur. droits de l'homme, 25 septembre 1992, JCP 1993.1.3654, n° 15). A fortiori doit-il en être de même pour les simples présomptions de fait ou de l'homme (cf. art. 1353 du Code civil).

II. - Sur les dommages et intérêts

Il convient de ne pas confondre la peine et la réparation, faute de quoi on assiste à un véritable dévoiement de l'action civile. La règle en la matière est la réparation intégrale du préjudice subi, pas moins que le dommage subi, mais pas plus, les dommages et intérêts punitifs n'étant pas admis en droit français.

C'est à la lumière de ces principes qu'il convient d'examiner la jurisprudence la plus récente.

Il est rassurant de constater que dans l'ensemble, ainsi que l'on pouvait s'y attendre, les juges français n'entendent pas aujourd'hui plus qu'hier se laisser séduire par de simples apparences.

Une décision seulement semble s'écarter des principes. Il s'agit de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Rennes le 13 janvier 2005 dans l'affaire du navire Voltaire.

La question est d'une brûlante actualité, et les associations professionnelles ont dénoncé le risque de sanctions injustes (Var Matin, 30 mai 2005) : "Très souvent, tout est jugé à partir de photos pas très bonnes, sans aucune position du navire incriminé, ni heure « ; «Les peines sont énormes au regard des dommages".

Les professionnels insistent surtout sur le fait que les apparences sont trompeuses, et qu'il n'est donc pas intellectuellement honnête d'exclure la possibilité d'erreur et de se contenter de la trilogie observation visuelle, photographies et avis d'un expert, indépendant ou non, sur ces seuls éléments.

L'article précité cite les plus grands experts maritimes, tels que M. Pierre Lefebvre, Président de l'union professionnelle des experts maritimes, lesquels s'accordent pour dénoncer le risque d'erreur résultant des apparences.

La revue de l'association française des capitaines de navires, AFCAN Informations, a publié deux photographies qui se passent de commentaires, supposées représenter "un navire en dégazage volontaire... ou involontaire" (AFCAN Informations, n° 65, juillet 2004).

En effet, la simple photographie d'un rejet à la mer ne suffit pas à établir l'existence d'une infraction, car il peut s'agir tout simplement de l'évacuation du circuit de refroidissement, ou d'un exercice de la lance à incendie.

Quant à la photographie d'un yacht de luxe derrière lequel se trouvent des traces suspectes, il est évident qu'elle ne suffit pas pour affirmer que le dégazage de la part de ce navire aurait été volontaire.

La photographie même "corroborée" par un procès verbal, même commentée par un expert, ne peut absolument pas suffire à dissiper le doute.

Une fois de plus, pourrait-on aujourd'hui, sans susciter un scandale, condamner quelqu'un sur la base de la photographie d'une tache rouge, accompagnée d'un procès verbal commenté par un expert qui viendrait dire que la tache rouge n'est pas de la peinture ni du sang de poulet mais bien sur la foi de la seule observation visuelle, du sang humain.

C'est évidemment impensable. Le prélèvement de la substance de couleur rouge est évidemment indispensable pour que l'on puisse parler de sang.

Il n'existe aucune raison d'agir différemment en matière de pollution. Il faut d'abord s'assurer que la pollution existe.

Les prélèvements en mer paraissent donc bien nécessaires, de même que les prélèvements à bord du navire.

La nécessité de procéder à des prélèvements n'a rien d'extraordinaire.

Elle résulte de la simple lecture du "Recueil des preuves concernant les rejets en provenance des navires" publié en application de l'accord de Bonn de 1993. Citons ce texte fondamental : "Lorsqu'il y a incertitude quant à la présence d'hydrocarbures à la surface de l'eau, échantillonner l'eau polluée est un moyen de lever le doute. Si des traces d'hydrocarbures déversés restent à bord du navire suspecté, des comparaisons d'échantillons d'hydrocarbures relevés à bord du navire et dans la nappe ou dans la Zone contaminée peuvent aider à l'identification. Diverses techniques peuvent être utilisées. Le couplage chromatographie en phase gazeuse spectrométrie de masse (CG/SM) utilisé actuellement est à même de fournir une véritable « empreinte digitale », caractéristique de l'hydrocarbure analysé".

Il est donc indubitable que les moyens techniques susceptibles de lever le doute existent, ils sont nombreux, ils permettent, selon les propres termes employés par le Recueil des preuves de fournir une véritable "empreinte digitale caractéristique de l'hydrocarbure analysé" Accuser quelqu'un en refusant de tenir compte de l'existence d'empreintes digitales serait aujourd'hui une véritable absurdité. Refuser le prélèvement est aussi grave que refuser de prélever des empreintes digitales. C'est même à la limite, beaucoup plus grave. L'empreinte digitale, pourtant indispensable, permet tout au plus d'identifier ou de distinguer deux individus. Elle n'est pas à elle seule la preuve de l'existence d'un crime.

Ainsi, les prélèvements en mer et à bord du navire, sont comme les empreintes digitales absolument indispensables pour l'identification, c'est-à-dire pour établir de façon certaine la relation entre une pollution et un navire déterminé, surtout quand aucune indication n'est donnée quant au nombre de navires qui ont fréquenté la zone dans les vingt quatre heures qui précèdent. Mais il y a plus : seul le prélèvement en mer est de nature à établir l'existence même de l'infraction. La photographie aérienne ne suffit donc pas, et c'est une fois de plus le Recueil des preuves qui permet de l'affirmer :

"Un navire peut traverser une nappe d'hydrocarbure préexistante, résultant du déversement d'un autre navire. Une telle nappe sera "ouverte" par le navire. Dans certains cas, selon les circonstances, un reflet continu pourra être observé après le passage de ce navire" (Recueil des preuves, p. 26).

Cette observation technique est importante : il en résulte que la "nappe d'hydrocarbure préexistante", provenant d'un autre navire, peut se trouver devant le navire qui sera l'objet des poursuites, tout en étant invisible. C'est le passage de ce dernier qui "l'ouvrira", qui fera apparaître le reflet continu dont la simple apparence est susceptible, à l'heure actuelle, de provoquer des poursuites. Le fait que l'aéronef chargé de la surveillance repère un "reflet continu" dans le sillage du navire n'est donc bien qu'une apparence qui ne suffit pas pour permettre d'incriminer le navire.

Il est également évident que la précaution qui peut consister, pour l'agent de constatation, à aller photographier la mer devant le navire, n'est pas suffisante pour identifier le pollueur, pour permettre d'affirmer qu'il n'y a pas de pollution en avant du navire.

On voit donc combien il serait dangereux de vouloir se contenter de la simple observation visuelle :

1° d'une absence d'apparence de pollution devant le navire

2° "d'un reflet continu... après le passage du navire", pour l'identifier comme étant le pollueur.

Il en est d'autant plus ainsi que les zones surveillées sont des lieux de passage très fréquentés, de jour comme de nuit, que les rejets volontaires ont souvent lieu la nuit... L'innocent qui passe le jour suivant ne doit pas être accusé sur la base d'une simple apparence.

Le Recueil des preuves précité montre encore que la tâche confiée aux agents de poursuite est tellement délicate que même les observateurs expérimentés peuvent commettre des erreurs, s'ils croient pouvoir se fier aux apparences : "Cependant, il est quelquefois difficile, même pour un observateur expérimenté, de déterminer simplement par observation visuelle si certaines nappes résultent de rejets opérationnels ou sont constituées de produits ne relevant pas de l'annexe I ou d'une huile végétale".

Dans de telles circonstances, une enquête à bord du navire résoudra le problème.

Certains produits qui sont transportés et déversés dans le cadre des règles de l'annexe II de la convention Marpol 73/78 peuvent, lorsqu'ils sont déversés en mer, former des couches à la surface de l'eau pouvant être similaires à des couches d'hydrocarbures.

Dans un tel cas, seule l'inspection à bord peut donner une réponse décisive à la question de savoir si le rejet excède ou non les critères de rejets fixés par les annexes I ou II de la convention (Recueil des preuves, p. 27).

Ces constatations faites par le Recueil des preuves montrent bien que le prélèvement doit également être fait à bord du navire. Elles mettent particulièrement bien en évidence le fait que l'observateur, aussi expérimenté soit-il, n'est pas en mesure de faire, avec la certitude qu'exige le respect des droits de l'homme, la preuve d'une pollution par les seules observations visuelles ou les photographies.

La lecture de ce recueil officiel montre donc bien qu'il est contraire au bon sens de vouloir se contenter au XXI^e siècle, des simples apparences révélées par l'observation visuelle ou les photographies.

Il est donc plus que jamais nécessaire de donner aux autorités de poursuite les moyens techniques et matériels d'accomplir leur délicate mission.

Prétendre se contenter de la trilogie procès verbal d'observation visuelle, photographies, commentaire des photographies ne permet pas d'assurer le respect de la présomption d'innocence. Celle-ci ne saurait céder devant de simples apparences.

La lecture des décisions de jurisprudence les plus récentes, par

comparaison avec la littérature technique émanant des instances internationales fait apparaître la pauvreté des moyens alloués en France aux autorités de poursuite. Il faut souhaiter qu'à l'avenir celles-ci soient mieux traitées.

L'arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris (publié ci-après in Jurisprudence Française, p. 599) dans l'affaire du Provence, (23 mars 2005) illustre parfaitement ce propos.

Dans cette affaire le Tribunal de grande instance de Paris, eu égard aux moyens mis en oeuvre, avait conclu «qu'au total, ce dossier ne permet aucunement d'établir la culpabilité du prévenu, mais seulement les défaillances et le manque de professionnalisme de la direction d'enquête».

Cette critique sévère ne doit pas faire oublier que périodiquement les agents de poursuite se plaignent de l'insuffisance des moyens qui leur sont attribués.

C'est sous le bénéfice des observations qui précèdent, qu'il convient d'examiner les décisions rendues dans trois affaires récentes (publiées ci-après in Jurisprudence Française, p. 596 et s. avec nos observations), celle du Provence, celle du Voltaire et enfin celle de l'Atlantic Hero.

Dans chaque cas, on procédera à une appréciation des preuves telles qu'elles ont été appliquées d'une part à l'existence d'une infraction, et d'autre part à l'étendue du préjudice.

Au moment de son départ de Brest le procureur F. Nicot fait le point sur la lutte contre la pollution- extrait du journal Libération du 2 juillet 2005

François Nicot, procureur, fait le point sur la chasse aux pollueurs des mers: «Un nouveau rapport de force entre armateurs et autorités»

Par Pierre-Henri ALLAIN - samedi 02 juillet 2005 (Libération - 06:00)

Le procureur de la République de Brest, François Nicot, nommé à Caen, va quitter la ville à la fin du mois. Après avoir traqué les navires pollueurs pendant deux ans dans le golfe de Gascogne, usant de nouvelles compétences pour épingler une bonne vingtaine de navires marchands reconnus coupables de pollutions par hydrocarbures, il dresse un premier bilan.

Qu'est-ce qui a changé dans la lutte contre les pollutions maritimes au large ?

Le changement s'est fait en deux temps. En février 2002, il y a eu d'abord la création de juridictions spécialisées, au Havre, à Brest et à Marseille, mais avec une zone de compétence limitée aux eaux territoriales. Celle-ci a ensuite été étendue à la "zone économique exclusive", à 200 milles marins des côtes, ce qui nous a vraiment permis d'agir sur les navires pollueurs. Puis il y a eu une différence d'approche procédurale avec le déroutement des navires et leur immobilisation au port jusqu'au versement d'une caution. Ces possibilités existaient mais n'étaient pas utilisées. Après l'émotion suscitée par le naufrage de l'Erika puis celui du Prestige, il y a eu une vraie volonté de rééquilibrer le rapport de force entre les armateurs et l'autorité publique.

Quelles parades les navires ont-ils pu utiliser ?

Il faut d'abord savoir que rien n'aurait été possible sans une collaboration étroite entre la préfecture maritime, qui dispose des moyens opérationnels, et l'autorité judiciaire. Seuls deux navires ne se sont pas soumis à l'ordre de déroutement mais ils ont été interceptés par la suite. Sur le plan judiciaire, les stratégies de défense ont évolué. Au début, les avocats contestaient l'existence des pollutions. Le patron d'un navire de pêche a soutenu que les observations de la marine nationale n'étaient que de la bave de poisson ! Un commandant a expliqué que de la neige avait fondu sur sa cargaison de camions. Mais au fil des mois, nous sommes devenus très rodés sur la matérialité de l'infraction, avec photos, films, témoignages. Aujourd'hui, on conteste de moins en moins la pollution mais on l'attribue à une circonstance fortuite un bateau qui traverse une nappe ou à un incident qui exonérerait le commandant et l'armateur de leurs responsabilités. Cela a entraîné des discussions plus techniques et des investigations plus poussées sur l'entretien du bateau, avec des inspecteurs de sécurité qui contrôlent le navire dès son arrivée à quai.

Avez-vous constaté des changements de comportement du monde maritime ?

Le montant des cautions (350 000 euros en moyenne et jusqu'à 500 000 euros, ndlr) et des amendes (200 000 euros en moyenne) auquel s'ajoute le coût économique d'une immobilisation d'un navire a permis d'établir un nouveau rapport

de force. La caution est généralement versée dans l'heure qui suit la demande. Mais la publicité qui a été faite autour de ces affaires, notamment dans la presse anglo-saxonne, a aussi incité les grandes compagnies, soucieuses de respectabilité, à une plus grande rigueur. Depuis quelques mois, aucun des navires que l'on a dérouterés n'appartenait à des compagnies d'envergure internationale. Avant d'être intercepté (en mai), le Fast Independence venait d'être racheté par des Egyptiens. On se demande ce qu'ils avaient pu faire pour vérifier son état. Avec ces sociétés à la marge, on est au coeur du problème. Mais plus les contraintes seront fortes, plus ces compagnies disparaîtront.

L'efficacité de la surveillance en mer, qui s'effectue uniquement le jour et quand la météo le permet, ne reste-t-elle pas limitée ?

C'est vrai, mais il fallait amorcer un processus et celui-ci a entraîné toute une dynamique. L'action répressive n'est qu'un aspect mais elle a eu un effet de levier formidable sur l'action administrative, le nombre d'inspecteurs, les équipements pour traiter les eaux mazoutées dans les ports... La législation française sur les pollutions maritimes est leader en Europe et a eu un véritable impact sur les politiques qui sont menées. Quant à notre action en mer, l'objectif est bien que chaque navire soit persuadé qu'à n'importe quel moment il peut se faire prendre. Les autorités maritimes travaillent actuellement à l'équipement infrarouge d'un avion, Polmar III, qui pourra photographier aussi les nappes d'hydrocarbures la nuit.

Dans la revue n°661- Le Droit Maritime Français "Spécial Pollution", nous relevons dans les observations du professeur Bernard BOULOC (professeur à l'université de Paris I) paragraphe II – "sur la preuve de l'infraction" suite à l'étude du procès en cour d'appel de RENNES du CGM VOLTAIRE du 13 janvier 2005 :

".....il semble bien exister un doute sur l'apparence de la nappe elle-même."

La Cour se réfère enfin à l'expertise du "témoin Jean-Paul Castanier, expert en pollution maritime à la direction générale des douanes, qui a confirmé, à la présentation des photographies versées au dossier, l'existence de traces d'hydrocarbures dans le sillage du navire bien visibles, notamment sur la photographie n° 4 où, entre les traînées d'écume d'eau laissées par le sillage, apparaissent de nombreuses traces gris argenté".

Nous sommes donc en présence d'une nappe dont l'apparence est successivement "irisée", puis "argentée" puis au dire de l'expert des douanes, "gris argenté".

La mission de l'expert des douanes ne semble pas facile. Elle l'est d'autant moins que, de par son statut, il lui est interdit de prendre position contre l'Etat. Des questions se posent donc, relativement à la qualité de l'expert, à son indépendance, à son impartialité.

Il résulte en effet de l'article 3 alinéa 4 du décret du 29 octobre 1930 que les fonctionnaires n'ont pas le droit de procéder à des expertises ou de donner des consultations dans les litiges intéressant l'Administration, à moins qu'ils n'interviennent au profit de celle-ci.

Un fonctionnaire de l'administration des douanes ne peut être indépendant de l'Etat.

La question se pose donc de la régularité d'une telle intervention au regard de l'article 6-1 de la convention européenne des droits de l'homme.

Du point de vue du droit européen, et en particulier des droits de l'homme, il convient de souligner que cette circonstance est de nature à affecter la validité d'une procédure.

Compte tenu de ce qui précède, il est assez surprenant que la cour ait estimé que "dès lors, la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures par le navire CMA CGM Voltaire se trouve rapportée."

On doit être également surpris du considérant par lequel la Cour déclare que "faute par le commandant du navire de justifier d'une raison ou d'un incident qui aurait occasionné ou nécessité le rejet constaté dans le sillage de ce navire, ce rejet doit être présumé volontaire".

En effet, la charge de la preuve semble renversée et le caractère volontaire du rejet, c'est-à-dire la culpabilité, être présumé,

Ultérieurement, la Cour affirme avec netteté que "la preuve de l'infraction est suffisamment rapportée sans qu'il soit besoin de recourir à d'autres moyens de preuve".

Cette décision ne paraît pas conforme aux principes évoqués ci-dessus, et, sur le plan technique, la confusion entre irisation, aspect argenté et aspect gris argenté laisse d'autant plus perplexe que la littérature technique sur le sujet établit à cet égard deux très nettes distinctions.

L'équité impose le recours aux moyens de preuve modernes que sont les prélèvements, les analyses, l'examen de l'ADN ou encore les empreintes digitales.

On ne saurait condamner pour crime de sang au vu de seules photographies de tache qualifiées alternativement de rouge, de rose ou d'arc en ciel. Il doit en être de même en matière de pollution maritime. Les Suédois l'ont compris, et comme bien d'autres, ils dotent leurs agents des moyens adéquats.

Il est évidemment souhaitable que la France puisse en faire autant.

Bernard Bouloc
Professeur à l'Université de Paris I
(Panthéon-Sorbonne)

Sous le charme de MNEMOSYNE

Elle est là, figure de proue centenaire, trônant telle une Déesse, parmi quelques pâles consoeurs sur un mur du superbe Musée Maritime d'Åland à Mariehamn (Finlande). Reine déchue après 40 années de bons et loyaux service à la mer. Elle n'a pas pour autant démerité mais pour lui épargner les derniers outrages du temps, la direction du musée à préféré la débarquer et lui refaire une beauté. Qu'elle est belle cette retraitée restaurée, peinturlurée à souhait. On ne voit qu'elle en pénétrant dans le musée. Sa doublure, à poste à la proue, sous le bout dehors du quatre mâts barque "Pommern" tout proche, n'a pas si fière allure et ne possède pas son glorieux passé. Tout au plus elle connaît Stockholm et Turku qu'elle visite tous les dix ans pour caréner la vieille coque rivetée.

Mnémosyne figure de proue du Mneime devenu Pommern
extrait de The book of Pommern



naissance ou plutôt de son lancement dans les chantiers John Reid & Co sur la Clyde à Glasgow en 1903 sous le nom de "MNEME" (abrégé de Mnémosyne) pour le compte du célèbre armateur Allemand Wencke Söhne de Hambourg.



Elle commença sa carrière par quatre longs voyages jusqu'au Chili pour charger le salpêtre du désert d'Atacama. 80 jours en moyenne pour s'y rendre au départ de Lizard Point. Trois mois et demi au retour ! Les mouillages sur rade foraine d'Iquique, de Tocopilla n'ont plus de secrets pour elle avec une vingtaine de jours de chargement des 4.000 tonnes de nitrate. Changement de propriétaire en 1907 au décès de B.Wencke Söhne. Le nouvel armement Reederei-A-G von 1896 la revendra à son retour de San Pedro (Californie - USA) via le Chili. Le fameux armateur Carl Laeisz fils de Ferdinand le fondateur de la "Flying P-Line", s'en portera acquéreur. Dans ce transfert de propriété le "MNEME" deviendra "POMMERN" selon la tradition en vigueur dans cette compagnie qui voulait que le nom de chaque navire commençât par "P". Le POMMERN vint grossir la flotte constitué des quatre-mâts barques, PAMIR dont on connaît la fin tragique, le PASSAT, le PEKING, PRIWALL et PADUA. Sans oublier les deux super voiliers à cinq mâts POTOSI et PREUSSEN qui faisait la fierté de cet armement avec leurs 8.000 tonnes de port en lourd. Seul l'armement Français Bordes pouvait rivaliser avec cet allemand de Hambourg.

Sous ses nouvelles couleurs, le

POMMERN continua ses navettes Europe-Chili passant 20 fois le mythique Cap Horn (10 allers et 10 retours).

Puis vint la Grande



Guerre, le POMMERN trouva refuge sur rade de Valparaiso où il séjourna 6 années durant, équipage au complet ; 56 autres grands voiliers allemands furent désarmés dans ce port attendant la fin des hostilités ! Retour du "POMMERN" en Europe en 1921 avec sa cargaison de nitrate tant attendue et un équipage à bout de nerfs après 6 années passées loin de la mère patrie!

La flotte de Cap Horniers Allemands fut divisée et éparpillée au titre de dommages de guerre vers différentes nations victorieuses. Le "POMMERN" resta désarmé deux années à Delfzijl son dernier port de déchargement ! La propulsion à vapeur naissante et la production de salpêtre synthétique en Norvège, n'incitaient pas alors les armateurs au long cours à acheter des grands voiliers, même en seconde main à un prix bradé. Pourtant un armateur croyait encore aux Grands Voiliers, il était Finlandais et s'appelait Gustaf Erikson.

Il acheta le "POMMERN" en 1923 et continua les navettes vers le Chili pendant deux ans avant de le placer sur le commerce du grain dans des voyages autour du monde : départ d'Europe sur ballast vers le golfe de Spencer dans le sud de l'Australie via le Cap de Bonne Espérance et retour de Port Victoria vers l'Europe via le Horn avec 4.000 tonnes de grain en sacs !

Pour Gustaf ERIKSON la navigation à voiles était toute sa vie. Il commença comme mousse sur un caboteur en mer Baltique à

Mnémosyne, elle se souvient des Golden Days, au bon vieux temps où elle dominait une étrave en lame de couteau, fendait à 14 noeuds les longues houles des mers du grand Sud (337 milles en 24 heures une fois lors d'un voyage, ça décoiffe même une Déesse !..) Cette coureuse d'océans a bonne mémoire, n'est-elle pas la Déesse de la Mémoire dans la mythologie Grecque et mère des Muses !

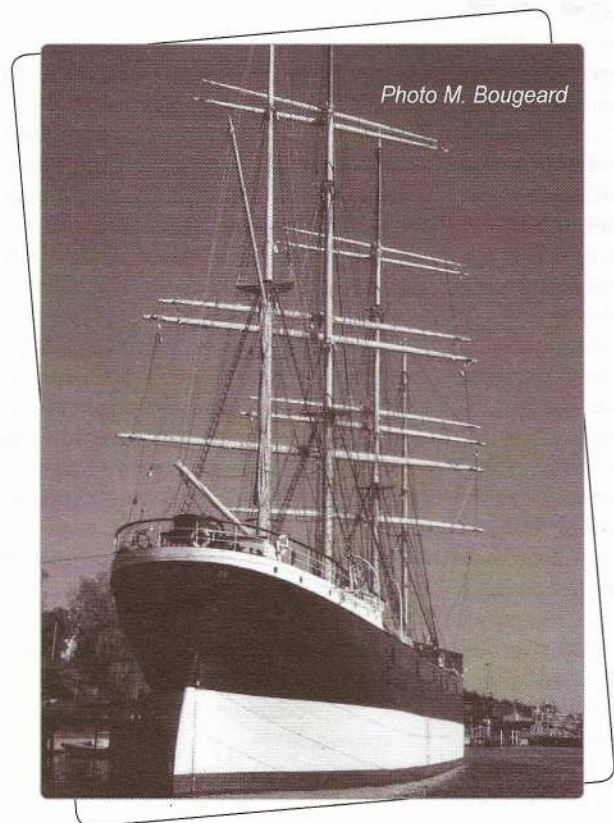
Elle se souvient parfaitement de sa

transporter du bois. Puis il voulut aller voir au delà de l'horizon, en Mer du Nord d'abord. Matelot à 17 ans il passa ses examens de la Marine Marchande et devint capitaine d'un petit schooner à 19 ! Il passa ensuite sur des navires de 3.000 tonneaux. Il devint armateur en achetant un vieux voilier Russe de plus de 30 ans, durant la guerre de 14-18, comme son pays était neutre, il continua ses acquisitions de navires et commença en toute tranquillité. Il s'enrichit du fait de la hausse énorme des taux de fret et augmenta sa flotte de grands voiliers malgré le marasme frappant le shipping dans les années 20 en achetant des navires à des prix très bas.

Au début de la seconde guerre mondiale il possédait une flotte de onze quatre-mâts barques : MOSHULU 5.300 t DW, PASSAT 4.700t, LAWHILL 4.600 t, PAMIR 4.500 t, OLIVEBANK 4.400 t, HERZOGIN CECILIE 4.350 t, POMMERN 4.050 t, VIKING 4.000 t, ARCHIBALD RUSSEL 3.950 t, L'AVENIR 3.650t, PONAPE 3.500 t. Impressionnant, sans compter huit trois-mâts barques et cinq petits vapeurs ! Il est à noter que les navires gardèrent leurs noms en passant sous pavillon finlandais. G.Erikson était superstitieux sans doute ?

C'étaient de magnifiques grands voiliers mais de vieux navires qui supportaient mieux les passages du Horn d'Ouest en Est chargés de grains, faisant tous la course du blé. A l'arrivée en Europe ces clippers étaient loués par leurs armateurs pour servir aussi de magasins flottants au fur et à mesure de la vente de tout ou partie de leurs cargaisons. Ce qui permit à notre armateur Finlandais d'exploiter au mieux sa flotte et de faire fortune tout en vivant modestement dans sa bonne ville de Mariehamn. On rapporte qu'il gérait son imposante flotte avec son fils aîné et seulement un secrétaire, un comptable et trois dactylos !

La Finlande dû hélas se ranger aux côtés de l'Allemagne durant la seconde guerre mondiale, de nombreux voiliers de G.Erikson furent coulés ou saisis par les alliés. En 1947 seuls les PASSAT et VIKING naviguaient encore, le POMMERN étant désarmé à Mariehamn où il arriva le 28 Août 1939, quelques jours avant le déclenchement des hostilités, après son dernier voyage au grain qui le conduisit de Port Victoria à Falmouth en 117 jours puis Hull.



En étudiant le palmarès du valeureux POMMERN on est séduit non seulement par sa finesse de ligne et ses records de vitesse sur de longues distances dans des eaux réputées peu hospitalières, tel que 72 jours pour aller de Hambourg à Valparaiso sur ballast en Octobre /Décembre mais aussi par ses transits les plus

longs, 128 jours pour un Bruges-Taltal au Chili, soit près du double en hiver austral. Ou encore un Tacoma-Port Natal en Afrique du Sud de 144 jours chargé de bois ! On imagine les difficultés rencontrées pour doubler le Cap Horn et la dureté et dangerosité de ce grand métier pour tout l'équipage. On ne peut qu'éprouver un Grand Respect pour ces Cap Horniers .



Mnémosyne se souvient de chacun de ces hommes qui foulèrent son pont, qui grimpaient dans la mâture par tous les temps, la caressant au passage en allant sur le bout-dehors. Elle se remémore non seulement les bons mais aussi les mauvais moments notamment quand un matelot passait par-dessus bord lorsqu'une vague traîtresse déferlait sur le pont par grosse mer de l'arrière dans les Cinquantièmes Hurlants, ce qui arriva peu souvent fort heureusement. Le POMMERN fut chanceux car elle a su en prendre soin et c'est avec plaisir que nous lui dédions ce poème d'un poète anglais, un Tall Ships' Lover :

*Those splendid ships, each with her grace and her glory
Her memory of old songs or comrade story
Still in my mind, the image of life's need
Beauty in hardest action, Beauty indeed.*

Longue et heureuse retraite à MNEMOSYNE et au POMMERN.

Michel Bougeard

PS: Remerciements à Jerker Ôrjans auteur du superbe livre "The book of the POMMERN", à Börje Etholens, fils de Arne Etholens matelot et excellent photographe à bord du POMMERN qui ont accepté que nous publions les photos d'époque qui illustrent cet article.

"L'âge d'or de la voile" de Louis Lacroix, Capitaine au Long Cours Cap Hornier fut aussi une aide précieuse pour la rédaction de "Sous le charme Mnémosyne".

Jean-Daniel TROYAT et Gerhard KIEHNE ont été faits membres honoraires de CESMA en avril 2005.

Instrumentation des codes ISM et ISPS

Par notre collègue Raphaël BAUMLER, actif navigant, qui prépare une thèse de Doctorat sur l'approche globale de la gestion des risques.

L'introduction de méthodes de management de la sécurité, identiques et souvent intégrées à des politiques qualité, bouleversent la régulation de la sécurité en la sortant d'un cadre culturel pour entrer dans un cadre normatif technique. L'idée des codes de management est de palier aux déficiences humaines en décrivant pas à pas les tâches à exécuter ainsi qu'en influençant tous les niveaux de l'entreprise. L'application de procédures fixes suffit, théoriquement, à l'exécution sans risques de toutes les tâches d'exploitation et de production. Ces instruments de management connaissent une accélération de leur développement dans toutes les activités depuis leur normalisation.

La formalisation des normes de management en un bloc méthodologique homogène(1) par l'International Standard Organization (ISO), permet la diffusion d'une multitude de codes dans tous les secteurs industriels. Ces systèmes normatifs s'attaquent indifféremment à la qualité, la sécurité, l'environnement ou l'éthique. Outil de management global, les codes certifiés se veulent la réponse absolue pour la gestion des domaines précités. La communication autour de ces outils et valeurs qu'ils revendiquent, démontre la volonté des industries de ne plus se limiter à un rôle économique. La poursuite de valeurs positives (sécurité ou qualité), et de valeurs sociales (éthique, environnement) indique le rôle essentiel que l'entreprise souhaite jouer dans la société, en devenant acteur social, culturel, moral.

La tentative de répondre à des problèmes collectifs (sécurité industrielle, instabilité sociale, morale...), et l'implication dans la gestion de la société participent à l'appropriation d'une part du processus normatif par les entreprises. Ce phénomène de substitution de l'entreprise à l'Etat, comme gestionnaire du social et de la sécurité collective, est un phénomène récurrent. Le paternalisme au XIXème siècle et le rôle des sociétés de classification dès la fin du XVIIIème siècle, l'attestent de manière différente. (I)

Les techniques d'intervention évoluent. Les codes, véritables tables des lois, se généralisent et se constituent dans les instances dirigeantes des entreprises(2). Initiatives volontaires, codes éthiques et

autres certifications marquent le souci constant des entreprises de s'affranchir des réglementations de l'Etat. (II)

La spécificité du code ISM, et plus tard du code ISPS, réside dans l'application obligatoire du même ensemble méthodologique, partout dans le monde. Ces codes véhiculent une vision unique et indiscutable pour l'amélioration de la sécurité en mer ou le règlement de la sûreté des navires. Dans le cadre du transport maritime et de la gestion de sa sécurité, les codes, tels qu'ils se pratiquent, contribuent à une vision techniciste et unilatérale de la sécurité, et participent largement au mal être des équipages. (III)

(I) La maîtrise normative reste un enjeu essentiel (3) dans les sociétés industrielles depuis le XIXème siècle.

Dans les périodes antérieures, le processus normatif est l'œuvre du Prince, et l'expression de la volonté divine(4). La "structure du quotidien" (5) de l'humanité se fonde dans le local. L'immense majorité de la population humaine, vit, produit et consomme dans l'unité de base de la société qu'est le village.

La révolution politique et industrielle du XIXème bouleverse tous les paradigmes.

L'immuable société figée dans le local se modifie profondément. Economie politique et entreprises industrielles deviennent le centre de la société. La prédominance de la doctrine libérale renforce la conception économiste de la société (6)

Par considération économique, politique ou morale, les capitaines d'industrie développent des moyens de gérer les dysfonctionnements nés de la brutalité sociale et sécuritaire du libéralisme économique. Une réponse sociale apparaît avec le développement du paternalisme. "Né au XIXème siècle, le paternalisme a donc pour objectif essentiel de moraliser les ouvriers dans le but de les fixer dans l'entreprise, de les détourner du syndicalisme et du socialisme, à travers un réseau d'institutions sociales qui leur assure un minimum de bien-être. L'entreprise veut apparaître comme une grande famille dont le patron est le père et les ouvriers ses enfants. Le patronat fait ainsi le bonheur de ses salariés contre leur gré si nécessaire à travers sa propre morale."(7)

Bien avant la révolution des transports terrestres (au XIXème siècle, notamment avec le chemin de fer), le transport par mer atteint, d'après Fernand Baudel, sa

"perfection propre" dès le XVIIIème siècle. Au siècle suivant, l'industrie maritime explose et s'autonomise(8). Activité à haut risque, la nécessaire gestion de sa sécurité s'exprime dans la volonté des exploitants et assureurs d'évaluer la qualité des navires, afin de préserver le capital, parallèlement à une timide intervention administrative. Nées de la rencontre d'assureurs, de courtiers et d'armateurs, les premières sociétés de classification apparaissent. Au départ, expertes du risque pour l'assurance, les sociétés de classification s'émancipent. Elles diversifient leurs activités et relations, pour devenir d'indispensables conseillers techniques dans l'industrie maritime.

Grâce aux sociétés de classification, l'industrie bénéficie dès le XIXème siècle d'entreprises spécialisées dans la production normative, totalement intégrées dans un rapport marchand.

Résumons : Ces deux exemples (paternalisme et sociétés de classification) illustrent le souci des industriels de maîtriser par eux-mêmes, les dysfonctionnements de la société (misère sociale et insécurité industrielle), en s'affranchissant de toute tutelle administrative. Dès le début de l'ère industrielle et en phase avec l'idéologie libérale, l'entreprise capitaliste expose son implication sociétale par le développement de son arsenal normatif. Aucun secteur n'échappe à ce principe d'intervention du secteur privé dans la société : social, sécurité, mais aussi culturel ou éthique. L'autorégulation reste le maître mot.

Dans la seconde partie du XXème siècle surtout, un nouveau bouleversement s'opère, l'Etat s'organise comme régulateur de la société. Au niveau national comme international, les gouvernements garantissent et produisent de nombreuses lois sociales et encadrent les activités à risques.

Le social et la sécurité collective échappent des mains de l'industrie. Celle-ci se repositionne stratégiquement. Elle abandonne ses prétentions à gérer le social dans les mains de l'Etat, pour se concentrer dans la recherche de la performance économique.

(II) La crise de l'Etat providence annonce une nouvelle ère. La légitimité de l'Etat national et sa capacité de gestion sont contestées, à l'intérieur comme à l'extérieur par la mondialisation des dogmes de l'économie libérale. La vision traditionnellement occidentale de l'Etat

providence comme garant de l'ordre, de la paix sociale et de la sécurité collective s'estompe peu à peu.

Parallèlement, les dégâts humains et environnementaux appellent une réponse de la société et des ses acteurs "organisés" (9) Comme le souligne A. Supiot : "pas de régulation sans régulateur", la crise de l'Etat en annonce l'avènement de nouvelles formes.

F.Périgot (1990), ancien président du CNPF, prenant prétexte de l'internationalisation et de la décentralisation, affirme le nouveau rôle sociétale de l'entreprise et résume l'offensive des entreprises : "dans ce contexte [de réduction de l'Etat] l'entreprise, atout majeur de la nouvelle donne, va devoir affronter une demande accrue. Valeur sûre, valeur refuge, elle hérite de problèmes que l'Etat et les hommes politiques seuls ne peuvent plus prétendre maîtriser et résoudre. Ce déplacement du pouvoir sera pour nous un challenge. Pour décriper une société "bloquée", on attend de l'entreprise une réponse globale et multiforme qui dépasse son seul rôle économique. Nous ne pouvons refuser ces nouvelles responsabilités. Ce sont elles qui consacreront notre réhabilitation et nous donnerons notre pleine légitimité" (10)

Normes éthiques, assurance qualité, affirmation de principes écologiques et de maîtrise de la sécurité des installations industrielles, forment, sur des bases positives, les prémisses de l'intervention des entreprises.

Projet de légitimation et d'affirmation des sociétés, les objectifs des "codes de bonne conduite" sont triples : prouver l'implication sociétale de l'industrie, développer une politique de communication (11) à l'égard de toutes les parties prenantes (actionnaires, salariés, citoyens, états, associations...) et éviter l'imposition de réglementations étatiques.

Depuis le milieu des années 80, l'industrie chimique fortement perturbée par la catastrophe de Bhopal en Inde tente, en multipliant les "approches volontaires" (12) pour la sécurité et l'environnement, de retrouver la confiance de l'opinion public (13). Les codes de conduite volontaires se déclinent en trois axes : la "gestion responsable", les normes certifiées (issues principalement du cadre ISO) et les accords environnementaux. Le changement culturel initié par les initiatives volontaires dans l'entreprise passe par des méthodes de gestion alternatives allant au delà des prescriptions réglementaires : "l'ICCA cherche à faire en sorte que les gouvernements comprennent le travail que nous (les industries chimiques) réalisons et qu'ils se convainquent de l'importance majeure des initiatives volontaires prises par l'industrie pour compléter, et le cas échéant, remplacer les règlements et, ainsi, protéger la santé de

l'homme et l'environnement" (14). L'idée sous jacente demeure que l'autorégulation devrait permettre un meilleur ratio coût / efficacité en éliminant progressivement l'intervention de l'Etat.

L'activité maritime, loin d'ignorer ces pratiques d'autorégulation constitue probablement le secteur les globalisant le plus. Si "codes éthiques et initiatives volontaires" apparaissent tardivement dans le monde maritime, l'acceptation d'un processus normatif privé côtoyant et complétant les règles des Etats est largement intégré dans le monde maritime. La conception des navires nous offre un cas bien précis de la maîtrise technique et normative des sociétés de classifications : "Il n'y a pas aujourd'hui, de normes juridiques internationalement reconnues concernant cette question d'une importance parfois vitale. L'intégrité de la surveillance de la solidité des structures de coque se trouve donc ainsi de fait, au moins sur le plan technique, entièrement sous-traitée par les sociétés de classification." (15)

La substitution de ces mêmes sociétés aux administrations des Etats du pavillon illustre mieux encore la généralisation de l'autorégulation de la sécurité dans le domaine maritime. En jouant sur l'absence d'administrations structurées et intègres, les opérateurs de la marine marchande peuvent aisément trouver sur le marché international, des pavillons peu regardant. Du marché des pavillons au marché des sociétés de classification, l'exploitant de navire utilise toutes les possibilités de devenir le seul gestionnaire de la sécurité de sa flotte. Et comme, le principe de la compétence juridique de l'Etat du pavillon, ne peut entraver la mise en jeu de la responsabilité devant les juridictions d'un autre Etat, et que tout certificat délivré par un Etat (ou au nom de cet Etat) obtient automatiquement une validité internationale, l'activité maritime possède le loisir légal et sans risque de s'autoréguler.

Mais dans ce jeu ou la nationalité du navire se vend et s'achète, l'ensemble du droit maritime axé sur la prévalence de l'Etat du pavillon perd les fondements de sa légitimité (16). La concurrence entre pavillons nationaux et pavillons de complaisance amorce la crise de l'Etat du pavillon.

Intéressons-nous, maintenant, plus particulièrement au code ISM. Des différences majeures existent entre celui-ci et les pratiques normatives développées par les industries terrestres. Première constatation : le code s'applique à tous les navires du monde. Il n'est ni volontaire, ni contractuel mais obligatoire et international. Son intégration comme chapitre IX de la convention SOLAS, oblige tous les exploitants de navires à se conformer aux prescriptions du code et à l'appliquer sur les navires. Seconde constatation : le code a comme premier objectif d'assurer

et d'encadrer essentiellement la politique sécurité de la compagnie et du navire (17)

Ces deux observations ne sont pas anodines et montrent qu'au niveau international, un consensus s'est dégagé pour imposer à toutes les entreprises et travailleurs d'une même industrie un cadre commun pour penser la sécurité. Ainsi, le dilemme évoqué par le sociologue Frederik Mispelblom Beyer : "La notion de maîtrise des risques est l'occasion d'un débat pour savoir s'il fallait tenter de faire reposer cette maîtrise sur les procédures et leur contrôle strict, ou sur la "compétence" (la formation, les qualifications) du personnel." (18) est tranché.

Dans le glissement du processus normatif de l'Etat vers le secteur privé, le code ISM tient une place bien spécifique. Les organisations intergouvernementales définissent des objectifs globaux de sécurité en offrant un cadre de travail, mais laissent aux partenaires sociaux le soin de les préciser (19).

La dénomination même du code : ISM pour International Safety Management, ne laisse planer aucun doute quand à la vision techniciste qu'il présente. L'outil de gestion du facteur humain (20) sur les navires, directement inspiré des méthodes de l'ISO, est donc définitivement une "méthode".

Etrange paradoxe du système de sécurité maritime, conscient que c'est au niveau humain (21) que l'on peut apporter le plus d'amélioration mais qui se borne à produire des normes sur le matériel, le navire, ses équipements et maintenant l'humain.

(III) Les termes "facteurs humains" ne se cantonnent pas uniquement à l'action directe de l'homme. Beaucoup d'évènements de mer produits par des défaillances techniques ou structurelles, trouvent leurs origines dans des manques de maintenance, d'organisation, des erreurs lors de l'élaboration ou de la construction (22)

Les concepteurs des systèmes, maritimes ou autres, considérant que c'est l'homme qui se trompe et non la machine, ont cherché à diminuer la place du premier au bénéfice de la seconde. Après des décennies de travail sur l'amélioration du matériel, la recherche d'un illusoire risque zéro (23) se porte maintenant sur l'homme. Les analyses statistiques démontrent que le facteur humain intervient majoritairement dans la survenance des catastrophes maritimes. L'objectif depuis les années 90, n'est plus d'éliminer l'homme mais de lui éviter les attitudes déviantes. Pour Reason, l'erreur est le "prix à payer" à l'intelligence humaine. L'homme et l'erreur sont directement associés, comment concilier cela dans un système à risque ? S'agit-il d'éliminer tous les niveaux d'erreurs humaines ou de savoir les détecter et ainsi les corriger ?

L'homme s'analyse depuis peu

comme facteur de stabilité (24) des grands systèmes techniques. Renée Amalberti propose une double approche de l'erreur, qualitative et quantitative : [...] "les erreurs humaines" [...] la dernière frontière à franchir pour atteindre le "Graal" de la sécurité totale. [...] La plus ancienne et la plus classique évaluation de la sécurité et du risque repose sur la mesure de la fréquence objective des accidents et incidents. Cette sécurité "quantitative" est maintenant dépassée par une sécurité "qualitative" ; le risque lié aux conséquences et à la sévérité de chaque accident devient la variable essentielle à considérer." (25). Du même auteur, nous apprenons que l'erreur participe au réglage cognitif de l'individu (26), et contribue à l'appréciation de sa capacité de gestion des situations et de son état de vigilance. Dans cette optique, il est primordiale, non de poursuivre un mythe du zéro erreur mais de chercher la détection de l'erreur pour la corriger.

Erreur à annihiler ou encourager l'opérateur à déceler et corriger ses propres erreurs par des dispositifs techniques ou humains, afin d'en minimiser les conséquences sur les systèmes ; ces deux représentations conditionnent les choix dans l'organisation du travail.

Suivant l'option, les solutions se déclinent différemment : la première ; procédures et contrôle strict des opérateurs (ISM), et la seconde ; cognitive et sociale (que nous rapprochons, bien qu'incomplètement, des travaux sur la fatigue de l'OIT et l'OMI).

Dans l'industrie maritime, l'analyse réduite du facteur humain à l'interprétation de statistiques d'accidents et incidents, sans prendre en considération le potentiel de stabilité des hommes sur le système, criminalise le déjà suspect opérateur, pour aboutir à un système normatif basé sur le contrôle du travail en négligeant les aspects cognitifs.

Principal outil de travail pour améliorer les conditions d'exploitation des navires, le code ISM se veut la réponse globale au problème des risques générés par les hommes dans l'activité maritime. Le concept de ce code, axé sur une structure similaire au code international de gestion de la qualité développé par l'ISO se propose d'agir dans quatre directions ; le management, les hommes, le matériel et les équipements, et les méthodes (27).

Le code ISM, composé d'une trentaine de pages, et utilisant largement le conditionnel, offre aux compagnies chargées de son développement toute latitude quant au contenu. Sa création nécessite l'investissement de la direction et souvent le recours d'entreprises "expertes". Le rôle des administrations se limite à l'approbation des codes, directement ou avec l'assistance de ces mêmes sociétés d'expertises (28).

Ce code, comme tous les systèmes de management issus de la qualité, a le mérite de bénéficier de l'aura de la nouveauté. La publicité autour de son avènement témoigne des espérances des toutes les parties prenantes. Il a surtout plusieurs vertus immédiates pour l'industrie maritime : il rassure citoyens, Etats et assureurs ; il permet de conserver intact le statut quo social et la pérennisation des pratiques de recrutement et d'immatriculation des armements ; et finalement, il offre la possibilité d'un réel contrôle sur une activité qui se pratique loin des dirigeants.

La confiance absolue de l'amateur dans ses préposés, le Capitaine en tête, s'est muée en une défiance systématique. Les multiples procédures, rapports d'activité et audits assurent une pression constante sur les équipes de travail, ainsi que la permanence des consignes et directives de la direction à bord. Ces aspects se renforcent avec le recours aux nouveaux outils de télécommunication instantanés et la multiplication des contrôles externes.

Si le code ISM apporte indéniablement un certain nombre d'amélioration de la sécurité (personne désignée, clarification des rôles, planning d'entretien, préparation aux situations d'urgence ...), il entraîne également un grand nombre d'interrogations sur le sens de sa pratique.

Basé sur la description "objective" des tâches d'exploitation, le code découpe l'activité complexe(29) du navire en une multitude

de fiches devant assurer la lisibilité de l'ensemble.

La simplification du travail aux hommes, l'accessibilité du système aux non initiés et la définition des "bonnes pratiques" en constituent les principaux objectifs. Mais ce découpage du navire en fiches et schémas de fonctionnement réduit celui-ci à un ensemble déterministe stable, et insiste sur une vision purement tayloriste du travail humain. En effet, les interrelations multiples et évolutives, qui règnent sur le navire, demeurent indescriptibles dans leur intégralité.

Culturellement, l'homogénéisation des pratiques et de réflexion sur la sécurité, renforce la prévalence d'une image unique et identique pour tous. Le code est unilatéral, et ne tient compte d'aucun déterminisme culturel, national ou social. C'est faire abstraction de la réalité humaine et de la complexe coordination des équipages composites multinationaux.

"Bonnes pratiques", "mauvaises pratiques", le pouvoir d'en décider appartient aux rédacteurs des normes. En d'autres termes, l'utilisation d'un personnel ayant acquis connaissance, culture de la sécurité et expérience n'est pas considérée comme nécessaire. Implicitement, "avant" n'existe pas, maintenant, tout est défini par ceux qui savent. La négation des expériences individuelles et collectives perturbe fortement une profession dans laquelle chaque poste hiérarchique dépend directement de sa compétence et de son expérience. Le brevet permettant l'accès à une fonction se délivre systématiquement en additionnant : diplôme acquis dans un centre de formation plus temps de navigation minimal après son obtention.

Dressé comme une machine, l'homme est programmé pour effectuer un certain nombre de gestes dans un ordre défini. Ses capacités d'adaptation à son environnement et ses changements, son intelligence et son imagination sont niées. Que se passera-t-il si soudainement, un élément hors de sa volonté perturbe le déroulement de son travail, s'aura-t-il s'adapter en faisant preuve d'imagination, en sortant ainsi du schéma de la procédure ; ou bien appellera-t-il au secours comme la machine émet une alarme de dysfonctionnement ? (30)

Prouver que l'on travaille dans les normes du code, voici un objectif bien louable, car la traçabilité des opérations à bord permet en temps réel de connaître l'avancement du travail, et que celui-ci s'effectue bien dans les schémas prescrits. Ce processus de contrôle systématique du travail d'autrui n'est-il pas une tentative inquisitoire de soumettre le personnel ?

La dérive de l'ISM, comme outil de contrôle, s'accroît avec son intégration dans le bloc des politiques «qualité-environnement». Cette intégration "qualité - sécurité - environnement" est largement facilitée par un socle initial commun, l'ISO. La fusion de codes contractuels (qualité-environnement) avec un code obligatoire (sécurité qui comporte déjà un volet environnement) ne semble surprendre aucune instance administrative.

Confusion des genres, orchestrée sous le prétexte de travailler sur des bases méthodologiques identiques : la finalité des politiques qualité reste la rentabilité de l'entreprise ; quand aux politiques «environnement issues de l'ISO, elles participent à une opération de communication vers les parties prenantes de l'entreprise : [...] les intérêts des grandes entreprises dominent. T.Reverdy (2001) l'a montré récemment pour les nouvelles normes environnementales ISO14000, qui sont le résultat de l'intervention de groupes de pression d'entreprises pour empêcher la généralisation d'un autre dispositif de contrôle de l'environnement beaucoup plus contraignant pour les entreprises que les actuelles normes environnementales. [...] Exit les règlements éco-audit pour faire place à ces normes ISO 14000 qu'on peut résumer de la façon suivante : le passage qui se fait est celui du public au privé, c'est-à-dire des instances publiques de vérification à des organismes d'audit privé comme pour les normes ISO. C'est le passage de la transparence pour l'extérieur au management environnement interne (ce que les normes ISO 14000 certifient, c'est le système de fonctionnement de la gestion de l'environnement à l'intérieur de l'entreprise), de la préoccupation des coûts et des risques pour les habitants à la préoccupation des coûts pour les entreprises, de

l'engagement public à l'audit, avec une vérification de la qualité du travail de formalisation des procédures." (31)

En plus des conflits possibles et de la confusion entre des politiques intégrées et poursuivant des objectifs différents, une autre interrogation se pose : la complexité des codes et leur accès pour les opérateurs. Dans leur volonté d'être exhaustifs, les codes deviennent compliqués, délicats d'accès et difficiles à manier. Couramment constitués de centaines voire de milliers de pages, ils sont quasiment impossibles à maîtriser pour les opérateurs déjà investis dans leurs tâches d'exploitation. L'outil informatique, rend leur accès plus simple (avec des fonctions "recherche") mais aussi plus élitistes, car il condamne certains personnels à l'ignorance. Il n'est pas rare que sur des navires multinationaux (ou non), les membres de l'équipage (hors officier) ne maîtrisent ni la langue ni les supports informatiques des codes. Une partie non négligeable des équipages se trouve systématiquement exclu de codes censés encadrer, à l'origine, leur sécurité.

La généralisation des codes dans le transport maritime a durablement bouleversé les pratiques et relation ancestrales du travail. Ils sont également le reflet d'une représentation simpliste de l'homme au travail et réductrice de la complexité du système "navire". Pourquoi s'embarrasser de personnels coûteux et compétents lorsque l'on imagine qu'un découpage en tranche de l'activité suffit pour assurer l'exploitation du navire ?

Comme nous l'avons abordé, la sphère d'intervention du privé dans la régulation de la sécurité se généralise au même titre que son intervention culturelle et sociale. Ce phénomène n'est pas nouveau. Mais les codes multiples répondant à toutes sortes d'interrogations, forment un puissant outil et le véhicule idéal pour concevoir de nouvelles formes de régulations et de pratiques. Homogénéisation des pratiques de travail, homogénéisation des cultures de travail, homogénéisation de la langue de travail et hétérogénéité des équipes de travail, le mélange pose de nouvelles interrogations, et de nouvelles sources d'insécurité. L'homme comme animal social n'a pas sa place dans cette nouvelle matrice cognitive, n'est-il plus considéré que comme une marchandise mécanique, programmable sans âme ni besoins physiologiques ?

La crise de l'Etat et son incapacité de fixer des objectifs clairs, laisse aux sociétés expertes le soin de réguler la sécurité maritime. Ce désengagement pose de fortes interrogations sur l'avenir de la maîtrise de la sécurité collective. Les sociétés de classification comme celles de sécurité privée accentuent leur pression pour devenir les nouveaux garants de la société mondialisée.

Le code ISPS (32) annonce, lui, la création d'un gigantesque marché de la sûreté maritime privé. Ce sont des entreprises qui évaluent les besoins de sûreté des navires et des ports, et qui, en accord avec les directions sont chargées de l'élaboration des codes internes. Dans les faits, les marins sans personnel supplémentaire se transforment en vigiles de leurs navires. Pour les syndicats de marins britanniques, cette nouvelle réglementation constitue une nouvelle surcharge, rendant le travail en mer insupportable. Les marins doivent remplir les nouvelles obligations du code sous la menace permanente de contrôles, avec des inspecteurs ne s'intéressant qu'à la bonne application des règles, sans se soucier des coûts sociaux de leur application. L'ISPS, malgré des mesures de protection incluses dans le texte (33), laisse aux rédacteurs le soin de déterminer les personnes pouvant accéder au navire(34). Les entreprises privées deviennent les relais de l'Etat pour leur sûreté. Comment ne pas s'interroger sur la validité et l'utilité de l'ISPS lorsque l'on sait que le bâtiment de la marine américaine USS Cole a été incapable de prévenir une attaque terroriste ?

Face à la menace terroriste et à la multiplication des actes de piratage, les sociétés de sécurité imposent leur expertise et présence (35). Sociétés de gardiennage, marins transformés en vigiles... correspondent à une tentative réactive simpliste de répondre à des problèmes globaux complexes.

A la recherche de nouveaux horizons à conquérir, les

entreprises privées grignotent tous domaines autrefois réservés de l'Etat, en opposant systématiquement, à tort ou à raison, l'inertie de l'administration à l'efficacité supposée du secteur privé. La sécurité n'échappe pas à ce mouvement et devient ainsi un nouvel enjeu des politiques libérales mondiales, avec pour espoir la conquête de nouveaux marchés lucratifs (36) abandonnés par l'Etat. Pour les entreprises soumises à un contrôle réglementaire, la contestation des capacités de l'Etat permet aussi de se soustraire aux contrôles et règlements contraignants. L'objectif est de pouvoir négocier directement avec des prestataires de services des contrats liés à l'obligation de sécurité.

Ne serait-il pas temps de penser la sécurité et la sûreté en utilisant les pistes que propose Michel Crozier dans la crise de l'intelligence (37) : "Tous les métiers souffrent du : "Ne sous-estimez pas nos problèmes, vous les traitez sans les comprendre, vous nous méprisez, vous nous considérez comme des exécutants sans voix au chapitre et incapable d'avoir une vision d'ensemble de nos tâches. Ecoutez nous au moins. [...]" L'image des solutions dicte trop souvent le choix du problème. Il est tentant de raisonner à l'envers et d'adapter le problème à la solution définie au préalable, au risque d'oublier le problème réel, [...] Ce qui paraît essentiel pour répondre à ces problèmes nouveaux de société, c'est de savoir diagnostiquer à temps les ruptures, d'anticiper les risques et de se préoccuper de l'application des solutions [...] L'important n'est pas de dénoncer des coupables mais de s'attacher à rénover un système qui a déjà produit des résultats désastreux et risque d'en produire d'autres encore."

1 *Courte définition des normes de managements issues de l'ISO d'après le Professeur de Sociologie Frederik Mispelblom Beyer : "Les normes ISO forment un "espéranto organisationnel", qui propose à toutes les organisations, entreprises et institutions du monde entier une grille de description générale (formulaires ISO) comportant une vingtaine de rubriques (ex : "gestion documentaire", "politique qualité") que chaque candidat à une certification doit remplir à partir d'une description de ses propres processus de production. Cette dimension écrite des normes s'inscrit dans un dispositif aux vastes ramifications qui comprend notamment : les commissions internationales d'élaboration des normes, les organismes de certification (ex :Afaq, sociétés de classification) et leurs auditeurs, des entreprises de conseil, des subventions gouvernementales et locales aux entreprises candidates, et ces dernières. A l'origine ces normes étaient destinées à fournir aux grands donneurs d'ordre ou aux tutelles d'institutions (ex : du secteur sanitaire) des documents écrits certifiés (manuel qualité) leur donnant une visibilité "garantie" du fonctionnement interne de leurs sous-traitants."*

Sur le sujet lire : AU-DELÀ DE LA QUALITE Démarches qualité, conditions de travail et politiques du bonheur, Frederik Mispelblom Beyer, édition la Découverte & Syros, Paris 1999

2 *"Les mots ne sont pas neutres; le code comme la charte sont juridiquement connotés. Le premier trouve son origine dans le codex romain apparu à la fin du IIIe siècle [...]. La notion moderne de codification s'entend comme la fixation, dans un document écrit, de lois, de normes, de règles, généralement édictées par l'Etat. [...] Code ou charte, il s'agit toujours d'un acte juridique unilatéral qui émane donc de l'autorité centrale : roi, gouvernement... pour une nation, dirigeant pour une entreprise.", L'entreprise et l'éthique, Jérôme Ballet et Françoise de Bry, édition du seuil, décembre 2001, p367-368*

3 *"[...] la mondialisation de l'économie, la normalisation de la production et des échanges prend une dimension internationale. [...] Les entreprises transnationales deviennent les véhicules de ces changements. [...] Chaque groupe social construit ses propres normes. [...] la norme est source de contrôle social.*

- La recomposition normative est un enjeu des luttes sociales. Dans un espace social hiérarchisé, la production normative est au fondement des inégalités. Le système de norme participe à la "naturalisation des inégalités sociales." LA PUISSANCE DES NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p14
- 4 VERS UN ORDRE SOCIAL INTERNATIONAL ? OBSERVATIONS LIMINAIRES SUR LES NOUVELLES REGULATIONS DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE LA PROTECTION SOCIALE ; Alain Supiot, Conférence sur l'avenir du travail, de l'emploi et de la protection sociale, Annecy, 18-19 janvier 2001
 - 5 Titre du tome 1 de, Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècles, Fernand Braudel 3 Tomes, Armand Colin, Paris, 1979
 - 6 L'économie se constitue "comme le fondement de la société et le marché comme opérateur de l'ordre social" dans "le libéralisme économique : histoire de l'idée de marché", Pierre Rosanvallon, collection Points politique, 1979-1989, p70
 - 7 L'entreprise et l'éthique, Jérôme Ballet et Françoise de Bry, édition du seuil, décembre 2001, p94-95
 - 8 "L'épopée coloniale et la dynamique de ce qu'on a appelé la "première mondialisation" (1870-1914) suffisent à sortir l'offre maritime de l'emprise des négociants pour se constituer en industrie propre. Tout au long du XIX° siècle, les dernières étapes du partage colonial du monde favorisent la naissance des armements modernes, avec l'aide de leurs États respectifs. Les compagnies de navigation accompagnent la conquête, et la "mise en valeur" économique de ces possessions nouvelles, véritables "niches" des métropoles coloniales", dans Transport maritime Danger public et bien mondial, François Lille et Raphaël Baumler, ÉDITIONS Charles Léopold Mayer, à paraître automne 2005, p33
 - 9 Administration, entreprises, organisations de services, associations, partis politiques...
 - 10 Cité dans L'ENTREPRISE ET L'ETHIQUE, Jérôme Ballet et François De Bry, édition du Seuil, 2001, p34
 - 11 "Les codes de conduite sont d'une redoutable subtilité. A la différence des lois, ils ne sont pas applicables. Et à la différence des contrats syndicaux, ils n'ont pas été rédigés en collaboration avec des administrateurs d'usine pour répondre aux exigences et aux besoins des employés. Tous sans exception, ont été rédigés par des services de communication, [...], au lendemain d'une embarrassante enquête médiatique", No Logo, Naomi Klein, Actes Sud, 2001
 - 12 Voir document "les approches volontaires dans les politiques de l'environnement", publication OCDE, 2003. Le BIT, lui utilise les termes "initiatives volontaires".
 - 13 "L'aggravation de la pollution chimique dans beaucoup de parties du monde et une série de catastrophes qui ont fait les gros titres - Seveso, Bhopal, Bâle - n'ont fait que renforcer cette conviction. De ce fait, les industries chimiques avaient tout lieu de craindre un durcissement des réglementations, un rejet de plus en plus marqué de la part de l'opinion publique, des difficultés à trouver du personnel de qualité; elles risquaient même des poursuites dans certains pays.",
- Rapport de l'OIT : "LES INITIATIVES VOLONTAIRES AYANT UNE INCIDENCE SUR LA FORMATION ET L'EDUCATION EN MATIERE DE SECURITE, DE SANTE ET D'ENVIRONNEMENT", Peter Hurst, BIT, Programme des activités sectorielles, Genève 22-26 octobre 1999, p8
- 14 Déclaration de L'ICCA (Conseil international des associations de l'industrie chimique) en 1996 au forum intergouvernemental sur l'industrie chimique, dans Rapport de l'OIT : "LES INITIATIVES VOLONTAIRES AYANT UNE INCIDENCE SUR LA FORMATION ET L'EDUCATION EN MATIERE DE SECURITE, DE SANTE ET D'ENVIRONNEMENT", Peter Hurst, BIT, Programme des activités sectorielles, Genève 22-26 octobre 1999, p10
 - 15 LE REGLEMENTATION SECURITE A BORD DES NAVIRES MARCHANDS, Rémy Cuisigniez, édition Infomer, 2004, p154
 - 16 "L'article 217 de la convention de 1982 sur le droit de la mer rappelle trois points essentiels.
 - L'État du pavillon doit veiller à ce que les navires figurant sur ses registres respectent les normes et règles internationales applicables et à ce qu'elles soient effectivement appliquées quel que soit le lieu de où il se trouve.
 - Il doit prendre les mesures appropriées pour interdire à ses navires d'appareiller, tant qu'il ne sont pas conformes aux règles en vigueur, y compris les disposition concernant la conception, la construction et l'armement des navires.
 - Il doit veiller à ce que ses navires soient munis de certificats requis et délivrés en application des réglementations et qu'ils soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire.", dans : Philippe Boisson, Politiques et droit de la sécurité maritime, Éditions Bureau Veritas, Paris 1999, p.475
 - 17 Depuis le 1er juillet 2002, tous les navires de plus de 500tx doivent se soumettre au chapitre IX de la convention SOLAS, portant à la création du "code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et de la prévention de la pollution"
 - 18 LA PUISSANCE DES NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p169-170
 - 19 A. Supiot : résumé, à propos des nouvelles formes de régulation sociale, ce principe, dans Vers un ordre social international ? Observations liminaires sur les "nouvelles réglementations" du travail, de l'emploi et de la protection sociale, Conférence sur L'avenir du travail, de l'emploi et de la protection sociale Annecy, 18-19 janvier, 2001, p11-12
 - 20 Les analyses d'accidents nautiques font apparaître que le facteur humain reste responsable de la grande majorité des sinistres, le code ISM, a entre autre été créé pour palier les problèmes humains et organisationnels.
 - 21 OMI Comité de la Sécurité maritime. Rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes. Document présenté par les Etats Unis. MSC 65/15/1, 10 février 1995
 - 22 L'OMI propose une grille d'analyse en 9 points, voir OMI FSI. Rapport du groupe de travail sur les statistiques d'accident et les enquêtes sur les accidents. FSI 4/WP, 19 mars 1996, annexe 1

- 23 Lire, *LA FIN DU RISQUE ZERO*, Xavier Guilhou, Patrick Lagadec, Eyrolles société, 2002
- 24 "Cette opinion de l'homme "point faible des systèmes" est maintenant si largement répandue que les opérateurs sont partout considérés comme limiteurs de performance et de sécurité, et de ce fait, sont plus volontiers décrits en termes négatifs que positifs. [...] Les mentalités ont changées, et les théories aussi. On vient de voir que les erreurs humaines sont jugées inéluctables, même si elles peuvent partiellement être prévisibles. Elles sont, comme le dit Reason, le "prix à payer" à l'intelligence humaine. Fort logiquement, les solutions qui espéraient supprimer les erreurs sont donc en perte de vitesse : automatisation outrancière, procéduralisation extrême des métiers de conduite, surveillance externe, et même certaines logiques de formation recherchant l'absence d'erreur chez l'élève comme résultat idéal. Il faut au contraire trouver les moyens d'accepter toutes les erreurs en cherchant à en diminuer les conséquences." *LA CONDUITE DES SYSTEMES A RISQUES*, René Amalberti, Collection le travail humain, PUF, 2nd édition juillet 2001, p33
- 25 Ouvrage cité, p13
- 26 "Le texte se propose de montrer que l'erreur peut être acceptée, voire quasiment prévue par l'opérateur et qu'elle joue dans tous les cas – à partir du moment où elle est détectée – un rôle fondamental de signal afin de régler le compromis cognitif ; ce rôle est trop souvent sous-estimé ou mal interprété dans les perspectives de sécurité qui ne voient dans l'erreur qu'une manifestation négative des comportements humains." *LA CONDUITE DES SYSTEMES A RISQUES*, René Amalberti, Collection le travail humain, PUF, 2nd édition juillet 2001, p12
- 27 CHAUVEL (A.M), "Sécurité en mer Le code ISM", édition préventive, 1996
- 28 "[...] This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the administration, or at the request of administration by an another Contracting government" Regulation 4 : certification, ISM code, 2002 édition, IMO, London, 2002
- 29 "Il est nécessaire de distinguer un système compliqué d'un système complexe. Un système compliqué est un système qu'il est possible de comprendre en le décomposant, en l'analysant. Il a un comportement déterministe. Les systèmes techniques sont compliqués, mais maîtrisables. Il est généralement possible de prévoir leur réaction en éliminant l'aléa. A l'inverse, un système complexe ne peut être compris simplement en le décomposant. Il est par essence même non déterministe. La somme des fonctions de chacune des parties est le plus souvent différente de la somme des fonctions du système global. Un système comprenant des hommes est par essence un système complexe. C'est le cas des systèmes de transport, des systèmes bancaires, des systèmes politiques...dont on ne peut pas a priori connaître toutes les réactions.", "ET SI LES RISQUES M'ETAIENT COMPTES ?", Guy Planchette, Jean-Louis Nicolet, Jacques Valancogne, Octares, février 2003, p19
- 30 "La règle est démunie face à l'urgence et à l'aléa (De Coninck, 1995). Les acteurs n'ont donc pas d'autres choix que de contourner les règles, en les ajustant, en les modifiant tacitement, de manière à répondre aux tâches qui sont attendues d'eux. Ce problème que l'on rencontre dans tous les univers de travail prend un relief particulier dans le cas des organisations à haut risque. A la fois, l'intervention de l'homme y est requise pour palier les manques des prescriptions et dans le même temps ses improvisations sont redoutées car elles sont le milieu naturel de production d'erreurs. *LA PUISSANCE DES NORMES*, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p136-137
- 31 *LA PUISSANCE DES NORMES*, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p165-166
- 32 Le code ISPS (International Ship and Port facility Security), imposé sous la pression des Etats-Unis en référence directe au 11 septembre 2001, est en vigueur depuis le 1 juillet 2004. Il a pour objectif la prévention des actes criminels et terroristes dans le domaine maritime. Il s'agit "d'établir un cadre international dans lequel les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritimes et portuaires puissent coopérer en vue de détecter et évaluer les menaces pour la sûreté et pour prendre des mesures de sauvegarde contre tout acte ou circonstance suspect qui menace la sûreté des navires ou des installations portuaires" (avant-propos du Code ISPS).
- 33 ISPS Code Part B: "8.11. The CSO and ship security officer (SSO) should always have regard to the effect that measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods." ISPS code part A: "14.1. A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship's personnel and VISITOR, goods and SERVICES."
- 34 Dans la pratique, l'affaire France Telecom Marine est riche d'enseignement à cet égard mais ce n'est pas la seule. Le Capitaine et un matelot ont été débarqués pour avoir permis l'accès au navire à des journalistes.
- 35 "With the lack of effective protection from the coastal states, some shipowners have turned to private security firms in an effort to ensure their vessels are not the target for attack. "Legally speaking, there are no laws to say you cannot carry guns onboard ships," an industry consultant says.", Lloyd List 02-06-2005, article : Time to stand and deliver over anti-piracy initiatives,
- 36 Kofi Anan alors secrétaire général Adjoint chargé des opérations de paix avait déclaré après le génocide du Rwanda : "Quand nous avons besoin de soldats aguerris pour séparer les combattant des réfugiés, j'avais envisagé la possibilité d'engager une firme privée. Mais le monde n'est peut-être pas prêt à privatiser la paix." Cité dans "Private military companies : option for regulation", rapport de la chambre des communes 12 février 2002, repris par Pierre Conesa dans "Modernes mercenaires de la sécurité", Monde Diplomatique Avril 2003
- 37 *LA CRISE DE L'INTELLIGENCE*, essai sur l'impuissance des élites à se réformer... Michel Crozier avec Bruno Tilliette, édition point essais, 1995

«Pascal Paoli» : Code Pénal & Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande

Pour ceux qui les ignoreraient : sanctions pour détournement d'un navire.

Code Pénal

L'article 224-6 stipule:

"Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi qu'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction".

Code Disciplinaire & Pénal de la Marine Marchande

Plusieurs articles concernent le cas du «Pascal Paoli». Ce sont : les articles 45, 58, & surtout 60 & 61.

Article 45 : est puni d'un emprisonnement de six mois, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du Commandement à son bord.

La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une amende de 25.000 F, est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement et contre l'armateur qui serait son complice.

Article 58 : les violences commises contre le Capitaine par toute personne embarquée sont punies conformément aux articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du Code pénal.

Article 60 : les personnes embarquées qui, collectivement, et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du Capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies : les officiers ou maîtres, de la réclusion criminelle à temps de vingt ans, et les autres personnes embarquées de la peine de 10 ans d'emprisonnement. Toutefois, les personnes embarquées qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers et/ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du Capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

Article 61 : toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du Capitaine est punie : les officiers ou maîtres, de la peine de la réclusion criminelle à temps de vingt ans, et les autres personnes embarquées, de la peine de dix ans d'emprisonnement.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire.

Enfin il est bon de rappeler que l'Article 1 du Code indique à qui s'applique le Code : toutes personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites au rôle d'équipage ou présentes à bord d'un navire français, immatriculé en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer et y ayant conservé son port d'attache.

Quant à l'article 25, il précise qui peut poursuivre : juridictions de droit commun ou Tribunaux maritimes commerciaux.

Jean P. LE COZ

CHANGEMENT DE STYLE AU BEA MER

Pour ceux qui ont lu sur le site du BEA Mer le rapport d'activité second semestre 2003 et de l'année 2004 ainsi que le récapitulatif des synthèses d'événements de mer il est facile de constater qu'en effet, le style a changé.

A cela deux raisons

1/ les conséquences de la loi 2002.3 du 03.01.02 portant sur la sécurité des transports dont le décret d'application est paru fin janvier 2004. Cette loi précise les conditions dans lesquelles le BEA Mer enquête sur les événements, ses prérogatives et ses rapports avec le procureur ou le juge d'instruction en cas d'enquête judiciaire. En particulier, les articles 22 et 23 titre III de cette loi précisent les conditions de diffusion au public d'information à caractère technique.

Article 22

I. - Les personnes chargées de l'enquête et les experts auxquels ils font éventuellement appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

II. - Par dérogation aux dispositions du I, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre, aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transports ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transports, ou chargées de la formation des personnels.

A cette même fin, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

Article 23

En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre.

Il rend public, au terme de l'enquête technique, un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant la remise du rapport, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations

des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

2/ Le 1er décembre 2003 le BEA Mer a changé de directeur, l'Administrateur Général Georges Touret ayant passé le relais à l'Administrateur en chef Jean Marc Schindler. Comme tout nouveau patron, une fois rendu hommage à son prédécesseur il a voulu imprimer sa marque.

- > création d'une identité visuelle et d'une charte graphique,
- > redéfinition de la présentation des rapports d'enquêtes,
- > création de fiches de synthèse d'événements de mer au titre du retour d'expérience,
- > rapprochement avec les autorités judiciaires dans les conditions prévues par la loi de 2002,
- > rapprochement avec le très ancien Bureau d'Enquête et d'Analyse pour l'aviation civile (BEA) et le tout nouveau Bureau d'enquêtes après accidents et d'incidents de transports terrestres (BEA-TT) créé début 2004,
- > renforcement de la présence du BEA mer français sur la scène internationale.

Dans ces impulsions une nous semble particulièrement prometteuse, c'est le rapprochement avec le BEA Air, quand on connaît le sérieux de cet organisme.

La création des fiches de synthèse pour retour d'expérience nous semble aussi de bon augure, cependant, la lecture des 17 premières nous a laissé sur notre faim (14 concernent la pêche, une la plaisance et deux des abordages caboteur/pêcheur). Pour celles qui concernent des navires de commerce et que nous reproduisons plus loin le défaut de veille est évident, encore faudrait-il en connaître les raisons et les circonstances (manque de personnel ou de qualification, surcharge de travail, fatigue) en tout cas cela nous étonnerait que cela proviennent du fait que certains membres d'équipage n'étaient pas à jour de leur visite annuelle. S'il est vrai que ces fiches se rapportent à des événements simples, même si quelquefois il y a eu mort d'homme, il ne faut quand même pas enfoncer des portes ouvertes. Peut-être que des accidents ayant des causes plus complexes techniquement ou humainement donneront lieu à des fiches jouant vraiment leur rôle de retour d'expérience.

En ce qui concerne les rapports d'enquête celui sur la perte du TAHITI NUI IV montre que même sous les tropiques les règles demandant un bon état de navigabilité sont à respecter. Celui sur l'explosion du CHASSIRON pose le problème des navires citernes de moins de 20000 T dépourvus d'installations de gaz inerte. Les rapports postérieurs à janvier 2004 sont en réécriture pour se conformer à la loi du 03/01/02 et devraient paraître à la fin de l'année.

Nous espérons que le BEA Mer continuera à œuvrer pour la réalisation des recommandations affichées en

fin de son rapport d'activité :

- avoir à bord un nombre d'officiers en charge du quart suffisant pour permettre à chacun d'entre eux de disposer des périodes de repos nécessaires à un accomplissement sûr de leurs fonctions principales

- limiter au maximum l'ampleur des tâches administratives faites pendant le quart par les officiers qui en ont la charge

- imposer en période d'obscurité la présence effective d'un veilleur auprès de l'officier de quart sur tous les navires de charge opérant des navigations internationales (y compris et surtout sur les navires de taille restreinte assurant des transports à courte distance comme le cabotage, ou les "autoroutes de la mer"

L'AFCAN est prête, dans la mesure de ses moyens, à apporter son concours pour que l'on avance sur ces différents problèmes.

C. LOUDES

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER N° 5/2004

ABORDAGE ENTRE UN FILEYEUR & UN CHIMIQUIER

Rappel des faits : Le catamaran fileyeur (construction plastique, longueur 12,0 m) sort à 10h35 de l'écluse de SAINT MALO pour faire route à 8 nds vers ses lieux de pêche. Quelques minutes plus tard le chimiquier (longueur 90,0 m) appareille du même port. Après avoir débarqué son pilote il met en route libre à 11 h15 aux abords N de la bouée d'atterrissage ; la machine est réglée à 12 nds. Le fileyeur en route au 320 est rattrapé sur son Td AR par le navire de commerce lui-même gouvernant au 300. A 11 h28 les deux navires entrent en collision après que chacun d'eux ait entrepris une manœuvre de dernière minute. Le navire de pêche est abordé violemment à Td à hauteur de son vire filet et rague des formes AV à l'AR Bd du chimiquier. Le navire de pêche escorté par le canot SNSM, malgré d'importantes avaries, rentre par lui-même au port. Le chimiquier est retenu sur rade quelque temps en vue de procéder aux débuts de l'enquête mais les conditions météorologiques s'étant dégradées il devient dangereux d'y embarquer. Une inspection MOU est alors prévue à son port de destination et il est libre de mettre en route à 16h15.

Paramètres océano-météorologiques : Plaine mer à 12h07 (C = 57), courant portant à l'E. Vent frais de SW levant une mer agitée. Bonne visibilité et ciel couvert.

Causes : Mauvaise interprétation du RIPAM et inefficacité de la veille.

Remarques :

- 1) De nombreuses contradictions ont été relevées dans les rapports des deux navires.
- 2) La position de l'abordage se trouvant hors du chenal dans lequel doivent se trouver les navires transportant des matières dangereuses l'abattée à gauche du chimiquier était sans doute destinée à y revenir. Par contre le fileyeur se trouve parfaitement sur sa route vers ses lieux de pêche.
- 3) On se trouve dans le cas du navire qui en rattrape un autre ; aux termes du RIPAM (règle 13) le chimiquier n'était donc pas privilégié vis-à-vis du pêcheur : il lui appartenait de prendre les premières mesures pour éviter l'abordage.
- 4) Selon les bases de données relatives aux inspections des autorités dans les ports, le chimiquier était un navire n'inspirant pas d'inquiétudes particulières.
- 5) A bord du navire de pêche construit en 1993 les titres de navigation sont valides. Son équipage de cinq personnes est supérieur aux trois hommes réglementairement requis. Le patron expérimenté est Capitaine, deux de ses hommes sont sans qualification. Quatre visites médicales ne sont pas à jour dont celle du patron.

Conséquences :

- 1) Aucune pour le chimiquier à l'exception du temps perdu sur sa rotation.
- 2) Manque à gagner pendant la durée des réparations du navire de pêche.
- 3) Importantes avaries pour le fileyeur et sous réserve d'un examen plus approfondi à sec et en chantier en particulier pour l'installation machine :
 - Pont couvert : superstructures en aluminium déformées.
 - Projecteurs de pont arrachés sur Td
 - Cheminée d'échappement Td déformée
 - Vire filet endommagé
 - Fissures au-dessus du pont de franc bord et autour de la timonerie.

Leçons à tirer :

- 1) Le RIPAM doit être particulièrement bien connu et interprété. La règle 8a qui prévoit que *la manœuvre pour éviter un abordage soit si les circonstances le permettent, exécutée franchement, largement et conformément aux bons usages maritimes* était facile à respecter du fait que les navires se trouvaient en eau libre.
- 2) Quand les navires sont très proches les uns des autres l'efficacité de la veille ne tolère pas un instant de relâchement.

son étrave Bd un caboteur fluvio-maritime de 90 m (à hauteur de la hanche Bd). Ce dernier est en route au 70 en bordure extrême de la zone de séparation du DST. En route retour, les premières avaries constatées à bord du navire de pêche paraissent mineures mais par la suite il se déroutera vers un port proche et une moto-pompe devra être hélitreuillée pour étaler une voie d'eau.

Paramètres océano-météorologiques : Marée de coefficient 59, fin du courant de jusant portant au SW. Vent soufflant grand frais de secteur NNW sur mer forte, bonne visibilité et ciel couvert.

Causes : Défaut de veille et distances de sécurité trop faibles (RIPAM 2 + 5 + 6).

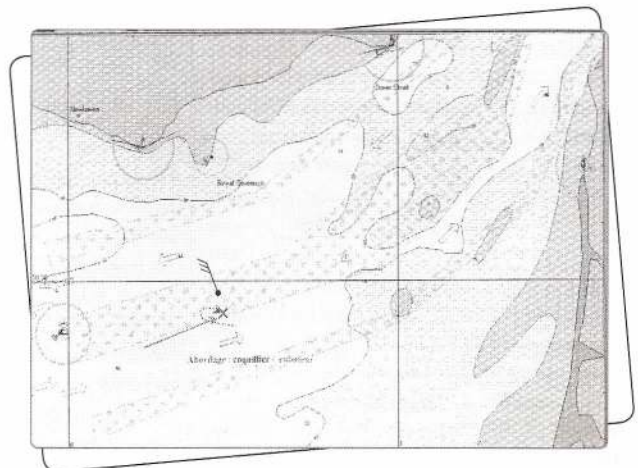
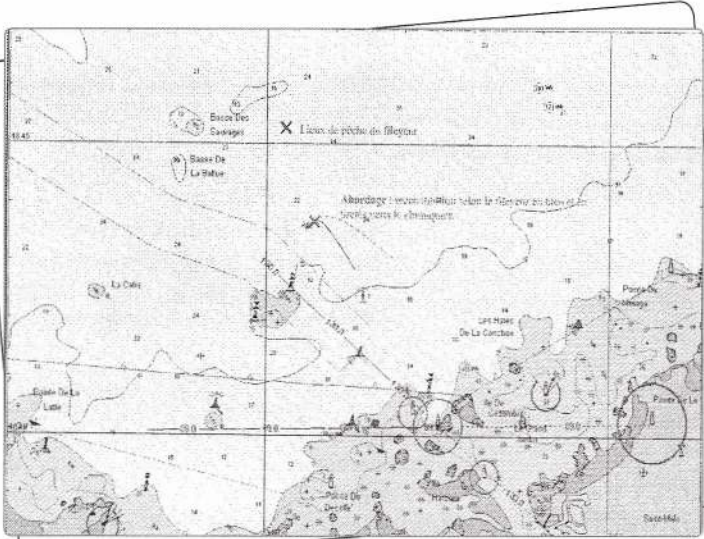
Remarques :

- 1) L'abordage se situe en marge du DST mais le navire de pêche s'y trouvait peu avant à une route inverse. Il est vraisemblable qu'il n'y gênait pas alors les navires qui y transitaient (RI PAM 10i).
- 2) Au moment de l'abordage le caboteur était sorti de la voie NE et se trouvait dans la zone de séparation du trafic.
- 3) Mauvaise ergonomie visuelle depuis la timonerie du navire de pêche.
- 4) L'unique essuie-glace de la timonerie du pêcheur n'était pas opérationnel alors que les conditions de mer génèrent certainement pas mal d'embruns limitant la visibilité et cela au moins avant que le navire ne manœuvre pour résoudre son problème de drague.
- 5) Le coquillier construit en 1981 était armé en pêche côtière, il était à jour de ses titres de navigation pour une navigation en 3ème catégorie (< 20 milles de la côte la plus proche).
- 6) L'ensemble de l'équipage du navire de pêche était expérimenté et administrativement en règle du point de vue titres de formation et visites médicales.

Conséquences : Navire de pêche immobilisé pour réparation de ses avaries.

Leçons à tirer :

- 1) Maintenir une veille efficace conformément au RIPAM.
- 2) S'assurer au moment d'entreprendre une manœuvre technique de pêche qu'elle ne risque pas de surprendre un autre navire à proximité.
- 3) La visibilité étant un facteur essentiel de sécurité, l'ergonomie de la timonerie doit être étudiée en conséquence.
- 4) L'équipement nécessaire à la veille (essuie-glaces, hublots tournants, jumelles...) doit être maintenu en bon état.
- 5) Les conséquences d'un accident donné peuvent être aggravées par la distance qui sépare le navire d'un abri. Il est donc très important de respecter les catégories de navigation dont le but est la sécurité de la vie humaine en mer.



SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER N° 7/2004

ABORDAGE ENTRE UN COQUILLIER & UN CABOTEUR AUX ABORDS IMMÉDIATS DE LA VOIE NE DU D.S.T. DU PAS DE CALAIS

Rappel des faits : Le navire de pêche est un catamaran plastique de 16,45 m, c'est un chalutier-coquillier en pêche à la coquille par mauvais temps dans la voie NE du DST du Pas de Calais. Après avoir viré ses dragues cap au 280 et suite à un problème sur celle de Bd il fait plus d'un demi tour par la droite. Il aborde alors de

A la suite du rapport d'accident du MAIB publié dans MARS report et traduit dans AI68 Mai 2005 la société Yara qui a trouvé le texte sur notre site nous a fait parvenir les informations concernant son procédé de traitement des réseaux d'assainissement. Bien que, au départ, le système soit prévu pour un réseau terrestre, l'accident rapporté par le MAIB, survenu à bord d'un navire, mérite qu'on se pose la question sur les moyens de réduire fortement la formation d'H2S dans les circuits d'eaux grises et noires d'un navire.

Pour résoudre les problèmes d'H2S en assainissement : Procédé NUTRIOX®

Pourquoi faut-il lutter contre l'H2S ?

Processus toxique

Lorsqu'il est présent à de fortes concentrations, l'Hydrogène Sulfuré (H2S) paralyse les nerfs olfactifs, ce qui le rend indétectable et d'autant plus dangereux. L'H2S peut ainsi être à l'origine de graves troubles oculaires, respiratoires, voire cérébraux. Une exposition de courte durée à de fortes concentrations d'H2S (de l'ordre de 500 à 1000 ppm) entraîne rapidement une paralysie respiratoire pouvant conduire à la mort.

Effets néfastes sur la santé

H2S (en ppm)

0.002 -0.2	SEUIL OLFACTIF
3 - 5	ODEUR FORTE
10	LIMITE OPERATIONNELLE D'EXPOSITION
10 - 50	IRRITATION OCULAIRE
50 - 100	TROUBLES OCULAIRES GRAVES
150 - 250	PERTE DE L'ODORAT
300 - 500	TROUBLES RESPIRATOIRES GRAVES - DANGER MORTEL
500 - 1000	TROUBLES GRAVES DU SYSTEME NERVEUX CENTRAL PARALYSIE RESPIRATOIRE
> 1 000	MORT IMMEDIATE

Le Ministère du Travail impose les normes suivantes :

Valeur Moyenne d'Exposition (VME) = 5 ppm
Limite d'Exposition (VLE) = 10 ppm

Processus coûteux

L' H2S corrode les ouvrages d'assainissement. En effet, l'H2S au contact des parois des collecteurs, se transforme en acide sulfurique qui attaque le béton (et les métaux). L'attaque biochimique des matériaux entraîne progressivement la dégradation de la canalisation jusqu'à l'effondrement.

Processus malodorant

L'H2S est senti à de faibles concentrations (0,002 à 0,2 ppm) dans un large périmètre autour des réseaux, des postes de refoulement et des stations d'épuration. Son odeur caractéristique d'œuf pourri, particulièrement désagréable, génère des nuisances pour les riverains. Ceci engendre une publicité négative vis-à-vis des ouvrages en cause et de leurs exploitants.

Processus perturbateur

La présence de sulfures dissout peut favoriser dans certaines conditions le développement de bactéries filamenteuses responsables d'une diminution des rendements d'épuration.

Yara France vous propose :

- la mise en œuvre d'une solution de traitement efficace, contrôlée et non dangereuse.

- les services d'une équipe technique spécialisée
- la réalisation d'une installation clé en main

Le NUTRIOX® s'applique en :

- réseau d'assainissement
- poste de refoulement
- station d'épuration
- industrie papetière, imprimerie
- industrie agro-alimentaire

Le NUTRIOX® est un produit (classé) non dangereux, Le NUTRIOX® ne forme pas de boues supplémentaires.

Le NUTRIOX® ne colore pas les eaux.

Le procédé NUTRIOX®, c'est 200 sites en France et 1000 en Europe !

Yara est certifié Iso 9001 version 2000

L'élimination durable de l'H2S

Comment se forme l'H2S ?

Quand les conditions de septicité sont réunies, les eaux usées se retrouvent en phase dite d'anaérobiose.

Dans cette phase, se produit le processus de formation de sulfures dissouts (S²⁻) et d'hydrogène sulfuré (H2S).

Les populations bactériennes actives en anaérobiose sont les bactéries fermentatives et les bactéries sulfato-réductrices. Elles utilisent les sulfates comme source d'énergie pour dégrader la matière organique et produire ainsi des sulfures dissouts et de l'H2S.

Le Nitrate de Calcium inhibe la formation d'H2S

L'apport de Nitrate de Calcium dans les eaux usées inhibe totalement la formation de sulfures dissouts et d'H2S.

L'apport de Nitrates va permettre de maintenir les effluents à l'état d'anoxie (et non en anaérobiose) dans lequel le processus de formation d'H2S est totalement bloqué.

Le procédé permet de définir à chaque instant la quantité strictement nécessaire de réactif à injecter. En effet, nos contrôleurs de dosage utilisent un modèle dynamique et permettent de prendre en compte les variations des différents paramètres influant sur la formation d'H2S.

Ainsi la quantité de réactif utilisée est totalement consommée et permet l'abattement total de l'H2S.

Diagnostiquer : Yara France propose des études diagnostiques complètes afin d'identifier les sources d'émissions d'H2S, d'en quantifier les émanations et de poser la problématique de réseau. Les risques de toxicité, de corrosion et d'émanations de mauvaises odeurs sont alors évalués.

Concevoir et démontrer : Chaque cas étant spécifique, la société Yara France propose la mise en œuvre de traitements pilotes. Ces phases de tests permettent de déterminer le traitement le mieux adapté et de démontrer l'efficacité du procédé NUTRIOX® sur une période donnée.

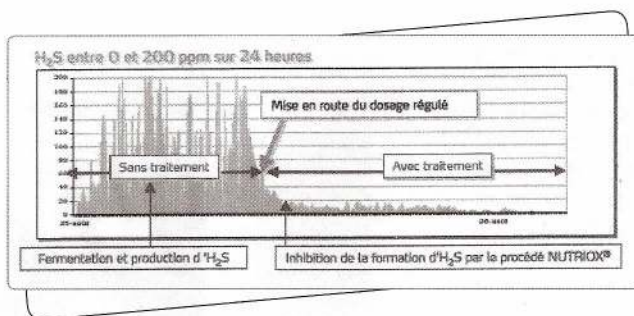
Traiter durablement : Après étude de faisabilité, la société Yara France réalise le site de traitement, qui comprend :

- le stockage
- l'unité d'injection
- le contrôleur de dosage

Ces unités peuvent être intégrées dans les systèmes de télégestion existants.

Les équipes de Yara France assurent un contrôle technique annuel et une vérification de performance de l'installation et se tiennent à l'écoute du client pour toute évolution.

La formation et l'information du personnel exploitant sont assurées lors de la mise en service.



Yara France :

100, rue Henri Barbusse
92 751 Nanterre Cedex
Tél. : 01 55 69 96 00
Fax : 01 55 69 98 56
www.yara.fr

Agence Sud :

Parc Aquatechnique Lot B13
68, rue de Dublin
34200 SETE

Tél. : 04 67 18 65 90 - fax : 04 67 18 65 91

Agence Ouest :

BP 11 - 44550 Montoir de Bretagne
Tél. : 02 40 17 16 37- fax : 02 40 17 16 65

Agence Nord/Est :

100, rue Henri Barbusse - 92751 Nanterre
Tél. : 01 55 69 96 02 - fax : 01 55 69 98 56

Centre Technique :

Parc d'activité Secteur 2 - 60, rue de l'Industrie
77176 Savigny le Temple.

Procédé NUTRIOX® :

La formation d'H2S varie continuellement. Le dosage de Nitrate de Calcium doit donc s'adapter. Le procédé NUTRIOX®, c'est une injection contrôlée de Nitrate de calcium.

Le dosage est en permanence optimisé.

Grâce aux contrôleurs de dosage spécialement développés par Yara, la quantité de Nitrate de Calcium à injecter est en permanence calculée et optimisée.

Notes de lecture :

Vient de paraître : **«Transport maritime, danger public et bien mondial»** par Raphaël Baumler et François Lille, aux éditions Charles Léopold Mayer (ECLM) ISBN 2-84377-110-2 . 16€.

«La marine marchande mondiale, première industrie historiquement internationalisée, dérive dangereusement. Il ne suffit pas de ramasser les galettes de fuel et les oiseaux morts, de porter secours aux marins en détresse, en péril sur leur navire ou abandonnés dans n'importe quel port. Il faut comprendre que c'est tout le système socioprofessionnel de haute valeur, que ce livre s'applique d'abord à décrire, qui est en train de se dégrader, de se déstructurer.

Pour chercher les solutions les auteurs s'appuient sur l'idée des biens communs et publics, portée maintenant à l'échelle planétaire. La marine marchande traite en effet l'essentiel des échanges matériels mondiaux, sur l'espace commun des mers et océans. C'est dire qu'elle offre aux peuples un véritable service public mondial, et les nécessaires conditions de son renouveau s'en déduisent. Les principales bases d'un tel projet existent en droit international, droit maritime et droit du travail, dans les coutumes maritimes encore vivaces, et dans l'expérience des travailleurs de la mer et de la terre. Mais malgré l'existence de bases institutionnelles internationales développées, les lobbies de la complaisance maritime règnent

en maîtres sur l'activité, et l'ensemble tourne à l'envers. Serait-il compliqué de tout remettre à l'endroit ?

Les marins de tous pays ne sont pas des êtres à part. Leur expérience nous serait précieuse si nous voulions bien les reconnaître pour ce qu'ils sont : les premiers travailleurs-citoyens du monde. Sur ces grands navires, qui ont leur place parmi les merveilles de la technologie moderne, ils sont des techniciens de haut niveau, riches d'une expérience humaine unique en son genre. Ballottés aux avant-postes de la mondialisation libérale et du progrès technologique, nombre d'entre eux rêvent d'être à l'avant-garde d'une autre mondialisation, celle des droits humains et du respect écologique. C'est la dignité qu'ils revendiquent, le métier-vie qu'ils pratiquent, le regard et l'écoute que nous leur devons. Ce livre, écrit par deux d'entre eux – un d'hier, un d'aujourd'hui – est là pour en porter témoignage.»

Raphaël Baumler est Officier de Marine Marchande et prépare une thèse sur l'approche globale et sociologique de la gestion des risques.

François Lille, ancien de la Marine Marchande, économiste CNAM, est membre du Conseil scientifique d'ATTAC et cofondateur du BPEM.



Tribune libre

Le fioul de la piscine se jette à l'eau !

«Ouest-France» et «Le Télégramme de Brest» ont rendu compte le 4 juillet 2005 d'un déversement de 2000 litres de fioul dans le lac du Huelgoat, ce déversement s'était produit la veille. Seul Ouest-France a parlé de pollution.

Ces 2000 litres de fioul provenaient de la cuve de la piscine municipale, qui en contenait 7000, et qui a cédé en fin de matinée. La pollution a été contenue par quatre barrages et ne s'est pas étendue à l'Aulne. Des produits absorbants ont été répandus sur la surface du plan d'eau. Les déchets récupérés envoyés vers un centre de traitement. Deux enquêteurs de l'antenne quimpéroise du Conseil supérieur de la pêche devant évaluer les conséquences de cette pollution. Quant aux membres de l'AAOPPMA ils ont déclaré ne pas être inquiets pour les poissons.

Il semblerait que cette pollution n'ait pas eu de suites judiciaires.

Le même déversement, accidentel comme dans le cas présent, en mer aurait valu à son «auteur», en l'occurrence le capitaine du navire, de sérieux ennuis :

déroutement du navire, enquête, pollution sûrement considérée comme volontaire, dépôt d'une caution, (probablement de l'ordre de 250.000 Euros), retard commercial en découlant, procès, et presque sûrement perte de son emploi s'il se trouvait sur un navire ayant un armateur douteux, sans compter une éventuelle mise en cause de la société de classification qui n'aurait pas décelé 10 ou 15 mois plus tôt, lors du

dernier arrêt technique, la possibilité qu'une fissure ou une corrosion apparaisse et provoque cette pollution.

Espérons toutefois que des oiseaux ayant pêché des poissons dans le lac du Huelgoat n'ont pas été intoxiqués par le fioul que ceux-ci pouvaient avoir ingéré ou retenir sur leurs écailles !

Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

OUESSANT - MOLENE 02 98 80 80 80 COMPAGNIE MARITIME
SEIN 02 98 70 70 70 PENN AR BED

Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires 73/78 – MARPOL. Séparateurs à eaux mazouteuses.

Les règles de MARPOL indiquent les quantités limites que les navires peuvent légalement rejeter en mer. Là où les rejets sont autorisés il est obligatoire qu'ils se fassent à travers un système de surveillance et de contrôle des rejets huileux associé à un système de filtrage de façon à s'assurer que les rejets ne dépassent pas la limite maximale autorisée par MARPOL (15 ppm.). Les résidus ou les boues devraient être soit incinérés soit déchargés à terre dans les installations de réception. Les Armateurs doivent s'assurer du respect de ces Règles en contrôlant les registres des opérations, registres des hydrocarbures, registres de l'incinérateur et enregistrement des mises à terre. Il y a un minimum irréductible sur lequel peut compter un Inspecteur.

Les autorités portuaires du monde entier se montrent très sévères à l'égard de navires qui ont ou sont suspectés d'avoir rejeté de huiles à la mer et de n'avoir pas respecté les Règlements de MARPOL. Les autorités les plus actives sont celles d'Allemagne, des Etats-Unis et de France avec de lourdes amendes en cas de non respect des Règlements.

Il est à noter que les Clubs du Groupe International ne cherchent pas à excuser les violations des Règles de MARPOL. En dehors des cas de rejets purement accidentels, la couverture du P&I pour des amendes résultant de violation des Règles MARPOL ne s'effectue que sur des bases discrétionnaires. Dans de tels cas, les Membres doivent prouver qu'ils ont pris toutes dispositions qui semblent, aux yeux de la Direction, raisonnables pour éviter l'infraction. En aucun cas, les Clubs ne couvrent les amendes et autres sanctions infligées lorsque l'armateur connaissait ou aurait dû connaître le risque et n'a pris aucune mesure raisonnable pour l'éviter.

Cela veut dire que les amendes ou sanctions infligées selon MARPOL, se rapportant, inter alia, à un mauvais usage de l'équipement mentionné ci-dessus, ou résultant du non respect des obligations de consigner les opérations concernant l'élimination et la gestion des déchets machine ou autres, ne sont pas couvertes par les Clubs, à moins que les Directeurs, usant de leur droit d'appréciation décident de rembourser. Généralement, les Directeurs de Club n'étudieront un remboursement éventuel que lorsque les poursuites judiciaires sont définitivement terminées. La Règle 19 (19) (E) clauses (iv) et (v) est rappelée à l'attention des Membres.

Durant les poursuites, cependant des

garanties financières sous la forme d'argent ou de garantie bancaire seront nécessaires pour toutes garanties fournies pour le compte de l'armateur et, en plus, une garantie sera exigée pour toutes dépenses réglées par le Club dans la défense de telles allégations. Le Club peut fournir les noms de sociétés de conseil juridique et autres experts qui sont en mesure d'assister les Membres dans la défense de tels procès.

Il est aussi vrai que, aux USA, les Coast Guards (USCG) et le Département de la Justice (DoJ) sont extrêmement zélés dans leurs investigations et la poursuite des armateurs. Dans de nombreux cas, ces mises en accusation peuvent impliquer la mise en œuvre de certains pouvoirs légaux qui leurs sont conférés et il y a des domaines particulières dans lesquels les USCG et le DoJ semblent avoir une vue très large de leurs pouvoirs.

L'investigation criminelle aux USA peut être basée sur une ou plusieurs des allégations suivantes :

- violation des lois US
 - enregistrement d'informations erronées (registres officiels, registre des hydrocarbures...)
 - fausses déclarations aux Coast Guards
 - obstruction à la justice (destruction de preuves)
 - conspiration
- et peuvent prendre une ou plusieurs des formes suivantes :
- assignation
 - interrogation de l'équipage
 - citation à comparaître devant un grand jury
 - fouilles du navire
 - saisie de documents ou de matériel
 - détention de l'équipage comme témoin matériel.

Cela peut conduire à des accusations et des amendes criminelles ou civiles.

Ces enquêtes peuvent être extrêmement intimidantes pour l'équipage, et parfois l'erreur est faite de tenter de cacher des infractions minimales permettant ainsi de porter des accusations plus graves jusqu'à l'obstruction à la justice. Très souvent il n'y a pas eu violation des lois US sur la pollution et les poursuites du DoJ sont basées sur la fourniture de renseignements falsifiés.

Les lois les plus souvent utilisées par les Coast Guards et le DoJ sont :

- La Loi sur la fausse déclaration (False Statement Act 18USC1001)
- Conspiration (Conspiracy 18USC 371)
- Subornation de témoin Witness Tampering

18 USC 1505)

- Obstruction à la Justice (Obstruction of Justice 18 USC 1512)
- Destruction de preuve (Destruction of Evidence 18 USC 1519)

Bien que ces lois offrent de larges possibilités pour les sanctions, elles ne prévoient rien en ce qui concerne les cautions. De ce fait les autorités se sont récemment mises à utiliser la version US de MARPOL, la loi sur la prévention de la pollution par les navires (Act to Prevent Pollution from Ships 33 USC 1901 (APPS))

L'APPS ne s'applique qu'à des actes commis dans les eaux territoriales (dans les 12 milles) et permet aux autorités soit de signaler le problème à l'état du pavillon concerné ou de le traiter par elles-mêmes. Si les autorités US traitent l'affaire sous le régime de l'APPS, les amendes potentielles sont au maximum de 500.000 US\$ par acte d'accusation ou deux fois le gain obtenu (ou deux fois les pertes provoquées) par le contrevenant, au plus grand des deux. Tout en étant la base pour exiger des cautions, l'APPS permet aussi aux autorités US de proposer de substantielles récompenses à ceux qui rapportent des infractions supposées; la loi sur les délateurs, qui est très tentante pour les membres d'équipage. Une caution peut aussi être obtenue selon les dispositions du Clean Water Act, 33 USC 1321, mais cela ne s'applique qu'à des déversements dans les eaux US. Les autorités US peuvent aussi invoquer l'Alternative Fines Act.

On remarquera que l'APPS souvent ne s'appliquera pas (les infractions étant généralement supposées s'être produites en dehors de la juridiction US) et qu'il n'y a pas de dispositions dans les autres lois concernant la garantie. Sous le régime de l'APPS, la garantie n'a pas à inclure les engagements à l'égard de l'équipage, l'acceptation de la délivrance de documents pour le compte de l'armateur, de l'équipage ou du navire par une tierce partie ou la certification de documents.

En d'autres termes, selon l'APPS les US Coast Guards n'ont droit qu'à des garanties financières et pas aux nombreuses autres clauses qu'ils exigent souvent avant de libérer un navire et de laisser repartir. Il peut toutefois y avoir des pressions commerciales qui font que les Membres préfèrent céder sur certains points afin d'obtenir la libération la plus rapide possible du navire.

En ce qui concerne la couverture du P&I,

la position est donc la suivante, tant que les poursuites judiciaires sont en cours, les Clubs ne peuvent fournir de garantie (sauf en échange de contre-garantie sous la forme d'espèces ou de garantie bancaire) pour toutes les fautes supposées, et s'il est demandé au

Club de fournir une assistance financière pour les coûts engendrés pour la défense lors des procès civils ou criminels, des garanties supplémentaires seront demandées. Généralement et à l'exception des cas de déversement purement accidentel, en ce qui

concerne les fautes dont il est traité dans cette circulaire, la couverture ne pourra être fournie qu'à la conclusion de l'affaire lorsque tous les faits sont connus et par décision du pouvoir discrétionnaire du Comité en faveur du Membre.

Tribune libre

QUE VOUS SOYEZ PUISSANTS OU MISERABLES ... !!

Que vous soyez puissants ou misérables ...
Que vous soyez terriens ou marins ...
Ou de la différence du traitement judiciaire en cas de rejet d'hydrocarbures !!

Les faits : Nous nous en tiendrons uniquement à ceux-ci, sans recherche ni commentaires sur des responsabilités éventuelles et leurs traitements internes à l'entreprise.

- Rejets par une raffinerie de l'étang de Berre qui "avait provoqué une pluie de gazole au dessus de la commune de Sausset les Pins" le 7 août 2005.
- Constat et enquête par la DRIRE.
- Ces constatations n'ont apparemment pas donné lieu à une saisine directe par le procureur de la République
- C'est la municipalité de Sausset les Pins qui porte plainte (au pénal ou au civil ?) et on ne sait d'ailleurs pas si cette plainte a été considérée comme recevable.

Le caractère accidentel

D'après le contexte de l'article du journal le caractère accidentel du rejet a été admis, qu'il ait été occasionné par une défaillance mécanique ou humaine et que celle-ci ait été due à une simple erreur ou à une négligence.

Les mises en cause

Ainsi qu'indiqué ci-dessus nous nous refusons à tous commentaires sur les responsabilités directes. Cette réserve étant posée nous constatons que :

- le fonctionnement de la raffinerie n'a pas été arrêté.
- son directeur n'a pas été cité à comparaître (et c'est tant mieux pour lui).
- aucune caution ne semble avoir été réclamée.

La comparaison

Voilà donc ce qu'il en est des suites données à un rejet polluant dû à une entreprise terrestre et voici ce qu'il en eût sans doute, et même presque certainement, été si la pollution avait été

le fait d'un navire :

- constatations (le plus souvent photographiques) par des fonctionnaires.
 - le navire aurait été dérouté manu militari avant même enquête, (donc fonctionnement arrêté).
 - le procureur se serait saisi directement et le capitaine (assimilable à un directeur) aurait été cité à comparaître.
 - une caution aurait été réclamée..
- Et surtout :
- le caractère accidentel du rejet aurait été considéré comme irrecevable.

(Il est vrai que seuls les plants de tomates et le linge des habitants ont eu à en souffrir et qu'aucun oiseau n'en a pâti.)
AFCAN Normandie

°°°°°°°°°°°°°°°°

Un de nos adhérents s'est amusé à transposer du domaine terrestre au domaine maritime, l'article du Havre presse, du 8 Septembre 2005, qui rendait compte de la réaction des personnels de l'entreprise concernée. On peut toujours rêver.

Voici l'article tel qu'il est paru dans LE HAVRE PRESSE du 8 Septembre 2005

«GREVE NATIONALE CONTRE DES SANCTIONS (CHEZ TOTAL)

En pleine crise d'approvisionnement pétrolier et de flambée des prix les salariés de Total sont en grève depuis mardi soir dans les six raffineries du groupe. La Normandie est au cœur du conflit qui doit s'arrêter aujourd'hui, les négociations ayant abouties.

En signe de protestation à la suite de sanctions à l'encontre de quatre membres du personnel de la raffinerie de la Mède (Bouches-du-Rhône), les cinq autres raffineries du premier groupe pétrolier français se sont mises en grève hier et avant-hier à l'appel de la CGT et des autres organisations syndicales, Total à Gonfrevilleetc.

Ces sanctions sont intervenues, à la suite d'une fuite le 7 août qui avait provoqué une pluie de gazole au-dessus de la commune de Sausset-les-Pins (Bouches-du-Rhône).

La mairie ayant porté plainte pour "non-respect du Code de l'environnement" et en raison de la tardivité de déclenchement de la procédure d'alerte par la société Total". Deux enquêtes parallèles, l'une de la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche), l'autre à la Compagnie, ont mis en évidence que «des procédures n'avaient pas été respectées» a souligné la Direction. Des sanctions ont été annoncées mardi à l'encontre de quatre personnes : une mise à pied de dix jours pour les quatre, ainsi que trois mutations sur d'autres sites à Lavéra, à Avignon et Rouen a précisé la Direction. Pour la CGT, ces sanctions "démessurées doivent être annulées. C'est la première fois que l'on prend des sanctions aussi radicales".

Grève reconduite ?

Des négociations ont eu lieu hier entre la Direction et les représentants syndicaux, et ont permis de régler le conflit. La Mède a repris le travail hier soir (...)

A Gonfreville-l'Orcher, les grévistes (100% du personnel) ont reconduit hier le mouvement débuté mardi soir. "Notre action se poursuit jusqu'à ce que le patron cède. C'est 24 heures pour commencer et on fera revoter ensuite." indique P.S., délégué CGT. Les expéditions et les importations de produits fonctionnaient hier au ralenti.

Satisfaits du recul de la Direction mais toujours mécontents du châtement réclamé, les grévistes devaient décider dans la nuit de l'arrêt ou non de leur mouvement.»

°°°°°°°°°°°°°°°°

Voici l'article tel qu'il aurait pu être rédigé s'il s'était agi de la Marine Marchande

GREVE NATIONALE CONTRE DES SANCTIONS (DANS LA MARINE MARCHANDE)

En pleine crise d'approvisionnement pétrolier et de flambée des prix, les navires français sont en grève depuis mardi soir dans tous les ports français. La Normandie est au cœur du conflit qui doit s'arrêter aujourd'hui, les négociations ayant abouti.

En signe de protestation à la suite de sanctions à l'encontre de quatre Capitaine et Officiers de navires, tous ses navires français se sont mis en grève hier et avant-hier à l'appel de la CGT et des autres organisations syndicales, dans tous les ports français (....)

Ces sanctions sont intervenues, à la suite d'une fuite le 7 août qui avait provoqué un épanchement de gazole sur la plage de la commune de Sausset-les-Pins (Bouches-du-Rhône)

La mairie ayant porté plainte pour "non-respect du Code de l'environnement" et en raison de la tardivité de déclenchement de la procédure d'alerte par la Compagnie". Deux enquêtes parallèles, l'une de

la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche), l'autre à la Compagnie, ont mis en évidence que "des procédures n'avaient pas été respectées" a souligné la Direction de la Compagnie. Des sanctions ont été annoncées mardi à l'encontre de quatre personnes : une mise à pied de dix jours pour les quatre, ainsi que trois mutations sur d'autres navires...

Pour la CGT, ces sanctions "démésurées doivent être annulées. C'est la première fois que l'on prend des sanctions aussi radicales".

Grève reconduite ?

Des négociations ont eu lieu hier entre la Direction et les représentants syndicaux,

et ont permis de régler le conflit. Le Port de ... a repris le travail hier soir (....) Au Havre, les grévistes (100% du personnel) ont reconduit hier le mouvement débuté mardi soir. "Notre action se poursuit jusqu'à ce que le patron cède. C'est 24 heures pour commencer et on fera revoter ensuite." indique P.S., délégué CGT.

Les expéditions et les importations de produits (...) fonctionnaient hier au ralenti.

Satisfaits du recul de la Direction mais toujours mécontents du châtiement réclamé, les grévistes devaient décider dans la nuit de l'arrêt ou non de leur mouvement

°°°°°°°°°°°°°°°°

Tribune libre

Début de vacances emm...dant pour les Saint-Jacques

Dans "Le Télégramme" du mardi 15 juin 2004 on a pu lire des titres un peu surprenants : "**Panne à la station d'épuration : la rade déguste.**", "**21.000 m3 d'eaux usées prennent le large.**" Les conséquences directement visibles pour les gens de la région de Brest et de la rade ont été une interdiction de baignade promulguée le dimanche (13) après midi.

Que s'est-il passé ? Selon le journal "**Samedi (12/06/04) une cascade d'incidents techniques a provoqué une défaillance importante du fonctionnement d'une toute nouvelle station d'épuration brestoise. Quelques 21.000m3 d'effluents non traités se sont déversés dans la rade, entraînant plusieurs arrêtés d'interdiction de baignade.**"

La nouvelle station d'épuration de Maison Blanche, près de la pointe de Sainte-Anne-du-Portzic, mise en service le 7 juin a eu un dysfonctionnement (fuite) au niveau d'un manomètre le vendredi matin (11/06) dans le local des pompes de l'unité d'épuration. La fuite a submergé les pompes et leurs moteurs électriques les mettant ainsi hors service ; le débordement des effluents devenait inévitable le samedi après midi vers 15 heures, car il était impossible de s'approvisionner en pompes de rechange pendant le week-end. Les effluents ont débordé dans un déversoir relié directement au tuyau de rejet dans le goulet au large de Maison-Blanche.

La chronologie telle que relatée par le quotidien :

Vendredi matin 11/06 : rupture d'un manomètre sur le refoulement d'une des électro-pompes. Fuite dans le local des pompes, le système de secours ne fonctionne pas, il y a un envahissement du local.

Samedi matin 12/06 : les 2 derniers moteurs tombent en panne à leur tour.

Samedi 15h : situation ingérable, le déversement des effluents vers la rade aurait alors commencé.

Samedi 16h : le responsable de la CUB chargé de l'eau et de l'assainissement, d'astreinte pour le week-end, est informé d'un «incident» à la station de Maison-Blanche et croit comprendre qu'il n'y a pas «de gravité particulière» et qu'il est géré.

Samedi 17h : Nouvel appel vers le responsable de la CUB, pour l'informer qu' "on se trouve dans une situation où on va passer en déversement" . L'information ne lui parvient pas directement et est laissée sur sa messagerie.

Dimanche matin 13/06 : Le responsable de la CUB prend connaissance de sa messagerie et informe le maire, les services de la Préfecture et de DASS. Le Président de la CUB demande à son secrétaire d'expertiser le problème.

Dimanche 11h45 : Visite du site et point précis fait avec les techniciens.

Dimanche 12h30 : Debriefing et arrêtés d'interdiction de baignade pris pour les plages à proximité. Les maires des communes de Crozon, Locmaria-Plouzané et Plougonvelin sont informés. Les arrêtés seront affichés dans l'après-midi. Un laboratoire est saisi pour effectuer des analyses. Et à 18h la CUB rend publique l'information sur le dysfonctionnement de la station.

Le responsable de l'organisme maître d'œuvre de la station a déclaré : "Les anomalies surviennent souvent dans la phase de démarrage. Ici on part d'un incident pour aller, au final, vers une catastrophe."

A propos de ce dysfonctionnement, on peut tout de même se demander pour quelles raisons il n'y a pas eu de rondes dans le local des pompes dans la journée du vendredi, car on s'aperçoit qu'il y a toujours des pompes en route pour assurer le bon fonctionnement de la station. S'il y avait eu des rondes la fuite aurait été constatée et il aurait pu y être remédié. On peut aussi penser que, dans la conception du local, les possibilités de fuites ont été prévues, un puisard avec détecteur de niveau haut,

donnant une alarme au PC de contrôle de la station, et démarrage automatique d'une pompe de vidange du puisard installés. Il est indiqué que le système de secours n'a pas fonctionné, mais on peut alors s'étonner que ce local, vital pour le bon fonctionnement de la station et la sécurité de l'environnement, ne soit pas mieux protégé et surveillé visuellement par des rondes régulières ou télé surveillance par caméras transmises au PC de contrôle.

Le fonctionnement en automatique n'empêche pas de faire des rondes, et on peut penser qu'il y a un minimum de personnel présent sur le site en opération normale. Peut-être est-on confronté au même problème que sur les navires où les équipages sont squelettiques, *mais où les rondes de sécurité sont effectuées.*

Cette pollution, qui n'est appelée que dysfonctionnement, a tout de même entraîné des interdictions de baignade (même si c'est au nom du principe de précaution) donc mise en danger de la vie d'autrui, à notre connaissance il n'y a pas eu de suivi judiciaire.

Des faits similaires, qui auraient entraîné une pollution sur un navire, donneraient beau jeu à un procureur pour mettre en cause une pollution volontaire, défaut d'entretien du navire, l'organisation du travail, la gestion de l'incident, le mauvais fonctionnement de l'ISM etc...et lui permettre de réclamer une caution phénoménale. Dysfonctionnement est un mot qui ne peut être utilisé par un navire accusé de pollution, même si c'est effectivement le cas. Mais heureusement c'était à terre, il vaut mieux dépendre d'un organisme public que d'être capitaine de navire.

Les conséquences économiques ont été plus importantes puisque la vente des coquilles Saint-Jacques de la rade a été interdite, et si la rade a dégusté les brestois n'ont pu le faire de leurs pectens.

J.P. Dalby

A PROPOS DE LA LOUISIANE

Lors du dernier voyage de ma carrière, nous avons fait un chargement de gaz à Bâton Rouge, capitale de la Louisiane, nous descendions le Mississippi et comme bien souvent je devisais avec le pilote sur la passerelle.

Aux approches du delta, le pilote m'a parlé des aménagements qui avaient été faits pour maîtriser le fleuve et garder un chenal bien endigué pour permettre une navigation aisée et sûre, ce qui n'était pas le cas avant où les bras du delta étaient assez capricieux et en constante évolution.

Est-ce un bien ? s'est-il demandé. Ce très grand fleuve a des quantités énormes d'eau et peut en recevoir beaucoup entre le Canada et la mer et se gonfler énormément ; nous avons alors le delta qui pouvait absorber et évacuer des quantités énormes d'eau, maintenant le fleuve canalisé ne peut plus se répandre dans ce delta, quelles en seront les conséquences ?

Malheureusement il n'a plus à se poser la question, par contre, un peu partout dans le monde, il y a des personnes qui devraient se poser ce genre de question.

Cdt Y. CHARLOT

ACCORDONS-NOUS !

Il y a encore une cinquantaine d'années, lors de mes débuts dans la navigation, on trouvait encore à bord des cartes marines avec la double longitude : méridien de Paris et méridien de Greenwich, et même quelques portulans avec le seul méridien de Paris !

Bien sûr, maintenant nous travaillons tous avec le méridien de Greenwich, tant il était nécessaire d'avoir tous les mêmes coordonnées, ceci grâce aux Conférences Internationales.

Cette nécessité ne date pas d'aujourd'hui, comme le rapporte M. RICHER, astronome du XVII^{ème} siècle dans un écrit publié en 1701 chez Jean Jombert, avec privilège du Roi.

A la lecture de ces lignes, ayons une pensée pour les traités internationaux.

Dans la sphère armillaire, Le méridien est foûtenu à angles droits fur l'horizon, dans deux entaillères ; c'est luy qui foûtient les poles du monde, & au milieu duquel on fait tourner les autres cercles pour s'en fervir.

Il y a autant de Méridien que de degrez dans l'équateur, car tous les Mérideins font de grands cercles paffans par les poles du monde, & par les points de l'équateur, & qui fervent de Méridein particulier à quelque lieu.

Il y a de grandes difputes, touchant le lieu que l'on devoit assigner pour le premier Méridien. Mais en l'an 1634. le 25. d'Avril, les plus fameux Mathématiciens de l'Europe affemblez dans l'Arfenal de Paris, par l'ordre du Cardinal Duc de Richelieu, convinrent qu'il le falloit faire paffer par l'Ifle de Fer, qui eft la plus Occidentale des Canaries : ce qui a été reçu comme une Loy, & depuis on a toujours conté les Méridiens depuis cet endroit.

Les points d'Orient & d'Occident, font les deux poles du Méridien.

On peut encore confiderer plusieurs chofes fur le Meridien, fçavoir la longitude qui eft l'arc de l'équateur compris entre le premier Meridien & le Meridien particulier du lieu.

Notre photo montre la matérialisation du méridien de Greenwich qui passe à Villers-sur-Mer dans le Calvados. Habitant près du lieu, certains se gaussaient lorsque je disais que je passe à l'Est pour acheter mon boudin.

Y. CHARLOT



«DEGAZAGE SAUVAGE» SUR L'AUTOROUTE A84 ?

«Pertes de contrôle en série entre Caen et Villers-Bocage.

A 84 : du gasoil sur la chaussée.»

Un poids lourd en travers de la chaussée et des pertes de contrôle en série dues à la présence de gasoil sur la chaussée. La circulation a été perturbée vendredi (23/09/05) entre 18h15 et 19h30 sur l'autoroute A84 entre Caen et Villers Bocage dans le sens Caen - Rennes.

Dès 18h15 le centre opérationnel de la gendarmerie était assailli d'appels signalant des accidents sur l'A84, entre Caen et Villers Bocage. Sur place d'importants moyens étaient engagés. Six véhicules de sapeurs pompiers, plusieurs patrouilles de gendarmes et l'Equipement.

Finalement seules trois pertes de contrôle ont été constatées par les services de secours en divers endroits de l'autoroute. Des glissades dues à la présence de combustible sur la chaussée. Un poids lourd s'est retrouvé en travers de la route, une bonne dizaine de véhicules ont glissé, mais aucun blessé n'est à déplorer. La circulation a été perturbée pendant une

heure, le temps pour les employés de l'Equipement de nettoyer les plaques de gasoil.

Les gendarmes supposent que ce carburant a été perdu par un camion. Celui-ci aurait quitté l'autoroute à Coulvain, du gasoil ayant été retrouvé sur le rond-point de l'échangeur."

Cet article, paru dans "Ouest France" le 24 Septembre 2005, ne manque pas d'interpeller un marin au sujet de "présence de gasoil sur la chaussée" car en mer il ne pourrait s'agir que d'une pollution ou d'un dégazage sauvage ou autre délit.

Les glissades dues à la présence de carburant sur la chaussée, dont celle d'un poids lourd qui s'est retrouvé en travers de la chaussée, laissent supposer une certaine quantité de carburant, qui, en mer, était plus que suffisante pour laisser une irisation de plus d'une dizaine de kilomètres dans le sillage d'un navire.

Le terme pollution n'ayant pas été utilisé, explique peut-être l'absence de réaction du Procureur de la République, qui n'a pas été prévenu.

Le camion qui a perdu du carburant (rien de répréhensible semble-t-il) aurait quitté l'autoroute à Coulvain, on ne parle pas de recherche du camion pour mise sous séquestre jusqu'à versement d'une caution avec mise en examen du propriétaire et convocation du chauffeur à comparaître devant un Tribunal.

Il y a tout de même eu mise en danger de biens et de personnes, et, sans aucune preuve, tout laisse à penser qu'un terrien ne peut déverser du carburant que d'une façon accidentelle, privilège que n'ont pas les marins.

Quand l'un de nos collègues pense à
"Que vous soyez puissants ou misérables..."

Que vous soyez terriens ou marins..."

Et si la différence était simplement de savoir si des oiseaux en ont souffert ou pas ?

MARS 200544 Laisser les Points tournants sur Bâbord

Les assureurs ont vu un certain nombre d'accidents assistés par GPS, pas uniquement des collisions mais aussi d'autres accidents provoqués par la non application des corrections appropriées. A l'heure actuelle les navigants utilisent des logiciels pour « optimiser » la route. Le résultat est que les navires convergent tous vers le même point tournant sur des routes similaires ou opposées. Cela peut mener inévitablement à des situations dangereuses.

Je pense qu'il y a une réponse assez simple que l'on pourrait tirer des pratiques de l'aviation aux points tournants. C'est d'établir une règle commune ou un code de conduite pour laisser les points tournants sur BABORD. Suivant la place disponible, cette distance pourrait être de quelques encablures dans les eaux resserrées, et dans les eaux libres d'un mille ou deux du point tournant. Ce décalage par rapport à une route optimale pour tous les navires se dirigeant sur ce point tournant donnerait plus de place pour manœuvrer et pourrait éviter les near-misses créés par ces points tournants.

Les autres débats sur l'utilisation du seul GPS par opposition au relèvement visuel sur l'aileron, à la distance radar, à la veille et à l'organisation passerelle sont des points traités régulièrement dans SEAWAYS et lors de conférences. Mais en plus d'insister sur de meilleures pratiques et sur le respect de COLREG, pourquoi ne pas ajouter un nouveau slogan : POINTS TOURNANTS A BABORD

Cette proposition aurait peut-être permis d'éviter la collision relatée dans le rapport officiel suivant. Votre avis sur cette proposition sera le bienvenu. R.B (Captain R. Beedel FNI 17 Estuary Drive Felixstowe Suffolk IP11 9TL U K - Email address – mars@nautinst.org New Fax Number +44 (0)1394 276534)



Ce qui suit est un résumé d'un rapport conjoint du MAIB et de l'Autorité Maritime de Malte. Le rapport complet peut être consulté sur le site du MAIB www.maib.gov.uk.

Résumé :

Le *Cepheus J*. de 6454 gt porte-conteneurs anglais et le cargo de divers Maltais de 4955 gt *Ileksa*, naviguaient dans le Kattegat au large des côtes Danoises le 22 novembre 2004 lorsqu'ils se sont abordés. Tous deux suivaient cap au SE la route « T » recommandée. Le ciel était couvert avec pluie et vent, neige fondue et visibilité de 1 à 2 milles. Il faisait encore nuit, le *Cepheus J* était à 16 nœuds et le *Ileksa* à 6.5.

Les enregistrements de la boîte noire du *Cepheus J* furent récupérés et analysés lors de l'enquête du MAIB qui suivit. Sur la passerelle du *Cepheus J*. le second capitaine avait envoyé le veilleur nettoyer le carré équipage et continuait à remplir ses papiers sur la table à cartes à bâbord de la passerelle. De là il avait une vue complètement dégagée sur l'avant, et tout près, sur tribord se trouvaient les écrans de l'ECDIS et du radar. Il ne vit l'*Ileksa* qu'après la collision.

A bord de l'*Ileksa*, le troisième lieutenant venait de prendre le quart et le capitaine était aussi sur la passerelle, envoyant un rapport quotidien à la compagnie. Le *Cepheus J*. avait été repéré sur l'arrière au radar à environ 3 à 3,5 milles et fut observé visuellement sur l'arrière à 1,5 mille. Lorsque les navires se sont trouvés à 0.5 mille, l'*Ileksa* appela le *Cepheus J*. par VHF pour savoir quelles étaient ses intentions. N'ayant eu aucune réponse

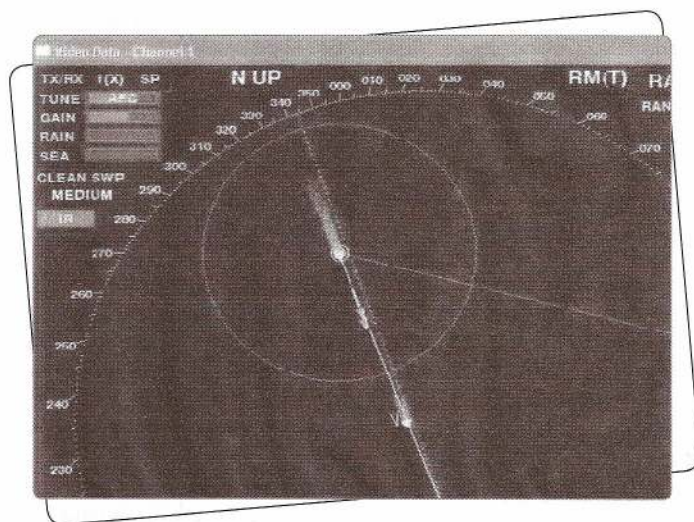
et les navires se trouvant à environ 0.3 mille, l'*Ileksa* commença une manœuvre de dégagement, mais avec le vent devant il ne put tourner suffisamment pour éviter la collision.

A 05h19, les 2 navires s'abordèrent, l'étrave du *Cepheus J* heurtant l'arrière du *Ileksa*. Le choc causa des avaries sévères à l'arrière de l'*Ileksa* et fit un trou dans le *Cepheus J*. au-dessus de la flottaison. Les deux navires purent poursuivre leurs traversées, il n'y eut ni blessé ni pollution.

Les éléments identifiés lors de l'enquête conjointe furent : l'officier de quart à bord du *Cepheus J* a été distrait par les nouvelles à la radio et son travail administratif, l'absence de veilleur, le mauvais usage de l'ARPA et de l' AIS, le non respect de COLREG et le fait que les deux navires suivaient la même route fond.

A la suite de cet accident, la compagnie du *Cepheus J*. a traité les points signalés et l'Autorité Maritime Maltaise a émis des recommandations aux gestionnaires de l'*Ileksa*. Des recommandations ont été faites à l'ICS (International Chamber of Shipping) pour souligner le besoin d'une vigilance accrue lors de la navigation le long de routes recommandées par l'OMI, et aussi pour informer les compagnies de navigation de l'intérêt de repasser les données VDR pour s'assurer que les instructions compagnie sont appliquées à la mer.

Pendant une période d'au moins une heure avant la collision, l'écho de l'*Ileksa* s'est trouvé sur le radar du *Cepheus J*. bien que se trouvant sur la ligne de foi sur le radar (voir figure). Cela ne cachait pas entièrement l'écho, mais le rendait difficile à voir. Cependant les informations de l' AIS étaient aussi affichées sur le radar, avec le symbole d'un navire en route affiché à proximité dans l'ouest de l'écho radar et dégagé de la ligne de foi. Cela aurait dû alerter l'officier de quart de la présence de l'*Ileksa* devant lui.



Conclusion:

Concernant la Sécurité :

Les points suivants concernant la sécurité ont été relevés durant l'enquête. Ils sont indiqués sans aucun ordre de priorité.

- 1 - Le veilleur sur la passerelle du *Cepheus J*. avait été envoyé faire de la propreté ailleurs sur le navire.
- 2 - Une veille attentive était effectuée par l'*Ileksa*
- 3 - L'Officier de quart du *Cepheus J*. était occupé à des tâches qui le distraient de son rôle principal de veille.

- 4- L'organisation du quart sur le *Cepheus J.* au moment de l'abordage ne tenait pas compte de l'avis indiqué dans les Avis.
- 5- La direction des compagnies des deux navires avaient adopté les conditions du code ISM et avaient donné des instructions aux navires concernant la veille et l'organisation du quart en navigation.
- 6- Le *Cepheus J.* n'effectuait pas la veille. Cela veut dire que la présence de l'*Ileksa* n'a pas été détectée, de ce fait aucune action d'évitement n'a été effectuée.
- 7- Lorsqu'il est devenu évident que le *Cepheus J.* ne manœuvrait pas, l'*Ileksa* aurait dû réagir plus tôt en raison de conditions météo existantes.
- 8- Les capacités de manœuvre de l'*Ileksa* réduites par les conditions météo existantes auraient du amener à une manœuvre plus précoce.
- 9- **La route suivie était une route recommandée OMI. Cela aurait dû indiquer au marin qu'il pouvait y avoir d'autre trafic l'utilisant et de ce fait inciter à une veille encore plus attentive.**
- 10- Toutes les capacités du radar de l'*Ileksa* n'étaient pas utilisées, mais la présence du *Cepheus J.* était connue et le risque de collision avait été déterminé.
- 11- L'Officier de quart du *Cepheus J.* n'utilisait pas au mieux le système de passerelle intégré qui existait.
- 12- L'*Ileksa* aurait pu utiliser des signaux autorisés par COLREG qui auraient pu attirer l'attention du *Cepheus J.* suffisamment à temps pour permettre de manœuvrer pour éviter l'abordage.

MARS 200546 Entrée sans autorisation dans une citerne

Un navire de la compagnie avait, au mouillage, une inspection affrètement (vetting) en cours conduite par un représentant d'une des majors pétrolières tandis que des Inspecteurs Cargaison étaient aussi à bord pour vérifier l'état des citernes. L'une des 'remarques' de l'inspection vetting fut que la procédure d'entrée dans les citernes n'était pas respectée du fait que les inspecteurs des citernes avaient pénétré dans une citerne sans l'autorisation du Second Capitaine. Après enquête, il est apparu que le Second Capitaine avait été accosté par les inspecteurs vetting tandis qu'il dirigeait le contrôle de l'atmosphère des citernes et avait autorisé l'entrée permis d'entrée affiché, dans la citerne, aux inspecteurs cargaison. Alors qu'il était occupé avec les inspecteurs vetting, les inspecteurs cargaison pénétrèrent dans une citerne située derrière lui. L'inspecteur vetting vit cela parfaitement, et ne dit rien du tout, jusqu'au moment où il informa le Second Capitaine qu'il y aurait une "remarque" pour le non contrôle de l'entrée dans les citernes. Les inspecteurs cargaison furent rappelés hors de la citerne et se firent sermonner. Il n'y eut pas de mal dans ce cas, mais il n'est pas difficile d'imaginer les inspecteurs cargaison asphyxiés par le gaz inerte.

Notre collègue Ph. SUSSAC a lu et traduit pour nous des extraits de FAIRPLAY

Un Capitaine emprisonné à Southampton.

Le Capitaine Dushyn, Ukrainien de 49 ans, commandant du Hoo Tern, général cargo 1394 tpl, a été emprisonné pour quatre mois pour un taux d'alcoolémie égal à quatre fois le taux légal alors qu'il se préparait à appareiller. Le 5 Juillet, des experts de la Maritime and Coastguard Agency sont venus à bord une demi heure avant le départ prévu de Southampton pour Falmouth. Ils ont prévenu la police de leurs doutes sur la capacité de Dushyn à 'assurer le commandement. A l'analyse, sur l'air expiré, il a été constaté 136 microgrammes d'alcool pour 100 millilitres d'air ; la limite légale est de 35 mmg pour 100ml d'air la même que celle du code de la route. Les magistrats ne pouvant le condamner qu'à une amende de 5000£ pour cette infraction, il a été conduit devant une cour royale qui a décidé une peine d'emprisonnement. Aucun représentant de l'armateur (UK) Laphorn Shipping n'était disponible pour un commentaire. Le navire a été vendu le 29 Juillet à un armateur Turc Lider Denizcilik et nommé Lider Ceylan.

Les USA s'inquiètent d'un système de secours pour le GPS.

L'administration US des Transports (DOT) a répété que des systèmes de secours pour le GPS sont nécessaires et qu'ils vont lancer une expertise sur ces autres systèmes. D'après une étude du Volpe National Transportation Center, en 2001, indiquant que le GPS est soumis à de possibles interférences volontaires ou non, le DOT a commencé une étude auprès des exploitants de navires pour demander quels systèmes de secours ils utilisent. Le premier de ces systèmes serait le Loran-C, que les USCG augmentent actuellement par le projet "Loran recapitalization". Dans ce projet, les USCG ont synchronisé tous les émetteurs sur le Temps Universel, augmentant leur stabilité de temps, et installé des systèmes d'alimentation sans coupure et amélioré les séquences pour réduire les temps d'arrêt à trois secondes.

Un navire disparu retrouvé au bout de 3 ans.

Le Cargo Natris de 8958 tpl, piraté le 17 Novembre 2002, a été récupéré dans les eaux Malaisiennes par la police maritime locale qui a donné l'assaut au navire au large de Port Klang et arrêté l'équipage de 20 chinois. C'est le Centre de surveillance de la piraterie de L'International

Maritime Bureau qui a renseigné la police Malaisienne sur les mouvements du navire après la réception d'informations indiquant que le navire passerait les détroits en route vers le Vietnam, a expliqué Noel Chong, directeur du centre. Le navire, piraté à l'île Indonésienne de Batam près de Singapour, avait changé de nom, devenu Paulijing sous pavillon Belize au lieu de Panama. Le navire a accosté à Tanjung Piai.

La Californie en faveur des limites d'émission (de gaz).

Les législateurs Californiens ont voté en faveur de la ratification de l'annexe VI de MARPOL. Les législateurs ont adopté une résolution tendant à la création d'une zone dans les ports principaux pour réduire la pollution. En détail, la résolution, soumise au Secrétariat d'État le 22 Août, pousse la Environmental Protection Agency (EPA) US à aider à la création d'une zone contrôlée pour les émissions soufrées, exigeant que tous les navires escalant dans les ports US consomment des fuels peu soufrés dans ou près des ports. Les USA ont ratifié une partie de traité, mais, retardent entre autres la ratification des parties sur les limites d'émission de NOx dans les échappements. Cette résolution législative initiée, en Février, par Joseph Canciamilla, membre de l'assemblée, et soutenu par la Pacific Merchant Shipping Association va être transmise au Congrès US et à l'EPA.

L'Inde peut s'intéresser aux officiers Chinois.

Les officiers naviguant Indiens bénéficient de salaires de 50-70% supérieurs au niveau international à cause de la pénurie mondiale, mais cela pose de réels problèmes aux armateurs locaux. De tels salaires sont devenus un obstacle à l'emploi de ces officiers, selon SS Kulkarni, secrétaire de l'association des armateurs Indiens. KM Sheth, Chef d'exploitation de GE Shipping, indique que le manque d'officiers touche surtout les quatre catégories de Capitaine, Chef mécanicien, Second Capitaine et Second Mécanicien, avec un manque courant d'environ 600. Il avertit que la situation va, sans doute, s'aggraver parce que plus de navires rejoignent la flotte de pavillon Indien et que la politique fiscale du pays ne traite pas les marins de façon compréhensive. Les officiers Chinois sont maintenant concurrentiels, avec un officier expérimenté Chinois acceptant 5300 USD par mois alors qu'un officier Indien exige 8000 USD.

La Pomme de terre

La pomme de terre fut trouvée au Pérou en 1524, ramenée en Espagne, un moine Franciscain la rapporte en France en 1540 où eut lieu sa première plantation à St Alban d' Ay dans le Haut Vivarais, rien n'était gagné, puisqu'en 1786, Parmentier fit garder par l'Armée un champ de pommes de terre pour attiser les convoitises, les gardes ayant pour consigne de ne point voir les charpardeurs.

En Irlande, où elle fait partie de l'Histoire de ce pays, elle est arrivée en 1587 dans le port de Youghal, apportée par Sir Walter Raleigh, en même temps que le tabac.

Partout en Europe il a fallu convaincre les gens que ce tubercule était comestible, ce fut long, mais il faut voir sa place actuelle et encore plus au XIX^{ème}.

Aujourd'hui, elle a une grande place dans la cuisine de tout pays et même dans la gastronomie de nombreux pays, et notre grand Joël Robuchon en est un des chantres, élevant la purée au rang des grands plats gastronomiques, son secret étant d'utiliser les pommes de terre avec leur peau, toute la saveur y étant concentrée

Ceci est bien connu au Québec, où l'on fait les «pelures de pommes de terre au four». Eplucher très épais les pommes de terre (comme en corvée de pluche dans les casernes), faire fondre un morceau de beurre, y ajouter les pelures, les retourner p o u r bien les enrober de beurre, verser et étaler sur une tôle et mettre au four th. 6-7 jusqu'à ce qu'elles soient croustillantes. Vous allez me demander : que fait-on avec le reste de la pomme de terre, tout simplement la faire cuire à l'eau, ajouter quelques orties, laisser refroidir et donner aux cochons ce qui fera une excellente viande pour accompagner les épluchures.

En Irlande, on apprécie ce plat qui fut le plat unique du Carême et aussi de bien d'autres jours. Dans une casserole, mettre 1 verre de lait, une cuillère à soupe de beurre, 6 oignons blancs, sel, poivre, porter à ébullition, éteindre et laisser infuser. Cuire une livre de pommes de terre, les peler et les écraser, ajouter lait et oignons et bien battre le tout, de nos jours cela accompagnera une viande, du jambon ou des saucisses.

En Asie on peut trouver ces côtelettes de pommes de

terre : peler et couper en gros morceaux 5 ou 6 grosses pommes de terre, les cuire à l'eau salée, écraser et ajouter 2 cuillères à soupe de mayonnaise, 1 cuillère à café de moutarde forte, 1 œuf légèrement battu, 1 verre de lait et 5 ou 6 échalotes émincées que l'on aura fait frire pour les rendre croustillantes, saler, poivrer. Faire des boules, les aplatir sur 1 cm d'épaisseur, passer dans l'œuf battu puis dans la chapelure et frire dans l'huile dans une poêle.

En Equateur, l'on fait depuis longtemps les pommes de terre à la pelure : les cuire à l'eau salée, lorsqu'elles sont cuites, vider l'eau et remettre sur feu moyen, et sans cesser de remuer pour éviter qu'elles ne brûlent, faites-les sécher un peu.

Toujours en Amérique du Sud, mais en Colombie, on fait les pommes de terre «chorreadas» c'est-à-dire : salées. Cuire 1 kg de pommes de terre avec leur peau dans l'eau salée, les garder un peu fermes.

Dans une poêle avec de l'huile, faire revenir pendant 10 mn : 4 gros oignons, 2 ou 3 belles tomates une gousse d'ail, le tout haché, ajouter thym et origan émietté, napper les pommes de terre et parsemer de ciboulette hachée.

Arrivons enfin au berceau de la pomme de terre avec les pommes de terre «huanquinas» de Huancayo, capitale de la province de Junin au Pérou. Il s'agit de la recette que m'a donnée Huanani Huanassi, un cuisinier Quechua, qui savait aussi préparer ses «papas» avec de la confiture de maïs noir.

Dans une sauteuse, faire frire oignons ail et thym, ajouter du lait, faire tremper du pain, l'essorer, le passer au tamis et l'ajouter à la préparation, ajouter un peu de piment et du jus de citron vert, saler. Y ajouter les pommes de terre pelées pour les cuire, elles peuvent être coupées en gros morceaux.

Servir chaudes sur des feuilles de laitue par exemple et napper d'une sauce faite d'oignons, piments et citrons verts.

On peut décorer avec des œufs durs, des olives, des dés de fromage....



En plus de la pomme de terre, la terre péruvienne nous donne ces objets funéraires : les HUACOS, poteries précolombiennes.

Le shipping est-il fait aujourd'hui pour des gens intelligents ?

(Sujet qui sera abordé au Salon Maritima de Rome.)

O heureux retraités qui n'avez jamais connu ce genre d'absurdité qu'il nous faut endurer aujourd'hui ! Soi-disant au nom de la qualité !

Entretien et soins à apporter aux «Lunettes de Sécurité»

Inspecter les équipements de protection oculaires avant chaque utilisation. Des verres piqués ou rayés peuvent réduire la vision et compromettre le niveau de protection et ne doivent pas être portés. Tout équipement ayant des parties cassées ou déformées par la chaleur doit être réparé ou mis au rebut.

La monture doit être réglée régulièrement pour éviter que les lunettes ne glissent sur le nez et maintenir les verres directement devant les yeux.

Toujours mettre et enlever les lunettes de sécurité à deux mains. En le faisant d'une seule main on peut dérégler la monture, ce qui pourrait, avec le temps, abîmer la vue.

Maintenir les verres propres. Avant de les nettoyer, les rincer à l'eau. Cela enlève la poussière ou le sable qui pourrait être écrasé sur les verres et provoquer des rayures lors de l'essuyage des verres. Lorsqu'on n'a pas moyen de rincer les verres, souffler sur la surface pour chasser la poussière avant de les essuyer.

Lorsqu'on utilise très souvent des lunettes de protection, les nettoyer fréquemment avec un désinfectant ou du savon doux et de l'eau, et utiliser une solution antibuée.

L'état des verres, des montures et l'usure des élastiques de maintien de tout équipement de protection oculaire doit être vérifié régulièrement. Remplacer rapidement tout élément qui ne s'adapte pas correctement ou qui est rayé, tordu ou cassé.

A quand la procédure pour les chaussures et la combinaison de travail de façon à, bien sûr, éviter de les enfiler dans le mauvais sens ?

Question déjà soulevée à l'époque de Dagobert !

Si tout cela va sans dire, ça va encore mieux en le disant !

Traduction libre par JP. Dalby d'un document à appliquer que nous a fait parvenir un de nos collègues.