

AFCAN

Informations



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

I AFCAN F O

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Edito.....	p.3
Sécurité industrielle.....	p.4
SNCM.....	p.11
XXIII ^e journée de la mer.....	p.14
BEA Mer.....	p.19
Revoir Ormuz.....	p.22
Mars.....	p.27
Fairplay.....	p.29
En passant par la cambuse.....	p.31

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2004

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

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

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

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

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

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

AFCAN
Rue de Bassam
29200 BREST

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

Merci.

Rappel aux adhérents :

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

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

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

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

Directeur
de la publication :
Cdt Hervé QUÉRÉ

BILAN ET ESPOIRS

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
tél. : 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

L'année 2005 qui vient de se terminer a été riche en événements concernant la Marine Marchande, malheureusement il n'y a pas que du positif.

Le RIF n'est pas encore sur les rails, les avis sont partagés quant à son utilité et même à son avenir. Les GIE, indispensables aux dires de nos armateurs, sont toujours en cours d'examen à Bruxelles et une nouvelle mouture en préparation dans nos assemblées. Verrons-nous en 2006 un pavillon français attractif ?

Les peines les plus lourdes pour pollution ont continué à pleuvoir sur Brest et les capitaines qui, la plupart du temps, n'en pouvaient mais. L'application de la Convention de Montego Bay dans les eaux internationales prête à controverse, comme les demandes de désistement des tribunaux de Brest par la Norvège et Malte nous l'ont montré, pays qui veulent et ont le droit dans ces cas précis de juger leurs capitaines. L'AFCAN attend avec intérêt les décisions qui y seront prises. Dans le cas des photographies admises comme preuves par nos tribunaux, la doctrine du droit, c'est-à-dire les juristes, se pose des questions sur la validité de ce raisonnement.

Les réunions prévues entre Armateurs de France, l'AFCAN et les constructeurs de séparateurs d'eaux mazouteuses tardent à venir, en tous cas l'AFCAN se tient prête en cas de besoin.

Les conflits SNCM nous donnent une impression de gâchis, nous espérons que la raison prévaudra et qu'une exploitation normale des lignes, des navires et du potentiel humain se fera à l'avenir. L'AFCAN note quand même que des commandants, adhérents, ont été expulsés de leurs navires, ce qui devrait amener une réaction de notre part, ne serait-ce que pour «savoir le droit».

A la demande du Parlement Européen, la Commission Européenne a lancé l'étude de la faisabilité d'une «Coast Guard Européenne» et doit rendre sa copie fin 2006. Ce vieux serpent de mer défendu par notre collègue Bougeard sur la scène mondiale pourrait sortir «le pack Erika III» de sa fonction purement politique.

Le nombre d'adhérents actifs à l'AFCAN en 2005 est de 140, nous n'étions que 125 en 2000, cette progression ne se retrouve hélas pas au niveau des participants à nos réunions.

Bon vent et bonne navigation pour 2006

Hervé QUERE 10 janvier 2006

Nouvelles maîtrises de la sécurité industrielle

par notre collègue Raphaël BAUMLER

Depuis la catastrophe aérienne de Charm-el-Cheikh et l'effondrement du Terminal 2 E de l'aéroport de Roissy, les médias(1) grand public relaient les inquiétudes des usagers sur les manquements et atteintes à la sécurité dans les transports. Les contrôles, les inspections, la maintenance, les équipages, le recours systématique à la sous-traitance, la dispersion des responsabilités ainsi que le management sont en ligne de mire (2). Toute la chaîne de l'activité semble pointée pour ses incohérences et son irresponsabilité (3).

En renforçant, le contrôle dans les aéroports français, la Direction Générale de l'Aviation Civile souhaite généraliser les inspections des aéronefs étrangers. Fin 2004, le gouvernement devrait adopter la directive européenne «Sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires» qui oblige à effectuer des contrôles selon des critères identiques (4) en Europe Communautaire. Cette harmonisation des contrôles des avions en escale s'apparente au Memorandum d'entente de Paris sur les contrôles de l'Etat du port en vigueur depuis 1982 en Europe. Ce Memorandum né sous l'impulsion de la France après le naufrage du pétrolier Amoco Cadiz a pour ambition d'éloigner les bâtiments les plus dangereux des côtes communautaires.

Ce parallèle avec le monde maritime est loin d'être anodin. Malgré une réglementation internationale plus contraignante, le transport aérien subit des dérives identiques au transport par mer avec les mêmes conséquences tragiques ainsi que le même cortège de solutions partielles (5). Les compagnies aériennes, à la recherche d'avantages concurrentiels dans un contexte de concurrence exacerbée suivent les voies qu'empruntèrent précédemment les sociétés de transport maritime : division internationale du travail, recours à des immatriculations de complaisance, enregistrement des «sociétés mères» ou de filiales dans les paradis fiscaux, sous-traitance systématique de la maintenance et de l'entretien, déresponsabilisation des donneurs d'ordres...

Les coûts de fonctionnement d'une compagnie aérienne ou maritime peuvent, schématiquement, se diviser en deux parties distinctes : des coûts incompressibles (combustibles, pièces détachées, taxes aéroportuaires, frais de fonctionnement...) équivalents pour tous les opérateurs, et des coûts aisément compressibles (6) (masse salariale, fiscalité des entreprises, maintenance, entretien, sécurité...) Afin d'augmenter sa rentabilité financière immédiate et satisfaire les actionnaires, l'entreprise est tentée de comprimer au maximum certaines données. C'est ainsi que le dumping

fiscal, social et réglementaire s'est imposé comme une constante dans un monde industriel moderne, surtout dans les entreprises transnationales intervenant dans des activités par essences mondiales comme le transport international des marchandises et des personnes.

Pour les navires, l'objectif du changement de registre se caractérise par le détournement des règles nationales, ainsi que la recherche de conditions sociales, fiscales et réglementaires favorables. Ce dépavillonnement ou «délocalisation» s'accélère depuis une quinzaine d'années. Les sociétés s'évadent ainsi dans un anonymat permettant de fuir toute responsabilité sociétale, grâce à l'opacité offerte par les paradis fiscaux et pavillons de complaisance (7).

Le phénomène de mondialisation ne se limite pas au commerce des marchandises (8). Logiquement les principes du libre échange se généralisent à toutes les composantes de l'activité humaine. Le droit international de la concurrence impose tacitement aux Etats une concurrence entre eux (9) mais aussi entre ceux-ci et les entreprises privées (10).

Une invisible révolution bouleverse les fondements de nos démocraties politiques. Le marché en se positionnant comme la seule véritable valeur universelle, devient l'unique référence ; toute activité humaine doit se soumettre aux préceptes du marché (11). Le référentiel commun est devenu le droit de la concurrence (12).

Les gouvernements abandonnent petit à petit leur influence politique et morale sur la société, ainsi que leur rôle de régulateur socio-économique. Les Etats, en ouvrant leurs anciens marchés captifs et monopoles aux acteurs privés, offrent des pans entiers de leur intervention à la concurrence nationale et internationale.

Dans un mouvement d'affranchissement de la tutelle étatique en matière de sécurité, les industries devancent et évitent la multiplication de législations obligatoires (13) en produisant leurs propres normes (14). Le code ISM (15), chapitre IX de la convention SOLAS (16), oblige les entreprises à créer leur propre arsenal normatif, avec pour seule contrainte l'audit par l'Etat du pavillon ou une société de classification agréée. Comme «*les initiatives volontaires* (17)» de l'industrie chimique, ce code fait partie d'un mouvement d'appropriation du processus normatif par l'industrie elle-même, notamment dans le domaine de la sécurité. La différence importante entre le code ISM et tous les autres codes similaires réside dans son caractère obligatoire au niveau mondial, et son imposition sans distinction



culturelle ou géographique à tous les gens de la mer et entreprises maritimes (18).

Le code ISM conforme aux principes méthodologiques de l'ISO (19) se retrouve donc comme l'unique moyen reconnu d'aborder l'amélioration de la sécurité et exclut tout autre dispositif ou réflexion globale (20).

La prise en charge de la sécurité par l'industrie elle-même, est un phénomène récurrent. Une brève histoire de la sécurité maritime nous apportera les éléments de base à la compréhension ainsi que les raisons fondamentales du retour de ce processus à la fin du siècle dernier (1). La reconnaissance internationale des sociétés de classification comme organismes certificateurs pour les Etats du pavillon ainsi que les multiples accords et codes de bonne conduite signés entre les gouvernements et leurs industries montrent l'effacement progressif du tout législatif pour une vision négociée des relations industries / Etats dans le domaine de la sécurité, en écartant tout contrôle citoyen (2).

L'essentiel de notre argumentaire sera basé sur l'analyse du monde maritime. Celui-ci montre l'aboutissement le plus achevé des politiques et pratiques d'autonomisation de la sécurité industrielle au niveau mondial.

1- Les racines et principes

La navigation en vue des côtes, le jet de cargaison, les premières tentatives de balisage (Colosse de Rhodes, Phare



d'Alexandrie : merveilles du monde associées directement à la sécurité de la navigation) constituent les premières mesures observables, illustrant l'antique préoccupation des Etats pour la sécurité en mer (21).

Au Moyen Âge, un droit original commence à se généraliser, basé sur l'idée que chaque acteur du transport doit assumer sa part de responsabilité face aux périls de l'expédition maritime (22) En parallèle à la gestion administrative des risques maritimes, un concept nouveau se développe : l'assurance. Née du souci des investisseurs de ne plus perdre la totalité de leur mise dans une activité génératrice de forts profits mais hautement instable, les acteurs du secteur maritime comprennent l'importance d'évaluer et garantir le risque réel encouru par le capital navire / cargaison. Il s'agit du premier paradigme instituant et justifiant la régulation de la sécurité d'un secteur d'activité par lui-même.

Au cours du 19^{ème} siècle, la révolution industrielle et la première grande vague commerciale mondiale reposent sur la suprématie de la flotte marchande européenne (23), composante essentielle du monde industriel et colonial. Conscients de la nécessité de l'échange, l'industrie lourde, le port et le chantier naval deviennent l'ossature des premiers pays industriels (comme aujourd'hui pour les nouveaux pays industriels : Singapour, Corée, Chine, Taiwan...). Le besoin d'écouler les marchandises produites et l'obligation de trouver des marchés à la mesure de la production offrent aux navires une place essentielle au cœur du capitalisme industriel et commercial. Seul le navire permet de véhiculer à faible coût et en masse des produits à destination de tous les continents.

L'industrie maritime du 19^{ème} siècle, assimilant et utilisant les théories libérales, revendique la primauté de la gestion de la sécurité et conteste le rôle régulateur de l'Etat. Mettant en avant la nécessité de protéger le capital investi dans l'expédition maritime, les acteurs du transport souhaitent éviter les réglementations administratives supposées nuire au bon développement du libre échange. Le marché de l'assurance explose notamment aux Royaumes Unis. L'assureur, lui aussi intégré dans une logique commerciale, cherche à posséder l'expertise et les outils nécessaires à l'évaluation du risque. De ce besoin d'évaluation, naissent les premières sociétés de classification (24) d'une collaboration entre courtiers, assureurs et armateurs. Au départ ces sociétés proposent essentiellement des bases de données sur la qualité des navires ; la classe ou cotation devient une véritable photographie de l'état de navigabilité du navire. D'abord soumises aux assureurs, ces structures s'émancipent et élargissent leur champ d'activité. Elles s'intéressent de plus près à la

prévention des risques maritimes, et à l'élaboration des normes de sécurité concernant la construction. De cibles, les armateurs et constructeurs de navires deviennent les partenaires et clients de l'expertise proposée par les sociétés.

Grâce aux sociétés de classification, l'industrie bénéficie dès le XIX^{ème} siècle de puissantes entreprises spécialisées dans la production normative, totalement intégrées dans un rapport marchand. Mais ces démarches d'autorégulation du secteur maritime ne suffisent pas à réduire fortement l'insécurité en mer.

Sous la pression des opinions publiques et le besoin de contrôler une véritable industrie (25), les Etats interviennent de plus en plus dans la gestion du risque maritime, en dépit de l'hostilité constante de l'industrie maritime qui considère les politiques publiques néfastes à l'activité commerciale. Les principales puissances maritimes éprouvent cependant la nécessité d'amplifier leurs actions et de s'unir pour développer des outils à la mesure de l'activité. Ce mouvement aboutit au milieu du 19^{ème} siècle à de nombreuses conventions et traités entre la France et l'Angleterre ; et finalement la création de la première véritable convention internationale : SOLAS (26) sauvegarde de la vie humaine en mer en 1914.

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale (qu'en 1948), l'ONU se dote d'une agence spécialisée dans le domaine maritime. Elle deviendra en 1982 l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Cette agence annonce une nouvelle ère de coopération intergouvernementale notamment en vue de l'amélioration de la sécurité maritime et l'harmonisation des règlements. Les règles de sécurité communes à tous les pavillons doivent en principe assurer une concurrence loyale entre les opérateurs, sans que la compétition ne se fasse au détriment de la sécurité. L'Etat du pavillon est confirmé dans son rôle de régulateur de la sécurité maritime dans chaque convention de l'OMI. En 1982, l'action primordiale de l'Etat du pavillon est affirmée par la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Cette convention (27) affirme également un élément fondamental du droit de la mer : la liberté des océans et le droit de passage inoffensif des navires. Les Etats se doivent de faire respecter sur leurs flottes tous les accords internationaux (28) et dans le même temps ils ne peuvent pas pratiquer de discriminations pour les navires étrangers relâchant dans leurs installations portuaires, même si certains Etats du pavillon sont considérés à risques.

Afin que les Etats du pavillons agissent et remplissent leurs obligations en terme de sécurité, ils doivent posséder les moyens techniques et politiques de leur action. La délégation aux Etats du pavillon du pouvoir d'émettre les certificats internationaux obligatoires des navires, oblige normalement les Etats nationaux à développer une

administration compétente capable de vérifier la bonne application des conventions internationales à la mesure de leurs flottes.

L'explosion des immatriculations de complaisance va bouleverser les principes de la régulation de la sécurité des navires imaginée et développée dans les années 80. Toujours à la recherche d'avantages concurrentiels, les armateurs vont «aller au marché» des pavillons afin de trouver les moins regardants administrativement. Protégés par la notion élémentaire de la liberté des océans, les pavillons sans administration réelle connaissent une expansion sans rapport avec leur implication dans le commerce international (Panama, Bahamas, Liberia, Malte, Mongolie...) Dépourvus d'administrations suffisantes, les pavillons de complaisance délèguent leurs pouvoirs aux entreprises privées expertes que sont les sociétés de classification.

Cet acteur traditionnel du monde maritime profite de la crise des organisations intergouvernementales et du désengagement des Etats. Les sociétés de classification deviennent incontournables (29). Elles s'imposent au même titre que les Etats comme régulateurs de la sécurité maritime. Le phénomène des pavillons de complaisance a largement facilité ce coup d'Etat des sociétés de classification sur la sécurité maritime. Le vide administratif caractérisant les Etats de complaisance offre de fait aux armateurs la possibilité de ne dépendre que de leurs clients, les sociétés de classifications, pour toutes les questions de sécurité. Les sociétés de classification remplacent de fait les administrations en fournissant leurs propres certificats et ceux de l'Etat du pavillon. Dans cette situation, la notion elle-même d'Etat du pavillon se dissipe (30), par extension, la notion de contrôle public «citoyen» d'une activité à risque disparaît avec.

Les Etats englués dans les difficultés du droit international de la mer (31) et leur besoin de conserver le soutien des industries maritimes (32) ne montrent pas de réactions politiques fortes pour l'amélioration de la sécurité. Seuls les citoyens organisés apparaissent comme une nouvelle force qui influe sur le législateur et les acteurs privés de la sécurité, pour une réelle prise en charge des risques maritimes.

Afin d'éviter la menace des navires sous normes des moyens d'action existent. Ils consistent essentiellement dans le contrôle par l'Etat du port. Lors de ces contrôles, la bonne application des conventions internationales de l'OMI est vérifiée pendant l'escale commerciale du navire dans le port. Il s'agit d'identifier et de contrôler les navires potentiellement dangereux. Les agents de l'Etat du port se substituent au contrôleurs défaillants agissant pour l'Etat du pavillon, surtout de complaisance. Rongée par son opinion et les coûts gigantesques de l'insécurité en mer, l'Europe devient consciente de la nécessité d'une politique coordonnée. La première politique maritime d'envergure est née après la catastrophe de l'Amoco Cadiz par le renforcement et l'harmonisation des mesures de contrôle des navires pénétrant dans les ports Européens (Mémorandum de Paris sur le contrôle de l'Etat du port, 1982). Nécessaire mais insuffisante, cette mesure amène aujourd'hui l'Union Européenne à penser la sécurité en mer de manière plus globale. La





long cours. Cela signifie non seulement une forte diminution de l'emploi maritime mais également la fin de la capacité d'expertise et de maîtrise des techniques maritimes. Le disparition du personnel embarqué a une conséquence directe sur les effectifs de personnel qualifié des administrations et de l'industrie maritime. Les administrations maritimes perdent petit à petit toute capacité d'expertise (34) et d'analyse du secteur maritime qu'elles sont censées encadrer. Elles se retrouvent naturellement tributaires des sociétés de classification et en deviennent les clients (35).

Petit à petit, les administrations maritimes traditionnelles qui possédaient les moyens techniques, financiers et humains de gérer la sécurité disparaissent. Les valeurs décidées par les assemblées d'élus du peuple, qui étaient la base des politiques publiques de sécurité, s'effacent au profit d'une vision strictement économiste. Le monopole de la sécurité maritime sera bientôt dans les mains d'un petit groupe de sociétés d'expertises privées dont l'objectif est avant tout la recherche de la rentabilité financière, ainsi que la satisfaction de leurs clients industriels et de leurs actionnaires (souvent les armateurs).

L'armateur, libre de choisir sa société de certification et pavillon, est devenu le maître absolu de la politique de sécurité de sa compagnie. Il peut, si les conditions d'application des normes internationales par l'Etat du pavillon ou la société de classification ne lui sont pas favorables ou semble trop contraignantes, mettre en concurrence les pavillons entre eux et les sociétés de classifications entre elles.

La fin de la capacité d'expertise des administrations maritimes, la concurrence entre les pavillons nationaux et la lutte commerciale entre sociétés de classifications sur fond de moins disant social, sécuritaire, fiscal et réglementaire entraîne à terme l'émergence d'un accroissement de l'insécurité dont les prémices ne sont actuellement qu'à peine visibles. Ceci est d'autant plus véridique que l'abandon progressif des prérogatives des Etats du pavillon laisse aux seules sociétés de classification la maîtrise de la sécurité en nom et cause des Etats.

L'absence de sanction réelle pour manquement à la sécurité des pavillons, qui ne sont devenues que des officines commerciales chargées de vendre au meilleur prix une nationalité, montre également que l'ère où les Etats étaient les moteurs de la sécurité en mer est révolue. Nous sommes passés en quelques décennies d'une vision égalitaire d'un droit à la sécurité à une vision négociée et négociable. Et dans la logique libérale, de la seule vertu des détenteurs des outils de production dépend la sécurité collective (36), cette vision correspond aux utopies dévoilées dès le 19ème siècle par les théoriciens de cette école (37).

Par définition, la prévention des risques a un coût aisément quantifiable (matériel, équipement, travailleur...). Mais la rentabilité de tels investissements est invisible aux gestionnaires, car leur principe même est d'éliminer les coûts liés à la survenance d'hypothétiques accidents. La recherche d'avantages concurrentiels définit la politique générale concernant la sécurité des compagnies maritimes. Le leitmotiv des entreprises étant la perpétuelle diminution

des coûts de production, on perçoit très bien la tentation de limiter au strict minimum ou supprimer les investissements dans la sécurité car ceux-ci peuvent être perçus pour de nombreux armements comme une perte sèche sans retombée financière immédiate.

Cependant, d'autres stratégies d'entreprise existent. La stricte application des réglementations internationales en constitue une. L'objectif est ici de cibler de gros clients dont la valeur ajoutée du commerce passe par un souci environnemental. Dans ce secteur, nous trouvons essentiellement les grandes compagnies pétrochimiques très attachées à leur image de marque (38), et soucieuses de ne plus se voir associées à la destruction des écosystèmes. D'autres groupes commerciaux et industriels s'intéressent également aux nouveaux modes de consommation urbains privilégiant l'approche sécuritaire et écologique comme avantage concurrentiel. Les politiques de sécurité intégrées dans les politiques de qualité montrent à l'évidence que la sécurité fait l'objet d'un marketing nouveau genre (39). Cependant, pour que les considérations environnementales et humanistes deviennent réellement un élément de choix entre les mains des consommateurs, il faudrait que ceux-ci accèdent à l'information concernant les méthodes de production et de transport des marchandises. Or la concentration de la puissance informationnelle entre les mains des groupes industriels rend pour l'instant illusoire tout accès impartial à l'information (40). Sans pluralité des sources d'analyse et de connaissance, le citoyen aveugle ne peut agir sur les industriels et influencer les politiques publiques. S'il est devenu évident que les médias sont le relais de l'idéologie dominante, d'autres sources de connaissances se soumettent aussi aux «impératifs du marché».

L'insécurité, elle, a un coût bien plus aisément quantifiable. L'application du principe «pollueur/payeur» suppose au minimum l'identification des responsables. Mais les montages financiers «sur mesure» permettent d'échapper aux importants coûts humains et écologiques des catastrophes de grande ampleur, en dispersant et dissimulant les responsabilités et responsables. Finalement, la collectivité victime supporte toujours le coût des sinistres d'envergure nationale. Après chaque catastrophe, la recherche des coupables, se limite bien souvent aux seuls acteurs visibles que sont les gens de mer. Bouc-émissaire facilement identifiable le navigant est avant tout la victime d'un système pervers. Soumis à de nombreuses contraintes et pressions, son poste de travail est sans cesse remis aux enchères sur un marché du travail maritime mouvant et précaire où l'employeur cherche avant tout un personnel docile et peu coûteux, qu'il pense contrôler par les outils organisationnels que sont les codes de managements obligatoires (ISM). Les analyses nient les conditions de leur exploitation et laissent intact le mode opératoire de la reproduction des sinistres. Les politiques publiques, européennes notamment, agissent aussi inefficacement qu'inutilement en criminalisant le dernier et seul maillon identifiable : le marin, au lieu de s'unir à lui pour fonder les bases législatives d'un renouveau. La publicité autour des nouveaux

volonté politique de prendre des initiatives pour prévenir les accidents est confirmée avec le Traité de Maastricht en 1991, qui donne pour la première fois au conseil la possibilité d'établir «les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports». L'Europe, forte de son union, travaille simultanément sous divers plans : le renforcement des contrôles de l'Etat du Port, une intervention accrue de l'Etat côtier, la promotion des divers pavillons européens, l'utilisation de son pouvoir de négociation auprès des instances internationales chargées de la mer et des pays tiers, la certification des sociétés privées de classification des navires, et tente de responsabiliser les acteurs du transport maritime dans leur ensemble (33). Mais l'action publique s'articule seulement dans la perspective de corriger les distorsions de la concurrence, nées de la compétition déloyale des navires sous norme.

Comme nous venons de l'aborder, la maîtrise du risque pour l'industrie est un enjeu non seulement économique mais aussi idéologique, parfaitement intégré dans la matrice cognitive de son époque. Mais comment se caractérise le marché de la sécurité, déjà existant dans le monde maritime et en émergence dans les autres secteurs industriels ?

2- Le marché de la sécurité

Toutes les règles existent pour discipliner le transport et la sécurité maritime, mais également les dispositions permettant leur contournement.

Les pavillons de complaisance, donnent aux armateurs toute latitude pour gérer les navires sans risque de sanction ni d'implication d'administrations fantômes. Les paradis fiscaux refuges des sociétés écrans et lieux de résidence des «single ship company» offrent une totale opacité permettant l'immunité des donneurs d'ordres dissimulés derrière de nombreux écrans. Les complexes montages financiers abritant propriétaires et bénéficiaires réels du système les exonèrent de toute responsabilité autant fiscale, sociale que pénale.

Les sociétés de classification produisent en toute autonomie du droit et des certifications payantes pour leurs employeurs qui sont les armateurs... Libre de toute emprise étatique, l'industrie maritime sans régulateur public fonctionne désormais en vase clos, sans aucun contrôle citoyen. Dans ce vaste marché où la sécurité collective se marchande, les affréteurs accentuent leur pression dans un univers en forte concurrence. Cette pression rend possible tous les dumpings et dérives.

En trois décennies un pays comme la France a perdu 80 à 90% de ses effectifs embarqués au

règlements maritimes s'assimile plus à la volonté de calmer les opinions et conserver leurs faveurs qu'à œuvrer pleinement pour la sécurité (41).

La recherche constante de la rentabilité de toutes les activités intégrées dans un rapport marchand devient comme nous l'avons précisé précédemment un facteur de risques majeurs pour les acteurs comme pour les riverains. Les dispositifs existants au niveau international pour assurer la maîtrise du risque industriel maritime sont au sommet de ce que les techniques peuvent aujourd'hui présenter. Cependant, la constance des catastrophes maritimes montre que la seule technique et la production normative ne peuvent suffire sans une régulation appropriée. Une régulation sans compromission doit se baser sur un réseau intègre et agissant sur un droit unifié privilégiant la sécurité des hommes et de l'environnement plutôt que le commerce.

Les risques se multiplient dans l'ère industrielle mondiale que nous vivons. Les navires de plus en plus grands, les industries à risques et les centrales nucléaires posent l'acuité d'une gestion globale de la sécurité et l'élaboration d'un droit mondial commun et contraignant pour tous les pays, non négociable et sans marchandage. Le «risque technologique majeur» (42), les pollutions et les catastrophes ignorent les frontières. Les navires actuellement menacés de rétention pour manquement à la sécurité, aux USA ou en Europe, se retrouvent le long des côtes africaines ou asiatiques, comme si la sécurité de ces peuples avait moins de valeur que la nôtre.

La recherche d'avantage concurrentiel pour toutes les entreprises met la sécurité au second plan. En s'externalisant, l'entreprise espère échapper à de nombreuses contraintes réglementaires.

En mer, la sécurité du navire, des hommes qui vivent et travaillent à bord et des populations côtières est devenue une fonction directement liée avec la bonne volonté et la vertu de l'exploitant. Cette dérive maritime se retrouve dans toutes les industries à risque (43), car les délocalisations ont pour principal objectif d'augmenter la rentabilité immédiate des entreprises, en limitant les contraintes réglementaires pesant sur elles, d'ordre technique ou sociale. C'est ainsi que les grandes multinationales implantées dans les pays du tiers-monde profitent de l'absence de réglementation nationale et d'organisation de contrôle pour installer leurs usines les plus polluantes dont elles exporteront aisément les produits par la mer grâce au coût extrêmement faible du transport maritime.

Comment sortir de l'impasse ? La réponse la plus adaptée semble inscrire la sécurité des activités à risques et leur régulation comme un droit inaliénable autant pour les travailleurs que pour les populations riveraines. En fait il s'agit de placer la sécurité comme un bien public soumis aux percepts de la DUDH. Les bases de ce droit et son élaboration ne doivent en aucun cas être laissées entre les seules mains des «producteurs de normes» experts. Ils doivent faire l'objet d'une réelle appropriation de la part des citoyens du monde. C'est en effet à ceux qui supportent les coûts de définir le niveau de sécurité qu'ils souhaitent, en laissant de côté

impératifs commerciaux et lobbies industriels. Soumettre toute politique nationale de prévention des risques à un cadre commun, permet aussi d'échapper à la tentative des industriels d'utiliser l'argument sécuritaire comme un produit de marketing publicitaire. Il s'agit de rendre la sécurité une évidence non manipulable.

Encore une fois, l'activité maritime peut servir de secteur pilote car la réglementation est déjà internationale et complète. Sur mer, il suffit seulement de trouver les moyens de la rendre effective. C'est-à-dire dépasser les considérations étatiques en établissant la primauté au respect des exigences internationales plutôt que la primauté à la violation des conventions.

* * *

(1) Article d'Orianne Dupont dans 20mn le 21 avril 2004

(2) Article de l'Expansion Janvier /Février 2004

(3) Bernard Cassen écrivait déjà dans un article de Monde Diplomatique d'août 2000 : «La «libéralisation» américaine n'a pas servi de leçon à l'Europe, qui, sous l'impulsion de la Commission de Bruxelles, fanatique de la concurrence, emprunte le même chemin. Pourtant, les résultats de cette «concurrence» sont maintenant bien connus : écrémage des lignes rentables et abandon ou imposition de tarifs astronomiques pour les autres (172 petites villes des Etats-Unis ont perdu toute desserte); précarisation généralisée des personnels navigants et de cabine, sous-traitance de la maintenance, elle-même souvent assurée par des intérimaires, le tout empêchant la traçabilité des actions d'entretien (comme pour les pavillons de complaisance du transport maritime). Et, au bout de quelques années, disparition des petites compagnies ruinées par la guerre tarifaire, et concentration accrue du secteur. Bref, la concurrence a conduit à la création de monopoles encore plus puissants, à une détérioration de la sécurité aérienne, à la dégradation de la qualité du service et de l'hygiène à bord, à l'abaissement du niveau de recrutement, de la formation et de l'entraînement des personnels (Consulter le site du syndicat Alter, personnel navigant technique d'Air France : perso.wanadoo.fr/syndicatalter). Et, en bout de chaîne, au mécontentement des passagers, dont les actes d'indiscipline, voire de violence, vont crescendo, s'élevant à plusieurs centaines par mois pour la seule compagnie Air France. Dans l'International Herald Tribune, William Pfaff relève qu'il serait très difficile de trouver un groupe représentatif de voyageurs convaincus d'avoir bénéficié des méga fusions dans le secteur aérien, et il serait encore plus difficile de trouver des usagers britanniques pensant que la privatisation des chemins de fer leur a été le moins du monde profitable («The Mystakes of Market Ideology Are Increasingly Apparent», International Herald Tribune, 10-11 juin 2000) ».

(4) Orianne Dupont, op.cit.

(5) Les contrôles portuaires avouent leurs limites par des contraintes de droit de passage et d'harmonisation réelle dans un contexte de compétition entre les ports.

(6) Bernard Cassen, op.cit : «Autre accident particulièrement significatif, celui du DC 9 de



la compagnie américaine ValueJet, qui s'écrasa, le 11 mai 1996, dans les marais infestés de crocodiles des Everglades en Floride, entraînant la mort de 110 passagers et membres d'équipage. Que n'avait-on pourtant pas dit de cette compagnie, pur produit de la déréglementation sauvage à l'œuvre aux Etats-Unis : un modèle du «cassage» des prix, que quelque cent autres entreprises allaient imiter. L'enquête allait révéler les dessous de cette «réussite» : non-vérification, par ValueJet, du respect de son contrat de maintenance sur les règles d'entretien et de formation, et sur les obligations et pratiques en matière de transport de produits dangereux (l'avion transportait aussi, en toute illégalité, des générateurs à oxygène). L'autorité censée veiller à la sécurité du transport aérien, la Federal Aviation Administration (FAA), fut aussi sévèrement mise en cause pour son laxisme à l'égard de ValueJet».

(7) Pourquoi l'Erika a coulé ? , François Lille, L'esprit frappeur, 2000

(8) AGCS de l'OMC propose la privatisation où la mise en concurrence de tous les services, la sécurité et sa gestion sont incluses.

(9) Phénomène des pavillons de complaisance, pavillons bis et autres réglementations incitant aux investissements, en échange d'aménagements fiscaux ou autres.

(10) Les sociétés de classifications sont passées ainsi d'experts, à de véritables administrations Bis reconnues par de nombreux Etats qui ne peuvent assumer leurs charges par manque de volonté ou de moyen, malgré l'article 217 de la convention de 1982 sur le droit de la mer rappelant trois points essentiels : 1-L'Etat doit veiller à ce que les navires battant son pavillon ou immatriculés par lui respectent les normes et règles internationales applicables et à ce qu'elles soient effectivement appliquées quel que soit le lieu de l'infraction. 2-L'Etat doit prendre les mesures appropriées pour interdire à ces 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. 3-L'Etat 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.

(11) Lire article de Pierre Conesa dans Le Monde Diplomatique avril 2003 les ravages d'une guerre arbitraire Modernes mercenaires de la sécurité, sur la privatisation des fonctions de maintien de l'ordre. Se reporter également à l'ouvrage Mercenaires SA, de Philippe Chapleau

et François Missier, Desclée de Brouwer, Paris, 1998.

(12) 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

(13) «[...] les intérêts des grandes entreprises dominant. 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 privés comme pour les normes Iso. C'est le passage de la transparence pour l'extérieur au management environnemental 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». Dans LA PUISSANCE DES NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, Frederik Mispelblom Beyer p165-166, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003

(14) Voir : 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

(15) International Safety Management : code obligatoire pour tous les navires, intégré dans la principale convention maritime internationale SOLAS dans son chapitre IX, il a été mis en œuvre en 3 étapes en fonction du type de navire concerné entre 1996 et 2002.

(16) Safety of life at sea, principale réglementation maritime de l'Organisation Maritime Internationale

(17) Déclaration de L'ICCA en 1996 au forum intergouvernemental sur l'industrie chimique. «L'ICCA (Conseil international des associations de l'industrie chimique) 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» cité par Peter Hurst, BIT, op.cit.

(18) Contrairement à l'interrogation de

Frederik Mispelblom Beyer dans la puissance des normes p169 «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» le débat semble internationalement tranché en faveur des méthodes techniques de management, le code ISM offrant un précédent mondial.

(19) Iso : International Standard Organization, Organisation d'industries œuvrant à la définition de normes communes.

(20) Voir : APPROCHE GLOBALE DE LA SECURITE, Étude réalisée sous la présidence de Danièle Trauman. Mars 2001

(21) Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne, Alexandra Bellayer-Roille, éditions Apogée, Université Rennes I, 2000, p 23

(22) id., p 24

(23) Voir Fernand Braudel, Civilisation matérielle, économie et capitalisme. P453-486 t1

(24) Lloyd's Register of British and foreign shipping (constitution de 1760 à 1834), Bureau Veritas (1828)... Voir : POLITIQUES ET DROIT DE LA SECURITE MARITIME, Philippe Boisson, Bureau Veritas, Paris 1998

(25) POLITIQUES ET DROIT DE LA SECURITE MARITIME, Philippe Boisson, Bureau Veritas, Paris 1998, p 29-31

(26) SOLAS : Safety of Life at Sea

(27) Convention dite «de Montego Bay» du nom de la ville jamaïcaine où elle s'était réunie

(28) La convention de 1958 sur la haute mer rappelle que «l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon». Notion reprise dans la convention de Montego Bay de 1982.

(29) L'IACCS regroupant les principales sociétés de classification est membre consultatif de l'OMI

(30) Certains registres comme celui du Liberia sont directement administrés par des sociétés privées, pour le Libéria il s'agit d'une société de droit privé basée aux Etats-Unis. Lire Transports Maritimes : danger public et bien mondial, François Lille et Raphaël Baumler, à paraître début 2005.

(31) La convention de Montego Bay en 1982, axe le droit international de la mer sur le principe de la liberté, au sens libéral du terme, avec notamment la notion de droit de passage inoffensif.

(32) Constitution des pavillons bis au cours des années 80-90 dans de nombreux pays d'Europe occidentale

(33) LE TRANSPORT MARITIME ET LES POLITIQUES DE SECURITE DE L'UNION EUROPEENNE, Alexandra Bellayer-Roille, Publications du Pole européen Jean-Monnet Université Rennes I, édition Apogée, 2000

(34) La nouvelle génération des inspecteurs de navire, est presque exclusivement constituée de fonctionnaires n'ayant jamais navigué.

Recours systématique aux expertises des sociétés de classifications.

(35) Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne, Alexandra Bellayer-Roille, éditions Apogée, Université Rennes I, 2000, p103

(36) Principe évoqué dans : ET LA VERTU SAUVERA LE MONDE...Après la débâcle financière, le salut par « l'éthique » ? Frédéric Lordon, Raisons d'agir éditions, Paris 2003

(37) «[...] de la circulation incessante des intérêts qui passant à travers des millions de canaux, irrigue l'humanité, beaucoup plus que de ce que peut faire le meilleur gouvernement, que dépend la sécurité et la prospérité de l'individu et de la collectivité» et finalement «[...] l'intérêt commun produit la sécurité mutuelle[...]» Thomas Paine «Rights of man» (1791), cité dans «le libéralisme économique : histoire de l'idée de marché», Pierre Rosanvallon, p143

(38) Exxon, Total... qui avec le principe du vetting c'est-à-dire par des inspections par l'affrètement tentent d'imposer aux armateurs un niveau acceptable de sécurité ne pouvant nuire à leur image.

(39) Assimilation dans un cadre commun des politiques sécurité environnement et qualité.

(40) LA FABRIQUE DE L'OPINION PUBLIQUE, Noam Chomsky Edward S.Herman, le serpent à plume, 2003

(41) Loi Perben de 2004 criminalisant marins et ne sanctionnant que les armateurs aisément identifiables et solvables. Cette loi s'assimile à ce que Michel Crozier nommerait «le management panique». Voir commentaire de l'association des Capitaines sur www.afcan.org

(42) Nous appliquons volontairement au transport maritime ce concept de P. Lagadec et le confirmons en affirmant que le navire est un établissement ayant comme caractéristique de pouvoir générer un accident majeur, c'est-à-dire «un événement tel qu'une émission, un incendie ou une explosion d'importance majeure résultant de développements incontrôlés survenus au cours de l'exploitation, entraînant pour la santé humaine ou pour l'environnement, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'établissement, un danger grave, immédiat ou différé, et faisant intervenir une ou plusieurs substances ou des préparations dangereuses» (définition de l'arrêté du 10 mai 2000 traduction en droit Français de la directive européenne dite SEVESO 2).

(43) Lire Mohamed Larbi Bouguerra, Exportation incontrôlée du risqué chimique, Le Monde Diplomatique, Avril 1999



DE LA FIABILITE DU MATERIEL

Dans la modernisation des moyens de navigation, l'on remplace un officier qualifié en sextant et son sextant par 3 récepteurs GPS, mais l'on commence à s'inquiéter d'une défaillance de tout ce système, de même on remplace les cartes papier par 2 lecteurs de cartes électroniques et l'on s'inquiète de l'infaillibilité de ce système. Plus modestement je me penche sur le compas (ou boussole) et j'aimerais apporter mon aide à nos jeunes collègues, qui comme les anciens (sans A majuscule) n'ont pas passé un trimestre sur le compas magnétique et les coefficients de Poisson, ignorés à la pêche.

Pour remédier à une défaillance, je me réfère à un professeur que peu de nous ont connu : Mr DENIS, Professeur d'Hydrographie à Dieppe dans les années 50 (je veux dire 1650) et dont Mr RICHER, Astronome s'est inspiré :

Une bonne Bouffolle doit avoir son aiguille de bon acier, elle fera fort légère, ayant au milieu un chaperon de cuivre, par lequel on la suspendra sur un pivot de cuivre bien droit & aigu, sur lequel l'aiguille pourra tourner en frétilant de tous côtés, ne s'arrêtant que lorsqu'elle fera tournée d'un côté vers le Middy & de l'autre vers le Septentrion.

Pour rendre l'aiguille bien vive & animée ; faites-la toucher de la manière suivante à une bonne pierre d'aimant, tenant votre aiguille en main, posez sur son milieu le pôle sud de l'aimant, le conduisant doucement jusqu'au bout & l'arrêtant un peu de temps ; levez ensuite la pierre d'aimant en haut pour faire la même chose une ou deux fois, prenant garde de ne pas ramener le même pôle à rebours, du bout au milieu de l'aiguille, car vous détruiriez ce que vous auriez fait la première fois.

Nota : les pierres d'aimant ne se trouvant plus à l'inventaire de nos navires, on pourra la remplacer par un magnétron tout aussi efficace.

Cdt Y. CHARLOT

Y A-T-IL ENCORE UN COMMANDANT A BORD ??

Lorsque j'étais au cours de Capitaine au Long Cours, on nous apprenait que le Capitaine, à bord, était le chef de l'entreprise maritime, le représentant de l'armateur et qu'il était chargé de la police et de la sécurité sur son navire.

Les récents événements de la SNCM posent maintenant la question : est-ce toujours vrai ? Il y a quelques semaines, à la suite d'un mouvement revendicatif violent des équipages, des personnels étrangers au bord obligeaient, sous la menace, Commandant et Officiers à quitter leur navire. L'un des Commandants, au moins, a déposé un rapport aux Affaires Maritimes, donnant même le nom de certains des agresseurs ; rien ne s'est passé....

Le Pascal Paoli a été mis en route sur Bastia, après qu'une poignée d'insurgés du STC ait obligé, là encore sous la menace, les Officiers à

lancer les moteurs et à appareiller. Ces mêmes personnes après un simulacre d'arrestation étaient les interlocuteurs des Ministres dans les discussions sur l'avenir de la SNCM. Pourtant, toujours selon le droit maritime, ce détournement était un acte de piraterie caractérisé. Là encore rien ne s'est passé ; aucune réaction ni des Ministres, ni des Affaires Maritimes ni de la Direction de la Compagnie.

Enfin, il y a peu, le Commandant du Napoléon Bonaparte a été agressé sur la passerelle du navire par une quinzaine de personnes qui, après l'avoir insulté, l'ont obligé à quitter le bord sous la menace. La Compagnie a réagi en remplaçant immédiatement le Commandant.

Que penser de toutes ces exactions restées sans suite ?

Tous ces gens : Politiques de tous bords, Représentants des Affaires

Maritimes, Présidents de Compagnies de Navigation, Représentants des médias nous montrent par leur silence assourdissant que lorsqu'ils parlent tous, avec emphase, de la France, ETAT DE DROIT, ils oublient de signaler qu'il s'agit du DROIT DU PLUS FORT et que la menace et la violence sont les seuls arguments qu'ils écoutent.

Il me semble que le Monde Maritime, lorsque les esprits se seront calmés, devra se pencher sur ce problème du Capitaine et sur ses pouvoirs réels car il ne doit pas être à bord seulement pour être poursuivi en cas de pollution, accidentelle ou non, mais parce qu'il symbolise toute la structure de notre monde Maritime et qu'il doit être soutenu dans son action par son Armateur et les représentants des Affaires Maritimes.

Pierre Beaufrère

Conflit SNCM *Communiqué de l'AFCAN adressé aux médias le 10 octobre 2005*

Plusieurs commandants de la SNCM ont été insultés et menacés physiquement et même expulsés de leurs navires tant pendant le conflit d'avril de cette année que celui en cours.

Le PASCAL PAOLI a même été détourné.

Si nous ne voulons en aucune façon nous mêler des discussions en cours, la situation étant assez grave comme cela, nous devons cependant condamner ces pratiques inacceptables qui mettent en danger les personnes et l'outil de travail.

Nous trouvons tout à fait normal que des plaintes aient été déposées auprès des affaires maritimes pour suite à donner.

La banalisation de tels agissements serait extrêmement dangereuse.

La question qui se pose, au-delà de la liberté de penser de chacun, dans un Etat de droit, est de savoir où s'arrête l'action sociale et où commence la délinquance.

Ceci est un communiqué de l'AFCAN

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de BASSAM
29200 BREST

tel 33(0)298463760
fax 33(0)298468361



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : <http://www.afcan.org>

Monsieur l'Administrateur général
Directeur des Affaires Maritimes

Rue des Phocéens
13002 MARSEILLE

BREST, le 24 octobre 2005

Objet : Agressions à la S.N.C.M.

Monsieur l'Administrateur,

Plusieurs commandants de la S.N.C.M. ont porté plainte auprès de vos services pour avoir été bousculés et expulsés de leurs navires par la force lors des grèves d'avril 2005.

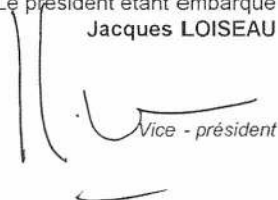
Les mêmes faits se sont reproduits en octobre avec en plus le détournement du PASCAL PAOLI.

Vous comprendrez que représentant plus du quart des commandants français en activité, nous soyons inquiets et indignés devant la tournure qu'ont pris les événements.

Nous aimerions donc savoir la suite que vous comptez donner au dépôt de plainte de nos collègues.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur Général, l'expression de nos meilleures salutations maritimes.

Le président étant embarqué
Jacques LOISEAU


Vice - président



Liberté · Égalité · Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Marseille, le 28 octobre 2005.

direction
régionale
des Affaires Maritimes
Provence-Alpes-Côte d'Azur



direction
départementale
des Affaires Maritimes
Bouches-du-Rhône

Le Directeur,

N° 3023/SEC.jm

Monsieur le Président
de l'AFCAN
Rue de Bassam
29200 BREST

affaire suivie par : Pierre SINQUIN

tél. 04.91.39.69.01, fax 04.91.91.22.78

mél. Pierre.Sinquin@equipement.gouv.fr

--- : ---

Monsieur le président,

par lettre du 24 octobre 2005, vous m'avez fait part de votre souhait d'être tenu informé des suites données aux plaintes déposées par vos collègues capitaines de navires, suite aux agressions dont ils ont fait l'objet à l'occasion des conflits sociaux au sein de la SNCM au cours de l'année 2005.

Toutes les plaintes enregistrées à la direction régionale des affaires maritimes de Marseille ont été transmises au procureur de la république auprès le tribunal de grande instance de Marseille.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Pierre SINQUIN,

directeur régional des affaires maritimes

Provence, Alpes, Côte-d'Azur,

directeur départemental des Bouches-du-Rhône

affaires
maritimes

23, rue des Phocéens
13236 Marseille Cedex 02

téléphone :

04 91 39 69 50

télécopie :

04 91 91 22 78

mél :

DRAM-Provence-Alpes-Cote-
d-Azur@equipement.gouv.fr

Copies :

Direction des AFFMAR,

M. le Préfet de Police (Cabinet),

Chrono.

Enlèvement, détournement, flibusterie, etc...

Ci-dessous la réaction, envoyée sur le site [marine marchande.com], d'un capitaine de marine marchande tunisien au «détournement» du Pascal Paoli et la réponse du site.

Cessons mes Amis(ies) de jouer avec le feu ..et les mots.

Pourquoi ne pas être franc et objectif et dire tout simplement que l'enlèvement du Pascal Paoli est un acte criminel au regard du droit maritime international.

Si tel incident était advenu dans le détroit de Malacca, au large de la Corne de l'Afrique ou au Moyen Orient, tous les médias de la planète s'en seraient emparés pour donner libre cours à leur plume et qualifier cet acte bénin en France, d'acte flagrant de piraterie, voire de terrorisme.

Y-a-il donc deux poids / deux mesures pour un tel délit nautique ou bien le site géographique est-il un facteur d'appréciation des délits et des crimes ?

*Amicalement.
Cdt K.H*

Je comprends votre indignation, et je la partage en ce qui concerne l'acte en lui même (indépendamment du risque pris pour la navigation maritime et ses membres). Cependant, il faut conserver à l'esprit que cette opération s'est inscrite dans le cadre d'un fait de grève.

La plupart des grèves, en France, s'accompagnent d'actes illicites (occupation d'usines, lockout, prise d'otages des équipes dirigeantes, blocage des routes...). Et la plupart de ces faits illicites et criminels sont absous, non pas par la justice, mais par l'ordre gouvernemental, afin d'apaiser les esprits. C'est regrettable, d'autant que nous sommes probablement le seul pays européen à avoir ce comportement de violence criminelle lors des faits de grève.

*Cordialement
A. D.*

Pour ceux qui en entendent parler mais ne l'utilisent pas, un de nos collègues nous donne quelques explications sur le VDR (Voyage Data Recorder).

Comme promis je vous fais un petit point sur le VDR.

1) Le Voyage Data Recorder, contrairement à ce que son nom nous indique, n'est pas un enregistreur des données d'un voyage mais seulement des douze dernières heures. La raison d'être du VDR étant d'aider à l'enquête suite à une catastrophe maritime ; il semble que ce temps soit bien trop court pour couvrir tous les cas de figure possibles.

2) L'enregistrement automatique des données n'a lieu que lorsque la «capsule» de pont est larguée c'est-à-dire lorsque le navire coule !

3) Des enregistrements volontaires peuvent avoir lieu à tout moment, les données des douze dernières heures sont alors stockées sur un disque dur de capacité d'environ 20x12 heures. Elles ne sont consultables qu'avec l'aide du fabricant du VDR qui peut alors effacer les données enregistrées.

4) L'enregistrement comprenant aussi les conversations tenues à la passerelle lors des 12 dernières heures, il n'y a plus aucune confidentialité de ce qui se dit à la passerelle, s'il n'y en a jamais eue...

5) Pour l'instant aucune procédure n'existe pour l'activation d'un enregistrement. Chaque capitaine agit selon les circonstances et selon la demande éventuelle de son armateur ou des autorités.

6) Vu la capacité mémoire du disque dur, il serait possible d'enregistrer plusieurs jours. Ceci est souhaitable afin d'aider à la manifestation de la vérité dans des événements dramatiques. Par contre il est important que ces enregistrements ne soient utilisés que lors d'enquêtes officielles et non lors d'enquêtes de l'armateur...

Depuis l'installation du VDR, j'avais envisagé de ne l'activer de ma propre initiative qu'en cas de collision. Il y a peu de temps, suite à une situation rapprochée, l'armateur a demandé un enregistrement pour enquête interne...à quand l'envoi automatique des données à terre pour Big Brother ?

*Cordialement,
Lionel Barbançon*



**Ouessant Sein
Molène**

vitesse et confort

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

Hommage rendu le 30 Décembre 2005 au Commandant François Gourmelon

Les uns ou les autres t'appelaient par ton prénom, ton diminutif ou encore par ton nom, mais pour nous tous, tu étais et resteras le Commandant François Gourmelon, Capitaine au Long-Cours, Officier de la Marine Marchande française.

Après une trentaine d'années passées à la mer, à bord des navires des CHARGEURS REUNIS ou de la SITRAM, durant lesquelles tu as gravi tous les échelons : Elève-Officier, Lieutenant, Second Capitaine et Commandant, tu as embrassé une carrière d'Expert maritime où tu as pu donner toute ta mesure et faire profiter à la communauté maritime, locale, nationale et internationale de ta grande

expérience, alliée à une compétence et une intégrité respectées et unanimement reconnues.

Tu as aussi donné de ton temps, de ta patience et de ton goût pour la formation des jeunes en présidant le club nautique de ROSCOFF de 85 à 88.

Avec modestie, mais avec efficacité, tu as été de tous les combats : d'abord en créant en 1978, avec RIGOLET et QUEMA, l'Association Française des Capitaines de navires pour la défense des Capitaines Français et étrangers ; ensuite, une dizaine d'années plus tard, en participant à la fondation de l'Association Française des Experts maritimes pour la promotion d'une

expertise maritime libérale et judiciaire honnête et compétente.

Tu ne pouvais supporter l'injustice dont pouvaient être victimes des marins, ce qui t'a amené à prendre des positions fermes dans des affaires telles que celle de l'ERIKA, du «NUMBER ONE», sans oublier celle du «BUGALED-BREIZH».

Tu as appareillé trop vite à notre goût pour ta dernière traversée, nous laissant tous, ta femme, tes enfants, ta famille et tous tes amis, tristes sur le quai.

Mais, sache que nous sommes tous avec toi pour ta dernière manœuvre.

J. Loiseau.

Notes de lecture

JOURNAL DE BORD D'UN MARIN AU LONG COURS

**Tome 1 : DU GUIL AUX EMIRATS
de JOSEPH COÏC aux EDITIONS AR MEN DU**

Avec des mots simples (pour les terriens les termes maritimes sont expliqués en bas de page)

Le Commandant Joseph Coïc retrace sa carrière l'emmenant de mousse à la pêche à commandant de navire hydrographique. En fin de volume (un second tome est prévu «Mission Titanic» relatant son expérience de commandant de navire scientifique) de courts chapitres donnent la position de l'auteur sur certains événements concernant la Marine Marchande : R.I.F., marées noires, rejets illicites etc. Il y fait preuve d'un grand bon sens. Une bonne action à faire, les droits d'auteur sont reversés à la S.N.S.M.

**CARGOS HORS LA LOI
De WILLIAM LANGEWIESCHE
Aux éditions AUTREMENT FRONTIERES**

Le titre anglais «THE OUTLAW SEA» présente beaucoup mieux cet ouvrage se voulant un portrait noir de la situation actuelle du commerce maritime.

Le livre est divisé en 6 chapitres racontant chacun l'enquête du journaliste soit sur des catastrophes (Erika, Exxon Valdez)

soit sur des naufrages (Kristal, Estonia) ou encore sur la piraterie ou les chantiers de démolitions indiens. Certaines analyses sont pertinentes : la naissance et le développement des pavillons de complaisance, la faiblesse de l'O.M.I., la réaction des Etats Unis et de l'Europe, l'action de Green Peace du point de vue indien. Toutes sont intéressantes.

Bien sûr, l'auteur cède un peu au sensationnel mais c'est dans la droite ligne du journalisme américain, comme cette phrase à propos des contrôles de l'état du port en Europe avant 1999 (page 90) «Les néerlandais, par exemple, effectuaient correctement leurs inspections mais n'inspectaient que les meilleurs navires plutôt que les pires, les français remplissaient en douce leurs formulaires sans même monter à bord, et en tiraient sans doute un certain plaisir pervers. Quant aux inspecteurs espagnols et italiens, beaucoup se laissaient acheter, quand ils se donnaient la peine de se montrer.»

Quelques erreurs aussi dans la traduction par ailleurs excellente. Ingénieur pour Mécanicien et Ingénieur du génie maritime pour chef mécanicien.

Tout cela n'empêche pas que ce cri d'alarme est passionnant à lire et pose de vrais problèmes.

La recherche du moins disant et du profit maximum est elle la seule perspective d'avenir du commerce maritime mondial.

C. LOUDES

Compte Rendu sur les XXIIIèmes journées nationales de la mer, tenues à Paris le 21 octobre 2005, à l'Assemblée Nationale

Notes prises en cours de séance, essentiellement sur les centres d'intérêt de l'AFCAN

F. LAMOUREUX, D.G. de la direction Transport et énergie de la Commission Européenne :

Sécurité

La Commission s'attache particulièrement aux inspections des navires, à l'établissement de la liste noire, et au contrôle des sociétés de classifications, européennes ou non.

Elle recherche

- l'amélioration du contrôle du trafic maritime,
- la mise en place d'un mécanisme de contrôle de la pénalisation pour les pollutions,
- la représentation des pays membres auprès de l'OMI afin d'avoir dans les discussions un poids prépondérant correspondant à la somme des immatriculations européennes

Elle propose

- De prendre elle-même la décision du choix des zones refuges
- De fixer le contrôle ciblé des inspections de navire (équilibré par ports)
- D'établir des règles communes pour les BEA
- La fin du plafonnement de la responsabilité civile en matière de pollution,
- L'instauration d'une assurance obligatoire pour les navires fréquentant les eaux européennes, comparable à ce qui se pratique aux USA
- L'harmonisation des législations et des méthodes et des moyens comme préalable à la création d'une garde-côte européenne.
- Le développement des autoroutes de la mer (plaider très fort pour l'Atlantique) avec une dérogation sur le principe des aides, et une simplification maximale des contrôles en raison de la fréquence des touchées

Elle attire l'attention sur le risque élevé d'intervention habituellement brutale et dévastatrice de la cour européenne de justice..

Compétitivité – mondialisation

- Nécessité d'une pensée européenne, en raison de l'absence de poids à titre individuel dans les organisations internationales
- Nécessité d'une répartition entre tous les membres de l'UE, côtiers ou non, des charges financières sociales et de sécurité (texte en préparation), et de sûreté.

Amiral Oudot de Dainville, CEMM

L'harmonisation des systèmes juridiques européens est un préalable impératif à la création d'une garde-côte européenne.

Ph. Louis-Dreyfus, président de LOUIS-DREYFUS ARMATEURS

Vigoureux plaidoyer pour la prise en compte du possible caractère accidentel des pollutions, et le rééquilibrage des amendes en fonction du risque de dommages au lieu de la valeur de la cargaison transportée. N'a pas parlé des amendes infligées au capitaine.

V.A.E. Le Merrer, PREMAR BREST

Le VAE Le Merrer a évoqué les essais satisfaisants

de la couverture du DST d'Ouessant par des radars HF. Il est discrètement opposé à la création d'une garde-côte Européenne. «Ne compliquons pas ce qui fonctionne bien par l'intrusion d'autres intervenants.»

N. Saverys, PDG EXMAR (Belgique)

Plaidoyer argumenté pour un pavillon européen (EUROS revisité)

F. Vallat, président de l'I.F.M.– N. Wijnolts, président du Cluster maritime néerlandais

Plaidoyers pour un cluster maritime Français et un cluster maritime Européen. Le lobbying néerlandais est donné en exemple pour montrer la nécessité d'un lobbying européen. A l'évidence, les Hollandais souhaitent l'appui d'un cluster maritime Français pour contrebalancer la puissance allemande.

J.Y. Besselat, Député du Havre

Justification du RIF par la création d'un espace juridique cohérent, de l'embarquement impératif d'un commandant et de son remplaçant, titulaires de la nationalité française, et de la prise en compte de la protection sociale des marins étrangers (légalisation des marchands d'hommes mis sous contrôle administratif, et paiement de la masse salariale garantie par l'armateur).

Attente impatiente de l'application du GIE fiscal (en cours d'examen à Bruxelles), qui prévoit sur la base de la fiche d'effectif 35% de marins CEE pendant la durée du GIE (8 ans) et 25% ensuite.

Les revenus des marins sont défiscalisés, et les armateurs exonérés de charges sociales.

Calcul très optimiste sur la création de 1 200 postes de navigants dans les 3 ans, avec le rapatriement prévisible des navires sous pavillons de circonstance.

P. Boissier, président de la chambre syndicale de la construction navale

Auto satisfaction sur le chiffre d'affaire, conséquence de la sophistication des navires construits.

Mais la claque reçue par l'Europe à l'OMC pour les subventions aux chantiers Coréens est douloureusement ressentie, en raison de la férocité de la commission Européenne envers les chantiers européens et de son impuissance envers les chantiers hors CEE. Cela a donné lieu à un échange très vif avec le président d'Armateurs de FRANCE, accusé de voir ses membres préférer la construction asiatique, en raison des aides asiatiques, non négligeables, consenties aux armateurs Français.

M. Quimbert, président de Ports de FRANCE.

- Dénie la stagnation des ports Français, avec une progression de 12%, malgré une progression de 16 à 18% pour Rotterdam et Anvers.
- Déclare que les ports sont prêts à privatiser les appareils de manutention et que les grèves ne sont pas de leur fait (malgré la dernière de Marseille)
- Estime que le coût de la sécurité-sûreté, basée sur la traçabilité, doit être supporté par l'ensemble de la chaîne de transport
- Ne croit pas à la pollution volontaire par les armateurs sérieux.

D. Perben, Ministre des transports, en clôture

- Le ministre a posé comme principe de base que la politique maritime de la FRANCE ne peut se concevoir qu'au sein de l'Europe, et a donné les éléments de réponse suivants aux différents intervenants :
- En 2005, 129 inspecteurs auront contrôlé plus de 25% des navires en escale dans les ports Français, conformément aux engagements pris.
- La surveillance côtière sera assurée fin 2006 par une couverture radar complète, et le suivi du trafic sera assuré pour la fin 2007.
- Le code ISPS est appliqué, et le dispositif d'audit correspondant est mis en œuvre.
- Le développement des outils portuaires sera facilité par le transfert des ports régionaux aux collectivités locales, et l'ouverture du partenariat public/privé dans le transport ferroviaire.
- Au 1er janvier 2006, l'exonération des charges sociales et la défiscalisation des revenus des navigants seront effectives.
- Le gouvernement entend mener une politique d'ouverture pour le recrutement maritime

Commentaires

- Les éléments indispensables à un renouveau de la compétitivité du pavillon français ont été développés avec un véritable 2ème registre d'immatriculation et une harmonisation du régime fiscal des navigants. La majeure partie des marins français risque cependant de rester écartée des retombées de ces mesures, faute de possibilités d'embarquement. Par voie de conséquence la politique d'ouverture du recrutement maritime a peu de chances de succès, et l'inquiétude grandit de voir les navigants Français disparaître en raison d'un surcoût résiduel de 35% par rapport aux pays de l'Est, aggravé par une forte disparité du niveau de vie.
- L'inadéquation du traitement pénal des pollutions n'est pas à l'ordre du jour, malgré la démonstration remarquable du président de Louis-Dreyfus Armateurs.
- L'idée d'une garde-côte Européenne est admise pratiquement par tout le monde, y compris la Commission Européenne, sous réserve d'une harmonisation préalable du droit, des méthodes et des moyens.
- Il y a lieu de noter enfin la recherche urgente du poids européen pour discuter à l'OMI en lieu et place des états-membres séparément, avec pour moyen de pression la création du cluster européen, les Pays Bas recherchant a priori l'alliance avec la France, l'Allemagne ayant déjà «ce qu'il faut».
- Même si l'on constate un début d'avancées en faveur du milieu maritime Français, la conclusion a été fournie par la grande expérience de M. Jean Morin, demandant l'application de toutes les mesures décidées, évoquées au cours de ces XXIIIèmes journées de la mer, et qui correspondent exactement à celles d'un texte vieux de quinze ans, signé Jacques Chirac, Premier Ministre

F.X. PIZON

Effectifs de sécurité des caboteurs

(à la suite d'une lettre de M. Marcin Libbicki, Président de la Commission des Requêtes au Parlement Européen, adressée au Cdt Félix Socias Bruguera, Président de l'ACCMM*)

CESMA NEWS SEPT / OCT 2005

Nos Collègues de l'*Asociacion Catalana de Capitanes de la Marina Mercante (ACCMM)* de Barcelone ont requis l'attention de la Commission Européenne en ce qui concerne l'effectif de sécurité des caboteurs, tout particulièrement sur la question du quart en bordée à 2 («*six on/six off*»), qui est pratiqué sur la plupart de ces navires.

Une lettre antérieure à la Commission, durant le «règne» de Mme Loyola de Palacios, était revenue avec une réponse indiquant que «les heures de travail du système de quart étaient conformes à la *Convention OIT N°180 art.5* et que chacun sait le temps qu'il faut pour changer une convention Internationale qui a été signée après des années de négociations entre de nombreux états membres.»

Il faut dire que le système de bordée à 2 (s.o./s.o.) est en service depuis longtemps, bien qu'il repose sur une semaine de travail de **84 heures**, ce qui

est un phénomène digne du Moyen Age. Mais les officiers concernés n'ont pas seulement à accomplir les charges du quart. De nos jours les inspections et les charges administratives augmentées du fait principalement des nouveaux moyens de communication et de l'introduction des Codes ISM & ISPS.

De plus, les heures de repos sont interrompues par des tâches fréquentes d'arrivée et de départ et d'autres activités spécifiques aux navires effectuant de courtes traversées, en particulier les feeders et les chimiquiers.

Le danger apparaît quand les officiers de quart décident d'effectuer des tâches administratives pendant leur quart.

Au cours de voyages côtiers avec trafic dense, la sécurité maritime peut rapidement se trouver en danger.

Nos collègues de Barcelone ont finalement décidé de porter ce problème devant la Commission des

Requêtes du Parlement Européen (reçue sous le N° 248/2005).

Elle est conforme avec les principes basiques de compétence du Parlement Européen et semble être dans la compétence de l'Union Européenne.

De plus il a été considéré que les questions soulevées par la Requête méritaient de faire l'objet d'un examen approfondi de la part de la Commission compétente du Parlement.

Pour cette raison la requête a été transférée à la Commission de l'Emploi et des Affaires Sociales pour considération.

Enfin la Commission des Requetes a décidé de faire appel à la Commission Européenne en vue d'initier une enquête sur les différents aspects du problème.

La Commission continuera d'examiner la requête en fonction de la réception d'informations.

Dans l'intervalle, elle tiendra au courant nos collègues du déroulement des actions.

Tribune Libre

Des diverses applications du code ISPS.

Un de nos adhérents nous fait part de ses observations sur le terrain.

Le 27 Octobre 2005, j'étais à Dunkerque pour passer la visite annuelle d'un charbonnier sous pavillon des Iles Marshall.

Ce navire était accosté au Quai pondéreux Ouest, face à l'entrée Ouest du Port de Dunkerque, sur la commune de Loon-Plage.

A cet appontement pondéreux étaient en déchargement plusieurs navires.

Le seul moyen pour accéder à cet appontement, il faut prendre un taxi.

Jusqu'au pied du navire, je n'ai vu aucune grille simplement un pseudo-poste de garde en pleine nature avec deux individus faisant semblant de contrôler les camions. Mais les taxis et voitures individuelles ne sont pas arrêtées et encore moins les personnes à bord contrôlées.

Finalement seul le navire que je devais inspecter se conformait au Code ISPS, tout du moins pour l'accès des personnes à bord.

Enfin j'ai constaté qu'il n'existait, face à la mer, aucune protection et cet appontement se situant juste au droit de l'entrée Ouest de Dunkerque, une embarcation

pouvait s'approcher, sans bruit, sans que personne s'en aperçoive, la photo jointe vous donne un aperçu.

Jean P. LE COZ



photo J-P Le Coz

Dernières Nouvelles de l'European Coast-Guard...

Une récente interview du Chef d'état major de la Marine par un journaliste de la revue MARINE de l'ACORAM (Association des Officiers de Réserve. N° 209 / Octobre 2005) nous fait espérer que la Royale est en train de modifier sa façon de penser au sujet de la création d'un corps spécialisé de Garde Côtière Européenne. Il n'y a pas si longtemps le simple mot de Coast-Guard provoquait un grand courroux à l'Amirauté à tel point qu'on lui avait substitué le terme de Force de Sauvegarde Maritime qui ne veut pas dire grand-chose sur une passerelle de navire de commerce...

La question du journaliste était la suivante :

- L'Action de l'Etat en Mer représente aujourd'hui 25% des activités de la Marine Nationale. Est-ce trop ? Est-ce vraiment la mission de la Marine ? Que pensez-vous de l'idée, qui circule, de créer un corps de garde-côtes à l'américaine ?

Réponse de l'Amiral Oudot de Dainville, Chef d'Etat Major de la Marine depuis Juin dernier :

- Ce travail entre parfaitement dans les missions de la Marine et il est bien fait. Les marins sont tout simplement des gens de mer qui consacrent les trois-quarts de leur temps à la défense et le reste à des actions civiles. La Marine, rappelons-le, lutte contre la pollution, fait du sauvetage et de l'assistance, surveille le trafic et les trafics ; elle a intercepté dix tonnes de drogues dures cette année. La réflexion sur la création d'un corps de garde-côtes a une dimension plutôt européenne. L'idée ne me paraît pas utile à développer pour notre seul pays. Le système français fonctionne bien et le fait qu'il implique plusieurs administrations permet une bonne rationalisation des moyens.

Il y aurait comme un frémissement positif au niveau européen rue Royale ! Les Amiraux auraient-ils senti le vent du boulet, la peur de voir l'European Coast-Guard se faire sans eux ! Ce qui surprend c'est que l'on reparle de Garde-Côtes Franco-Française «à l'américaine» près de 30 ans après l'échouement de l'Amoco Cadiz. Un récent rapport présenté au Sénat par deux Sénateurs, du Lot et de Charente Maritime, a fait les gros titres de l'hebdomadaire Le

Marin le 19 Août dernier avec à la Une ce titre accrocheur : «*Garde-Côte : trop cher, selon un rapport du Sénat*», puis en deuxième page : «*La création d'une Garde-côte européenne hors de portée, selon un rapport du Sénat*» avec en plus petits caractères «*Alors que le Parlement européen veut examiner sérieusement la création d'une garde-côte, un rapport du Sénat français la juge hors de portée financièrement.*» !

Ce rapport qui est plutôt un état des lieux en matière de sécurité maritime est confus et de ce fait sa lecture en est difficile. Il manque de clarté et pose mal les enjeux au niveau Européen. Il fallait traiter le problème globalement et raisonner en termes de Garde-Côte Européenne. Une Garde-Côte Française n'a plus aucun intérêt dans le contexte actuel. Ramener ce sujet sur le tapis a de quoi surprendre. Mais il n'est dit nulle part dans ce rapport qu'une European Coast Guard serait hors de portée financièrement. Il est d'une grande évidence que cette dernière reviendrait beaucoup moins cher à la France que l'actuelle Action de l'Etat en Mer en place, puisque les 25 Etats Membres de l'Union Européenne participeraient aux frais pour assurer le bon cheminement du trafic maritime le long des côtes de l'Union Européenne et protéger le littoral. Faut-il rappeler que nos côtes sont les plus exposées d'Europe aux menaces qui viennent de l'océan alors il serait juste que la France soit la grande bénéficiaire de cette mutation et perçoive la plus grande part des subventions pour protéger son littoral ! Le siège de cette European Coast-Guard serait bien évidemment édifié à Brest.

Il est dommage que ce rapport vienne mettre le doute dans l'esprit des lecteurs. Le côté positif de ce rapport est qu'il convient que plus d'harmonisation est nécessaire entre les différents ministères impliqués dans l'Action de l'Etat en Mer. Il insiste aussi sur un défaut de ce dispositif jugé trop militarisé qui ne devrait plus être placé sous la tutelle du ministère de la Défense mais transféré au ministère des Transports ! Suggestion qui doit faire du bruit dans les Préfectures Maritimes et qui est peut-être à l'origine de ce changement d'amure de la pensée du Chef d'Etat Major de la Marine... Ces luttes intestines ne peuvent que nuire à l'efficacité du dispositif et démontrent qu'il est grand temps de changer de système. Hors de l'Europe, point de salut.

Affaire à suivre... Aucune info par contre concernant l'étude de faisabilité d'une European Coast-Guard commanditée par le Parlement Européen à la Commission Européenne. Cette dernière devrait rendre son verdict à la fin du 2ème semestre 2006. Nous essaierons d'en savoir plus dans notre prochain AFCAN-Info. L'AFCAN se doit d'être un groupe très actif de proposition *et accessoirement de pression* dans cette affaire qui est de la plus haute importance pour la Sécurité et la Sûreté du Transport Maritime et par voie de conséquence pour la protection de l'environnement. Sans oublier bien évidemment les retombées positives en terme d'emploi pour tous les Gens de Mer motivés et expérimentés, intéressés pour rejoindre ce corps spécialisé.

M. Bougeard

Un conte de Noël... Total Respect !

J'ai fait un rêve ! Oui, j'ai rêvé que tous les Armateurs de la Planète bleue patronnaient une campagne publicitaire mondiale vantant les mérites de leurs Equipages, affirmant ainsi leur pleine solidarité avec leurs Marins. Oui j'ai rêvé que partout dans le monde, du Havre à Vladivostok, de Hambourg à Cape Town, de New York à Valparaiso, de Singapour à Sydney, à Shangai ou ailleurs, des spots TV, des pubs Radio, des encarts dans les journaux et des affiches géantes décrivaient l'Utilité de ce beau métier tant décrié !

- Une première affiche montrait un super pétrolier traçant un large sillage dans une mer d'un bleu profond et dont le pont immense était transformé en autoroute à 4 voies sur lesquelles circulaient camions et voitures de tourisme. Les chauffeurs et passagers arboraient un large sourire, montrant leur main fermée avec le pouce levé en signe de reconnaissance envers les Longs Courriers qui leur délivraient le carburant nécessaire à leurs déplacements.

- Telle autre montrait un bananier déchargeant sa cargaison de bananes et de fruits exotiques dans un port enneigé de l'Europe du Nord.

- Sur une autre affiche on pouvait voir un rapide porte-conteneurs chargé de 10.000 boîtes dont celles en pontée dévoilaient leur contenu : Appareils photos du Japon, TV de Corée, Thé, Textiles, jouets et guirlandes de Noël de Chine, Epices et meubles en tek d'Indonésie etc.

- Sur une quatrième, un transport de voitures accostait à Manhattan devant la statue de la Liberté, son garage rempli de 6.000 voitures de luxe Européennes !

- Telle autre montrait un minéralier chargé de minerai de fer Australien alimentant un haut-fourneau à Shangai jouxtant une usine d'automobiles d'où sortait un flot continu de voitures neuves.

- Deux immenses paquebots se croisant étaient les vedettes de la sixième affiche où l'on pouvait distinguer des milliers de passagers en joie se dorant au soleil des Caraïbes.

- Il y avait aussi cet énorme gazier et ses 5 cuves sphériques déchargeant directement son gaz naturel dans les circuits de chauffage d'une mégalopole alimentant des millions de foyers de particuliers !

- Puis ce vraquier amarré dans le port de Brest dont la cargaison de soja du Brésil contribuait à nourrir bovins et poulets bretons élevés en batterie à même le quai.

- Et enfin la toute dernière affiche nous montrait un navire câblé en pose de câbles sous marins entre deux continents. Aux deux extrémités de ces Fibres Optiques, des millions de voix et d'internautes communiquaient entre eux.

Le texte accompagnant ces affiches était des plus simples et de ce fait très explicite :

« 90% des échanges commerciaux se font

par voie de Mer. Merci à nos équipages. » suivi de ce slogan: «Les Longs Courriers sont sympas !» .

Eh oui, il serait grand temps de reconnaître les mérites des Marins qui pratiquent un métier difficile pour le bien-être de Tous.

Mais hélas, cent fois hélas, ce n'était qu'un rêve. La réalité est tout autre ! Pauvre Marin, pauvre misère !

La criminalisation des Gens de Mer en général, et du Capitaine en particulier, est devenue un sport international. Tout à fait d'actualité et pourtant elle ne date pas d'hier. Souvenez-vous, il y a trente ans presque jour pour jour, le Commandant de l' *Olympic Bravery* était soupçonné de baraterie après l'échouement de son super pétrolier sur les roches d'Ouessant, dressé à la côte en pleine tempête suite à une panne de machine lors de son voyage inaugural sur ballast vers un fjord norvégien.

Puis deux ans après, ce fut au tour des Commandants du remorqueur *Pacific* et du super tanker à pleine charge *Amoco Cadiz* d'être traînés dans la boue et tenus pour uniques responsables de cette marée noire du siècle.

Dans ces deux cas la manœuvre hordie contre eux était habile et consistait à faire courir de fausses rumeurs accusatrices. Il fallait absolument trouver des boucs émissaires pour cacher la carence de l'Etat Côtier responsable de ne pas avoir pris les mesures préventives adéquates. Mesures qui auraient dû s'imposer dès Janvier 1976 après l'avertissement sans frais de l' *Olympic Bravery* et son incroyable odyssee!

En cas d'orage, il faut repérer tout de suite le bon parapluie !.. Alors le Capitaine en unique responsable à offrir en pâture à la vindicte populaire, on ne pouvait rêver mieux.

Mais la ficelle était un peu trop grosse dans le cas de l'*Amoco Cadiz*. De ce fait elle ne convainquit personne si on en juge par la manifestation monstre qui déferla dans les rues de Brest pour investir de force la Préfecture Maritime dans l'enceinte du château et casser les vitres du Cercle Naval !

Le message fut reçu 5 sur 5 en haut lieu. Depuis, au fil des ans, la méthode s'est peaufinée et durcie : on emprisonne d'abord le Commandant pour frapper l'opinion publique et bien orienter son courroux vers une seule personne responsable, abandonnée de tous, tel un pestiféré. *Erika*, *Prestige* et, plus récemment, le pétrolier *Tasman Spirit*, échoué à l'entrée du chenal de Karachi, dont les officiers et même les sauveteurs furent incarcérés, sont des exemples frappants.

Le procès de l'*Erika* qui doit avoir lieu, enfin, en 2006 promettait d'être exceptionnel avec ses 19 entités mises en examen par la juge D. de Talancé. Ces entités représentaient toutes les maillons de la chaîne des intervenants

du transport maritime, du Capitaine à l'Etat côtier ! C'était une avancée remarquable qui aurait permis de définir la part de responsabilités ou d'innocence des uns et des autres lors d'une catastrophe de ce genre. Et puis au fil des ans, comme on pouvait le craindre, de nombreux accusés et pas des moindres, ont réussi à échapper aux mailles du filet et éviter cette comparution. Mais soyons assurés que s'il n'en reste qu'un... ce sera le Commandant Karun Mathur ! L'arbre qui cache la forêt.

Il en sera même en ce qui concerne le naufrage du *Prestige*. Gageons que le Gouvernement Espagnol et les autorités administratives et portuaires de Galice fuiront leurs responsabilités et ouvriront non pas des parapluies mais des parasols pour trouver refuge et faire oublier leur incompétence en déviant la faute vers d'autres ! Le Commandant Apostolos Mangouras est dans leur collimateur, cible facile, toujours retenu en Espagne. Ce dernier risque ainsi de se retrouver bien seul dans le box des accusés ! Depuis la chasse aux pollueurs est ouverte. On traque la moindre gouttelette de pétrole qui peut coûter 200.000, 500.000 €, voire plus. Tolérance zéro dit-on, sans s'inquiéter de savoir pourquoi le fameux séparateur à eaux mazouteuses ne fonctionne pas et pourquoi on tarde à le remplacer par un autre appareil plus fiable ! Mais peu importe, l'essentiel est de montrer à l'homme de la rue, un tableau de chasse impressionnant qui focalisera comme toujours la faute sur les marins. C'est ce que l'on pourrait appeler de la sécurité médiatique et ça marche !..

Et quand un Président de la République, pourtant ancien Pilotin lors de l'été 1950, charge la barque en traitant de «Voyous des mers» les auteurs de ces pollutions accidentelles qualifiées de volontaires, l'amalgame est vite fait dans les médias. Depuis ces paroles malheureuses les *Marins sont TOUS des voyous et TOUS les navires sont des Pétroliers !..*

Cet excès de langage qui nous a fait tant de mal va à l'encontre des propos modérateurs préférés tout récemment par le même Jacques Chirac : «en politique, le choix des mots est évidemment essentiel...» a-t-il précisé pour critiquer la fougue verbale de son Ministre de l'Intérieur lors de l'embrassement des banlieues en Novembre dernier...

On retrouve hélas ces attaques en règle contre le milieu maritime généralisées aux quatre coins de la planète. Par exemple, sous couvert de code ISPS et de «l'après 11 Septembre» de nombreux équipages ne sont plus autorisés à descendre à terre lors d'escales aux Etats-Unis ! Délits de faciès, de religion, de pavillons black-listés, etc. ! Tous les prétextes sont bons pour interdire la libre circulation des Marins en escale. Certaines compagnies de paquebots, opérant au départ

de la Floride, n'ont pas hésité à remplacer leurs habituels équipages Indonésiens par d'autres marins de confession non musulmane pour pouvoir escaler sans tracés dans les ports américains ...

Il est assez savoureux de constater que les USA qui sont, faut-il le rappeler, les géniteurs des pavillons de complaisance (Libéria et Panama) renient maintenant leurs fils devenus maudits...

Les Marins seraient-ils des sous-citoyens, des sous-hommes. Platon doit se retourner

dans sa tombe, lui qui aimait à dire «*Il y a trois sortes d'hommes : les Vivants, les Morts et ceux qui vont en Mer*» !.. Grandeur et décadence.

Dans un tel climat de suspicion et de criminalisation systématique des Gens de Mer, comment peut-on donner envie d'avoir envie aux jeunes d'embrasser une carrière maritime et de les retenir ? Pourtant il faut absolument les attirer vers ce beau et grand métier et les maintenir sur les navires sinon le niveau de compétence baissera encore une fois

d'une façon dangereuse sur les Passerelles et dans les Machines. Cette pénurie d'officiers obligera les Armateurs à recruter le tout venant pour armer leurs navires. Et vogue la galère !..

Nous les Anciens, nous nous souvenons pourquoi nous avons eu envie de faire ce métier. Le referions-nous dans le contexte actuel ? Pas si sûr ...

Michel BOUGEARD. Décembre 2005.

Les navires pollueurs échappent à la justice française

Extrait de Ouest France du 18 Novembre 2005

Gilbert Le Bris interpelle le ministre

Faire les lois et les appliquer deux façons de voir la justice. La France a signé la Convention, si c'est pour ne pas l'appliquer...

Gilbert Le Bris vient d'écrire au ministre de la Justice, Pascal Clément, pour lui demander de refuser la demande de la Norvège, qui souhaite juger chez elle le cargo pollueur *Trans Arctic*.

Le chimiquier norvégien *Trans Arctic* a été intercepté le 17 mars 2005 au large d'Oléron, il est soupçonné de pollution par hydrocarbures. Le procès devait se dérouler à Brest le 18 octobre. Mais le Ministère public a demandé son renvoi, au motif que la Norvège demandait à juger elle-même le cargo, en application de la convention internationale de Montego Bay.

Selon ce texte, un État peut demander à juger lui-même le commandant d'un navire, s'il ne s'agit pas de faits graves. Il

a six mois pour engager des poursuites.

Gilbert Le Bris voit dans l'application de cette convention «**un anéantissement du dispositif de lutte mis en place depuis la loi du 3 mai 2001, qui a accru de manière significative les sanctions pouvant être infligées au capitaine et à l'armateur du navire. Cet arsenal juridique français pourrait être réduit à néant si d'autres États souhaitant protéger leurs armements s'engouffraient dans cette brèche.**»

Le député concarnois s'étonne que la France semble disposée à donner suite à la demande norvégienne. «**Les relations diplomatiques ou le lobby des armateurs prévalent-ils à la politique volontariste de lutte contre les pollutions de la mer**

menée par les autorités maritimes et judiciaires de Brest ?»

Pour Gilbert Le Bris, il y a un moyen juridique de refuser le renvoi de l'affaire en Norvège. La convention de Montego Bay ne s'applique en effet qu'aux faits qui ne sont pas graves. «**N'y a-t-il pas la possibilité de refuser d'accéder à la requête de la Norvège arguant du fait qu'il s'agit là d'actes graves n'entrant pas dans le cadre prévu par la convention de Montego Bay?**»

Rappelant les engagements du Président de la République, et du ministre de l'Environnement en faveur d'une grande fermeté vis-à-vis des pollueurs, le député demande au ministre de la Justice de refuser la requête norvégienne.

La Nouvelle Orléans reparle de la fermeture du MRGO (Mississippi River Gulf Outlet)

Pour faire suite à ce qui a été écrit dans AI 70 voici un extrait de Fairplay traduit par JP. DALBY.

Les autorités du port de la Nouvelle Orléans ont ressorti les plans pour une fermeture définitive du MRGO aux navires à grand tirant d'eau à la suite de l'ouragan Katrina. Après la perte de 114 vies humaines dans la paroisse de Saint Bernard à la suite des tragiques inondations de la Nouvelle Orléans, des plans ont été mis en place pour réduire à 8,50m la profondeur accessible du MRGO au lieu des 11m actuellement autorisés. Le port a fait paraître un document soutenant ce plan, ce qui veut dire que les terminaux et les industries jusque là alimentés par cette voie d'eau devront être déplacés. Cela a aussi souligné la nécessité de réaliser les travaux, en suspens depuis longtemps, du Inner Harbor

Navigation Canal Lock, qui remplaceront le vieillissant Industrial Canal Lock et offriront un accès au Mississippi plus viable pour les navires à grand tirant d'eau. Construit en 1965, le MRGO fournissait un raccourci entre le Golfe et le Mississippi, mais était plutôt considéré comme 'un tuyau direct à la mer' et après Katrina comme une 'autoroute à ouragan'.

Selon Blomberg, Gary Lagrange, Directeur du Port, aurait déclaré que 9 compagnies dont Maersk utilisaient régulièrement le MRGO, quoique, selon Blomberg, depuis Katrina le canal ne soit plus autorisé qu'aux navires de commerce jusqu'à 6.7m de tirant d'eau.

21/11/05

Objet : Larousse 2006

Madame, Monsieur,

J'ai fait l'emplette du PETIT LAROUSSE 2006.

J'ai remarqué que vous y avez inclus un encart conçu en partenariat avec la fondation NICOLAS HULOT. Sur le fond, l'idée est excellente, l'avenir de la terre nous concernant tous. Sur la forme, c'est beaucoup plus aléatoire. Ces braves gens, emportés par leurs convictions oublient de contrôler leurs informations.

Dans un domaine que je connais un peu je relève deux inexactitudes.

1/ Page LXIX : Transport fluvial.

La photographie est celle d'un navire de mer et non d'une péniche. Il s'agit plus exactement d'un FEEDER, navire faisant le trafic entre les ports secondaires et les ports principaux d'une ligne conteneurisée. Le terme français le plus proche est celui de navette. Page 456 le mot feeder est d'ailleurs défini comme un anglicisme déconseillé pouvant se traduire par ligne d'alimentation ou coaxial. Vous pourriez y ajouter celui de navire navette.

2/ Page LXXIII : Les marées noires.

Le terme «dégazage sauvage» est très à la mode dans la presse mais est complètement erroné. Le dégazage est une opération classique permettant entre autre au personnel de pénétrer dans une citerne de cargaison ou tout lieu fermé et concerne des hydrocarbures ---gazeux (voir d'ailleurs votre définition page 340). Le terme «rejet illicite» ou rejet opérationnel est beaucoup plus approprié.

Enfin un rejet illicite ne provoque pas une catastrophe écologique. C'est l'accumulation de ces rejets dans la durée qui est nocive pour l'environnement.

Je pense que le sérieux de la Maison LAROUSSE vaut bien ces rectificatifs.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes sincères salutations maritimes.

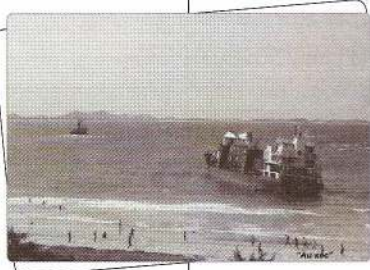
C. LOUDES

BEA Mer

Le site du BEA Mer, www.beamer-france.org s'est enrichi de plusieurs rapports intéressants pour les capitaines cherchant à éviter les ennuis arrivés à d'autres collègues (le fameux retour d'expérience), trois d'entre eux ont attiré notre attention.

Tout d'abord celui sur l'abordage entre le **TRICOLOR** et le **KARIBA**, suivi des échouements sur l'épave du **TRICOLOR** des **NICOLA** et **VICKY** et de nombreux quasi accidents ayant entraîné la mise en place d'un dispositif lourd de signalement (130 pages plus un rapport complémentaire de 32 pages sur le sujet controversé des portes étanches ouvertes ou fermées, ce ne serait pas si sérieux on pourrait y voir une allusion à ALFRED DE MUSSET).

Rappel succinct des faits.



Durant la nuit du 14/12/02 le **KARIBA** allant d'ANVERS au HAVRE est rattrapé par le **TRICOLOR** allant de ZEEBRUGES à SOUTHAMPTON aux approches du WEST HINDER. Le **KARIBA** détecte sur Bd le **CLARY** dans la voie montante du dispositif du Pas de Calais qui lui semble en route de collision. Le **CLARY** gardant route et vitesse, le **KARIBA** vient sur sa droite et entre en collision avec le **TRICOLOR** qui coule en moins de trente minutes. Pas de perte de vies humaines bien que le capitaine et deux membres d'équipage soient récupérés in extremis par le **KARIBA**. Le **CLARY** après avoir manœuvré (selon ses déclarations) continue sa route.

L'épave du **TRICOLOR** étant un danger pour la navigation sera balisée par un dispositif se musclant au fur et à mesure des accidents

et quasi accidents se produisant, passant d'une bouée quelques heures après le naufrage à 2 le 16/12 puis 4 associées à deux navires de surveillance pour compte de l'armateur et d'un patrouilleur d'état côtier. A partir de Juillet 2003 un chantier de découpe de l'épave est mis en route pour s'achever courant 2004.

Commentaires

Pour ce qui concerne l'abordage le BEA relève que «la compréhension incomplète de la situation d'ensemble sur chaque passerelle constitue le facteur déterminant de l'accident». Il note aussi que le Commandant du KARIBA avait eu une charge de travail importante (mais courante en tournée du nord) et que sur le CLARY l'officier était seul en passerelle.

Pour l'AFCAN nous noterons une fois de plus que le ralentissement est une bonne solution et que dans tous les cas il permet de gagner du temps pour analyser la situation.

La veille de nuit, seul, a fortiori en parages

fréquentés, devrait être formellement interdite. Je sais bien qu'elle n'est pas autorisée mais il y a une nuance.

En parlant des conséquences de l'accident il semble que certaines portes étanches du TRICOLOR n'étaient pas verrouillées. Le fait que cela ait entraîné ou pas un naufrage plus rapide aurait amené une polémique avec les norvégiens obligeant le BEA à modifier une partie de son rapport et y adjoindre un rapport complémentaire portant sur les indices et preuves montrant la position des portes étanches du TRICOLOR. A ce sujet voir le nota en bas de la page 79. «Une porte étanche est dite fermée lorsque les manœuvres de fermeture et de verrouillage ont été effectuées et que les goupilles de sécurité sont à poste, dans tous les autres cas elle est considérée comme ouverte quel que soit son seuil d'ouverture». Pour l'AFCAN nous sommes bien conscients que la fermeture des portes étanches à la mer, sur les rouliers, d'autant plus vulnérables du fait de leur manque de cloisonnement transversal fixe, est un impératif.

Les échouements ou quasi échouements survenus sur l'épave du TRICOLOR posent le problème de la transmission et de l'exploitation de l'information nautique. Le BEA Mer note que sur les NAVTEX les AVURNAV ne peuvent être rejetés et que leur ignorance ne peut résulter que d'une mauvaise sélection des stations, de la mise hors service du récepteur ou de l'absence de lecture des messages reçus.

On est quand même arrivé à une centaine de quasi accidents.

L'AFCAN s'associe donc pleinement aux recommandations du BEA Mer, en particulier :

- Améliorer qualitativement et quantitativement les effectifs affectés à la conduite et à la veille en passerelle, et l'efficacité de leur contrôle.
- Supprimer l'organisation du quart en passerelles en deux bordées.
- Améliorer la compréhension des communications maritimes de sécurité.
- Améliorer la diffusion et la compréhension des «Avis urgents aux navigateurs»

Pour ce qui concerne le FATOGLU il s'agit d'un cargo de 95 m avec 12 hommes d'équipage dont 1 Commandant, 1 Second, 1 Lieutenant, qui voulait se mettre à l'abri en baie de DOUARNENEZ le 27/02/04 et est venu s'échouer suite à l'endormissement du second capitaine seul en passerelle à ce moment. Le navire a pu se dégager seul mais des avaries au bulbe l'ont amené en cale sèche à Brest.

Les recommandations du BEA mer sont les suivantes :

- Que les navires soumis à la convention

SOLAS aient un niveau d'effectif suffisant pour :

- qu'en navigation côtière, l'officier de quart à la passerelle soit assisté d'un homme de veille compétent
- que le capitaine ne soit pas astreint à faire le quart.
- Que tous les moyens disponibles à bord du navire pour la sécurité de la navigation soient utilisés
- Que les navires effectuant régulièrement le même trajet disposent à bord de la documentation nautique appropriée pour utiliser les abris de manière sûre.
- Que l'obligation de signaler tout incident ou accident soit rappelée au navire au moment de la délivrance de l'autorisation de mouillage.
- Que soit étudiée l'opportunité d'établir des critères de suivi pour navires en refuge.

Ces recommandations sont à rapprocher de celles contenues dans le rapport du BEA mer relatif à l'échouement du Melbridge Bilbao le 12 novembre 2001 sur les côtes de Molène.

L'AFCAN fait remarquer que l'officier de quart doit être assisté d'un homme de veille de nuit au large et jour et nuit en navigation côtière. Le quart du capitaine est évidemment un sujet de préoccupation pour notre association.

Au pénal le commandant et le second capitaine ont écopé de 3 000 Euros d'amende dont 1 500 avec sursis devant le TMC de BREST surtout parce que le navire n'avait pas informé immédiatement les autorités françaises de son échouement. Sans vouloir l'excuser on peut remarquer que les dites autorités se sont complètement désintéressées de ce navire après lui avoir indiqué un mouillage en baie de DOUARNENEZ. Même s'il était sorti de la zone de surveillance radar et sémaphorique un appel radio eût été le bienvenu.

Le cas du DAMANDAS (11 au 22/09/03) pose le problème des cargaisons de vrac sujettes à auto combustion.

Le navire chargé de 21 000 tonnes de fer obtenu par réduction directe. (Ce minerai mis en présence d'humidité et encore plus d'eau de mer peut se re-oxyder et démarrer une réaction d'auto combustion)

Cargaison chargée à Point LISAS à TRINIDAD à destination de SURABAYA avec soutage à DURBAN. Des thermocouples sont disposés en cale et la température de la cargaison est régulièrement surveillée par un subrécargue.

Une élévation en cale 2 se produit durant l'escale de DURBAN le 29 /08/03. Un inertage à l'azote est effectué en deux temps les 30 août et 1^{er} septembre. Les températures

redeviennent normales. Le navire attend jusqu'au 5, puis appareille, malgré l'avis des autorités Sud Africaines suggérant d'attendre quelques jours supplémentaires.

Le 9 Septembre la température de la cale 2 monte à 380°C. Arrosage de la cargaison à l'eau douce sur l'ordre des autorités compétentes (chargeurs). La température diminue mais le dégagement de H2 augmente puis la température re-augmente fortement. Le 11 septembre le navire demande à escaler à la REUNION pour rétablir la situation. Les autorités françaises refusent l'accostage devant le risque d'explosion à moins que la teneur en H2 des cales redescende à moins de 20% de la limite inférieure d'explosivité et, selon la formule consacrée, mettent en demeure l'armateur de faire cesser le danger.

Plusieurs solutions sont envisagées : sable, noyage, déchargement, azote. Cette dernière semble la plus appropriée mais si la REUNION peut fournir de l'azote elle ne possède pas d'évaporateur permettant de l'injecter dans les cales, le plus proche se trouve à DUBAI et ne pourrait arriver à temps. L'armateur propose même d'envoyer directement de l'azote liquide dans les cales ce qui est évidemment refusé.

Le 21 la situation évoluant défavorablement (élévation de la température en cale 1 qui ne donnait pas de soucis jusqu'à ce moment), après évacuation de l'équipage le navire est coulé au large sur décision du préfet appuyé par le ministre de l'environnement. Une pollution minime est rapidement contenue.

L'AFCAN ne peut qu'approuver la décision des autorités, c'était la seule raisonnable.

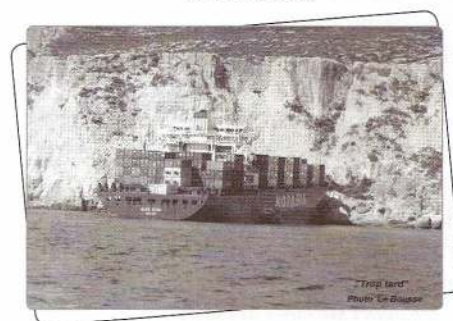
Le BEA Mer a relevé comme *cause principale de l'échauffement de la cargaison le manque d'étanchéité des panneaux de cales et même des trous de sonde.*

Il recommande l'embarquement d'un générateur d'azote et d'un subrécargue.

L'Afcan remarque que si une surveillance des températures est nécessaire, un équipage compétent et instruit sur le maniement du générateur pourra très bien faire l'affaire.

Enfin comme le CEDRE elle s'étonne de l'attitude des autorités SUD AFRICAINES qui ont autorisé ce navire à appareiller alors qu'elles avaient l'expérience de cas précédents.

C. LOUDES



Nouvellement Habilité

Le Diplôme d'Université en Sécurité Maritime

Organisé par l'Université de Nantes / **Faculté de Droit** et de Sciences Politiques (CDMO - Centre de Droit Maritime et Océanique) et les Services de la **Formation continue**, en partenariat avec l'ENMM (Ecole de la Marine Marchande de Nantes) et le **GE - CIDAM** (Groupe des Ecoles des Affaires Maritimes de Bordeaux), ce DU entend :

- former aux **fonctions touchant à la sécurité maritime**,
- fournir les données de base permettant de situer la sécurité maritime dans le contexte général de **l'exploitation des navires et du transport maritime**, en réunissant des experts d'horizons différents.

Les créneaux professionnels visés relèvent des **métiers de la Sécurité Maritime** :

Administrations (dont Affaires Maritimes, Douanes, Gendarmerie...), Compagnies d'Armement Maritime, Ports et autres terminaux, Entreprises Portuaires, Industries import-export. Banques et Assurances, Organisations professionnelles sont donc intéressés, de même que les Magistrats et les Avocats, peuvent l'être également, par les contenus développés.

Les enseignements, sous la responsabilité pédagogique du **Pr. Yves TASSEL**, totalisent 553 heures dont voyage d'étude et stages, et se dérouleront de septembre à juin suivant à NANTES.

La 1ère promotion sera constituée pour **septembre 2006**.

Tous renseignements :
Université-Formation Continue
- Imm. «Ateliers et Chantiers de Nantes»

2 bis Boulevard Léon Bureau
BP 96228
44262 NANTES Cedex 2
Tel : 02 51 25 07 25
Fax : 02 51 25 07 20
Site université :
www.univ-nantes.fr
Service formation continue :
www.fc.univ-nantes.fr

Calendrier

Ouverture des enseignements prévue en **Septembre 2006**

Dossiers de candidatures disponibles à partir de : **avril/mai**
Date limite dépôt des candidatures : se renseigner
Date de début des enseignements : septembre
Date de fin des enseignements : juin

Coût

Pour les étudiants en formation continue, le montant des droits d'inscription s'élève à **6 220 €** (dont droits universitaires généraux).

Pour les étudiants en formation initiale, le montant des droits d'inscription s'élève à **220 €** (+ droits universitaires généraux)

(Tarifs 2004 susceptibles de légère augmentation pour 2006)

L'Université - Formation Continue se réserve la possibilité de différer l'ouverture de la formation, au cas où l'effectif du groupe n'atteindrait pas un seuil minimum.

Renseignements & Inscriptions

Université Formation Continue
«Ateliers et Chantiers de Nantes»
2 bis, boulevard Léon Bureau
BP 96228 • 44262 NANTES CEDEX 2

Tél. (33) 02 51 25 07 25
Fax (33) 02 51 25 07 20

Site Université : www.univ-nantes.fr
Site Formation Continue : www.fc.univ-nantes.fr

Diplôme d'Université en Sécurité Maritime

Le Diplôme de Sécurité Maritime organisé par l'Université de Nantes/Faculté de Droit et de Sciences Politiques (Centre de Droit Maritime et Océanique CDMO), en partenariat avec l'Ecole Nationale de la Marine Marchande (ENMM) de Nantes, et avec le Groupe des Ecoles des Affaires Maritimes (GE-CIDAM) de Bordeaux, entend :

- Former aux fonctions touchant à la sécurité maritime,
- Fournir les données de base permettant de situer la sécurité maritime dans le contexte général de l'exploitation des navires et du transport maritime,
- Faire participer à la formation des experts venant d'horizons différents : université, administration des affaires maritimes et autres administrations, école nationale de la marine marchande, professionnels.

Formation

Objectifs

Les enseignements fondamentaux, enseignements de spécialité, complétés par des stages, visites et voyages d'étude, permettront :

- d'acquérir des compétences transversales dans le domaine de la sécurité maritime,
- de savoir apprécier les données techniques et juridiques de la sécurité maritime,
- d'analyser l'action de l'Etat en mer et le fonctionnement d'une administration spécialisée,
- de favoriser la sécurité maritime sans négliger l'action commerciale.

Public

Les créneaux professionnels visés relèvent des métiers de la sécurité maritime, sont ceux de l'expertise, et concernent également le perfectionnement de cadres impliqués dans le domaine.

Les administrations maritimes (Affaires maritimes, Douanes, Gendarmerie) françaises et étrangères, autres administrations impliquées, compagnies d'armement maritime, ports et autres terminaux, entreprises portuaires, industries import-export, banques et assurances, organisations professionnelles, sont intéressées par les contenus développés dans ce diplôme, de même que peuvent l'être la Magistrature et l'Avocature.

Contenus

La formation est constituée de **8 modules** comprenant chacun des **enseignements fondamentaux** et des **enseignements de spécialité**, ces modules étant repartis en **3 groupes** :

Groupe 1 :

Module 1

- Droit de la mer (droit international et droit interne) (50 h)

Module 2

- Droit maritime (droit privé) (50 h + 35 h de stage)

Module 3

- Droit du travail maritime (43 h)

Groupe 2 :

Module 4

- Contrôle de la sécurité des navires (60 h + 35 h de stage + 14 h voyage)

Module 5

- Action de l'Etat en mer (20 h + 35 h voyage d'étude)

Module 6

- Sécurité et contrôle du trafic portuaire (15 h + 14 h voyage d'étude)

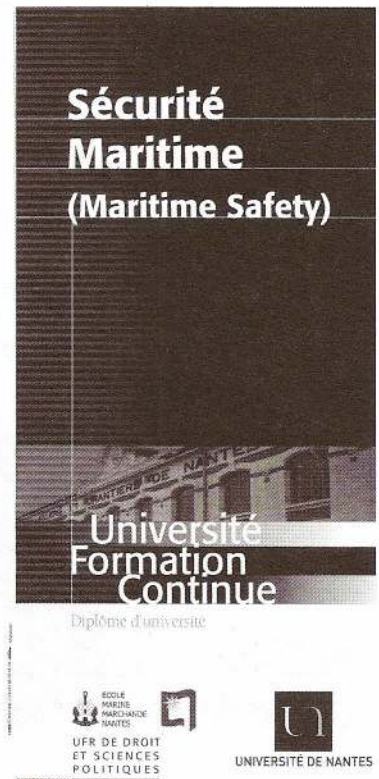
Groupe 3 :

Module 7

- Transport maritime et exploitation des navires de commerce (50 h + 35 h de stage)

Module 8

- Sûreté maritime (62 h + 35 h de stage)



Revoir Ormuz...

Avec les Marins qui relient les Hommes !

Après un flirt platonique en Finlande avec **Mnémosyne***, figure de proue emblématique du quatre-mâts barque «**POMMERN**» mais surtout Déesse de la Mémoire et mère des Muses, il me vint l'envie de revoir Ormuz.

Ce petit phare métallique blanc planté sur son caillou m'a toujours fasciné quand j'arpentais les passerelles des pétroliers de la Société Française de Transports Pétroliers (SFTP). Un **Petit Coin** de paradis (*Little Coin*, in english) brûlé par le soleil à l'entrée du Golfe Arabique (ou Persique, c'est selon la destination) !



Son gardien a dû voir des milliards de tonnes d'Or Noir passer sous ses fenêtres. Aurait-il perçu ne serait-ce qu'un centime de US\$ sur chaque baril, qu'il serait devenu l'un des hommes les plus riches de la planète ! Tel le cœur de notre monde moderne, le Golfe déverse son sang noir bitumeux par cette artère d'Ormuz dont le pouls bat au rythme d'une trentaine de super vaisseaux par jour, transportant chacun près de 2.000.000 de barils ! A 60 \$ le baril, les Emirs, Cheiks, Khalifes, Princes et autres Sultans du Golfe ont encore de beaux jours devant eux avant la pénurie annoncée.

Mais dans le Sultanat d'Oman comme partout dans le monde, l'automatisation des phares a dû gagner du terrain et notre pauvre gardien a sûrement pris sa retraite à Khasab ou ailleurs. Se souvient-il encore de la foire d'empoigne régnant dans le détroit au début des années 70, décade folle de la course au gigantisme et des premiers chocs pétroliers ? Les armements s'enfièvre et se font construire à tout va ces nouveaux Léviathans, mastodontes à capacité de manœuvre restreinte s'entrecroisant joyeusement au

Sud de **Petit Coin** puisqu'il n'y avait pas encore de voies montantes ni descendantes régulant le trafic ? Les super tankers *Universe* de l'armateur Spartiate américain **Ludwig**, à la silhouette si caractéristique avec leurs tuyaux de poêle haubanés en guise de cheminée et leur minuscule flot central affublé d'ailerons de passerelle qui n'en finissaient pas, croisaient en se rasant allègrement les moustaches, les pétroliers vert pâle du norvégien **Sigval Bergesen**, les grenats d'**Anders Jahre**, les blancs d'**Onassis**, les Bleus d'**A.P Moller/Maersk** ou la foulitude des anonymes noirs et blancs. Sans oublier, de nuit, les boutres sans feux, éclairant au dernier moment leur voile aurique avec une vacillante lampe à pétrole pour signaler leur présence et accessoirement leur route !

Le gardien de phare d'Ormuz se rappelle aussi ces «hardis» capitaines qui profitaient du lieu pour se faire un petit plaisir et n'hésitaient pas à s'engouffrer dans le «**Trou du Diable**» (*Fakk Al Asad ou Passe du Lion en Arabe*) à la barre de leurs tankers sur ballast ou chargés de 20.000, voire 30.000 tonnes de crude ! Choix risqué même si la passe était accore de chaque bord car si un autre pétrolier arrivait en face ou un boutre toutes voiles dehors, pas décidé à changer sa route, il y avait du souci à se faire. Il fallait réagir **Diablement** vite !..

Aussi mon souhait de revoir Ormuz fut totalement exaucé lors d'une participation à la pose d'un câble sous marin entre Mascate, Khasab, Dubaï et Doha à bord du câblier français «**Ile de Sein**» de LDA (Louis Dreyfus/Alcatel) en Octobre dernier. Son tracé avait la bonne idée d'effleurer, à moins d'un mille **Petit Coin** et **Grand Coin**, entre la voie descendante du DST en place dans le Nord et les rochers mythiques marquant l'entrée du détroit ! Vitesse programmée : 0.4 nœuds. Allure paresseuse, à peine plus vite que Stop, particulièrement bien choisie, non pas pour avoir le temps d'admirer le paysage tout en sillonnant la mer mais parce qu'il fallait aussi sillonner le fond du détroit, le câble devant être ensouillé contractuellement à 1 mètre de profondeur en tirant une charrue de 30 tonnes !

Aurons-nous pour autant un jour le

Mérite Agricole, nous les Marins qui relient les Hommes, les laboureurs de la mer qui la sillonnons en surface et dans les profondeurs jusqu'à 1.500 mètres ?!

Dès le début de la pose à Al Seed près de Mascate, un faucon prend possession du mât avant. C'est de bon augure, il écartera tous les oiseaux de malheur qui pourraient s'approcher de trop près et jeter un mauvais sort sur notre pose. Coïncidence, cette dernière n'a-t-elle pas **FALCON** pour nom de code ! De toute façon, c'était couru d'avance, la Baraka ne pouvait nous quitter durant notre périple puisqu'à Hitachi au Japon où le câble a été fabriqué, le navire et sa cargaison avaient été bénis par un prêtre suivant les rites Shintoïstes dans le but de calmer les forces de la Nature et pour que tout se déroule bien (c'est le cas de le dire pour un câblier !) durant son transit vers le Golfe et la pose qui s'ensuivrait. Superbe tradition qui mériterait d'être copiée au poste de chargement de l'usine Alcatel de Calais ! Nous avons bien besoin de l'attention divine puisqu'un petit malin peu superstitieux mais très provocateur, avait cru bon d'afficher en passerelle une photo de la «**Bête aux Grandes Oreilles**» !

Dans l'Ouest de Ras Al Kuh (côté Iranien), l'entonnoir se resserre, le pétrolier français «**Provence**» nous talonne et nous laissera sur place en route vers Kharg Island. On le recroisera 4 jours plus tard, les cuves pleines, à destination de Ningdao en Chine. L'Empire du Dragon n'arrête pas de se réveiller et a un appétit insatiable de matières premières, minerai de fer et pétrole brut. Cette boulimie de l'Empire d'Essence (!..) fait le bonheur de tous les armateurs et chantiers de constructions navales, et c'est tant mieux. Pourvu que cela dure !

A chaque rencontre avec le «**Provence**», son nom, ses relèvement et distance se sont affichés sur l'écran de l'A.I.S (Automatic Identification System) déclinant son identité et sa position en Latitude et Longitude ainsi que ses relèvement / distance par rapport à l'«**Ile de Sein**». Ce merveilleux appareil est une petite révolution sur les passerelles, la plus importante depuis l'avènement du Radar. Il peut en dire beaucoup plus sur le navire rencontré, une touche à enfoncer et toutes les données apparaissent : Latitude,

Longitude, indicatif international, numéros IMO & MMSI, longueur, largeur, tirant d'eau, nature de la cargaison, type de navire, destination, provenance, jauges nette et brute, route, vitesse, ETA etc. Il ne manque plus que l'âge du Capitaine ! Quoique..., on pourrait l'avoir en envoyant un *texto* à l'officier de quart si tant est qu'il le sache ! Un buzzer le préviendrait d'un contact sélectif en cours ... L' AIS peut aussi être interfacé avec le Radar et le lecteur de cartes ECDIS, donnant ses données sur l'écran radar ou / et sur la carte électronique. Lors d'une situation rapprochée entre deux navires, on imagine l'atout majeur d'une telle identification mutuelle et précise qui permet aux officiers de quart des deux navires de convenir par VHF d'une route de dégagement en cas de risque de collision. Ce qui n'empêche pas d'entendre encore à la VHF ce genre de message angoissé : *«The ship on my port bow, please, what is your intention ?»...*

Sans oublier que l' AIS peut diffuser, ce qui est aussi très important et une de ses missions premières, les messages Sécurité pour avertir les navires à la ronde de votre incapacité de manœuvre même restreinte ce qui est le cas d'un câblier en opération de pose tirant une charrue.

A ce propos, il n'est pas inutile de rappeler que l'AFCAN, bien dans son rôle de proposition, avait imaginé un tel système d'identification mutuelle au tout début des années 80. La Presse s'en est faite, timidement, l'écho dans de nombreuses revues. L' AIS est obligatoire depuis le 1er Juillet 2003 pour les navires à passagers, obligation échelonnée jusqu'en 2007 pour les autres types de navires. **Les Capitaines l'ont rêvé, l'OMI l'a fait !**

Un léger bémol pour tempérer cette euphorie : selon ses détracteurs, l' AIS pourrait servir à de potentiels terroristes pour sélectionner une cible de choix, sur rade, dans un port, au passage d'un détroit, voire en pleine mer. Je ne pense pas qu'ils aient vraiment besoin de l' AIS pour perpétrer leur attentat. De toute façon le commandant a toujours la possibilité de stopper sa balise émettrice s'il estime que le risque est majeur quand le Security Level (du code ISPS) de son navire est 2 ou 3 ! Un débat s'est installé en début d'année quand l'OMI voulait faire taire le site Web *AISlive.com* mis sur pied par le Lloyd's Register & Fairplay qui diffuse les données AIS transmises par les navires à leurs passages dans les ports et les détroits. Il faut préciser que c'est un site payant, à 1.900 Euros l'adhésion.

Est-ce vraiment dangereux ? A moins de sombrer dans la paranoïa, le seul

inconvenient pourrait être le suivi *exact* de votre navire par l'affrèteur ou encore par des concurrents. Par contre si une épouse soupçonneuse s'abonne à *AISlive* elle pourra «pister» son long courrier de mari durant ses pérégrinations hauturières ! Dernière éventualité qui peut être un peu plus gênante dans certaines situations...

Les Anciens se souviennent qu'au passage de Gibraltar, le Lloyd ayant un représentant **on the Rock**, «attaquait» au scott systématiquement tous les navires transitant dans le détroit. Et si vous lui répondiez, votre passage était mentionné la semaine suivante dans la revue périodique du Lloyd. C'est un peu la même chose qui se passe avec *AISlive*, en plus moderne, il faut bien évoluer et s'adapter ! Les US Coast Guards, eux, vont plus loin, l' «après 11 Septembre» oblige et sans doute aussi en prévision du remplacement du célèbre **AMVER**, ils ont en projet le lancement d'une constellation de satellites géostationnaires pour traquer les signaux AIS. Projet, au nom de code *«Eyes-in-the-sky»* déjà surnommé **Sea Spy** par ses détracteurs, qui couvrirait le large approche de leurs côtes sur une bande de 2.000 milles nautiques de large ! Ainsi ils espèrent acquérir les données AIS de tous les navires croisant dans les parages à destination ou non des USA et suivre leurs déplacements dans cette zone déclarée ultra sensible. Est-ce possible techniquement ? Un satellite doit être lancé dans les mois à venir pour tester la faisabilité de ce système. L'OMI suivra-t-elle le mouvement initié par la Forteresse Amérique à la recherche d'un bouclier supplémentaire pour se protéger ?

Mais revenons à nos moutons et c'est le cas de le dire : rencontre le lendemain, en route de croisement, avec une «vieille connaissance», un vieux pétrolier transformé en moutonnier, le koweïti S.S (Sheep Ship...) **«Al Kuwait»**, qui était amarré près de nous à Mascate/Port Sultan Qaboos en ce début d'Octobre ; sa première touchée en provenance de Fremantle avec à son bord 54.000 moutons ! Ou peut-être un peu moins car les pauvres bêtes souffrent énormément de la chaleur, entassées en pontée ou à fond de cale ! Qu'ils sont loin le Bush et les grands espaces australiens ! Pas besoin de corne de brume sur ce type de navire ! Encore heureux qu'ils aient été tondus avant de partir car cette toison ne serait vraiment pas de saison par 40° à l'ombre ...Le pire est à venir, les prochaines escales dans le golfe seront éprouvantes, la chaleur y étant plus torride. Les «bergers» philippins ne viendront pas nettoyer à la lance à incendie leurs parcs exigus de crainte de faire monter le thermomètre de quelques degrés par l'humidité ajoutée, l'eau de

mer étant déjà à 33° ! Beaucoup de ces pauvres moutons deviennent aveugles du fait des forts dégagements d'ammoniaque de leurs urines et excréments. Il est facile d'imaginer l'hécatombe quand le voyage a lieu en plein mois d'Août, au Golfe par 50° ! Le lieutenant Philippin de l' **«Ile de Sein»** qui avait fait un embarquement de 10 mois sur un navire identique me disait que sur le **«Cormo Express»**, pendant un voyage sur Djedda, les autorités sanitaires Saoudiennes refusèrent la «cargaison» déjà trop mal en point. Une interminable attente sur rade en plein mois d'Août 2003 et une errance de plusieurs semaines en Mer Rouge s'ensuivirent. Le résultat fut catastrophique : 5.000 moutons succombèrent au *Heat Stress* et à ces conditions épouvantables de transport. Leurs carcasses furent jetées par dessus bord, avant de trouver enfin des clients au Soudan et en Egypte acceptant ces pauvres bêtes ! Leur martyr dura 80 jours au lieu des 20 habituels !..



Suite à cette hécatombe survenue à bord du **«Cormo Express»**, une association australienne de protection et de défense des droits des animaux a réagi en ameutant l'opinion publique. Elle l'a fait de bien belle façon : cette association avait imaginé de donner des aliments à base de porc aux 57.000 moutons en quarantaine avant embarquement à Portland (Etat de Victoria, Australie) sur le *livestock carrier* **«Al Shuwaikh»**. La sanction fut immédiate : l'importateur Saoudien, musulman, refusa le troupeau ! A 50 \$ le mouton, la perte fut importante et cette affaire fit grand bruit en Australie. Mais elle n'arrêta pas pour autant l'exportation de ces animaux. En 2003 près de 6 Millions de moutons furent transportés de la côte Sud et Ouest d'Australie vers le Moyen Orient. Depuis de louables efforts ont été menés pour diminuer le taux de mortalité chronique de ces transports de bétails, il est tombé fin 2004 de 1,34% à 1.05%. Bon an mal an, cela fait quand même plus de 600 moutons qui décèdent à chaque voyage !

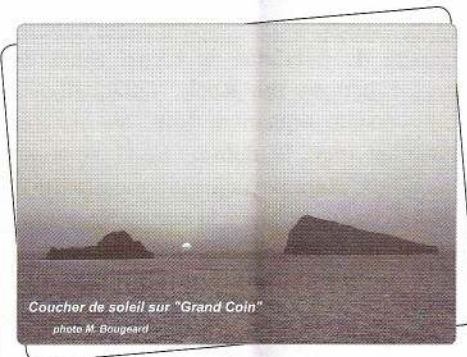
La nuit suivante nous apporte de bonnes nouvelles du gardien de phare d'Ormuz : Il est toujours en activité ! Le Rocher

est habité, si on en juge du moins par les nombreuses lumières visibles au pied du phare masquant presque ses deux éclats blancs toutes les dix secondes ! Quelle similitude avec le phare du **Créac'h**, phares jumeaux qui voient passer sous leurs lentilles de Fresnel sensiblement le même trafic maritime. Les seules différences sont du domaine climatique...l'air est plus pur en Bretagne du côté d'Ouessant, c'est bien connu, et de ce fait la portée du phare du **Créac'h** semble bien plus longue, contrairement aux indications des Instructions Nautiques qui nous annoncent 40 milles de portée pour **Petit Coin** et seulement 30 pour **Créac'h** bien que ce dernier soit plus haut de 10 mètres !

Petit Coin et **Grand Coin** appartiennent au Sultanat d'Oman. Ces rochers situés à un endroit aussi stratégique, sont convoités, on s'en douterait, par le grand voisin Iranien. Ce qui explique qu'il y ait en permanence une petite garnison militaire sur **Petit Coin**. On ne sait jamais, il faut marquer son territoire, des fois que la poudrière du Golfe s'embraserait une nouvelle fois ! Un radar de surveillance complète l'équipement mais aucun appel à destination des navires n'émane de ce centre de contrôle de poche. Dispose-t-il seulement d'un récepteur AIS, y a-t-il une surveillance et le radio goniomètre est-il toujours opérationnel ? Apparemment il laisse faire les contrebandiers qui tous les matins à bord de plusieurs embarcations légères de 7 mètres de long environ, en aluminium, propulsées par deux puissants moteurs hors-bord traversent à plus de 30 nœuds le détroit, venant d'Iran et allant à vide vers Khasab en Oman. Pour quels trafics ? En tous genres sans doute, ils reviennent à la nuit tombée, la barcasse «aux marques» ! Intrigués par notre vitesse d'escargot, ils se sont même détournés pour tourner autour de l'«**Ile de Sein**» ! Leur approche était inquiétante, on se souvenait tous à bord des circonstances de l'attaque du pétrolier «**Limburg**». Mais fort heureusement «nos» contrebandiers cagoulés étaient néanmoins très amicaux, nous faisant signe de la main ! On imagine les réactions à bord d'un navire de guerre US en patrouille dans le Golfe, si leurs routes venaient à se croiser ! Dans le doute les Yankees ont la gâchette facile, un de leurs destroyers, l'USS «**Cole**» ne fut-il pas lui aussi la cible de terroristes dans le port d'Aden en Octobre 2000 ? ...

Ormuz c'est encore le souvenir d'une relève mémorable, en boutre, pour rejoindre le pétrolier «**Franche Comté**» de la **Société Française de Transports Pétroliers** le 17 septembre 1971 ! Nous étions une quinzaine d'officiers et de marins à embarquer. Après avoir atterri à Bandar-Abbas (Iran), l'agent

nous conduisit au port où, ô surprise, n'était pas amarré le «**Franche Comté**» ! Par contre un superbe boutre de 15 mètres nous attendait ! On comprit tout de suite que nous allions effectuer une relève peu banale : une «croisière» de 40 milles en boutre, pour rejoindre notre pétrolier en



attente au large de **Grand Coin**, en plein détroit d'Ormuz et tout cela aux frais de la princesse ! Il fallait l'oser, la **SFTP** l'a fait.

Sitôt éloigné de la côte, le mousse du bord plongea dans la cale sur ordre du Nakhuda, capitaine barbu et enturbanné, et revint avec une boîte en fer blanc qui contenait le compas magnétique ! Pas de gyro et encore moins de GPS ! La voile fut hissée près de l'Ile d'Ormuz qui donne son nom au détroit, pour profiter d'un petit vent portant de secteur Nord. Le thé à la menthe fut servi aux marins Bretons assis sur des tapis Persans.. L'hospitalité Iranienne n'est pas un vain mot. Trop rapidement la silhouette du «**Franche Comté**» se profila à l'horizon, nous tirant de nos rêveries *Monfreidiennes*. Nous aurions bien continué sur notre lancée profitant de la mousson de NE naissante, pour cingler vers Zanzibar, Djibouti, Massawa ou Diego Suarez ! La sirène du «**Franche**» nous ramena à la dure réalité d'un embarquement de cinq mois qui commençait quand même sous les meilleurs auspices. Il nous fit découvrir entre autres escales sympathiques, le port de *Whangarei* en Nouvelle Zélande avec ses verts pâturages parsemés de moutons et son bord de mer «infesté» d'ormeaux gros comme une main de bosco. A cette époque les *Newzies* n'avaient même pas idée de les manger et encore moins de les exporter vers le Japon. Les Paimpolais du bord ne se sont pas faits prier pour prélever leurs quotas !..

Mais on ne quitte pas le Golfe sans une petite escale à Dubaï la magnifique ! Fantastique Dubaï, à défaut d'être fantasque ! Eh oui, les marins en escale doivent regagner leur bord avant minuit !.. Est-ce une dérive de l'ISPS code ?

Dubaï, la Perle du Golfe, l'oasis de toutes les extravagances où l'or et l'argent coulent à flots. Nouveau paradis fiscal

dont la réputation n'est plus à faire. Une centaine de gratte-ciel a émergée au cœur du désert, là où autrefois il n'y avait que dunes, dromadaires, chèvres et bédouins ! Cinquante (50...) d'entre eux sont en construction simultanée près de Djebel Ali, gigantesque port et nouveau HUB à conteneurs ! Cela bétonne dur en front de mer ! Et dire qu'autrefois Dubaï n'était réputé que par son chantier de construction de boutres. Les temps changent, le complexe de réparation navale de Port Rashid, édifié en 1978, comporte 3 énormes cales sèches :

N°1- 370 x 69m , pour les navires de 350.000 dwt.

N°2 - 525 x 103m , pour les tankers d' 1.000.000 dwt.

N°3- 415 x 83m, pour les 500.000 dwt.

Lors de notre escale, les bassins de radoub étaient bien remplis, pétroliers, cargos et la plate forme de pose de pipe-lines **Castoro Sei** etc. Il y a quelques années, un pétrolier en manœuvre devant une des cales, a raté son entrée au bassin et a heurté violemment la porte du bassin suivant occupé par plusieurs navires ! Sous le choc l'immense porte céda et les navires se retrouvèrent entassés dans le fond de la cale ; il y eut hélas de nombreuses victimes.

L'Emirat se tourne résolument vers le tourisme de masse, il est visité par près de 6 millions de touristes chaque année ! On vient de Londres en charter faire les Soldes à Dubaï ! C'est d'un chic du côté de Mayfair et de la City ! Les voyageurs ont compris ce nouvel engouement pour ces destinations qui sortent de l'ordinaire, offrant le désert et le luxe : de ce fait, de nombreux paquebots sillonnent les eaux chaudes du Golfe y faisant de multiples escales. Des dizaines de Palaces «5 étoiles» hébergent ces touristes fortunés, dont le célèbre «**Burj-Al-Arab**» en forme de voile, démontrant que l'Emirat a bien le vent en poupe. Magnifique hôtel, les pieds dans l'eau et dont le *mât* culmine à 327 m ! La chambre la plus modeste vous est facturée la bagatelle de 10.000 \$ la nuit... Ne rêvez donc point, ce n'est pas là que votre agent maritime vous mettra en attente de votre navire !

Mais derrière tout ce luxe, cette démesure il y a un homme, un homme en blanc : **H.H (His Highness) Général Sheikh Mohammed bin Rashid Al-Maktoum**, prince de Dubaï, Ministre de la Défense de l'Union des Emirats. Barbu, toujours en tenue de bédouin, regard acéré, aussi noir que celui des faucons qu'il dresse, et lunettes de business man qui le rendent encore plus austère. Malgré la présence à ses côtés de sa magnifique épouse, superbe rose des

sables, la Princesse Haya Bint Al Hussein, ce prince des Mille et une Nuits ne sourit jamais dit-on. Par contre tout lui sourit et particulièrement son écurie de course qui rafle tous les grands prix hippiques dans le reste du monde ! Sa compagnie d'aviation *Emirates* a pris, elle aussi, un bon envol parmi les Majors de la profession et son HUB de Dubaï est devenu une plaque tournante vers le reste du monde.

La dernière trouvaille de cet infatigable bâtisseur est la réalisation d'un projet pharaonique tout près de l'endroit où se trouve l'«atterrissage» de notre câble.

Le Cheick Al Maktoum est un moderne visionnaire, redoutablement efficace qui prévoit l'avenir de son Emirat en le tournant résolument vers le tourisme de luxe pour mieux négocier le virage de «l'après pétrole», quand la source des pétro-dollars sera tarie. Si tant est qu'elle le soit un jour... Toujours est-il que le projet *Nakheel* prend forme. *Nakheel* veut dire Palmier en arabe puisque le premier tronçon réalisé de ces quatre marinas géantes représente un palmier entouré d'un cercle de six kilomètres de diamètre. Des dizaines de petits immeubles de 2 étages sont bâtis sur chaque branche du palmier ! Le second polder en construction s'appelle «*The World*» puisqu'il a la forme d'une planisphère de dix kilomètres de diamètre ! Tous ces projets sont édifiés en mer entre Djebel Ali et Dubaï. Pour ce faire, les dragues suceuses de deux compagnies hollandaises aspirent tout le sable des environs marins dans un rayon de 75 km autour de Dubaï pour y bâtir les centaines de lopins de sable constituant «*The World*». Des villas de rêve, les pieds dans l'eau, y seront édifiées par leurs heureux et fortunés propriétaires. Chaque terrain vaut quand même 10 millions de \$ pièce ! Et pas question d'y édifier une cabane de pêcheurs, en bois, au fond du jardin ! Chaque pays de ce planisphère est constitué d'une multitude de petits terrains de sable rapporté. Il en faut par exemple huit pour faire l'Australie. Nicole Kidman, l'actrice Aussie en a acheté un. Les chanteurs pop Rod Stewart et Elton John se sont portés acquéreurs de l'Angleterre qu'ils partageront avec le footballeur David Beckham. Le tennisman André Agassi aurait acheté une partie des Etats Unis d'Amérique. Aussi si vous voulez acheter un petit coin de France, n'hésitez surtout pas ! Mais si vous préférez jeter votre dévolu sur l'Antarctique ou l'Alaska, ne vous méprenez pas, il ne fera pas plus frais pour autant au Pôle Sud de Dubaï en plein mois de Juin quand le soleil est au zénith ! Quoique ... tout est possible à Dubaï : un autre projet, lui aussi en cours de réalisation, cherche des acquéreurs pour vivre dans la résidence de luxe «Iceberg» intégrée

dans une station hivernale en plein désert, abritée dans un immense Snow Dome ! La neige à Dubaï, skier à Dubaï, vraiment il fallait oser ! Parmi les 7 Emirats de l'Union, Dubaï est certainement le plus dynamique et n'a pas fini de nous surprendre. Le Cheikh en blanc de Dubaï, Prince des sables (le bien nommé...), a fait miroiter à ses sujets ce projet grandiose qui ébahira le reste du monde. *Nakheel* et *The World*, loin d'être des mirages, seront visibles de la Lune !..



Et pour clore ce chapitre sur Dubaï, ce nouveau et surprenant centre du Monde se devait d'avoir la tour la plus haute, of course ! C'est en projet, *Burj Dubaï* sera construite tout prochainement sur du sable qui ne sera pas mouvant et devrait être terminée en 2008. Elle culminera à huit cents mètres (800m !). Avec ses 160 étages elle dépassera de la tête et des épaules le tout nouveau gratte-ciel Taïwanais de Taïpeh (508 m) et les tours siamoises Malaises de la Petronas à Kuala Lumpur (452 m).

Bonne nouvelle quand même, la faune ne semble pas avoir abandonné complètement les fonds sous-marins malgré les passages dévastateurs des dragues suceuses hollandaises, une grosse tortue lyre a été vue quatre quarts bâbord, et la nuit des nuées de petits poissons, attirés par la lumière des projecteurs de la charrue, rendaient parfois la vision par les caméras difficile. Une belle cigale de mer d'un rose sombre s'aventura en surface le long de la coque et de son avancée si personnelle et pataude, réussit quand même à nous doubler ! Sans oublier les serpents jaunes du Golfe qui remontent eux aussi en surface la nuit. Cela fait chaud au cœur de voir que dame Nature reprend ses droits malgré les atteintes de destruction massives à l'écosystème. Mais il ne faudrait quand même pas que la belle Victoria «*Poshe*» Beckham, l'ex-Spice Girl, se fasse piquer par un serpent du Golfe en prenant son bain autour de Beekingham Palace ! Vipère épicée, telle qu'elle est souvent présentée, à tort, dans les tabloïds anglais, contre reptile Arabe, que croyez-vous qu'il arrivera ?!..

Mais trêve de plaisanterie, un invité surprise, une toute autre merveille du Golfe, se manifeste à l'approche de Doha en ce

début Décembre : *le Shamal*. C'est ce vent de NW qui se forme dans le couloir du Golfe, soufflant fort pendant trois jours en moyenne quand les dépressions venues de Méditerranée s'établissent sur l'Iran alors que les hautes pressions stagnent sur l'Arabie. Après deux mois de franc beau temps, le *Shamal* nous rappelle que l'hiver prend aussi ses quartiers au Golfe Arabe ! Pourtant qu'il était doux de naviguer à petits pas sous un ciel bleu limpide, étoilé à souhait, à la lueur des torchères, tout en sillonnant une belle mer et des fonds sablonneux ! Toujours est-il que ce *Shamal* d'hiver retarda passablement notre labour dans les champs pétroliers.

Et deux mois après avoir lancé l'atterrissage de Mascate nous doublons enfin la bouée «QATAR», par notre travers bâbord à 600 brasses. Son racon émettant la lettre Q en morse inonde nos 2 écrans radar mis sur petites échelles pour détecter les boutres des pêcheurs. Mais grande nouveauté, les boutres n'ont plus de voiles, de puissants moteurs les propulsent. Ils ont même des feux de navigation ! Fini le temps où ils jouaient à cache-cache avec les étraves des pétroliers ! Désormais ils montrent des feux de mâts éclairant sur tout l'horizon (!..), des feux de côté et je les soupçonne même d'avoir un GPS et peut-être bien un lecteur de cartes ! Nous avons même croisé des boutres en contreplaqué marine ! La construction traditionnelle si caractéristique, avec des planches de bordé en bois de jungle cloutées et dont le calfatage était assuré par du chanvre et de la graisse de chameau, serait-elle définitivement abandonnée ? A quand les boutres en plastique et la reconversion de ces formidables Maîtres Charpentiers de Dubaï ?!.. Fort heureusement la pureté de sa ligne est conservée, quel que soit son mode de construction, avec toujours sa fameuse dunette à l'extrême arrière et son inévitable *caca room* !

Que le Golfe m'a paru immense durant cette traversée nostalgique ! Il est vrai qu'en parcourir la moitié jusqu'à Doha avec une vitesse d'escargot de 0,4 nœuds, qui est celle d'un câblé en opération d'ensouillement de câble, et le traverser à 15 nœuds, qui est celle d'un pétrolier, voire à 23 nœuds pour un porte-conteneurs, il y a une énorme différence qui fausse l'appréciation des distances et qui dilue la notion de temps ! Mais peu importe, trente ans après, ce retour dans le large sillage des pétroliers géants avec les Marins qui relient les Hommes fut un régal réveillant tant de bons souvenirs.

A Suivre pour de nouvelles aventures, de Dubaï au Koweït.

Inch Allah

M. Bougeard

Encore un déballastage sauvage sur route !!

Gazole sur la route entre Plonéis et Plozévet : les gendarmes jouent au Petit Poucet

Extrait de Ouest France du 4 Novembre 2005

Jeudi, en début d'après-midi, de nombreux véhicules roulant sur la route départementale 784, entre le rond-point du Paradis, en Plonéis, et l'entrée de Plozévet, sont devenus comme fous. Certains finissaient leur course sur la berme, d'autres virevoltaient, se retrouvant en travers de la route, voire à contre-sens. Explication : la chaussée était devenue une véritable patinoire, suite à un déversement intempestif de gazole. Sitôt prévenus des premiers incidents, les gendarmes se sont attelés avant tout à prévenir un suraccident. Quatre patrouilles ont aidé les services de l'Équipement à répandre sur la chaussée un produit absorbant tandis qu'une cinquième se lançait, tel le Petit Poucet, sur la piste de l'auteur de ce désordre. Il s'agissait d'un semi-remorque immatriculé dans la Loire et dont une durite d'arrivée de gazole fuyait.

A la mer cela aurait été qualifié de pollution volontaire avec toutes les conséquences connues en résultant.

Recrutement de PEM et PTEM 2006

Site : http://www2.equipement.gouv.fr/recrutement/index_information.htm

	Documents disponibles en téléchargement	Date de clôture des inscriptions	Début des épreuves
Professeur de l'enseignement maritime (PEM) au titre de 2006	<u>Présentation générale 2005</u>	14/03/2006	Oraux du 12 au 16/06/06
Professeur technique de l'enseignement maritime (PTEM) au titre de 2006		16/02/2006	Écrit 6 et 7/03/06 Oraux 2 et 3/05/06

Les dossiers d'inscription seront mis en ligne 4 semaines avant la clôture des inscriptions .

Les personnes intéressés peuvent recueillir toutes informations auprès de l'Inspection Générale de l'Enseignement Maritime 3 square Desaix 75015 Paris
Tel 01 44 49 81 42

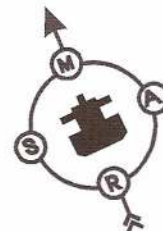
Recrutement professeurs enseignement maritime

Référence Décret n°77-33 du 4 janvier 1977 Décret portant statut particulier du corps des professeurs de l'enseignement maritime.

Recrutement PTEM

Référence Décret n°93-752 du 29 mars 1993 Décret relatif au statut particulier des professeurs techniques de l'enseignement maritime

International MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME



MARS 200537- Ami ou ennemi ?

En ces périodes de sécurité renforcée et de code ISPS nous sommes tous très vigilants en ce qui concerne qui et quoi s'approche de notre navire. Comme grand navire à passagers avec plusieurs milliers de personnes à bord, nous sommes très conscients du fait que la plupart d'entre elles sont en vacances et se sont pas accoutumées à un environnement marin.

Nous sommes fréquemment dans la Manche, passant par les DST de Ouessant et des Casquets et à plusieurs reprises de jour, des avions gris non identifiables sont passés à environ 200 mètres (parfois moins) du bateau. Ils passent d'un bord dans un sens de l'autre au retour approximativement à 70m au-dessus du niveau de la mer ne prenant pas contact avec nous soit pour nous avertir soit pour nous donner les raisons pour lesquelles ils passent si près de nous. Pour l'Officier de quart c'est très stressant et cela peut inquiéter nos passagers de voir un avion s'approcher à basse altitude du

navire. Après tout ces avions pourraient avoir des intentions hostiles.

Le dernier incident s'est produit en Manche de bonne heure mais cette fois c'était un hélicoptère avec des projecteurs de recherche qui a tourné autour du navire et a réveillé un certain nombre de personnes et une fois de plus a rendu nerveux l'Officier de quart quant aux intentions d'hélicoptères. Nous supposons que ces avions et hélicoptères sans inscriptions identifiables sont là pour vérifier que nous nous conformons aux règles et ne laissons pas de traînée de pollution derrière nous. Cependant, ils devraient avoir au moins la courtoisie d'entrer à l'avance en contact avec le navire ou de se tenir à une distance raisonnable - notre principal souci est la sûreté et le bien-être de ceux qui sont à bord et ceci est un facteur sur lequel nous n'avons aucun contrôle. Au moins de jour, avec des 'informations concernant l'avion, nous pourrions faire une émission sur la

diffusion générale pour rassurer nos passagers et l'équipage quant aux intentions «amicales».

Pour les autres navires, les bateaux de pêche et les yachts nous pouvons faire quelque chose pour respecter une distance de sécurité mais pour les avions et les hélicoptères nous sommes totalement impuissants et c'est un problème pour que cette pratique devienne la norme pour les avions.

C'est un souci évident pour les responsables de grands navires à passagers et j'aimerais bien avoir le point de vue des autorités à ce sujet. La nécessité d'effectuer des patrouilles anti-pollution est réelle mais il ne serait sûrement pas difficile pour ces avions et hélicoptères d'informer un navire, en particulier un navire à passagers, de leur approche imminente et ainsi apaiser à bord du navire les craintes qu'ils pourraient être hostiles.

MARS 200534 Laissez la priorité à la marine des USA

L'incident suivant s'est produit aujourd'hui entre mon navire et un vaisseau de guerre des USA, navigant dans les eaux internationales en Méditerranée occidentale. Ce qui suit est la conversation en VHF qui s'est déroulée entre mon navire et un navire de guerre des USA.

Navire de guerre US : «Navire en position Lat XXX, long YYY, route au 082 et vitesse 21,5 nœuds, ici le navire de guerre de la marine des Etats-Unis dans les eaux internationales, je suis votre avant bâbord, répondez sur canal 16.

Navire de commerce : «navire de guerre des USA, ici AAAA, parlez.»

Navire de guerre US : «Passez canal 8»

Nous passons canal 08

Navire de guerre US: «Navire en position Lat : XXX, Long-YYY, route 082, vitesse 21,5 nœuds, ici le navire de guerre des Etats-Unis dans les eaux internationales, je suis sur votre avant BABORD, répondez sur canal 08».

Navire de commerce : «Navire de guerre US, ici l'AAAA, parlez.»

Navire de guerre US : «Bonjour Monsieur je suis sur votre avant BABORD et le CPA est 1.0nm. Changez votre route de 20 degrés sur tribord.»

Navire de commerce : «Navire de guerre US, bonjour à vous monsieur. Vous êtes sur mon avant babord et nous sommes dans une situation de croisement. Vous semblez manifestement

ignorer les règles 15 et 16 de COLREG qui font de vous le navire «devant céder le passage» et donc c'est vous qui devez changer de route 20 degrés sur tribord pour rester clair de moi. Vous avez suffisamment d'eau autour de vous pour manœuvrer car je ne vois pas que votre navigation soit gênée de quelle que façon que ce soit».

Il n'y eut aucune réponse du navire de guerre US et après quelques minutes, on le vit changer de route sur bâbord pour passer sur notre arrière à une distance de 2 milles. Pendant les 2 heures suivantes ou presque, nous nous sommes amusés à entendre le même navire de guerre appeler d'autres navires pour leur demander de s'écarter de lui.

Point de vue des lecteurs sur MARS 200534 - Laisser la priorité aux navires US (concerne également le rapport 200543).

Pardonnez mon cynisme mais après 35 ans dans la Marine Britannique et par conséquent plus habitué que d'autres à travailler avec l'US Navy, j'ai une explication possible pour le comportement de l'USS XXX. En tant qu'Administration, l'US Navy est impitoyable pour les erreurs et de ce fait les Commandants d'unité sont moins enclins à déléguer à leurs

Officiers de quart (par exemple pour des changements de route pour augmenter les CPAs) que la Marine Britannique ne l'est. Par exemple, j'ai servi sous plusieurs Capitaines dont les ordres permanents autorisaient des changements de route jusqu'à 5 degrés sans les appeler - assez pour éviter une situation rapprochée à condition d'agir de bonne heure.

Il se pourrait que dans ce cas, l'Officier de quart espérait éviter d'appeler son capitaine. Cependant, il se peut que cette interdiction d'effectuer des changements de route mineurs pour s'écarter du trafic, sans l'approbation directe du Commandant soit une coutume largement répandue - pas simplement sur un seul navire de l'US Navy.

L'inspection maritime suédoise de sûreté a publié un rapport sur l'échouement de la *TREEL QUEEN* sèche de cargo. Le rapport circonstancié en anglais peut être obtenu à l'adresse suivante: SE-601 78 Norrköping Suède et est sur leur website en suédois seulement à : www.sjofartsverket.se/sjofartsinspektion/olyckor_och_tilbund/Haverirapporter

1 Résumé



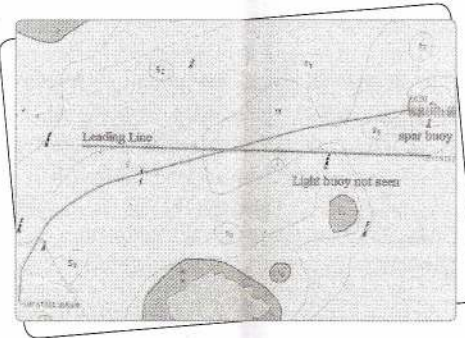
La *STEEL QUEEN* a quitté Oxelösund chargé avec des rouleaux d'acier, sans pilote. Le port et la baie extérieure étaient couverts par de la glace brisée. Le commandant et l'officier de navigation (officier polyvalent) étaient sur la passerelle. Quand le bateau, après avoir quitté le port, aurait dû tourner sur un alignement de l'arrière, il n'était pas possible de voir les marques car le soleil scintillait. La première bouée sur tribord n'était pas visible mais le commandant vit un espar vert sans marque supérieure qui a été censée être laissé sur bâbord. Il a pensé que c'était la première bouée. À environ 1615 le 20 mars 2005 le *STEEL QUEEN* s'échouait sur un banc de 4,3 m du mauvais bord de la première bouée verte, qui était une bouée lumineuse. Plus tard il s'est avéré que les deux premières bouées, une à bâbord et une à tribord, étaient enfoncées sous la glace et ainsi non visibles de la passerelle du bateau. L'échouement a eu lieu à la position 58°40'.8 N 17°09'.0 E.

ANALYSE 4

4.1 Circonstances de l'échouement

Du fait qu'il n'était pas possible à bord de la *STEEL QUEEN* de voir l'alignement car le soleil scintillait, il était très important pour le commandant d'identifier les bouées entre lesquelles il devait passer. Il n'était pas possible de voir la bouée sur

tribord mais il a pensé qu'il a vu la bouée verte sur bâbord. Il avait peur de passer trop près du haut-fond de 2.3m, marqué par la bouée qui n'a pas été vue et donc il est resté très près à bâbord de l'espar vert. Le commandant a été très surpris quand le bateau s'est échoué car il se sentait complètement sûr de sa position dans le chenal.



Lorsque la nuit est tombée, la lumière de la bouée verte sous la glace a été visible du bateau à faible distance sur tribord. Plus tard, les deux bouées non vues sont devenues visibles quand la glace a bougé et s'est dispersée. La bouée qui a trompé le commandant s'est avérée être la deuxième bouée verte, un espar. La différence entre un espar et une bouée lumineuse est évidente et aurait dû être remarquée. La route suivie lors de l'échouement devait être environ du 076° au lieu du 091 indiqué par l'alignement avec la bouée espar très proche sur bâbord. Ainsi la différence de route étant d'environ 15°, ce qui aurait dû inquiéter le commandant s'il avait jeté un coup d'œil sur le compas.

L'espar, qui était la deuxième bouée verte, est situé 3,5 encâblures plus au large que la bouée lumineuse qui était noyée sous la glace. Le commandant aurait dû aisément le remarquer s'il avait regardé l'image radar. Il y avait la terre sur l'arrière avec une usine qui a fait un excellent écho radar. La distance de là à l'emplacement de l'échouement était de 5

encâblures, tandis que la distance de la bouée était 8,5 en câblures.

Le commandant avait préparé le départ en plaçant le marqueur du radar sur 1,4 encâblures. Il voulait l'utiliser comme distance minimum pour tourner autour de Korpholmen. Il avait également décidé que le virage serait terminé quand la route au 091 serait atteinte. Le commandant a dévié de sa route prévue, basée les distances des échos fixes et des distances radar, quand il ne pourrait pas vérifier sa position par l'alignement. Il alors a complètement fait confiance à l'espar flottant.

4.2 Fatigue

Le commandant ne s'est pas senti fatigué au départ. Il n'y a aucune raison de supposer que c'était le cas puisque la *STEEL QUEEN* était restée au mouillage pendant 3 jours devant d'Oxelösund et encore 2 jours à quai.

5 Causes

La cause de l'accident a été que seules des bouées flottantes ont été utilisées pour décider de la position du bateau dans le chenal alors qu'elles étaient noyées par de la glace cassée.

Une autre cause a été que la bouée lumineuse avait été noyée sous la glace et n'était pas visible.

Une autre cause additionnelle a été qu'il n'était pas possible de voir l'alignement en raison du soleil couchant. Diagramme pris à partir des données AIS.

6 Remarque

Le commandant a utilisé une seule méthode pour établir la position du bateau dans le chenal bien qu'il ait préparé la navigation à la fois avec la distance radar et la route. Quand il est devenu impossible de vérifier l'alignement, il a fait totalement confiance aux bouées flottantes sans considérer que c'est très incertain, particulièrement dans les eaux gelées.

Mars 200558 Tuyau de soute percé

Pendant le soutage, un de nos navires a été détenu et retardé pour pollution. De l'huile fuyait de dessous la flottaison, le long du navire sur bâbord arrière. Le soutage a cessé immédiatement pour rechercher l'origine de la fuite. Les recherches de la fuite par l'équipage furent sans résultat. Les recherches de la fuite par les autorités du port et le P&I furent aussi sans résultat. On fit alors appel à des plongeurs pour vérifier si la fuite venait du bordé.

Les plongeurs ont rendu compte que la fuite provenait du navire et l'huile sortait de la décharge des eaux grises des emménagements. Après confirmation que la fuite provenait bien du navire, l'équipage a effectué une recherche soignée pour

déterminer la source de fuite. Après une recherche longue et minutieuse, la fuite dans le tuyau de soute fut localisée dans le local des pointeurs derrière un panneau de bois. L'huile fuyant du tuyau de soute percé s'est écoulée par un dalot, jusqu'au collecteur latéral et au tuyau de décharge à la coque provoquant la pollution. Le tuyau de soute traversant le local des pointeurs était rouillé et percé derrière le panneau en bois de ce local.

Bien qu'il existe des procédures exigeant que les tuyaux de soute soient éprouvés annuellement, on peut conclure que soit le test n'avait pas été fait ou avait été fait sans véritable contrôle. Si le test de pression avait été fait correctement, le tuyau rouillé

aurait été découvert et cet incident désagréable aurait été évité.

Afin d'éviter le retour d'incidents semblables, les navires doivent effectuer un test annuel de pression des lignes de soute. Le test de pression devrait être effectué en mettant un joint plein après de pompe de transfert, en remplissant le tuyau avec de l'eau jusqu'à la bouche de soutage sur le pont et en mettant une pression d'au moins 5 bars. Le tuyau devrait alors être examiné sur toute sa longueur. Ce n'est qu'après cet examen que la date de l'essai pourra être peinte au pochoir sur le tuyau et notée dans le registre.

Notre collègue Sussac a lu et traduit pour nous des extraits de Fairplay

Maersk adresse un message au Havre.

Maersk, le plus important opérateur mondial de porte-containers, retarde un investissement de 100 M Euros (120 M USD) au Havre jusqu'à mi-2007 au plus tôt. Ce changement est la conséquence de l'échec de l'obtention d'un accord des Ports Français, vis-à-vis des portiqueurs, sur l'organisation du travail au nouveau site de Port 2000. On attendait une participation de Maersk à Port

2000 au début de l'année prochaine, mais il explique ne pouvoir investir une telle somme pour des portiques qui ne seront pas conduits par des employés de Maersk. Le Havre avait essayé de transférer les portiqueurs, actuellement employés des ports contrôlés par le public, au secteur privé de la manutention. Cependant, la CGT, représentant les portiqueurs, avait rejeté ces propositions

et bloqué les projets de développement du port. Un agent maritime a indiqué que Le Havre perd du trafic container et continuera ainsi tant que le syndicat refusera une attitude constructive. Port 2000 ouvrira à la manutention des containers en Mars 2006, mais, pour le moment, seule la CMA CGM est représentée, après avoir investi 100 M euros dans les équipements à quai.

Les extorsions «coordonnées» en Cote d'Ivoire.

BIMCO, association mondiale d'armateurs, a obtenu des preuves, d'un de ses membres, d'extorsions coordonnées par les officiels dans les ports Ivoiriens de San Pedro et Abidjan. Sur le navire en question, sont arrivés, à San Pedro, deux inspecteurs de l'état du port, deux officiers de police maritime et trois inspecteurs santé. Une lettre de nouvelles du Bimco rapporte que : Après

que le capitaine ait été menacé d'amendes pour des déficiences ou infractions imaginaires, l'«inspection» a été conclue par la remise en cash ou nature de valeurs de 1150 USD. Un incident similaire, à Abidjan, a réduit la réserve en cash du navire de 350 USD. BIMCO a indiqué que les équipages sont, dans de telles circonstances soumis à des pressions sévères, demandant aux

armateurs de rapporter de tels incidents aux autorités au niveau national et international. Les membres ayant vu des faits semblables sont encouragés à les signaler au secrétariat. Un porte parole a indiqué à Fairplay «Des actes d'extorsions par des officiels des ports amènent à des questions sérieuses au sujet de l'intégrité de la chaîne internationale de sûreté».

Une amende de 10 M USD à MSC pour pollution volontaire.

MSC Ship management a accepté de payer 10,5 M USD de pénalité et de plaider coupable d'entente, obstruction à la justice, destruction de preuves, établissement de faux états et infraction à la loi sur la pollution des navires. Le department of justice US a indiqué, hier, que la compagnie de porte-containers avait accepté de plaider coupable au sujet des infractions au journal des hydrocarbures à bord du MSC Elena. Sue Ellen Wooldridge, attorney général assistant au département judiciaire sur l'environnement et les ressources naturelles a dit : «C'est

l'amende la plus importante pour une pollution volontaire d'un seul navire sur une longue série de poursuites semblables dans le cadre de la pollution des navires». Selon le department of justice (DOJ), le navire, 36887 tpl, avait rejeté environ 36 tonnes de sludge en une période de 5 mois, en 2004, à travers un tuyau by-pass confectionné à bord et même davantage d'eaux de cale huileuses avec une manche caoutchouc et une pompe mobile. Les infractions avaient été détectées lors d'une inspection des Coast Guards au cours d'une escale à Boston en Mai 2005.

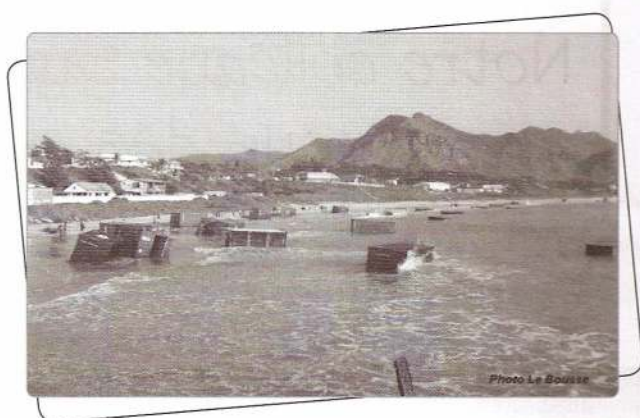
En plus de l'amende importante, MSC sera sous contrôle pendant cinq ans, période au cours de laquelle les opérations devront être faites selon un plan pour l'environnement approuvé par le gouvernement, avec la surveillance d'un auditeur indépendant sur les navires de MSC (81 navires), dont le MSC Elena, qui trafiquent aux USA, et une surveillance de ces audits par un inspecteur agréé par le tribunal. Le Chef et le Second mécaniciens ont aussi plaidé coupables pour des infractions criminelles et sont menacés de longues peines de prison.

Un nouvel aspect de la saga du Prestige.

Une conversation téléphonique enregistrée confirme que les autorités du précédent gouvernement Espagnol ont rapidement choisi d'éloigner le Prestige de la côte après la réception de son «Mayday». L'enregistrement est du 13 Novembre 2002, trois heures après le premier message de détresse du Prestige. On entend José Luis Lopez-Sors, ancien directeur de la Spain's Merchant Marine Authority dire à Pedro

Sanchez, chef de la Spain's Maritime Safety Agency Salvamento Marítimo, «...L'ordre est de prendre en main le navire...et de l'éloigner de la côte jusqu'à ce qu'il coule.» La conversation a été retransmise sur la station Espagnole Cadena Ser, Dimanche. La station a eu cette «fuite» après que le juge, en charge de l'affaire, à Corcubion, Galice, ait ordonné au ministre des Travaux Publics de communiquer au tribunal tous

les enregistrements téléphoniques du gouvernement se rapportant à cette affaire. L'actuel leader de l'opposition Espagnole, Mariano Rajoy (PP – conservateurs) avait déclaré, à l'époque de l'accident, que «La décision d'éloigner le pétrolier de la côte était basée sur des critères strictement techniques destinés à réduire tout danger potentiel que le navire soit amené sur nos côtes».



Trop de compagnies «braconnent».

Un important Ship manager a suggéré que les «états du pavillon» devraient encourager une réglementation obligeant tous les navires à avoir des élèves, comme une solution à long terme contre la pénurie prévue d'officiers. La proposition a été faite parce que «Il y a bien trop de compagnies qui ne forment aucun officier et ont seulement recours au «braconnage», d'après Pradeep

Chawla, directeur de la formation de Anglo Eastern Ship Management. Chawla a dit aux délégués de la 6e conférence LSM Asia-Pacific and Training, à Manille, cette semaine, que les gouvernements ont aussi à prendre la responsabilité de la formation des marins, demandant que les pays fournisseurs de main d'œuvre aient à travailler davantage avec les pays bénéficiant de ces équipages

moins onéreux afin de partager le coût de la formation. Il a indiqué que la convention amendée STCW ne garantissait pas des standards uniformes mondiaux du fait que le niveau, dans certains pays, est extrêmement bas, spécialement dans le secteur gaz/pétrole. Chawla a noté que 40 nouveaux marins sont nécessaires pour chaque nouveau navire dans le monde.

Dix mille officiers nécessaires.

La 4e étude sur le personnel de BIMCO et ISF indique que le manque actuel d'officiers qualifiés est de 10 000 mondialement. Ces conclusions, publiées aujourd'hui, estiment le nombre d'officiers disponibles à 466 000 pour une demande de 476 000. Les équipages, par ailleurs, montrent un surplus significatif : 721 000 disponibles

pour une demande de 58 6000. Dans ses commentaires généraux, le rapport indique que ce manque est «modeste» et «moins important qu'en 2000», lors du précédent rapport. Le rapport note que «Il y a des signes d'une augmentation de l'apport qui, en Inde et en Extrême Orient, montrent une augmentation du niveau de la formation

maritime». Mais, la demande va continuer d'augmenter, comme le nombre et la taille des navires augmentent elles-mêmes et le rapport conclut : «La demande sera satisfaite seulement si l'augmentation du niveau de recrutement et de formation continuent et si le taux de «départ» est réduit».

La gestion des déchets devient un problème majeur.

D'après un des armateurs majeurs, les armateurs et les dirigeants entrent, les yeux bandés, dans un jeu de «roulette russe» avec les autorités à cause de systèmes de gestion des eaux huileuses inefficaces ou illégaux. Parlant à la conférence maritime Cyproite à Limassol, Robert HO, président de Fermont Shipping, a averti que des systèmes de traitement des eaux usées déficients, des tuyaux et by-pass illégaux sont de plus en plus trouvés en place sur de très nombreux

navires d'occasion et parfois neufs. «La plupart des navires conformes à Marpol ont des systèmes de traitement des eaux usées mal conçus et des capacités de stockage insuffisantes, forçant, dans bien des cas, les officiers et équipages à trouver des moyens autres pour traiter le problème, certains correctement, d'autres illégalement» a-t-il indiqué aux délégués. Il a aussi averti que la plupart des machines agréées Marpol n'ont pas évolué suffisamment pour faire face à la

détérioration de la qualité des fuels auxquels le navire est soumis. Décrivant la situation comme «le cancer de la profession», il a suggéré que la plupart des armateurs ou dirigeants ne soient pas au courant du problème. L'enquête de Fairmont vient du fait des amendes significatives infligées par les autorités US après un événement d'Octobre 2003, quand un informateur a dénoncé de mauvaises pratiques à bord d'un des navires de sa compagnie.

Les niveaux d'effectif doivent changer.

Lors la conférence Conduite et Enseignement de l'ISF, à Londres, Arthur Bowring, MD de l'association des armateurs Hong-Kong, a indiqué que la manière dont sont déterminés les niveaux d'effectif doit changer si l'on doit réduire la fatigue des équipages. Il a ajouté que les bons armateurs reconnaissent que les décisions d'effectif sont inadéquates, et

que les normes minimales pour fixer ces niveaux d'effectif ne «marchent pas». Il a souhaité le retour à des prescriptions pour les règles d'effectif, disant que cela résoudrait les «échappatoires» de la législation en vigueur. Mais, Tim Springett, de la Chambre du Shipping UK et membre de la délégation Britannique à l'OMI, a répondu que les prescriptions

sur les effectifs deviendraient rapidement obsolètes et ralentiraient les développements techniques et les systèmes innovants. Il a développé que la fatigue pouvait être réduite en appliquant les règles existantes. Il a insisté : «Il n'est pas raisonnable de prescrire globalement pour des choses qui sont mieux appréciées localement».

CHICHE !

La consommation des pois chiches n'est tout de même pas un défi ! Originaire du Moyen Orient, il se trouve beaucoup sur les terres de l'Islam, c'est ainsi que les pèlerins allant de Muzdalifah à Mina pour la lapidation de la Grande Stèle doivent ramasser 7 cailloux et il est dit qu'ils doivent être plus gros qu'un pois chiche.

Appelé «*cicer arietinum*» en latin, Ciceron avait une verrue sur le nez en forme de pois chiche, est-ce Ciceron qui a donné ce nom, ou est-ce le pois qui a donné son nom à Ciceron, il revient aux latinistes d'en décider, même si l'on s'en tient au seul latin de cuisine.

Produit très méditerranéen, c'est une légumineuse très énergétique avec 361 calories pour 100 grammes, ce qui le fait comparer à la viande et certains n'hésitent pas à préciser le morceau, à savoir : la cervelle.

Pour la petite histoire, on a utilisé la farine de pois chiche sous Louis XIV, lors de l'introduction du café en France, pour être mélangée au café moulu pour en atténuer l'amertume.

La préparation la plus simple est l'*hommos*, ou *hummus* ou *houmous*, que l'on trouve souvent au Liban, il s'agit d'une purée de pois chiches dont les recettes sont très nombreuses : écraser les pois chiches avec ail, huile d'olive, jus de citron sel, un peu d'eau de cuisson, ensuite on peut être créatif.

Pour cuire les pois chiches, les tremper pendant au moins 12 heures, ensuite prévoyez au moins 2 heures de cuisson à l'eau.

Les pois chiches sont bien sûr présents dans les couscous et les tajines ; et il est un plat typique du Moyen Orient avec les pois chiches en conserve : dans une sauteuse avec de l'huile d'olive, faire revenir 2 oignons hachés, 3 gousses d'ail écrasées et 1 poivron en lanières, ajouter 250 g de pois chiches, 3 cuillères à soupe de vinaigre, 1 cuillère à café de grains de coriandre écrasés, saler, cuire encore 5 minutes et servir avec une viande ou un poisson.

En Grèce on prépare la soupe aux pois chiches, on en prend 1 livre, mettre à tremper puis rincer à l'eau avec du bicarbonate, puis rincer à nouveau et cuire 2 heures à feu moyen avec 1 oignon et ½ verre d'huile d'olive, 10 minutes avant de servir, ajouter 1 cuillère à soupe de farine, 1 jus de citron, saler et poivrer.

En Espagne ils sont présents dans les potages et cocidos : gallegos, valencianos, murcianos, gatitanos, madrilenos, castellanos, zamoranos...etc ; pour ce dernier prendre 400 g de pois chiches et après trempage, cuire 2 heures dans 2 litres d'eau salée avec une tranche de poitrine fumée. Ajouter 100 g de riz, 2 pommes de terre en morceaux et 2 chorizos en rondelles et laisser cuire encore ½ heure. Dans une poêle, faire chauffer ½ verre d'huile d'olive avec quelques gousses d'ail et 1 poivron haché, verser sur le cocido et servir.

En Espagne beaucoup de plats sont «a la flamenca» les pois chiches aussi : cuire 300 g de pois dans l'eau salée avec 100 g de chorizo. Faire revenir à la poêle 100 g de jambon serrano en dés, 100 g de petits pois, 100 g d'olives noires, 10 anchois et une courgette pendant quelques minutes puis ajouter 2 tomates pelées, donner un bouillon et verser sur les pois chiches.

En Espagne, le pois chiche (garbanzo) n'est pas seulement un produit culinaire puisque l'on trouve le «*Garbanzo de Plata*» (d'argent) récompensant une Personnalité du monde de la Culture, des Arts, etc ... Prix remis dans les salons du restaurant «Cocida Madrileña»

En colère : Dans nos campagnes on trouve de petits restaurants et auberges de grande qualité, mais dont les propriétaires n'ont pas les moyens financiers de mettre «aux normes» (souvent excessives), ils ne peuvent donc pas céder leur affaire d'où perte de revenu pour la retraite, perte d'emplois, donc désertification des campagnes qui ne pourra être enrayerée qu'en faisant appel aux contribuables.

Pour des milliers de restaurants sous surveillance, il y a des millions de cuisines non assujetties «aux normes» et hors tout contrôle, alimentant la quasi-totalité de la population, en particulier les enfants, je veux parler des cuisines familiales.

Mais quel normalisateur ou inspecteur oserait venir faire la loi chez une fée du logis armée d'une poêle à frire ?

Cdt Y. CHARLOT

La Frégate...

Je suis née de l'arbre, en quelque forêt des pays du nord dans les rangs guerriers de nobles chênes centenaires à la haute stature ainsi que sur les pentes escarpées des montagnes au sein de sapinières aux parures éternelles couvertes de parfum ambré.

On avait dessiné mes courbes, mes membres, mes épaules et mes hanches pour me faire apparaître sur le bord de l'océan que l'on me destinait à épouser. Je fus ainsi façonnée de mains d'hommes qui surent parfaire ma parure avec bas de brai et robe ventre de biche et bleu de France ourlée de dorures, puis je fus coiffée de ma mâture et de ma voilure ondoyant dans le vent.

Je reçus le nom de frégate et l'on me confia à d'autres hommes qui m'apprirent mes premiers sillages. Alors je me mis à découvrir le caractère de cet océan, sachant être doux, enjoué, caressant puis soudain furieux, brutal, me maltraitant de sa rudesse physique pour saisir mes membres et les forcer pour labourer mon ventre et une fois ses pulsions assouviées m'abandonnant souillée de sa laitance saline et dévêtue de ma voilure. Combien de fois n'ai-je pas cru succomber sous ses coups ! Et pourtant, comment ne pas défaillir de plaisir sous les douées caresses de son clapotis, à l'ancrage douillet d'un bon hâvre après avoir épuisé mes forces dans une longue course entre deux rivages porteurs du bonheur et du malheur des hommes.

Frégate je fus et pour la gloire du royaume il me fallut parfois faire tonner mes canons. On me lança contre des vents de fer à l'odeur âcre de la poudre mêlée à celle du sang. Je reçus des coups et des blessures. Je crois que l'on me fit aussi réputation et honneur dans la vanité des discours des hommes. Je connus ainsi de nombreuses saisons et de nombreuses campagnes toujours courant après cet horizon fuyant sans cesse.

Puis l'on me permit de prendre de plus longues périodes de repos entre deux services où je perçus la fatigue de mes membres qui devinrent grinçants au levé de chaque lame. Un jour, je compris que l'on me conduisait dans l'arrière port pour côtoyer d'autres vaisseaux déjà plongés dans la somnolence de la vieillesse.

Alors je fus seule, abandonnée à mes souvenirs pour doucement glisser dans l'oubli. C'est à peine si un jour je sentis que l'on me déplaçait. Je sais que je couchais alors mon flanc sur un moelleux lit de vase et de limon pour demeurer là à perdre progressivement conscience de la succession des aurores et des couchants, veillée par des oiseaux marins qui finirent par emporter mon âme en laissant les flots et les vents réduire lentement mes membres pour mêler leurs restes aux grains de sable du rivage...

Christian Cabellic