

AFCAN

Informations



*Accostage en route pour
allègement Photo H.Quéré*

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

I
AFCAN

F
O

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
Capitaine au 21° siècle	p. 4
TMC.....	p. 8
ISPS page 3.....	p. 13
Codes ISM et ISPS	p. 16
Perte de conteneurs	p. 23
Pollution et transport.....	p. 28
RIF	p. 33
La cambuse	p. 35

Rappel aux adhérents :

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

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

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

Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Hervé QUÉRÉ

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2006

Membres actifs navigant : 202 €

Actifs en Mission à terre : 150 €

Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 222 € / 170 € / 50 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 202 € / 150 € / 30 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

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 de 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.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

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

Conseil d'Administration

Elus -> 2007	Elus -> 2008	Elus -> 2009
H. Ardillon,	B. Apperry,	J-P Dalby,
L. Barbançon,	Th. Caudal,	B. Derennes,
M. Bougeard,	F. Capoulade,	M. Le Doaré,
Ph. Grall,	R. Le Doaré,	J. Loiseau,
R. Le Bousse,	H. Quéré,	D. Marrec,
J-F. Le Gall,	J. Ruz,	J-I Penin,
F-X Pizon.	J-D Troyat.	Th. Rossignol.

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'actualité maritime n'a pas changé en quelques mois. La mise en place du RIF se poursuit par la nomination de Marseille comme «guichet unique». D'expérience, l'administration française n'a pas changé de rythme, plusieurs mois avant d'inscrire Marseille sur la tableau arrière, quelques heures pour Panama ; espérons que cela va s'accélérer du côté français sans toutefois perdre son sérieux.

Le colloque «Le devenir de l'officier français marine marchande sous le RIF» qui s'est tenu au Havre sous l'égide de la Confédération des Associations de la Marine Marchande, a attiré plus de 200 personnes dont une majorité d'élèves inquiets de leur avenir. Les représentants des armateurs se plaignent que l'ITF, à la demande des syndicats français, ait classé le pavillon RIF comme pavillon de complaisance, ce qui les obligerait à passer sous pavillon étranger. En effet certains affréteurs refusent les navires sous pavillon sur la liste noire de l'ITF. Cependant certains armateurs pensent avoir trouvé la solution en associant la «blue card» ITF avec le pavillon RIF. Nous espérons que les efforts de la France auprès de la Communauté Européenne pour obtenir un nouveau GIE attractif associé au pavillon RIF seront couronnés de succès. Quant au sujet principal du colloque, l'avenir des jeunes officiers, tous les orateurs ont fait l'éloge d'un «métier noble qui garde toute sa noblesse», «vous serez aux postes de direction très jeunes», «il faudra aussi trouver des marins expérimentés pour occuper les postes de management à terre», «la défiscalisation est faite pour vous attirer dans ce métier à l'instar de l'Offshore» etc. Mais ... c'est le coup de l'appartement témoin çà ! Effet curieux de ne plus se voir traiter de «voyous des mers !»

Tout est fait semble-t-il pour attirer les jeunes vers ce métier...Les armateurs internationaux ont peur c'est vrai car les sources se tarissent et le vivier chinois espéré n'est pas au rendez-vous.

Notre AG s'est déroulée à Royan les 22 et 23 mars, merci à Sussac qui s'est déplacé 3 fois pour nous trouver un point de chute satisfaisant la majorité. On constate que le nombre d'adhérents reste sensiblement constant. Dans les affaires relevant de la Convention de Montego Bay, on ne peut que s'étonner que certaines associations et administrations veuillent ignorer que la France a signé des Conventions Internationales. Nous suivons de près la dernière affaire en cours et les suites que va donner Malte.

Les actifs vivent toujours la même problématique réductrice en termes de pollution et de documents à fournir lors des escales, dont le but est de faire de la sécurité médiatique avec un tableau de chasse en guise d'arbre pour cacher la forêt. L'application du code ISPS dans certains pays continue d'alimenter les colonnes du bêtisier dédié.

Au sujet des plaintes déposées suite aux conflits SNCM, il semble de plus en plus que tous les acteurs s'orientent vers un apaisement pour «fait syndical». Encore une fois on va faire appel au sens de la mesure des Capitaines. C'est l'histoire qui continue après le Saint Germain et le France maintenant c'est la SNCM. Nous restons cependant en relations avec notre avocat car la position du commandant doit être définie (droit applicable ?) Bon vent et bonne mer à tous.

Hervé Quéré – Mai 2006

Le Capitaine Marchand du XXI^{ème} siècle : entre tradition et nouveauté.

**Notre Vice-Président Thierry Rossignol a fait l'exposé ci-dessous à l'IHEDN
(Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale) le 17 Février 2006**

Depuis des temps immémoriaux il a fallu des navires et il en faudra encore dans le futur pour transporter les matières premières et/ou les produits finis, et ce aussi longtemps que des mers sépareront les producteurs des consommateurs.

Le transport maritime a amené la découverte de la planète : ce furent successivement les expéditions lointaines de commerçants avisés : Génois, Rochelais, Basques, Dieppois,...., les grandes découvertes des pays européens, les missions d'exploration, la desserte de colonies puis les lignes commerciales, le transport à la demande et le tour du monde des navires porte-conteneurs.

Tous ces voyages ont été, sont et resteront une expédition maritime dont la conduite et la responsabilité sont confiées à un homme et un seul : le Capitaine du navire.

Le Capitaine a donc vu son rôle évoluer au fur et à mesure des progrès techniques, des choix de l'industrie maritime, des modifications de la réglementation à l'aune du temps.

Mais évoluer ne veut pas dire obligatoirement changer pour le marin, je vous propose donc de m'accompagner dans un voyage virtuel qui commence dès la sortie du port.

1- « Ai débarqué le pilote à, et mis le navire en route libre à ...».

Mes aînés en écrivant cette phrase sur leur journal de bord signifiaient le début du voyage. Le port et ses «sujétions» étaient derrière, l'expédition démarrait dans la nostalgie ou le soulagement, un frisson d'aventure anticipée parcourait le navire.

1.1- Le Capitaine reprenait le contrôle d'un monde immobile habité par une société en miniature pour un voyage aventureux sur un espace libre.

Mais de nos jours après la débarque du pilote à sa station extérieure, la liberté de manœuvre dans les eaux littorales s'est réduites avec les dispositifs de séparation de trafic, les zones interdites, les zones particulièrement sensibles, les zones de prudence. Naviguer dans les eaux côtières s'apparente désormais à une circulation en convoi avec ses sens de circulation, ses points d'entrée et de sortie et ses divers messages de compte-rendu.

Certains espaces océaniques (à proximité des USA, de l'Australie et du Brésil) sont sujets à messages de position en direction du pays détenteurs de l'autorité pour les secours).

L'attention du Capitaine se déplace donc vers la rédaction de ces messages, en espérant qu'ils seront exploités efficacement par les organismes de terre.

Ces obligations nouvelles n'entravent pas fondamentalement la liberté de décision du Capitaine mais participent à l'accroissement général de la sécurité de la navigation.

Parfois le Capitaine peut exercer son art librement dans certaines eaux libres de tout compte rendu ou d'autres trouvailles législatives dans des détroits perdus ou le long d'archipel oublié.

1.2- Le perfectionnement des équipements et aides à la navigation.

C'est l'évolution la plus pertinente et la plus rapide de nos jours, elle rend plus confortable l'obtention d'une position et la connaissance globale de la route du navire. La représentation, en vue d'ensemble, du parcours permise par les équipements modernes est un apport consistant et d'un réel intérêt.

L'équipement anti-collision des nouveaux radars permet de surveiller à tout instant le déplacement de l'ensemble des mobiles du voisinage, la prévision de leur trajectoire a grandement été améliorée, complétée de l' AIS cette information permet des manœuvres d'évitement pertinentes.

Le Capitaine *en a donc l'esprit plus libre mais la navigation n'en est pas plus certaine* car ECDIS, DGPS et GPS n'empêchent pas les échouements contrairement à ce qu'affirme certaine personne autorisée dans le Journal Régional le plus vendu en France. Enfin apparaissent de plus en plus souvent, maintenant, les collisions assistées par ordinateurs de navigation.

La qualité de ces nouveaux équipements et aides à la navigation ne compense pas toujours la perte générale de bon sens marin (distance minimale de sécurité entre les navires), et la diminution autorisée des connaissances du personnel nécessaires à la tenue du quart. C'est la conséquence la plus néfaste de l'établissement de normes de formation.

1.3- La conception des nouvelles coques, l'efficacité des moteurs modernes.

Elles permettent de répondre plus aisément aux contraintes de régularité des rotations, en assurant l'horaire rigoureusement. Car ces indicateurs nécessaires à nos économies de marché et d'approvisionnement en flux tendu gèrent l'occupation des terminaux portuaires et toute la logistique en amont et en aval de ce dernier.

Après les équipements apportant en permanence la connaissance précise de la position du navire, les temps modernes épargnent aussi aux transports, avides de précision, de trop perdre de temps. Des officines de routeurs alimentent l'état major du navire avec des prévisions de trajectoire optimisée pour limiter les conséquences du mauvais temps. Le navire peut soit tenir compte de cette évaluation, soit refuser de suivre la recommandation de ce consultant qui n'est pas obligatoirement de bon conseil.

Le choix de la route optimale reste la fierté du Capitaine qui ainsi économise du temps, de l'argent et épargne à son navire des fatigues structurelles accroissant le vieillissement du navire.

Cette liberté (due à sa responsabilité ultime) lui est pourtant de plus en plus contestée, surtout par l'ingérence d'affréteurs qui ne pensent pas l'expédition maritime dans les mêmes termes que le Capitaine

1.4- Certains navires sont équipés de capteurs d'effort.

Ceux-ci informent en permanence le Capitaine sur le comportement de son navire en réponse aux sollicitations des éléments.

Si la fatigue du navire et de son chargement sont toujours notés dans le journal de bord en des termes assez généraux, *avec de tels équipements*



elles sont mieux connues et peuvent être réduites d'une manière moins empirique. De plus ces équipements participent à la maintenance et quantifient l'« usure » du navire.

1.5- L'informatique embarquée.

Par ses calculs rapides et précis, par ses possibilités de simulation, elle assiste puissamment le Capitaine dans son jugement pour décider de la conduite des opérations journalières ou lors d'une situation critique (stabilité à l'état intact et stabilité après avarie pour des dommages standard).

Elle assiste même le Capitaine des navires rouliers dans le choix de route par fortes mers venant de l'arrière.

La complexité des navires modernes (taille et structure de la poutre navire) est telle qu'il est souhaitable de disposer de l'assistance d'un bureau de calcul auprès d'une Société de Classification ou d'un architecte naval.

Le bon sens marin habituel du Capitaine est nécessaire mais pas toujours suffisant pour affronter la complexité des situations modernes de détresse, car la taille des navires et leur fragilité relative nécessitent des réactions très rapides et circonstanciées.

1.6- La maintenance de l'outil de travail.

Une fois calé dans son sillage loin de terre, le navire peut se consacrer à l'entretien, ce qui diminue les risques de panne « hors vice caché » et garantit à l'armateur le maintien d'une bonne valeur vénale à son navire.

Activité, bien réglée dans tout armement digne de ce nom, sous l'autorité du service technique. L'époque moderne, avec le code ISM, exige une maintenance planifiée, préventive et sacralisée par des documents qui font l'objet d'audit ou peuvent être demandés lors des contrôles par l'état du port. Enfin dans la majorité des chartes-parties d'affrètement une clause ou plusieurs sont consacrées à ce point.

Dans la rigueur des nouveaux textes le Capitaine est le responsable ultime de la maintenance qui repose donc entièrement sur la qualité du système de gestion et sur les hommes qui l'appliquent. Ainsi les navires hors normes existeront donc toujours, compliquant ainsi la tâche des bons navires en créant une concurrence déloyale et un durcissement des textes législatifs.

Le Capitaine coordonne, dans le cadre du code ISM, avec le service technique de l'armement et est responsable devant l'armateur et l'affrètement qui a accepté de payer le prix de la qualité.

1.7- Les situations dangereuses pré-identifiées.

Ce terme couvre des faits et gestes bien connus (collision, échouement, explosion, incendie, naufrage,...) ainsi que leur conséquence (abandon et pollution).

La mise en place du code ISM, de la Convention STCW et certains points de la Convention

MARPOL ont conduit à repenser ces situations et à réviser d'une manière générale des activités dédiées.

L'amélioration des navires, l'évolution des techniques et du matériel, le progrès dans l'entraînement et la formation des hommes ont changé l'activité des membres de l'équipage.

Le Capitaine est toujours le décideur ultime et le responsable de la préparation de son équipage et de son navire à faire face. Mais il doit, de plus, motiver son personnel dans la culture sécurité au travail et dans l'urgence, vérifier et maintenir la préparation, tenir à jour les documents établissant ce niveau de préparation et rendre compte d'une manière pertinente et certifiée de toute pollution.

Enfin il doit se préparer à être dépossédé de son autorité de gardien des biens et responsables des vies humaines par l'autorité des eaux côtières exposées par la pollution suite à la détresse de son navire.

1.8- L'équipage.

Il y a peu Capitaine et équipage était de la même nationalité sinon de la même région, ils travaillaient sur un navire de leur pays pour un armateur de leur pays, la gestion des rapports humains par le Capitaine en était plus confortable. La gestion du personnel, son recrutement et sa motivation n'étaient pas du ressort du Capitaine car selon l'adage : on naviguait chez....

Le culte économique des coûts, l'émergence de nouveaux pavillons a bouleversé cette donne pour la majorité des navires travaillant à l'international.

Le Capitaine de ces navires travaille désormais avec du personnel fourni par un marchand d'homme. Ce personnel n'a pas la nationalité, la culture, la religion, la langue, le même employeur et ne réside pas dans le pays du Capitaine. L'intérêt des parties dans le travail en est donc différent.

La responsabilité de l'armateur (loueur de main d'œuvre) pour la qualité, la gestion du personnel embarqué a été transféré à son représentant à bord : le Capitaine (paye, gestion du contrat, débarquement, maladie,...)

Enfin le Capitaine pour la bonne marche de son navire se doit d'assurer, malgré tout, la cohésion de l'équipage.

Le Capitaine digne de ce nom s'intéresse aussi à l'hygiène, aux conditions de travail et de repos, aux premiers soins à apporter, à la nourriture de son équipage. La réglementation actuelle l'exige de tous les responsables de navires et selon des termes très formalisés.

A présent, il engage sur ce point sa responsabilité personnelle et sa responsabilité de salarié car il y a matière à contentieux de la part de l'employé, de sa famille ou de l'autorité.

Cette activité est donc attestée par une formation à certains actes médicaux, par la tenue à jour de

documents exigibles lors des audits, des contrôles de l'état du port et/ou du pavillon.

1.9- Les dangers de la mer

Aux dangers « classiques » de la navigation qui sont dus au trafic maritime, aux phénomènes météorologiques, à l'hydrographie insuffisante, aux problèmes techniques s'ajoutent dans certaines zones maritimes les actes que l'on voyait plutôt dévolus à d'autres époques. Ce sont la piraterie ou les attaques à main armée. La piraterie s'exerce en mer libre, l'attaque à main armée se déroule dans les eaux territoriales d'un état. Les raisons sont multiples : laxisme ou difficultés de l'état côtier pour faire régner l'ordre, situation sociale et économique des auteurs de ces gestes, crime organisé... Ces actes portent atteintes à la vie humaine et à la propriété.

La navigation dans ces zones sollicite énormément l'équipage et le Capitaine. Le besoin crucial d'information et la protection des vies et des biens ne sont pas toujours satisfaits. Des mesures de prévention très fortes doivent être déployées et sont souvent couplées avec des aménagements de l'horaire du navire pour le passage des points dangereux ou des déviations.

1.10- La préparation de l'arrivée.

Nous sommes à bord d'un navire marchand, ce qui signifie que le navire est attendu dans un port pour livrer et/ou recevoir de la marchandise. Notre Capitaine se doit de préparer les escales suivantes.

Les relations portuaires avant l'arrivée au port sont bien sur du ressort du Capitaine puisque c'est lui qui prépare tout ou partie des documents nécessaires à l'escale. Ces documents doivent parvenir en avance aux intéressés ce qui ne dispense pas de fournir les mêmes à l'arrivée ou de les recommencer car le format n'est pas reconnu conforme ou en usage dans le pays malgré la Convention FAL. C'est un point où il faut beaucoup de patience.

Voici une liste à peu près standard, mais à l'uniformité nul n'est tenu :

Messages prévus par la C/P :
message de pré arrivée, d'arrivée, de mise à disposition, de préparation du chargement (on se doit de répondre par retour même s'il s'agit de la nième modification de chargement.

Message à l'agent :
besoins du navire compte Armateurs et/ou Affréteurs (vivres, soutes, mouvements du personnel, soins médicaux).

Message aux autorités locales :
Douanes, Immigration, Service de santé (avec copie à l'agent).
Contrôle naval,...

Message au FPSO du port ou à l'ASI de l'installation portuaire :

l'application du code ISPS apporte son lot des messages à envoyer (liste d'équipage, questionnaire sur l'équipage, liste des ports fréquentés avec le niveau de sûreté appliqué, copie des certificats ISPS avec leur date, déclaration de la marchandise,....

Message à la Capitainerie :

message d'intention, caractéristiques du navires, liste des certificats, existants en résidus, intention sur la gestion de ceux-ci

Message au prochain affréteur :

Il a besoin de quelques renseignements pour préparer ses experts qui viendront inspecter votre navire dans quelques jours, en général un questionnaire de 20 pages de renseignements dont la majorité a déjà été fournie par le courtier, mais qu'importe.

L'inspection de l'état du port : l'agent vient de vous prévenir que peut être il y a aura un PSC car fort à propos l'état du port initie une campagne contre les navires sous normes.

Mais il est temps pour le Capitaine de monter très vite à la passerelle pour prendre le pilote du port d'arrivée qui déjà inonde la passerelle de questions.

A la suite de vos remarques journalières dans le journal de bord, il sera temps d'écrire : «ai mis le navire en fin de route libre, embarqué le pilote à sa station extérieure.» Ne pas oublier de téléphoner à la machine pour avoir les existants à la fin de route libre car vous devrez remplir le « voyage log report».

Vous conviendrez avec moi, je pense, que la route ne fut pas aussi libre que cela et qu'il y a toujours quelque petit écueil le long du chemin. Vous conviendrez aussi qu'avoir un navire performant sous les pieds combiné avec le fait de disposer de plusieurs aides à la décision sont des apports significatifs pour le bon jugement du Capitaine. Vous admettez que la contrainte des mers difficiles reste la responsabilité majeure du Capitaine, qui ne doit pas pour autant négliger les impératifs commerciaux, et aussi que le navire a été maintenu à son plus haut standard et que finalement le Capitaine a mené l'expédition en droiture et à son terme malgré tout.

Le navire aborde maintenant une nouvelle activité : il va procéder à des échanges commerciaux dans l'interface mer/terre qu'est le port.

2 - «Accostage terminé sans incident, mis terminé pour la machine».

2.1 - Avant d'écrire cette phrase dans son rapport, notre Capitaine devra mettre son navire à quai sans problème.

L'arrivée à la passerelle de l'expert local en manœuvre, qu'est le pilote, est toujours appréciée de notre Capitaine.

Il trouve enfin quelqu'un avec qui partager quelques soucis car, comme on le sait, une manœuvre réussie est une suite de catastrophes évitées. Surtout qu'après des jours de navigation au large, il trouve soudain son navire trop grand pour l'endroit, trop étroit, où il doit travailler.

Ce couple de compétences complémentaires (qui ne se connaissent pas) doit donc s'employer au mieux pour que le navire aille à quai sans incident : en général le challenge est réussi.

Je ne devrais pas vous surprendre en disant que le commandant reste responsable de tout : même s'il ne parle pas la langue locale, même si la Capitainerie lui a fourni des remorqueurs poussifs, même si le pilote n'est pas bon, même si c'est la première fois qu'il pratique le port, même si l'autorité pratique l'abus d'autorité.

La décision du Capitaine est d'une grande importance car les impératifs des gens de terre peuvent mettre en danger le navire, il y a un pas que le Capitaine même assisté d'un conseiller réputé ne doit pas franchir sauf s'il aime faire de beaux rapports

Certains pays, au nom d'une doctrine économique de leur choix, libéralisent ce service de conseiller auprès du Capitaine. C'est un fait très dangereux, comme l'ont prouvé plusieurs sinistres maritimes dans une nation pourtant réputée pour ses marins.

Certains d'entre nous, par la fréquentation assidue d'un même port, peuvent être reçus comme Capitaine pilote ce qui est fort recevable.

2.2 - Les autorités portuaires.

Le Capitaine représente son navire, son armateur et la culture maritime de son pays, face aux autorités portuaires qui peuvent être plus ou moins bienveillantes ou tatillonnes.

C'est un point ou il faut beaucoup de diplomatie, de fermeté et de patience, ce qui signifie que ce n'est pas forcément un problème de latitude mais de relationnel.

L'agent en général prépare bien son opération et, dans la plupart des ports, il s'agit d'une simple formalité bien assistée en cela par le travail fourni à la mer.

2.2 - La documentation du navire et de l'équipage.

Le navire se doit d'être toujours en conformité avec les divers codes (ISM, ISPS, SOLAS, règles du pays du port d'escale) et/ou les termes d'affrètement et, en particulier, d'avoir à jour en permanence tous ses certificats.

Le Capitaine travaille en relation directe avec le superintendant du navire, ou seul (certificat de dératisation, d'analyse d'eau,....) quand le navire est très éloigné des bureaux de l'armateur.

Enfin la gestion des remarques et des recommandations reçues lors des PSC ou des

visites statutaires, portant sur les certificats du navire, est de l'autorité du Capitaine.

A l'embarquement du personnel, il doit s'assurer que les titres professionnels et les certificats médicaux de celui-ci sont authentiques et valides. Les certificats de conformité ou de test de certains équipements doivent être vérifiés et rangés dès réception.

La qualité de la documentation et sa mise à jour, en permanence, sont de la responsabilité ultime du Capitaine

2.3- La manutention.

Les relations avec le bord varient selon les termes du contrat de vente de la marchandise ou de l'affrètement.

Le Capitaine est parfois le mandataire de l'affréteur qui paye la manutention.

Voilà donc notre marin avec 2 charges sur les épaules, charges qui peuvent entrer très vite en conflit si la manutention occasionne des dommages au navire et, en particulier, des avaries menaçant la navigabilité du navire.

On ne part pas en mer avec une telle avarie. Notre capitaine va devoir consacrer beaucoup de temps à obtenir une réparation définitive.

2.4 - La sûreté des biens et des personnes.

Le code ISPS est né des réflexions déclenchées au lendemain d'actes de terrorisme aux Etats Unis.

Bien que le maritime comptât moins d'actes de violence que l'aérien, un des points fort de ces études fut de décider que le navire était, désormais, le danger pour la terre et qu'il fallait faire quelque chose.

Les navires durent donc s'occuper d'un nouveau code qui traitait de sûreté. Cette notion n'a jamais été étrangère aux navires qui depuis des temps immémoriaux pratiquaient la ronde de clandestins, le pointage de la marchandise, le comptage des personnes et subissaient les pirates.

Le code ISPS apportait cependant quelque chose de neuf : la notion de terrorisme, de prise d'otage, de mise en danger de biens et des vies humaines.

Des mesures furent prises afin de rendre le navire et sa cargaison les plus inaccessibles possible. Cela fut fait après qu'une longue chaîne d'intervenants eut évalué, rédigé, analysé, authentifié des procédures et des gestes.

Vous avez deviné qu'il faut un «homme en charge localement». *Dans la plupart des compagnies maritimes notre Capitaine fut mis à contribution ce qui permet d'éviter les conflits sûreté/sécurité en laissant toute la décision à une personne, qui est déjà pratique de responsabilités similaires.*

Ces mesures ont amené la révision de l'organisation du travail, des opérations du navire et ajouté beaucoup d'administratif (liste des visiteurs, exercices d'alerte à la bombe,....).

Elles ont contribué à mettre aussi en évidence que les structures de terre sont en retard ou refusent d'y consacrer du temps, de l'argent et des hommes.

Quelques thèmes d'intérêt ISPS :

Comment se fait-il que l'on a toujours des visiteurs portuaires imprévus ?

Dans un port, il passe plus de camions ou de voitures que de navires, ou est donc le danger et pour qui ?

Que faire d'un représentant d'une autorité qui refuse de s'identifier sous le prétexte que son habit suffit à le situer ?

Le sérieux du port : Voir les quelques événements récents au Havre et à Marseille et le bêtisier de l'ISPS disponible sur Internet.

2.5 - Les inspections au port.

Notre Capitaine, ayant toujours un peu de temps disponible, peut donc se consacrer pour autant que de besoin à des activités d'évaluation et d'auto contrôle que sont les audits (internes, externes, ISO, ISM), les Vettings, les PSC et la visite des inspecteurs du pavillon et de la Classe.

2.6 - Le rôle commercial du Capitaine.

Il se réduit car les bureaux de l'armateur ne sont plus très éloignés par la grâce des communications modernes, que le transport est plus simple avec le conteneur ou l'unité de charge dont la documentation se fait très vite à terre par informatique. Les chefs de mission embarqués sur les navires de chantier assurent une partie de la communication.

Cependant sur les navires de charge exerçant le métier du transport à la demande à l'international, le rôle du **Capitaine demeure prépondérant**. On citera la gestion des B/L, l'écriture de lettre de protestation, la demande de lettre d'indemnité, et la surveillance des intérêts de son armateur lors de la rédaction des certificats de in/off hire quand ils sont gérés par un agent nommé par l'affrètement.

Tous les Capitaines devront gérer les indicateurs ISO 9001/2000 (garantie des résultats, amélioration du service, objectifs à tenir, tracabilité.)

L'activité du Capitaine au port est plus soutenue qu'à la mer. C'est l'endroit où elle a le plus évolué et requiert le plus d'attention.

Le Capitaine est assisté par les divers codes dans l'exercice de sa responsabilité, car on ne bricole pas avec l'ISM, la STCW et l'ISPS qui sont nécessaires à l'activité du navire et, en cas de conformité, fournissent quand même des circonstances atténuantes.

3 - Etre Capitaine, c'est :

Etre responsable de tout et de tous (non marins compris) très pertinent dans sa délégation d'autorité un expert de l'auto contrôle

Savoir

communiquer avec l'extérieur maintenir la cohésion de son équipage lui inculquer la pensée sûreté et sécurité.

Etre formé

**à l'enregistrement des faits
à la communication
à la navigation
à la technicité de son navire
à l'auto contrôle (cadre, méthode, technique)
à l'archivage (s'y retrouver dans les textes)
au médical (pratique d'acte chirurgicaux)
au social (le côté humain de l'autorité)
aux relations humaines (gestion du personnel)**

Etre humble

Un travailleur qui reste en liaison constante avec son employeur peut solliciter des instructions et en devient donc un préposé comme un autre.

Adopter une nouvelle culture

Etre bouc émissaire pour pollution ou pour pallier les conséquences de l'état du pavillon, côtier ou du port d'environnement averti et sain. Une photo, une affirmation, une sanction alors que souvent il s'agit de la gestion d'une avarie technique dont tout le monde a perdu la maîtrise. Nos sociétés continuent de préférer un discours politiquement correct et une information à sensation que d'être éclairées sur le côté obscur des choses.

Tribune Libre

Emotion à Yport, attendons les preuves avant de juger !!

Article paru dans Havre Presse le 11/02/06

« Du pétrole à Yport

Petite émotion, hier matin, à Yport où une nappe d'hydrocarbure est venue souiller les récifs situés entre la jetée et la descente à la mer donnant sur Fécamp. Une grosse tâche d'environ 100m² qui a suscité l'inquiétude durant quelques minutes, et même pendant plus d'une heure. En effet, la marée descendante enlevait vers midi toute inquiétude, le «pétrole» ayant comme par miracle disparu. Une nappe d'hydrocarbure «vagabonde» qui reviendra peut-être dès ce week-end sur la petite cité balnéaire de la côte d'Albâtre, ou un peu plus loin en amont. Dégazage d'un bateau voyou de marine marchande, au large de nos côtes, perte de carburant d'un plaisancier ou d'un professionnel de la pêche...? La question reste posée !»

Réaction envoyée au journaliste et au journal :

Veillez trouver ci-après une réaction de l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) suite à un article paru dans Havre Presse du 11 février dernier.

Il nous serait assez agréable que cette réaction puisse tout d'abord parvenir à l'auteur de l'article et si possible paraisse dans une de vos prochaines éditions. Par avance merci.

« Monsieur, dans l'édition du samedi 11 février de Havre Presse, un petit article intitulé «Du pétrole à Yport» était conclu de la façon suivante: «Dégazage d'un bateau voyou de marine marchande au large de nos côtes, perte de carburant d'un plaisancier ou d'un professionnel de la pêche ...»

Alors, d'un côté les voyous des mers qui ont pollué volontairement les côtes et de l'autre des professionnels victimes d'un rejet involontaire ? Quelle différence de traitement ! Quelle belle conclusion !

Maintenant on sait vraiment, même si on pouvait s'en douter fortement, que le mal c'est la marine marchande. Il est vrai qu'en matière de pollution le doute bénéficie à l'accusation, la pollution accidentelle d'un navire marchand (fuite d'huile à l'étambot par exemple) n'étant pas reconnue par la justice française. Tout juste si on ne la considère pas comme volontaire ! Mais pour traîner aussi sur des quais de ports de plaisance et de pêche, il me semble que l'eau de ces ports présente beaucoup plus d'irisations huileuses que l'eau des ports de commerce, sans parler des déchets plastiques ... Un peu de retenue dans vos propos en attente de preuves serait plus digne de l'objectivité du journaliste. Même si cela fait moins vendre...

Hubert ARDILLON

PROCEDURE DEVANT LES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX.

Merci à Maître Hélène DAOULAS HERVE du barreau de Quimper de nous avoir fait parvenir une partie de son brillant exposé sur le TMC à la faculté de Droit à Brest.

* L'article 94 du CDPMM, émanant du décret du 19 juillet 1939, indique : «Un décret fixera la forme de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux». Ainsi la procédure a été envisagée successivement par le décret de 1939, puis avec soin dans le décret n° 56-1219 du 26 novembre 1956. L'article 94 du CDPMM est complété par un décret du 4 août 1962. L'ensemble des dispositions contenues dans ces textes, ainsi que les textes contenus dans le code de procédure pénale et applicables lorsqu'il n'y a pas de régime dérogatoire envisagé dans les décrets précités, organisent tant la phase préparatoire (1) que la phase décisive du procès pénal (2) se déroulant devant le tribunal maritime commercial.

1 - La phase préparatoire

Elle ressort essentiellement de l'enquête menée par les autorités compétentes, mais est bien souvent complétée par une phase d'instruction.

A - L'enquête

* Les infractions relevant du tribunal maritime commercial sont recherchées et constatées soit sur plainte de toute personne soit d'office par les officiers de police judiciaire, les administrateurs des affaires maritimes les officiers et officiers marinières commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat, les inspecteurs de la navigation maritime, les syndicats des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes, les gendarmes maritimes, et enfin par le capitaine du navire sur lequel a eu lieu l'infraction. Ce dernier a compétence selon les articles 28 et suivants du CDPMM pour effectuer une enquête préliminaire.

* Cette enquête se poursuit sous la direction de l'administrateur des affaires maritimes, une fois que le capitaine a adressé la plainte et les pièces à l'administrateur des affaires maritimes du premier port où le navire fait escale. L'administrateur des affaires maritimes complète s'il y a lieu l'enquête préliminaire. Il est également compétent pour statuer sur l'incarcération provisoire du prévenu. Les dispositions du CDPMM visent uniquement l'enquête préliminaire. Néanmoins, face

à un cas de flagrance, il conviendrait d'appliquer les dispositions des enquêtes de flagrance du droit commun (Voir les articles 53 et suivants du Code de Procédure pénale). Toutefois l'article 28 n'est pas suffisamment explicite sur cette faculté. En revanche, il prévoit dans son alinéa 2, la possibilité pour le capitaine de placer «l'inculpé» en détention (La notion d'inculpé ne peut s'entendre exactement de celle prévue anciennement par le code de procédure pénale, car la personne mise en cause n'a pas fait l'objet d'une inculpation, devenue en 1993 «la mise en examen», par un juge d'instruction).

* En outre, lorsqu'il s'agit d'une infraction nautique, l'article 86 du décret de 1962 prévoit que l'administrateur réalise une enquête contradictoire nautique, initiée par ses soins dans les conditions imposées par le règlement d'administration publique Voir décret n° 63-891 du 24 août 1963 (B.L.D. 1963. P 508. J.O. 31 aout. Voir aussi plus spécifiquement sur les commissions d'enquête technique et administrative sur les accidents et incidents de navires, Voir Décret n° 81-63 du 20 janvier 1981 (D et B.L.D. 1981. P 75), lequel prévoit notamment l'intervention d'une commission de trois membres (Il s'agit de membres choisis sur une liste établie chaque année par le directeur des affaires maritimes). Cette enquête recèle quelques particularismes. Elle s'apparente à une information judiciaire, par ailleurs, les prévenus peuvent être assistés de leur défenseur.

* En application de l'article 33 du CDPMM, l'administrateur des affaires maritimes saisit le président du tribunal maritime commercial pour les infractions prévues par les articles 36 bis du CDPMM lorsque le prévenu est un majeur de dix huit ans. Dans l'hypothèse inverse, seule la juridiction pour enfants est compétente (article



36 bis in fine du CDPMM). Si l'administrateur des affaires maritimes apprécie seulement de la suite à donner dans un dossier de droit commun, lequel reste soumis au pouvoir de l'opportunité des poursuites du ministère public, dans le cas des infractions relevant du Tribunal maritime commercial l'opportunité des poursuites appartient à l'administrateur des affaires maritimes directement. C'est sa décision qui saisit le tribunal maritime commercial.

B - L'instruction

* Une fois que le tribunal maritime commercial est saisi par le dossier de renvoi devant la juridiction transmis par l'administrateur des affaires maritimes, selon les cas prescrits par les articles 30, 31, 33 et 35 du CDPMM, le Président dresse un procès-verbal de saisine (Crim 4 octobre 1977, D.M.F. 1978, p 326). Ce procès verbal de saisine provoque la désignation d'un commissaire-rapporteur, par le préfet maritime ou par le chef d'arrondissement maritime pour les délits prévus aux articles 80 à 85 et 87 du CDPMM. En revanche, pour les autres infractions, la désignation de ce commissaire-rapporteur n'est pas prévue.

Le commissaire-rapporteur doit être un membre appartenant au corps des officiers de marine. Il est chargé selon l'article 91 du CDPMM, de mener l'instruction de l'affaire. En outre, il remplit auprès du tribunal la fonction de Ministère Public.

A l'occasion de la mission d'instruction, le commissaire-rapporteur prend connaissance du dossier, des pièces de l'enquête, telle qu'elle a pu être menée par l'administrateur des affaires maritimes, selon les prescriptions imposées par l'article 36 du CDPMM.

L'administrateur des affaires maritimes est également chargé de l'instruction (article 36 ter du CDPMM).

C'est au vu des pièces de l'enquête effectuée par l'administrateur des affaires maritimes, que le commissaire-rapporteur apprécie de l'opportunité d'ouvrir ou non une information complémentaire. Il s'interroge pour ce faire sur le caractère suffisamment établi des faits reprochés.

* L'administrateur des affaires maritimes et le commissaire-rapporteur sont investis des pouvoirs d'instruction. Ils ont donc la faculté de procéder à tous les actes utiles à la manifestation de la vérité. Ils peuvent en outre faire délivrer des mandats de comparution, d'amener, de dépôt et d'arrêt. (Si l'article 36 ter prévoit que : «Les administrateurs des affaires maritimes, appelés à présider le tribunal maritime commercial compétent pour juger un prévenu, peuvent également délivrer contre le prévenu un mandat de comparution, de dépôt, ou d'arrêt», on peut émettre quelques interrogations et soulever quelques contradictions existantes au regard de l'article 90 du décret, tel qu'il résulte de sa rédaction de 1993, lorsqu'il prévoit quant à lui, «que seul peut siéger au sein du tribunal maritime commercial, un administrateur des affaires maritimes qui n'a pas participé aux poursuites ou à l'instruction pour l'affaire en cause». Dès lors, il conviendra d'appliquer avec rigueur l'article 90). Le placement en détention provisoire est possible, selon les modalités prévues dans les articles 144 et suivants du code de procédure pénale, à savoir lorsqu'il est l'unique moyen de conserver les preuves ou les indices matériels ou d'empêcher toute pression sur les témoins ou les victimes, soit une concertation frauduleuse avec les complices, ou encore, lorsque la détention est l'unique moyen de protéger la personne mise en examen, de garantir son maintien à la disposition de la justice, de mettre fin à l'infraction ou de prévenir son renouvellement, ou enfin pour faire cesser le trouble à l'ordre public que l'infraction a pu causer. L'emprunt au droit commun de la procédure pénale se poursuit par la possibilité pour le prévenu d'user des voies de recours ouvertes dans le cadre de l'instruction préparatoire. L'appel des ordonnances rendues en exécution des dispositions du code de procédure pénale, devant la chambre d'accusation est possible, soit par le Procureur de la République, soit d'office, soit à la requête de l'administrateur des affaires maritimes, (Article 36 ter du CDPMM).

* Une fois que le commissaire-rapporteur a achevé l'étude de son dossier, ou qu'il a clôturé son information, il dresse un rapport qu'il transmet avec ses conclusions, au Président du tribunal maritime commercial, avec l'entier dossier de la

procédure. Le dossier de la procédure, le rapport du commissaire-rapporteur et ses conclusions sont mis à la disposition du prévenu ou de son défenseur, pour communication au greffe, vingt quatre heures au moins avant l'audience. Ce délai plutôt bref, prévu à l'article 11 du décret, déroge avec les dispositions de droit commun, lesquelles prévoient un délai de 4 jours.

En outre, la double fonction du commissaire-rapporteur qui sera tant juge d'instruction et ministère public traduit une réelle volonté de se dérober aux règles de procédure pénale traditionnelles, lesquelles font de la séparation des fonctions, une règle fondamentale ; et de viser une plus grande répression. Il n'est en outre pas certain que la Cour européenne de Strasbourg validerait ces situations eu égard à l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'homme et des libertés fondamentales.

2 - La phase décisoire

Il s'agit d'analyser toute la phase de jugement dans ses étapes successives, lesquelles s'étendent de la convocation devant le tribunal au jugement.

A - La convocation à l'audience

* Après avoir reçu les conclusions du commissaire-rapporteur, quelles qu'elles soient, le Président convoque le tribunal.

Le prévenu est également convoqué à l'audience. Sa présence est indispensable, car le tribunal maritime commercial ne peut juger par défaut (article 92 du CDPMM, sauf hypothèses des articles 410 et 411 du CPP). En outre, la victime qui peut assister à l'audience, car cette dernière est publique, n'est pas invitée à se constituer partie civile. En effet, les tribunaux maritimes commerciaux ne connaissent pas de l'action civile.

- B - L'audience

* La procédure à l'audience est de type accusatoire. Elle est orale, et publique. Toutefois, une possibilité de huis clos est envisagée dans les hypothèses pour lesquelles la publicité serait dangereuse pour l'ordre public et les bonnes moeurs. Dans ce cas, le tribunal prononce le huis clos.

Lorsqu'il s'agit d'une infraction nautique, le ministère public est représenté par le commissaire-rapporteur désigné par le Président, qui a, au préalable, rempli les fonctions de juge d'instruction (article 91 du CDPMM). En revanche, dans les autres cas, il n'y a aucun représentant du ministère public (cette particularité a été approuvée par la Cour de cassation, Crim, 6 avril 1955, B., 1955, 281; Crim 4 octobre 1977, B, 286 et D.M.F., 1978, p 326) Voir aussi LAURENT J.C., « *Le tribunal maritime commercial* », in J.C.P., 1952, I, 1068 bis).

* L'audience est largement décrite dans le décret

du 26 novembre 1956. Ainsi à l'ouverture de celle-ci le président fait déposer un certain nombre de textes de lois (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, code de procédure pénale, code pénal) devant lui.

Les membres du tribunal tous debout, y compris le commissaire-rapporteur, s'il en a été désigné un, prêtent serment, à l'exception du Président. A la formule, « *Nous jurons de remplir nos fonctions au tribunal maritime commercial avec impartialité* », ils répondent « je le jure ». Ces formalités sont mentionnées au jugement.

Ensuite le prévenu est appelé à comparaître. Il comparait le plus généralement libre, sauf s'il a été placé en détention provisoire, dans ce cas, il est tout simplement mis sous bonne garde et désentravé. Il peut être assisté par un défenseur de son choix, avocat ou autre personne. S'il ne s'agit pas d'un avocat, le défenseur doit être agréé par le Tribunal. Le président a la police de l'audience. Il dirige également les débats et il est investi d'un pouvoir discrétionnaire pour la découverte de la vérité, de la même façon que devant les autres juridictions répressives.

Au préalable, le président interroge le prévenu sur son identité, son âge, sa profession, son domicile, et le lieu de sa naissance. Il lui demande le cas échéant, son quartier, son numéro d'inscription. En cas de refus du prévenu à s'exprimer, il est passé outre. Une fois que le Président s'est assuré de l'identité du prévenu, il fait donner lecture par le greffier du rapport de l'administrateur des affaires maritimes ayant renvoyé le prévenu devant la juridiction. Il peut également faire lire certaines pièces, qu'il estime devoir être portées à la connaissance du tribunal, et le rapport du commissaire-rapporteur, s'il en a désigné un. Il rappelle alors au prévenu, le délit pour lequel il est poursuivi.

* Lorsque des témoins doivent être entendus à l'audience, à la requête du Président, du Commissaire-rapporteur ou du prévenu lui-même, le greffier lit la liste établie. Ces témoins doivent se retirer de la salle d'audience. Cette liste comprend les témoins notifiés par le Président du tribunal ou le commissaire-rapporteur, au moins 24 heures avant l'audience, au prévenu ; ainsi que les témoins que le prévenu souhaite entendre citer. Il effectue cette demande par une déclaration au greffe, effectuée également 24 heures avant l'audience.

A l'occasion des débats, le président disposant de la direction des débats, peut seul décider d'entendre ou non les témoins cités (article 20 du décret de 1956). En ce qui concerne les témoins non notifiés, toutes les parties peuvent s'opposer à l'audition de ceux-ci, mais la décision est soumise au tribunal, lequel statue sur l'opposition (article 18 du décret de 1956).

* Les exceptions d'incompétence doivent être soulevées avant l'audition des témoins. Le

tribunal statue immédiatement sur l'exception. Une fois cette question réglée, les débats sur le fond ont cours.

* Ayant la direction des débats, le Président commence par interroger le prévenu sur les faits. Le système des questions, doit le conduire à interroger le prévenu sur sa culpabilité relative à chacun des chefs de poursuite. Le président peut faire apporter toutes pièces utiles à la manifestation de la liberté, il peut également solliciter l'audition de toute personne, si cela lui apparaît utile. Pour cette fin, il a la possibilité d'ordonner un mandat de comparution.

Il entend également les témoins notifiés, ou seulement certains d'entre eux. Si certains sont absents, le Président peut passer outre, toutefois, si ce témoin a déposé au cours des opérations d'instruction, sa déposition peut être lue à l'audience, soit à la demande du commissaire-rapporteur, du prévenu ou si le Président le juge utile (article 21 du décret de 1956). Ce dernier peut solliciter l'audition de nouveaux témoins. Ces personnes appelées à intervenir pourront être entendues, mais non en qualité de témoins, mais simplement en qualité de «sachant». Elles ne prêtent pas serment, et leurs dépositions ne valent qu'à titre de simples renseignements (article 20 al 3 du décret de 1956), ainsi qu'il est procédé devant les juridictions de droit commun. En revanche, les ascendants, descendants, alliés du même degré et conjoint du prévenu et même co-prévenu ne sont pas admis à déposer (article 22 al 2 du décret de 1956).

* Enfin, chacun des membres du tribunal et le commissaire-rapporteur sont autorisés à poser des questions au prévenu comme aux témoins, après en avoir fait la demande au président. Le texte n'envisage pas cette faculté pour le prévenu. Dès lors, il conviendrait de s'interroger sur l'existence de cette faculté. Le texte de l'article 22, lequel émane d'un décret, n'interdit pas au prévenu de le faire, même si elle ne le prévoit pas. Les principes dégagés de la loi, permettraient, quant à eux, d'ouvrir cette possibilité au prévenu. Par ailleurs, la Cour Européenne des Droits de l'Homme s'est également prononcée à plusieurs reprises sur la notion d'égalité des armes. Ainsi, en vertu de l'article 6 de la CEDH, cette faculté serait offerte au prévenu.

Après l'instruction menée à l'audience, le commissaire-rapporteur, dans le cas où il en a été désigné un, présente ses réquisitions de ministère public. Le prévenu et son défenseur sont ensuite entendus dans leurs moyens de défense. Toutefois, le texte de l'article 23 du décret de 1956 ouvre expressément le droit de réponse du ministère public, tout en prévoyant que le prévenu a la parole en dernier. Une fois que la défense a été entendue dans la plaidoirie, le Président après avoir demandé au prévenu, s'il n'a rien à ajouter, prononce la clôture des débats. Il invite ensuite le prévenu à se retirer et le tribunal se rend dans

la chambre des délibérations pour prendre son jugement.

LE JUGEMENT

Le jugement résulte du délibéré du tribunal. Il doit revêtir certaines exigences de forme et prend effet au terme des délais de recours envisagé par le décret.

A - le délibéré

* Lors du délibéré, les juges du tribunal maritime commercial disposent de l'entier dossier, et des pièces versées au débat, c'est à dire celles soumises à la défense et au commissaire-rapporteur. Ils doivent répondre par «oui» ou «non» aux questions qui leur sont posées, ainsi qu'il est procédé dans le cadre de la procédure de droit commun en matière criminelle, devant la cour d'assises. Chaque fait imputé au prévenu doit faire l'objet d'une question. Un problème revient fréquemment devant ces juridictions, concernant la détermination de la nature «complexe» d'une question (pour un exemple récent : Crim 6 mars 1996, *D.M.F.*, 7 août 1997, p 732). De la même façon que devant la Cour d'assises, les questions ne doivent pas être entachées de «complexité», elles doivent être rédigées en fait et non en droit ; elles doivent également être simples et une question déterminée ne doit pas regrouper deux ou plusieurs éléments. Sont également interdites, les questions qui englobent plusieurs infractions distinctes ou plusieurs prévenus, ou encore un fait principal à une ou plusieurs circonstances aggravantes ou une ou plusieurs excuses ; ceci afin de permettre aux membres du tribunal de répondre par «oui» ou par «non» (Sur la notion de complexité, voir STEFANI G, LEVASSEUR G, et BOULOC B, *«Procédure pénale»*, Dalloz, coll Précis, 16ème édition, n° 690 ; Voir également J PRADEL, *«Procédure pénale»*, édition CUIJAS, n° 560 et suivants). La violation de cette exigence entraîne la cassation de la décision rendue (Crim 16 juillet 1988, *B.C.*, 1988, n° 390 p 1031).

La réponse à la question de la culpabilité est résolue à la majorité des voix. C'est sur ce point, que le parallélisme avec la procédure de cour d'assises s'achève, car la culpabilité criminelle doit être établie à la majorité qualifiée. Les membres du tribunal expriment leur intime conviction dans l'ordre inverse des préséances établies à l'article 90 du CDPMM, et le président s'exprime en dernier. Cette façon de procéder justifie l'absence de motivation du jugement. En effet, les membres composant le tribunal exprimant une opinion individuelle seraient bien

en peine d'émettre un avis collectif sur les mêmes questions (TASSEL Y, note sous Crim 6 mars 1996, *D.M.F.*, 7 août 1997, p 732, p 735, citant JAMBU MERLIN R, *«Les gens de mer»*, Dalloz 1978, pp 47-55, p 55 ; Crim 10 juillet 1969, *D.*, 1969, p 603)

Ensuite le tribunal délibère sur la sanction. La sanction est également prononcée à la majorité des voix. Si aucune peine ne réunit la majorité, l'avis le plus favorable au prévenu sur l'application de la peine est adopté. Le tribunal fixe ensuite les modalités d'application de la peine. Il peut décider qu'il sera sursis à son exécution.

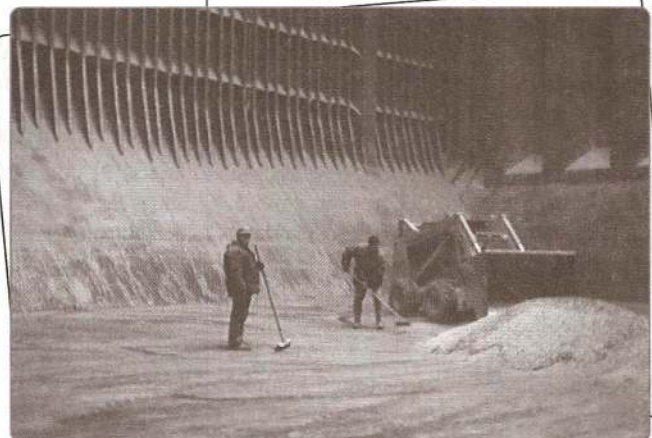
Au cours du délibéré, si le tribunal considère que la faute entre dans la catégorie des fautes disciplinaires, il peut prononcer une des peines prévues à l'article 15 du CDPMM (article 28 du décret de 1956). C'est très certainement cette faculté offerte au tribunal qui a initié les discussions sur la nature disciplinaire de cette juridiction.

* Le tribunal rend ensuite son délibéré. Lorsque le prévenu est reconnu coupable, le tribunal prononce la condamnation. En revanche, si le tribunal ne reconnaît pas sa culpabilité, il prononce son «acquiescement». Le terme employé révèle, une fois encore, un emprunt à la procédure mise en oeuvre devant la Cour d'assises. Dans cette hypothèse, et si le prévenu était en détention pour ces faits, le tribunal prononce sa remise en liberté.

Le tribunal peut également constater son incompétence. Il peut le faire d'office ou encore sur réquisition du commissaire-rapporteur. Dans ce cas, il renvoie l'affaire à l'autorité qui a saisi le tribunal. Ainsi, dans l'hypothèse où le tribunal a été saisi par l'administrateur des affaires maritimes, c'est l'administrateur qui décide de la suite à réserver à l'affaire (article 29 du décret de 1956).

B - Le Formalisme du jugement

* Le jugement rendu, doit comprendre certaines mentions obligatoires à peine de nullité. Notamment selon l'article 31 du décret de 1956, le jugement contient de nombreuses formalités, sans pour autant que



les réponses du prévenu ni les dépositions des témoins n'y soient reproduites. En revanche, il contient les décisions rendues sur les moyens d'incompétence, les exceptions, et les incidents. Il doit comporter à peine de nullité : les noms, et qualités des juges, les nom, prénoms, âge, profession et domicile du prévenu, le délit pour lequel il a été traduit devant cette juridiction, la prestation de serment des témoins, les réquisitions du commissaire-rapporteur dans le cas où il en a été nommé un, les questions posées au tribunal, et les décisions rendues, la déclaration d'attribution de circonstances atténuantes à la majorité des voix, les peines prononcées, avec indication qu'elles l'ont été à la majorité ou qu'à défaut de peine ayant réuni cette majorité, l'avis le plus favorable au condamné a été adopté, les articles de lois appliqués, sans le que le texte soit reproduit in extenso, la déclaration que lorsque le sursis à l'exécution des peines est accordé, il l'a été à la majorité des voix que le condamné bénéficiera des dispositions de la loi sur le sursis, dont lecture a été donnée à haute voix, le condamné ayant reçu l'avertissement prévu par le texte ; la publicité des séances ou la décision qui a ordonné le huis clos; la publicité de la lecture du jugement fait par le Président, lorsqu'il y a eu condamnation et que le condamné a été informé que la loi lui accordait un délai de 3 jours francs afin de se pourvoir en cassation pour violation ou fausse application de la loi.

* Toutes les décisions sont prises à la majorité des voix. Le jugement doit constater cette majorité, sans pour autant donner le détail des voix, le tout à peine de nullité. Traditionnellement, les tribunaux maritimes commerciaux motivaient de façon très détaillée les votes majoritaires émis par les membres du tribunal. Cette pratique a été toutefois remise en cause par l'intervention de la Cour de cassation, laquelle a relevé d'office le moyen de cassation résultant de la contradiction entre la motivation de la décision et la nécessité légale de répondre aux questions précises (Crim 10 juillet 1968, *D.*, 1969, 603).

* Le jugement est rédigé en quatre exemplaires, dont l'un doit servir de minute. Il est signé par le Président, les juges et le greffier. Le ministre chargé de la marine marchande reçoit un exemplaire de ce jugement, ainsi que le procureur général près de la Cour d'appel de la juridiction du tribunal. En outre, lorsque le condamné est un marin, un extrait du jugement est notifié à l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier où il est inscrit.

C - les effets du jugement

1 - Le titre exécutoire

*Le jugement rendu par le Tribunal maritime commercial devient exécutoire qu'une fois le délai de recours passé. Le prévenu a trois jours francs pour se pourvoir en cassation. Lorsque le condamné n'exerce pas de pourvoi, l'article 34 du décret prévoit que le jugement est mis à

exécution dans les vingt quatre heures après l'expiration du délai fixé pour le pourvoi. Pour devenir exécutoire, le président rédige la mention suivante : «soit exécuté selon sa forme et teneur», ensuite il prend les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution.

* Les amendes prononcées à l'encontre des prévenus déclarés coupables, seront versées à la Caisse des Invalides de la Marine (article 95 du CDPMM). Le trésorier payeur général reçoit un extrait de ce jugement pour la mise en recouvrement. Les peines d'emprisonnement prononcées à l'encontre du prévenu déclaré coupable, emportent une mise à disposition du condamné avec une expédition du jugement, au procureur de la République, chargé de l'exécution des peines. Le greffier mentionne au bas du jugement si la sentence a ou non reçu son exécution.

En revanche, lorsqu'un pourvoi en cassation est exercé, celui-ci suspend l'exécution du jugement. Le jugement est néanmoins mis à exécution si le pourvoi est rejeté, et ce dans les vingt quatre heures de la réception de l'arrêt relatif au rejet du pourvoi (article 34 in fine du décret de 1956).

2 - Les voies de recours

* Le condamné peut contester le jugement rendu. La voie de recours se limite au pourvoi en cassation. Pour ce faire, il dispose d'un délai de 3 jours francs à compter du prononcé du jugement. Le ministre chargé de la marine marchande dispose de cette même voie de recours, dans l'intérêt de la loi.

Les moyens de pourvoi sont entendus strictement, l'article 31 dans son 13° prévoit que le jugement précise au condamné la faculté de se pourvoir en cassation, pour un des motifs suivants : la violation de la loi ou la fausse application de la loi.

3 - L'autorité de la chose jugée.

* Les tribunaux maritimes commerciaux étant des juridictions pénales d'exception, leurs décisions bénéficient de l'autorité de la chose jugée (pour une illustration de la controverse : voir PARIS, 4 juillet.1956, arrêt CHAMPOLLION, *D.*, 1956, p 685, note RIPERT ; *D.M.F.*, 1956, p 584, note RIPERT .

Contra : BORDEAUX, 6.juillet.1960, *D.M.F.*, 1960, p 737, note CHAUCHEAU. ROUEN 11 janvier 1961, «CHAMPOLLION», *D.M.F.*, 1961, p 220 ; Com, 11 février 1965, *D.M.F.*, 1965, p 352).

Cette question a donné lieu à d'importantes discussions, compte tenu de l'absence d'action civile devant ladite juridiction. En cas de condamnation, la question de l'action civile devant la juridiction civile est recevable, donc n'entraîne pas de contestation. La difficulté intervient en cas d'acquiescement du prévenu. Il convient par conséquent de déterminer avec certitude sur quelles questions de droit porte

l'autorité de la chose jugée. Cette question a donné lieu à une abondante jurisprudence (PARIS, 4 juillet 1956, *D.*, 1956, p 685 , note RIPERT, et in *D.M.F.*, 1956, p 584, note RIPERT ; BORDEAUX, 6 juillet 1960 , *D.M.F.*, 1960, p 737, note P CHAUCHEAU ; ROUEN, 11 janvier 1961, «CHAMPOLLION», in *D.M.F.*, 1961, p 220 ; Com, 11 février 1965, *D.M.F.*, 1965, p 352; voir aussi C.E. 17 juin 1987, *D.M.F.*, 1988, p 449) et de longs développements en doctrine (Voir : RIPERT, «*Droit maritime*», Tome III, 4ème édition, n° 2115 ; J VILLENEAU, «*De l'évolution des tribunaux maritimes répressifs et de l'autorité, au civil, de leurs décisions*», in *D.M.F.*, 1971, p 67 ; YENCE, «*Les tribunaux maritimes commerciaux et l'autorité de la chose jugée*», in *D.M.F.*,1957, p 67 ; R JAMBU MERLIN, note in *D.*, 1957 p 734, même auteur, in «*Traité de Droit Maritime, les gens de mer*», RODIERE, édition Dalloz 1978; RIPERT, *D.*, 1957, p 528 ; P CHAUCHEAU, in *D.M.F.*, 1960, p 737; *D.*, 1961, p 28 ; *D.*, 1962, p 133, et *D.M.F.*, 1962, p 3 ; BOULOY «*L'autorité au civil des jugements d'acquiescement du tribunal maritime commercial*», in *D.M.F.*, 1963, p 298).

* Il apparaît désormais que l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, doit s'entendre de façon restrictive. Il convient d'attribuer un contenu restreint à l'inculpation conçue (BORDEAUX 6.07.1960, *J.C.P.*, 1960 / 12, 127 note DE JUGLART. Com 11.02. 1965, *D.M.F.*, 352. Crim 20 11. 1974, *B. Civ.* IV n° 293. Voir R ALLIOT, «*Les tribunaux maritimes commerciaux*», *A.D.M.A.*, 1993, p 269 à 292, spéc p 285). De là, la victime pourra toujours faire valoir une faute civile différente de la faute pénale retenue ou un autre fondement de nature à engager la responsabilité civile du prévenu acquitté. Ainsi la relaxe devant le tribunal maritime commercial ne saurait faire systématiquement obstacle à l'existence d'une faute d'imprudence (T. Com FECAMP, 4 novembre 1953, *D.M.F.*, 1954, p 103; T.Com ROUEN, 29 avril 1957, *D.M.F.*, 1958, p 467 ; Com 29 octobre 1963, *J.C.P.*, 1964, ed G, II, 13589, note De JUGLART ; *D.*, 1964, p 137, note R JAMBU MERLIN, *D.M.F.*, 1964, p 145 note P CHAUCHEAU.; T.Com LORIENT, 7 juillet 1967, *D.M.F.*, 1968, p 229 ; RENNES, 5 février 1968, *D.M.F.* , 1971, p 82).

* La question de l'autorité de la chose jugée au criminel sur le criminel, est, quant à elle, résolue par l'application de la règle *non bis in idem*. Ainsi, le prévenu déjà jugé pour des faits identiques, ne peut se voir rejugé pour les mêmes faits qualifiés différemment (Crim 20 mars 1956, *D.*, 1957, p 33 note HUGUENEY ; Crim 9 mai 1961, *J.C.P.*, 1961, Ed G, II, 12223, note CHAMBON, contra AIX EN PROVENCE, 7 décembre 1961, *D.M.F.*, 1962, p 284, note DU PONTAVICE; *D.* , 1962, p 133, note P CHAUCHEAU).

DU SEXE DES NAVIRES

Il fût un temps où nos concitoyens s'intéressaient à la marine tant ils savaient combien ce secteur d'activité était source de richesses pour notre économie.

En marge des questions économiques un débat est ressurgi en 1934 avec la sortie du paquebot «NORMANDIE», devait on dire LE Normandie ou LA Normandie, les thèses s'affrontaient et étaient d'autant plus difficiles à concilier que Marine Nationale et Marine de commerce n'étaient point d'accord.

C'est alors que la Compagnie Générale Transatlantique trouva une solution en décidant que ses navires n'auraient plus de sexe mais seraient des personnes à part entière, s'appelant «Normandie», «Louisiane» ou «Rochambeau».

A cette époque, la question était assez cruciale pour que CAMI, le dessinateur de la revue «L'ILLUSTRATION» intervienne dans le débat comme le montre le dessin ci-contre.

Fort heureusement, en toute circonstance nous trouvons des humoristes qui nous permettent de relativiser.

Cdt Y. CHARLOT



LES MOTS QUI FACHENT !!

A la suite de l'abordage d'un pêcheur (Klein Familie) dans le dispositif des Casquets par un navire chimiquier maltais (Sichem Pandora) en Janvier 2006 nos collègues de la région Normandie ont réagi et nous partageons leur point de vue.

Suite aux récents événements tragiques qui ont secoué le monde maritime et pêcheur français ces derniers temps, nous voudrions revenir sur la connaissance et/ou l'interprétation du «Règlement pour Prévenir les Abordages en Mer (COLREG)» et souligner un certain point qui va à l'encontre de ce que beaucoup croient encore :

«Plus les bateaux sont gros, moins ils respectent le code maritime.»

Nous ne souhaitons polémique sur des cas précis et nous ne voulons surtout accuser personne mais que dit exactement la Règle 10 (et ses paragraphes (i) et (j)) du règlement COLREG ?

Il est d'ailleurs utile de rappeler le titre de la Règle 10 : Dispositifs de séparation de trafic / *Traffic separation schemes*.

paragraphe (i) : «Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation / *A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.*»

paragraphe (j) : «Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile

ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation / *A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.*»

Voilà qui a le mérite d'être clair.

Or à la lumière des interviews des responsables de comités des pêches ou patrons pêcheurs relayés par la presse, il semble que ces 2 paragraphes soient peu ou pas connus.

La même remarque vaut également pour les Règles 11 à 18 du même règlement COLREG qui sont regroupées dans la section II sous le titre : «Conduite des navires en vue les uns des autres / *Conduct of vessels in sight of one another.*»

Tout n'est pas parfait et loin s'en faut sur les navires de commerce, quel que soit leur pavillon, mais il en est de même pour les autres navires. Il devient trop facile d'accuser les autres d'incompétence notoire sans estimer devoir balayer devant sa porte.

A ce sujet il nous revient un article paru dans le Lloyd List du 10 septembre 2002 dans lequel on pouvait lire :

«*It can be concluded that the behaviour of fishing vessels near traffic lanes has improved considerably with one exception, however, the french fishermen...* / On peut conclure que le comportement des navires de pêche à l'abord des zones de séparation de trafic s'est considérablement amélioré avec une exception, toutefois, les pêcheurs français...»

La disparition d'un marin en mer est une chose grave et suffisamment sérieuse pour qu'on s'interroge sur sa cause première. Dans 100% des cas il s'agit d'une erreur humaine : défaut de veille, défaut de compétence, défaut de connaissance...

Alors et si tous (commerce, pêche, plaisance, Etat) nous commençons par apprendre le même Règlement pour Prévenir les Abordages en mer.

AFCAN Normandie

Le CAPITAINE de NAVIRE et la SURETE MARITIME

Un Capitaine de Navire français est confronté à deux aspects de la sûreté maritime :

- La mise en conformité de son navire
- La sûreté de son navire au jour le jour

1- MISE en CONFORMITE de son NAVIRE

Suivant le type de son navire et les lieux qu'il fréquente, les risques de sûreté ont été évalués et des mesures de réduction de risques ont été mises en place dans un plan de sûreté propre au navire.

Evaluation et plan ont été élaborés soit par lui-même, soit par une équipe compagnie soit par une RSO. Tous deux ont été vérifiés et approuvés par une instance spéciale du Ministère des transports, une visite initiale de leur application sur le navire a été effectuée et un certificat de conformité (ISSC) lui a été délivré par la DAMGM. Comme la plupart des certificats, celui-ci est quinquennal au maximum et doit subir un contrôle intermédiaire avant son renouvellement.

La présence de ce certificat à jour sur le navire est nécessaire mais pas suffisante. En effet comme dans tout plan de management, des vérifications de fonctionnement sont organisées que ce soit dans le cadre de la Compagnie (inspections et audits internes), le cadre des visites statutaires (visites annuelles - audits externes) ou du Port State Control (visites des Autorités de l'Etat du Port).

Voilà pour l'application de la réglementation; Mais comment tout cela s'est-il passé en réalité ?

Il faut reconnaître que les Autorités maritimes françaises ont été très réactives à l'élaboration et à l'application du code ISPS, je tenais à le dire !

Les modalités d'approbation des évaluations et plans de sûreté ont cependant été parfois confuses et disparates mais heureusement l'élaboration d'une «doctrine sûreté des navires» en Mai 2004, par le groupe de travail interministériel chargé de l'approbation des plans de sûreté des navires, a beaucoup aidé à clarifier les choses. Même le problème de la langue des documents a été résolu, ce qui n'était pas évident du tout !

Aujourd'hui, comme cela s'est passé pour la mise en place de l'ISM, les fonctionnaires

chargés ont acquis une expérience profitable et le niveau de conformité des navires français n'a rien à envier aux autres pavillons y compris US (j'en sais quelque chose je viens d'en auditer un !) !

Pour ce qui est des navires pavillon français, en tant que spécialiste (auditeur ISPS d'une RSO), j'ajouterai que seules les évaluations de sûreté parfois effectuées à la hâte et suivant un modèle approximatif ou incomplet sont encore plus ou moins à améliorer et que les plans de sûreté sont en général conformes et fonctionnent de manière à peu près satisfaisante.

Pour ce qui est de l'application générale du code ISPS sur les autres navires, après quelques «bavures», on se dirige vers une situation toujours limite mais meilleures de jour en jour... mais nos fonctionnaires du PSC pourraient en parler mieux que moi ! J'ai été cependant appelé à plusieurs reprises pour revoir évaluation et plan de sûreté refusés par le pavillon ou la RSO ! Ma constatation globale est qu'on trouve encore trop d'évaluations et plans «copié/collé» ne correspondant pas au navire et donc ne risquant pas de correspondre à la réalité.

La situation ressemble à celle de l'ISM, il y a encore peu de temps : pour de simples raisons de coût, certains armateurs ont «acheté» ou copié/collé sur internet des modèles d'évaluations et de plans et les ont «placés» à bord. C'est en général trop bricolé pour qu'un capitaine puisse s'y intéresser vraiment ! Aussi nombre de résultats d'audit exigent une révision complète, ou au mieux, des compléments aux évaluations de sûreté et une simplification du plan de sûreté.

Pour la petite histoire, une méthodologie d'évaluation de la sûreté a été disponible sur le site des USCG et a été utilisée par nombre de compagnies (et de ports). Malheureusement cette méthode était incomplète et a été surtout mal comprise... le résultat a été en général lamentable et souvent tout a dû être repris. D'autre part certaines compagnies ou ports sont tombés dans un gros piège mis en place par les USCG – rappelez-vous leur proposition d'aide !

- par lequel des retraités des USCG sont venus faire un travail de consultant (pas du tout gratuit) et les ont laissés dans une situation difficile qui est encore loin d'être résolue. Le résultat était tellement lamentable que je me suis vraiment demandé si les retraités USCG avaient vraiment lu le code ISPS avant de venir !

Autres problèmes d'application du code ISPS : Les quelques conflits techniques entre sécurité et sûreté sont apparus sur les navires tout au début et certains perdurent. Il s'agit notamment :

- de la condamnation sûreté des échappées des locaux à usage restreint (les fameuses ZAR) tout en gardant l'accès pour des raisons de sécurité : recherche d'un blessé, attaque secondaire du feu).

- de la condamnation des portes des emménagements donnant sur l'extérieur : étanchéité des digicodes.

Des solutions existent et nous les appliquons et elles ne sont pas toutes d'un prix prohibitif.

2- LA SURETE de son NAVIRE au JOUR le JOUR

C'est ici que les petits problèmes commencent, le Capitaine de navire est aujourd'hui confronté aux situations suivantes :

- Le volume de travail de son équipage (lui compris) a été augmenté et l'obligation de rester dans les clous des normes OIT, l'oblige à faire des choix parfois difficiles
- La sûreté de trop nombreux ports est souvent insuffisante sinon inexistante
- Quelques autorités portuaires font parfois excès de zèle sans connaissance suffisante du code ISPS.
- Une personne très importante a été oubliée dans le code : l'agent de la compagnie

2-1 Volume de travail de l'équipage

Les équipages vous le savez, sont calculés au plus juste et l'arrivée du code ISPS n'a pas été systématiquement accompagnée d'une augmentation des effectifs embarqués.

- Si on a vu «SHELL» embarquer un officier administratif sur les pétroliers et les gaziers... ce cas est rare mais les Capitaines voient cela d'un bon œil. Ce n'est pas le retour de l'écrivain à bord comme on a pu l'écrire mais bien une nouvelle fonction de lieutenant administratif qui est vraiment une valeur ajoutée. Commander c'est savoir aussi déléguer... déléguer l'administration du système de management global du navire (sécurité, sûreté, qualité) à l'aide de logiciels de plus en plus au point est un des moyens d'assurer son bon fonctionnement.

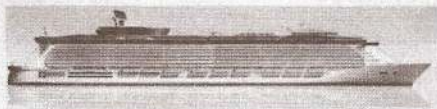
- Le cas le plus général, est vous le savez, une augmentation des tâches sans augmentation des effectifs. Les tâches de sûreté se sont

ajoutées à celles de la navigation, de la sécurité, des opérations commerciales et de la maintenance... et nous sommes sceptiques sur les résultats d'une future étude de l'OMI là-dessus.

Pour nous l'équation de notre métier reste toujours la suivante :

**Navigation+Sécurité+Opérations
Commerciales+Maintenance du navire =
Temps complet**

RCL Orders 220,000
GRT Cruise Ship



Royal Caribbean International has ordered a mammoth new generation cruise vessel from Aker Yards, a 220,000 grt ship with a contract value of an estimated \$1.07 billion, and includes an option for a similar vessel. The ship, a prototype developed under Project Genesis, will be delivered from Aker Yards, Finland in autumn 2009. "After developing so many generations of cruise ships together over the 35 years of our partnership with RCCL we are excited about jumping so far out in front of cruise-ship design with this highly innovative and exciting new ship" says Yrjö Julin, President responsible for Aker Yards Cruise & Ferries business area. "Project Genesis truly is a remarkable ship," said Royal Caribbean Chairman and CEO Richard Fain. "Its bold design, daring innovation and technological advancements will delight our existing customers and help us draw in new ones." The new giant ship will be 360 m long, 47 m wide, 65 m high above waterline and accommodate 5,400 passengers.

Si nous ajoutons les tâches de sûreté, la maintenance hors sécurité devrait être la première à en souffrir. Les tâches de maintenance hors sécurité ont déjà été largement amputées dans le passé (propreté, peinture), il ne faudrait pas que contraints et forcés les capitaines donnent dans la facilité et amputent ensuite des secteurs essentiels comme la formation continue à bord (exercices et réunions sécurité). C'est une crainte réelle aujourd'hui que vu les tâches ordinaires les équipages ne puissent plus se préparer aux tâches extraordinaires que sont les situations d'urgence. D'abord marins, puis pompiers et maintenant agents de sûreté.... On pousse un peu le bouchon trop loin à notre avis surtout lorsque la revalidation des compétences correspondantes n'est fonction souvent que du temps de navigation ! Les capitaines de navires aujourd'hui manifestent leur doute et prient nos décideurs de se pencher sur ce problème avant qu'un nouveau TITANIC ou HERALD OF FREE ENTERPRISE DISASTER qu'on appellera peut être GENESIS du nom du projet du futur paquebot de 5400 pax commandé récemment à AKER YARDS par Royal Caribbean International, ne survienne !

2-2 La Sûreté des installations portuaires et des ports est loin de ce qu'elle devrait être

Tous les armateurs et tous les capitaines le disent : à part certaines installations portuaires à risques et quelques ports où déjà la conjoncture voulait que des mesures de sûreté importantes soient prises... pour le reste l'ISPS n'a pas changé grand-chose !

C'est un constat global de nos capitaines : il

ne se passe rien ou pas grand chose dans les ports !

Sûreté dans les Installations portuaires :

Les autorités portuaires viennent vérifier que le contrôle des accès à bord est bien en place 24h/24 et 7j/7 ; par contre, les véhicules des visiteurs, des badauds ou des pêcheurs à la ligne se garent toujours le long du quai ! Parfois on passe au scanner les bagages à main des passagers mais jamais leurs voitures ou les camions !

Le marin a parfois des difficultés à se rendre à terre (souvent déconseillé) tandis que demander une pièce d'identité professionnelle aux dockers est presque un crime de lèse-majesté !

Des doutes, les capitaines en ont et leur seule arme qui

est la DOS (déclaration de sûreté) reste souvent sans réponse (même pas l'accusé de réception obligatoire)

Sûreté dans les Ports :

On traverse toujours la plupart de nos ports sans problèmes même quand on n'a rien à y faire, souvent un seul salut de la main suffit lorsqu'il y a par hasard quelqu'un dans la guérite, rarement une pièce d'identité est demandée lors d'un contrôle volant !

PFSO :

Lorsque je teste les connaissances ISPS initiales de mes élèves portuaires à l'hydro du HAVRE, souvent pour eux la sûreté c'est un agent qui a été nommé, une nouvelle carte de visite et un nouveau bureau avec des dossiers derrière lui ... c'est tout !

Tout le reste est trop cher : personnel, formation, exercices et entraînements, scanners !

La tendance actuelle est : surtout on ne fait rien ! C'est incroyable mais c'est comme cela !

Formation continue et vérifications

Pour ce qui est des exercices et entraînements exigés par le code ISPS, cela semble beaucoup trop compliqué pour nos ports : heureusement nous leur avons laissé l'opportunité de remplacer les entraînements par des séminaires... je n'en vois pas beaucoup non plus !

Quand aux vérifications (audits et revues) alors là c'est «silence radio»... en ce moment on envisage seulement de former des auditeurs internes, tandis qu'une revue de document reste du grec pour eux !

En conclusion sur les ports proprement dits

Pour les ports Européens, des doutes nous n'en avons plus : ce sont des certitudes... rien ne sera fait, les ports n'investiront pas sauf.... Si par malheur un incident de sûreté survenait ou si l'Europe vérifiait vraiment l'application de ses directives.

Une attaque dans un port français, on ne le souhaite pas et pourtant en sûreté c'est mathématique : moins vous prenez de précautions plus vous avez de chance d'être l'objet d'une attaque !

Les directives Européennes ont quand même fait réfléchir nos directeurs de ports : la menace des audits de l'EMSA semble booster les études de faisabilité de mesures de sûreté complémentaires... mais c'est quand même timide et bien lent !

Pour les ports moins favorisés dans le monde, le phénomène est autre. Tous pleurent qu'ils n'ont pas les moyens ! ...et les banques mondiales sont disposées à leur prêter quelques dollars sous la pression de l'ONU. Mais elles ne le feront pas n'importe comment : des experts internationaux viendront évaluer les demandes et les estimer les coûts réels : CARAMBA encore raté !dirait le général ALCAZAR ! Dans tout cela, nous les capitaines, nous demandons à voir.... Faut-il attendre un nouveau 11 Septembre portuaire pour que les gouvernements des ports et les assureurs se réveillent ?

Il faut dire que la mise en place du code ISPS dans les ports n'a pas été très claire. Peu de personnes avaient compris que pour aller vite on avait confié cette élaboration à l'OMI...qui n'a de compétence que dans l'interface port/navire c-a-d que dans l'installation portuaire ou le terminal si vous voulez !

Cela a créé beaucoup de confusion croyez-moi mais aujourd'hui grâce à la directive 65/2005 du Parlement Européen (applicable juin 2007), qui impose des mesures de sûreté équivalentes aux ports eux-mêmes, les pendules sont remises à l'heure... mais dans le reste du monde ?

NB. Seuls les Etats-Unis sont à même d'imposer que des mesures efficaces soient prises mais seulement pour les ports ou armateurs commerçant avec eux, il s'agit des CSI et C-TPAT. Par contre pour les navires non de lignes et fréquentant des ports douteux, l'inscription sur une liste noire est réelle et bien embêtante.

Les approches du port (en entrée ou sortie)

Le code ISPS a inclus la sûreté des approches du port (zones de prise de pilotes, mouillage) dans les responsabilités de l'installation portuaire. Ce n'était évidemment que rarement possible et aujourd'hui, du moins en EUROPE, on admet logiquement que ces zones soient de la responsabilité du port.



Ces zones d'approche posent problème aux capitaines ; en effet c'est en zone d'approche que le navire est le plus vulnérable : vitesse de manœuvre, attention de l'équipage tout entier concentrée sur la manœuvre. Vous le savez tous, le LIMBURG et l'USS COLE n'étaient vulnérables qu'en approche ou dans le port !

Les moyens de contrôle et d'arraisonnement dans la zone d'approche existent aujourd'hui à ASHIR et dans quelques autres ports bien rares. Même les USCG confient souvent ce contrôle nautique (patrouilles nautiques prévues dans le code ISPS) à des sociétés privées spécialisées car les investissements sont énormes et... les récentes rallonges budgétaires obtenues auprès du SENAT sont pour le moment destinées à renouveler leur flotte de haute mer qui en avait bien besoin !

Chez nous on y pense bien sûr ... mais on y pense seulement, les études de faisabilité sont en cours !... tandis qu'aux USA le marché des navires «fast interceptor» explose !

Zones adjacentes du port

Bien que prévues dans le code ISPS (parties B 15.12 et 16.6), les zones adjacentes ont presque toujours été oubliées dans les évaluations et

dans les plans de sûreté portuaires.

Pourtant rien de plus facile encore aujourd'hui de garer son véhicule sur un parking près du port (dans l'W à CALAIS), le long des fleuves (ROUEN) et de sortir le STINGER du coffre et de viser tranquillement la cafétéria du ferry... justement c'est le départ du matin et il y foule !

2-3 Les EXCES de ZELE de certaines autorités exaspèrent les capitaines

Quelques exemples :

- Interdiction de descendre lire les tirants d'eau à l'arrivée
- Interdiction de faire les essais réglementaires de mise à l'eau des embarcations

Alors que

- les douaniers principalement et certains autres fonctionnaires armés refusent de montrer leurs documents d'authentification et de motiver leur venue à bord
- certains pilotes se sont sentis outragés de devoir montrer une pièce d'identité
- que les dockers refusent obstinément de montrer quelque pièce d'identité que ce soit à la montée à bord, ici chez nous et ailleurs !
- etc....

Récemment Mr VACCA a transmis aux CSOs, une note du SG mer au sujet de l'accès des fonctionnaires, services de secours et pilotes à bord, qui, en fait, précise pour les navires sous pavillon français, les mesures recommandées par la circulaire MSC 1156 de mai 2005.

Ce document à l'avantage d'exister et les amendements nécessaires au Plan de sûreté & contrôles des accès à bord sont en cours.

Par contre on aimerait quelques conseils pour

le contrôle de l'accès à bord des dockers !!!!

2-4 Formation ISPS des agents

La personne la plus importante que le Capitaine reçoit dès son arrivée au port est l'agent de la compagnie. Dans le port, l'agent est le représentant de l'armateur auprès des tiers : Autorités portuaires, PSC, Classe, P&I, etc.... Il est rémunéré pour s'occuper du navire et de ses opérations commerciales. Il défend par contrat les intérêts de la Compagnie. Il vit et travaille sur place, il est donc le contact privilégié du Capitaine, du SSO, du CSO pour les questions de sûreté sur place: connaissance des menaces actuelles, incidents récents, validité des mesures de sûreté prises par l'installation portuaire.

Dans tous les cas, il sera un lien atténuateur pour toutes les formalités qui pourraient découler ou d'un incident ou d'un problème de sûreté.

Contrairement à l'ISM, nous avons prévu la formation ISPS de tous les acteurs... sauf l'agent maritime. Il n'est pas trop tard pour y penser !

En conclusion

Les navires ne se tirent pas trop mal de l'ISPS, bien mieux que les ports en tout cas ! Enfin est ce que le code ISPS a amélioré la sûreté du transport maritime, ça c'est moins sûr notamment à cause du laxisme trop important des ports (également avis d'ITF).

*Cdt bertrand APPERRY
Capitaine au long cours
Expert Maritime*

Collision en Loire : l'enquête est presque bouclée

Tribune Libre

Information parue dans Ouest France du 28 Janvier 2006 départementale 44.

Près d'un mois après la collision entre deux butaniers à proximité du terminal pétrolier de Donges, en Loire-Atlantique, l'enquête menée par la gendarmerie maritime de Pornichet touche à sa fin. Des constatations effectuées sur le Sigmagas, à l'origine de l'accident, ont révélé qu'une pièce qui compose le gouvernail était défectueuse. Cet élément situé derrière le safran, censé faciliter la giration du navire, était décroché en partie. L'anomalie constituée, «sauf nouvelle découverte», selon les enquêteurs, l'élément essentiel pouvant expliquer la perte de contrôle du navire. Le Sigmagas avait éperonné le Happy Bride, autre butanier qui approchait le quai pour

être rempli de gaz. À ce stade de l'enquête, le parquet envisage de n'engager aucune poursuite. Concernant la pollution, l'absence de préjudice constaté à ce jour (aucun oiseau n'a été retrouvé mort) incite également le parquet au classement sans suites.

Premiers commentaires de ma part : Il semblerait que pour le procureur qui suit cette affaire, il n'y a pas lieu à poursuites si une pollution n'a pas eu de «préjudice constaté», que les dégâts aux rives d'estuaires, à la flore des rives d'estuaire (roselières), aux petits organismes de

l'estuaire et des rives d'estuaire (considérées comme nourricières pour les ressources halieutiques), ne constituent pas un préjudice, le seul préjudice pouvant être pris en compte étant la mort constatée des oiseaux, liée avec certitude à la pollution.

Position que ne manqueront pas d'utiliser les avocats dans les affaires jugées à Brest.

Pour diffusion qui amènera, je pense, des réactions et commentaires.

Jean-Paul Declercq

METEOROLOGIE

Voilà une discipline qui intéresse beaucoup les marins et ce qui tourne autour des navires.

En 1854, une tempête imprévue met à mal la flotte française en mer Noire. L'astronome Le Verrier est chargé de dire si cette tempête aurait pu être prévue. Sa réponse est oui, surtout qu'à ce moment un réseau d'observations se met en place dans toute l'Europe, et surtout, avec le télégraphe, on peut rassembler toutes ces observations simultanément, avoir une vue globale de la situation, et par les observations suivantes avoir une idée du déplacement et de l'évolution de la situation.

Ces prévisions n'intéressent pas seulement les marins mais aussi les militaires, qui eux aussi font des prévisions, et dans l'Agenda de l'Armée Française, année 1916-1917, on trouve la règle

météorologique du général Bugeaud : «Le temps se comporte 11 fois sur 12 comme il s'est comporté le 5^{ème} jour, si le 6^{ème} jour s'est comporté comme le 5^{ème}, et 9 fois sur 12 comme le 4^{ème}, si le 6^{ème} jour différent du 5^{ème}, s'est comporté comme le 4^{ème}.»

Explication donnée : «Partir de l'heure exacte de la lune ; tenir compte, en outre, de la différence de $\frac{3}{4}$ d'heure entre le temps de révolution de la terre autour de son axe et le temps de révolution de la lune autour de la terre, c'est-à-dire qu'il faut ajouter 6 heures au 6^{ème} jour écoulé, avant de se prononcer».

Cela devait bouillir sous sa casquette ! Dommage que la postérité n'ait retenu que celle-ci.

Cdt Y. CHARLOT

Instrumentation des codes ISM et ISPS

Par le Cdt Raphael Baumler *

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

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

acteur social, culturel, moral.

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

Les techniques d'intervention évoluent. Les codes, véritables tables des lois, se généralisent et se constituent dans les instances dirigeantes des entreprises (2). Initiatives volontaires, codes éthiques et autres certifications marquent le souci constant des entreprises de s'affranchir des réglementations de l'Etat. (II)

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

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

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

La révolution politique et industrielle du XIX^e bouleverse tous les paradigmes.

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

Par considération économique, politique ou morale, les capitaines d'industrie développent des moyens de gérer les dysfonctionnements nés de la brutalité sociale et sécuritaire du libéralisme économique. Une réponse sociale apparaît avec le développement du paternalisme. « Né au XIX^e siècle, le paternalisme a donc pour objectif essentiel de moraliser les ouvriers dans le but de les fixer dans l'entreprise, de les détourner du syndicalisme et du socialisme, à travers un réseau d'institutions sociales qui leur assure un minimum de bien-être. L'entreprise veut apparaître comme une grande famille dont le patron est le père et les ouvriers ses

enfants. Le patronat fait ainsi le bonheur de ses salariés contre leur gré si nécessaire à travers sa propre morale. «(7)

Bien avant la révolution des transports terrestres (au XIX^e siècle, notamment avec le chemin de fer), le transport par mer atteint, d'après Fernand Baudel, sa «perfection propre» dès le XVIII^e siècle. Au siècle suivant, l'industrie maritime explose et s'autonomise (8). Activité à haut risque, la nécessaire gestion de sa sécurité s'exprime dans la volonté des exploitants et assureurs d'évaluer la qualité des navires, afin de préserver le capital, parallèlement à une timide intervention administrative. Nées de la rencontre d'assureurs, de courtiers et d'armateurs, les premières sociétés de classification apparaissent. Au départ, expertes du risque pour l'assurance, les sociétés de classification s'émancipent. Elles diversifient leurs activités et relations, pour devenir d'indispensables conseillers techniques dans l'industrie maritime.

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

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

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

Le social et la sécurité collective échappent des mains de l'industrie. Celles-ci se repositionnent stratégiquement. Elles abandonnent leur prétention à gérer le social dans les mains de l'Etat, pour se concentrer dans la recherche de la performance économique.

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

de l'économie libérale. La vision traditionnellement occidentale de l'Etat providence comme garant de l'ordre, de la paix sociale et de la sécurité collective s'estompe peu à peu.

Parallèlement, les dégâts humains et environnementaux appellent une réponse de la société et des ses acteurs « organisés » (9)(10). Comme le souligne A. Supiot : «pas de régulation sans régulateur», la crise de l'Etat en annonce l'avènement de nouvelles formes.

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

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

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

Depuis le milieu des années 80, l'industrie chimique fortement perturbée par la catastrophe de Bhopal en Inde tente, en multipliant les «approches volontaires» (12) pour la sécurité et l'environnement, de retrouver la confiance de l'opinion publique(13). Les codes de conduite volontaires se déclinent en trois axes : la «gestion responsable», les normes certifiées (issues principalement du cadre ISO) et les accords environnementaux. Le changement culturel initié par les initiatives volontaires



dans l'entreprise passe par des méthodes de gestion alternatives allant au delà des prescriptions réglementaires : «l'ICCA cherche à faire en sorte que les gouvernements comprennent le travail que nous (les industries chimiques) réalisons et qu'ils se convainquent de l'importance majeure des initiatives volontaires prises par l'industrie pour compléter, et le cas échéant, remplacer les règlements et, ainsi, protéger la santé de l'homme et l'environnement (14)». L'idée sous jacente demeure que l'autorégulation devrait permettre un meilleur ratio coût / efficacité en éliminant progressivement l'intervention de l'Etat.

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

La substitution de ces mêmes sociétés aux administrations des Etats du pavillon illustre mieux encore la généralisation de l'autorégulation de la sécurité dans le domaine maritime. En jouant sur l'absence d'administrations structurées et intègres, les opérateurs de la marine marchande peuvent aisément trouver sur le marché international, des pavillons peu regardant. Du marché des pavillons au marché des sociétés de classification, l'exploitant de navire utilise toutes les possibilités de devenir le seul gestionnaire de la sécurité de sa flotte. Et comme, le principe de la compétence

juridique de l'État du pavillon, ne peut entraver la mise en jeu de la responsabilité devant les juridictions d'un autre État, et que tout certificat délivré par un État (ou au nom de cet État) obtient automatiquement une validité internationale, l'activité maritime possède le loisir légal et sans risque de s'autoréguler.

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

Intéressons nous, maintenant, plus particulièrement au code ISM. Des différences majeures existent entre celui-ci et les pratiques normatives développées par les industries terrestres. Première constatation : le code s'applique à tous les navires du monde. Il n'est ni volontaire, ni contractuel mais obligatoire et international. Son intégration comme chapitre IX de la convention SOLAS, oblige tous les exploitants de navires à se conformer aux prescriptions du code et à l'appliquer sur les navires. Seconde constatation : le code a comme premier objectif d'assurer et d'encadrer essentiellement la politique sécurité de la compagnie et du navire (17).

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

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

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

Etrange paradoxe du système de sécurité maritime, conscient que c'est au niveau humain (21) que l'on peut apporter le plus d'amélioration mais qui se borne à produire

des normes sur le matériel, le navire, ses équipements et maintenant l'humain.

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

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

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

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

Suivant l'option, les solutions se déclinent différemment : la première ; procédures

et contrôle strict des opérateurs (ISM), et la seconde ; cognitive et sociale (que nous rapprochons, bien qu'incomplètement, des travaux sur la fatigue de l'OIT et l'OMI).

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

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

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

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

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

Si le code ISM apporte indéniablement un certain nombre d'amélioration de la sécurité (personne désignée, clarification des rôles, planning d'entretien, préparation aux situations

d'urgence ...), il entraîne également un grand nombre d'interrogations sur le sens de sa pratique.

Basé sur la description «objective» des tâches d'exploitation, le code découpe l'activité complexe (29) du navire en une multitude de fiches devant assurer la lisibilité de l'ensemble.

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

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

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

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

Prouver que l'on travaille dans les normes du code, voici un objectif bien louable, car la traçabilité des opérations à bord permet en temps réel de connaître l'avancement du travail, et que celui-ci s'effectue bien dans les schémas prescrits. Ce processus de contrôle

systématique du travail d'autrui n'est-il pas une tentative inquisitoire de soumettre le personnel ?

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

Confusion des genres, orchestré sous le prétexte de travailler sur des bases méthodologiques identiques : la finalité des politiques qualité reste la rentabilité de l'entreprise ; quand aux politiques «environnement» issue de l'ISO, elles participent à une opération de communication vers les parties prenantes de l'entreprise : «[...] les intérêts des grandes entreprises dominent. T.Reverdy (2001) l'a montré récemment pour les nouvelles normes environnementales ISO 14000, 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 environnement interne (ce que les normes ISO 14000 certifient, c'est le système de fonctionnement de la gestion de l'environnement à l'intérieur de l'entreprise), de la préoccupation des coûts et des risques pour les habitants à la préoccupation des coûts pour les entreprises, de l'engagement public à l'audit, avec une vérification de la qualité du travail de formalisation des procédures.»(31)

En plus des conflits possibles et de la confusion entre des politiques intégrées et poursuivant des objectifs différents, une autre interrogation se pose : la complexité des codes et leur accès pour les opérateurs. Dans leur volonté d'être exhaustifs, les codes deviennent compliqués, délicats d'accès et difficiles à manier. Couramment constitués de centaines voire de milliers de pages, ils sont quasiment impossibles à maîtriser pour les opérateurs déjà investis dans leurs tâches d'exploitation. L'outil informatique, rend leur accès plus simple (avec des fonctions

«recherche») mais aussi plus élitistes, car il condamne certains personnels à l'ignorance. Il n'est pas rare que sur des navires multinationaux (ou non), les membres de l'équipage (hors officier) ne maîtrisent ni la langue ni les supports informatiques des codes. Une partie non négligeable des équipages se trouve systématiquement exclu de codes censés encadrer, à l'origine, leur sécurité.

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

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

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

Le code ISPS (32) annonce, lui, la création d'un gigantesque marché de la sûreté maritime privé. Ce sont des entreprises, qui évaluent les besoins de sûreté des navires et des ports, et qui, en accord avec les directions sont chargées de l'élaboration des codes internes. Dans les faits, les marins sans personnel supplémentaire se transforment en vigiles de leurs navires. Pour les syndicats de marins britanniques, cette nouvelle réglementation constitue une nouvelle surcharge, rendant le travail en mer insupportable. Les marins doivent remplir les

nouvelles obligations du code sous la menace permanente de contrôles, avec des inspecteurs ne s'intéressant qu'à la bonne application des règles, sans se soucier des coûts sociaux de leur application. L'ISPS, malgré des mesures de protection incluses dans le texte (33), laisse aux rédacteurs le soin de déterminer les personnes pouvant accéder au navire (34). Les entreprises privées deviennent les relais de L'État pour leur sûreté. Comment ne pas s'interroger sur la validité et l'utilité de l'ISPS lorsque l'on sait que le bâtiment de la marine américaine USS Cole a été incapable de prévenir une attaque terroriste ?

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

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

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

* L'auteur, navigant, prépare une thèse de

Doctorat sur l'approche globale de la gestion des risques.

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

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

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

³ « [...] la mondialisation de l'économie, la normalisation de la production et des échanges prend une dimension internationale. [...] Les entreprises transnationales deviennent les véhicules de ces changements. [...] Chaque groupe social construit ses propres normes. [...] la norme est source de contrôle social. La recomposition normative est un enjeu des luttes sociales. Dans un espace social hiérarchisé, la production normative est au fondement des inégalités. Le système de norme participe à la «*naturalisation des inégalités sociales*. » LA PUISSANCE DES

NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p14

⁴ VERS UN ORDRE SOCIAL INTERNATIONAL ? OBSERVATIONS LIMINAIRES SUR LES NOUVELLES REGULATIONS DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE LA PROTECTION SOCIALE ; Alain Supiot, Conférence sur l'avenir du travail, de l'emploi et de la protection sociale, Annecy, 18-19 janvier 2001

⁵ Titre du tome 1 de, Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e-XVIII^e siècle, Fernand Braudel 3 Tomes, Armand Colin, Paris, 1979

⁶ L'économie se constitue «*comme le fondement de la société et le marché comme opérateur de l'ordre social*» dans «*le libéralisme économique : histoire de l'idée de marché*», Pierre Rosanvallon, collection Points politique, 1979-1989, p70

⁷ L'entreprise et l'éthique, Jérôme Ballet et Françoise de Bry, édition du seuil, décembre 2001, p94-95

⁸ «*L'épopée coloniale et la dynamique de ce qu'on a appelé la «première mondialisation» (1870-1914) suffissent à sortir l'offre maritime de l'emprise des négociants pour se constituer en industrie propre. Tout au long du XIX^e siècle, les dernières étapes du partage colonial du monde favorisent la naissance des armements modernes, avec l'aide de leurs États respectifs. Les compagnies de navigation accompagnent la conquête, et la «mise en valeur» économique de ces possessions nouvelles, véritables «niches» des métropoles coloniales.*», dans Transport maritime Danger public et bien mondial, François Lille et Raphaël Baumler, ÉDITIONS Charles Léopold Mayer, à paraître automne 2005, p33

⁹ Administration, entreprises, organisations de services, associations, partis politiques...

¹⁰ Cité dans L'ENTREPRISE ET L'ETHIQUE, Jérôme Ballet et Françoise de Bry, édition du seuil, 2001, p34

¹¹ «*Les codes de conduite sont d'une redoutable subtilité. À la différence des lois, ils ne sont pas applicables. Et à la différence des contrats syndicaux, ils n'ont pas été rédigés en collaboration avec des administrateurs d'usine pour répondre aux exigences et aux besoins des employés. Tous sans exception, ont été rédigés par des services de communication, [...], au lendemain d'une embarrassante enquête médiatique*», No Logo, Naomi Klein, Actes Sud, 2001

¹² Voir document «*les approches volontaires dans les politiques de l'environnement*», publication OCDE, 2003. Le BIT, lui utilise les termes «*initiatives volontaires*».

¹³ «*L'aggravation de la pollution chimique*

dans beaucoup de parties du monde et une série de catastrophes qui ont fait les gros titres - Seveso, Bhopal, Bâle - n'ont fait que renforcer cette conviction. De ce fait, les industries chimiques avaient tout lieu de craindre un durcissement des réglementations, un rejet de plus en plus marqué de la part de l'opinion publique, des difficultés à trouver du personnel de qualité; elles risquaient même des poursuites dans certains pays.», Rapport de l'OIT : «LES INITIATIVES VOLONTAIRES AYANT UNE INCIDENCE SUR LA FORMATION ET L'EDUCATION EN MATIERE DE SECURITE, DE SANTE ET D'ENVIRONNEMENT», Peter Hurst, BIT, Programme des activités sectorielles, Genève 22-26 octobre 1999, p8

¹⁴ Déclaration de L'ICCA (Conseil international des associations de l'industrie chimique) en 1996 au forum intergouvernemental sur l'industrie chimique, dans Rapport de l'OIT : «LES INITIATIVES VOLONTAIRES AYANT UNE INCIDENCE SUR LA FORMATION ET L'EDUCATION EN MATIERE DE SECURITE, DE SANTE ET D'ENVIRONNEMENT», Peter Hurst, BIT, Programme des activités sectorielles, Genève 22-26 octobre 1999, p10

¹⁵ LE REGLEMENTATION SECURITE A BORD DES NAVIRES MARCHANDS, Rémy Cuisigniez, édition Infomer, 2004, p154

¹⁶ « L'article 217 de la convention de 1982 sur le droit de la mer rappelle trois points essentiels.

- L'Etat du pavillon doit veiller à ce que les navires figurant sur ses registres respectent les normes et règles internationales applicables et à ce qu'elles soient effectivement appliquées quel que soit le lieu de où il se trouve.

- Il doit prendre les mesures appropriées pour interdire à ses navires d'appareiller, tant qu'il ne sont pas conformes aux règles en vigueur, y compris les disposition concernant la conception, la construction et l'armement des navires.

- Il doit veiller à ce que ses navires soient munis de certificats requis et délivrés en application des réglementations et qu'ils soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire.», dans : Philippe Boisson, Politiques et droit de la sécurité maritime, Éditions Bureau Veritas, Paris 1999, p.475

¹⁷ Depuis le 1^{er} juillet 2002, tous les navires de plus de 500tx doivent se soumettre au chapitre IX de la convention SOLAS, portant à la création du « code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et de la prévention de la pollution»

¹⁸ LA PUISSANCE DES NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition

L'Harmattan, 2003, p169-170

¹⁹ A.Supiot : résumé, à propos des nouvelles formes de régulation sociale, ce principe, dans Vers un ordre social international ? Observations liminaires sur les «nouvelles réglementations» du travail, de l'emploi et de la protection sociale, Conférence sur L'avenir du travail, de l'emploi et de la protection sociale Anancy, 18-19 janvier, 2001, p11-12

²⁰ Les analyses d'accidents nautiques font apparaître que le facteur humain reste responsable de la grande majorité des sinistres, le code ISM, a entre autre été créé pour palier aux problèmes humains et organisationnels.

²¹ OMI Comité de la Sécurité maritime. Rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes. Document présenté par les Etats Unis. MSC 65/15/1, 10 février 1995

²² L'OMI propose une grille d'analyse en 9 points, voir OMI FSI. Rapport du groupe de travail sur les statistiques d'accident et les enquêtes sur les accidents. FSI 4/WP, 19 mars 1996, annexe 1

²³ Lire, LA FIN DU RISQUE ZERO, Xavier Guilhou, Patrick Lagadec, Eyrolles société, 2002

²⁴ «Cette opinion de l'homme «point faible des systèmes» est maintenant si largement répandue que les opérateurs sont partout considérés comme limiteurs de performance et de sécurité, et de ce fait, sont plus volontiers décrits en termes négatifs que positifs. [...] Les mentalités ont changées, et les théories aussi. On vient de voir que les erreurs humaines sont jugées inéluctables, même si elles peuvent partiellement être prévisibles. Elles sont, comme le dit Reason, le « prix à payer » à l'intelligence humaine. Fort logiquement, les solutions qui espéraient supprimer les erreurs sont donc en perte de vitesse : automatisation outrancière, procéduralisation extrême des métiers de conduite, surveillance externe, et même certaines logiques de formation recherchant l'absence d'erreur chez l'élève comme résultat idéal. Il faut au contraire trouver les moyens d'accepter toutes les erreurs en cherchant à en diminuer les conséquences.» LA CONDUITE DES SYSTEMES A RISQUES, René Amalberti, Collection le travail humain, PUF, 2nd édition juillet 2001, p33

²⁵ Ouvrage cité, p13

²⁶ «Le texte se propose de montrer que l'erreur peut être acceptée, voire quasiment prévue par l'opérateur et qu'elle joue dans tous les cas – à partir du moment ou elle est détectée – un rôle fondamental de signal afin de régler le compromis cognitif ; ce rôle est trop souvent sous-estimé ou mal interprété dans les perspectives de sécurité qui ne voient dans l'erreur qu'une manifestation négative des comportements humains.» LA CONDUITE DES SYSTEMES A RISQUES,

René Amalberti, Collection le travail humain, PUF, 2nd édition juillet 2001, p12

²⁷ CHAUVEL (A.M), « Sécurité en mer Le code ISM », édition préventive, 1996

²⁸ “[...] This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the administration, or at the request of administration by an another Contracting government” Regulation 4 : certification, ISM code, 2002 edition, IMO, London, 2002

²⁹ « Il est nécessaire de distinguer un système compliqué d'un système complexe. Un système compliqué est un système qu'il est possible de comprendre en le décomposant, en l'analysant. Il a un comportement déterministe. Les systèmes techniques sont compliqués, mais maîtrisables. Il est généralement possible de prévoir leur réaction en éliminant l'aléa. A l'inverse, un système complexe ne peut être compris simplement en le décomposant. Il est par essence même non déterministe. La somme des fonctions de chacune des parties est le plus souvent différente de la somme des fonctions du système global. Un système comprenant des hommes est par essence un système complexe. C'est le cas des systèmes de transport, des systèmes bancaires, des systèmes politiques... dont on ne peut pas a priori connaître toutes les réactions.», « ET SI LES RISQUES M'ETAIENT COMPTES ? », Guy Planchette, Jean-Louis Nicolet, Jacques Valancogne, Octares, février 2003, p19

³⁰ « La règle est démunie face à l'urgence et à l'aléa (De Coninck, 1995). Les acteurs n'ont donc pas d'autres choix que de contourner les règles, en les ajustant, en les modifiant tacitement, de manière à répondre aux tâches qui sont attendues d'eux. Ce problème que l'on rencontre dans tous les univers de travail prend un relief particulier dans le cas des organisations à haut risque. A la fois, l'intervention de l'homme y est requise pour pallier les manques des prescriptions et dans le même temps ses improvisations sont redoutées car elles sont le milieu naturel de production d'erreurs.» LA PUISSANCE DES NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p136-137

³¹ LA PUISSANCE DES NORMES, Sous la coordination de Claude Durand et Alain Pichon, collection Logiques Sociales, édition L'Harmattan, 2003, p165-166

³² Le code ISPS (International Ship and Port facility Security), imposé sous la pression des Etats-Unis en référence directe au 11 septembre 2001, est en vigueur depuis le 1 juillet 2004. Il a pour objectif la prévention des actes criminels et terroristes dans le domaine maritime. Il s'agit «d'établir un cadre international dans lequel les Gouvernements contractants, les organismes

publics, les administrations locales et les secteurs maritimes et portuaires puissent coopérer en vue de détecter et évaluer les menaces pour la sûreté et pour prendre des mesures de sauvegarde contre tout acte ou circonstance suspect qui menace la sûreté des navires ou des installations portuaires (avant-propos du Code ISPS).

³³ ISPS Code Part B: "8.11. The CSO and ship security officer (SSO) should always have regard to the effect that measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods." ISPS code part A: "14.1. A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship's personnel and VISITOR, goods and SERVICES."

³⁴ Dans la pratique, l'affaire France Telecom Marine est riche d'enseignement à cet égard mais ce n'est pas la seule. Le Capitaine et un matelot ont été débarqués pour avoir

permis l'accès au navire à des journalistes.

³⁵ "With the lack of effective protection from the coastal states, some ship-owners have turned to private security firms in an effort to ensure their vessels are not the target for attack. "Legally speaking, there are no laws to say you cannot carry guns onboard ships," an industry consultant says.", Lloyd List 02-06-2005, article : Time to stand and deliver over anti-piracy initiatives,

³⁶ Kofi Anan alors secrétaire général Adjoint chargé des opérations de paix avait déclaré après le génocide du Rwanda : « Quand nous avons besoin de soldats

aguerris pour séparer les combattant des réfugiés, j'avais envisagé la possibilité d'engager une firme privée. Mais le monde n'est peut être pas prêt à privatiser la paix.» Cité dans «Private military companies : option for regulation», rapport de la chambre des communes 12 février 2002, repris par Pierre Conesa dans «Modernes mercenaires de la sécurité», Monde Diplomatique Avril 2003

³⁷ LA CRISE DE L'INTELLIGENCE, essai sur l'impuissance des élites à se réformer... Michel Crozier avec Bruno Tilliette, édition point essais, 1995



Les Commandants ont besoin de sommeil

Notre collègue H. Ardillon a traduit pour nous cet extrait de Safety at Sea Mars 2006.

Il y a une fausse idée largement répandue que les Commandants sont exemptés des règles concernant les heures de sommeil. C'est en tout cas ce que croit le docteur Phil Anderson de Consult ISM, basée au Royaume Uni.

Dans la dernière newsletter de Consult ISM, l'attention est mise sur la confusion et les dangers potentiels des Commandants qui ne gèrent pas, ne contrôlent pas, et n'enregistrent pas les détails de leurs heures de travail et de repos.

Le docteur Phil Anderson, manager de Consult ISM, cite une suggestion faite à son organisation dans le cadre de STCW: «quand il nous fut suggéré que la section A-VIII/1 du code STCW ne s'appliquait pas aux Commandants de

navire et qu'en conséquence les heures de travail et de repos des Commandants n'étaient pas «restreintes» et que «il n'y avait aucune obligation pour les Commandants de navires de remplir et de garder un enregistrement de leurs heures de travail et de repos». Une telle lecture «est fausse, dangereuse et emmènera vraisemblablement le Commandant et sa Compagnie vers de sérieux problèmes», s'alertait-il dans sa newsletter.

Toutefois dans la même newsletter il était noté qu'il y a une ambiguïté dans les règles et il suggère qu'il puisse être nécessaire de changer les termes employés dans certaines conventions et autres règlements.

15 ppm : Des magistrats se rendent à bord d'un navire

Le 19 janvier 2006 une délégation de magistrats est venue à bord du «Girolata» de la Méridionale afin de mieux connaître la problématique et l'utilisation du 15 ppm à bord des navires. Cette délégation était composée de deux magistrats du siège, d'un magistrat du parquet, d'un commissaire de marine de l'action de l'état en mer, et du chef du centre de sécurité de Marseille. (La présidente du tribunal a dû annuler au dernier moment).

Après divers exposés de l'administrateur, du responsable qualité

sécurité et environnement et du directeur général de la Méridionale, la délégation a visité la machine, et le chef mécanicien a pu exposer toute la problématique du rejet par le 15 ppm (nécessité d'une bonne décantation préalable, risque d'avarie, fiabilité du matériel pas toujours évidente etc...). A noter que lors de l'exposé du chef de centre de sécurité celui-ci a indiqué qu'il tenait certaines sources du site internet de l'Afcan. Ce qui fait toujours plaisir !

C.Chabillon

FINISTÈRE : Atlantique. 184 conteneurs perdus !

Quand la méconnaissance fait écrire des inepties

Paru dans Le Télégramme de Brest du 22-02-06

- Conteneurs mal arrimés ou volontairement largués dans le mauvais temps pour rattraper le temps perdu. La mer reste un espace où les responsabilités de chacun se diluent très facilement. Le préfet maritime de l'Atlantique, Laurent Mérier, ne veut pas laisser passer les 184 conteneurs perdus en fin de semaine dernière.

184 conteneurs égarés (*) la semaine dernière en Atlantique ! Les quatre armateurs qui ont perdu une partie de leur cargaison entre Ouessant et le Cap Finistère vont recevoir un courrier des plus salés des autorités françaises qui ne comptent pas en rester là.

C'est comme si des camions de déménagement perdaient armoires, tables, chaises et cartons divers le long de la voie express et reprenaient leur route en laissant les autorités du coin ramasser derrière eux !

[NDLR (C'est ce qui se passe quand un camion perd du gazole sur la route et que des véhicules vont au fossé.)]

Laurent Mérier a de quoi hausser le ton. En fin de semaine dernière, d'importants moyens aériens

et nautiques ont été déployés autour de ces conteneurs, devenus de véritables pièges à bateaux. Ils ne contiennent pas de matières dangereuses mais peuvent vous envoyer par le fond n'importe quel navire arrivant droit dessus. Les coureurs au large en savent quelque chose...

Impossible de poursuivre

Après avoir localisé une douzaine de ces conteneurs, la Marine n'en a récupéré que deux, les dix autres ayant probablement rejoint le fond. «Ou pire, ils flottent entre deux eaux», a rappelé le préfet maritime, qui sort la calculatrice : près de 200.000 € sont dépensés rien que pour ces moyens de localisation et de récupération. Comment expliquer un si grand nombre de conteneurs à la mer ? Les conditions météo de la fin de semaine dernière étaient musclées, mais pas du tout inhabituelles pour cette période hivernale. «Les professionnels du transport maritime le savent et ils devraient prendre les mesures qui s'imposent». «Ou les normes d'arrimages de ces conteneurs ne sont pas suffisantes, ou les transporteurs et leurs équipages commettent des erreurs», décryptait, hier, un préfet maritime néanmoins démuné face au problème. «Tant qu'il n'y a pas, de faute caractérisée ou de pollution

volontaire, on ne peut pas poursuivre», explique le préfet maritime qui a pourtant pris la peine de se rapprocher du procureur.

Le plus dur est à venir

«Il faut que les autorités maritimes internationales réagissent, on ne peut laisser les choses empirer avec l'arrivée des porte-conteneurs géants capables de transporter jusqu'à 15.000 boîtes contre les 10.000 au maximum aujourd'hui.» Les armateurs concernés recevront un petit rappel à l'ordre, sans frais pour le moment. Mais le ton sera sans doute différent le jour où, occupés autour d'un de ces conteneurs, un plongeur ou un pilote de la Marine ne rentrera pas... Le risque de ne plus savoir sensibiliser et sévir, pourquoi pas ? Mais les capitaines continueront-ils d'informer de la perte d'un ou de plusieurs conteneurs s'ils s'exposent aux foudres de l'autorité maritime qui souhaite avant tout être tenue informée, pour continuer à garantir la sécurité des usagers.

Stéphane Jézéquel

* Dans le monde entier, et par an, 10.000 conteneurs sont déclarés perdus auprès des compagnies d'assurance.

Mac Gregor décide de remplacer les twistlocks entièrement automatiques

Mac Gregor va remplacer les twistlocks entièrement automatiques de ses clients par de semi automatiques qui ont fait leurs preuves.

Traduction libre d'une information datée du 6 mars 2006

Environ 400 à 500 conteneurs sont récemment passés par-dessus bord au cours d'une vingtaine d'incidents selon diverses sources professionnelles ou bulletins informations. Bien que les enquêtes sur ces incidents soient toujours en cours, un facteur commun semble être le fait que tous les navires impliqués utilisaient ce que l'on appelle des FAT «fully automatic twistlocks» entre conteneurs.

Bien qu'il n'y ait aucun rapport d'avarie de FAT Mac Gregor, un premier examen semble indiquer que le système – accrochage par un point – utilisé par tous les FAT sur le marché pourrait, lorsqu'il est utilisé avec des conteneurs sous tolérance ISO et certaines autres conditions, ne pas se verrouiller

correctement, et de ce fait contribuer à des avaries.

Le Germanischer Lloyd a déjà donné des instructions – en complément à son Container Securing Manual – de vérifier visuellement que les 4 FATs sont réellement verrouillés sur chaque conteneur lors du chargement, ce qui peut être difficile ou onéreux à réaliser.

Etant donné les incidents récents impliquant des FAT, Mac Gregor pense qu'il est de l'intérêt de toutes les parties concernées que :

- 1) Mac Gregor retire les FAT ALC-2 et ALC-2/1 du marché et
- 2) fournisse à ses clients et - selon les capacités de production, à tous les utilisateurs du monde – un programme de transition rapide et à moindre

coût pour passer de l'utilisation de FATs à celle de twistlocks semi automatiques.

L'affilié All Set Marine Lashing de Mac Gregor est en train de finaliser la mise au point d'une nouvelle génération de twistlocks automatiques (le C8A). Il utilise une conception symétrique et est prévu résoudre tous les problèmes de conception de la génération actuelle des FAT asymétriques. L'homologation et la disponibilité des C8A sont prévues durant le dernier trimestre 2006.

Mac Gregor contacte ses clients pour discuter et remplacer les FAT utilisés actuellement par des twistlocks semi automatiques ainsi que des procédures opérationnelles à respecter jusqu'à ce que les FATs aient été remplacés.

Amarrage à ventouses

Le texte et les photos nous ont été transmis par la société fabriquant les systèmes d'amarrage.

Melbourne Australie:

Le site comprend 4 unités Moormasters 400, chacune est composée de deux pads ventouse de vingt tonnes de puissance, chaque unité a une force de 40 tonnes.

Le système entier combiné délivre une force d'amarrage totale de 160 tonnes.

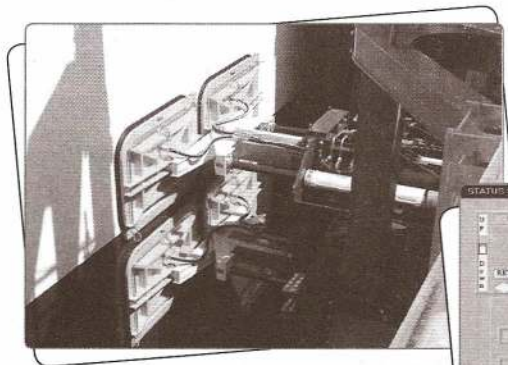
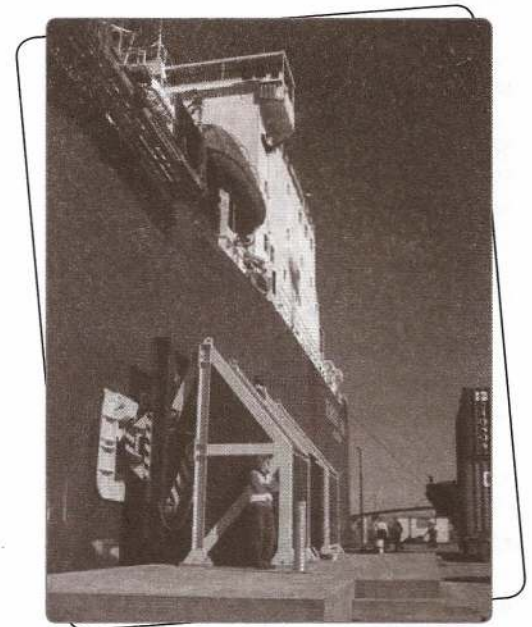
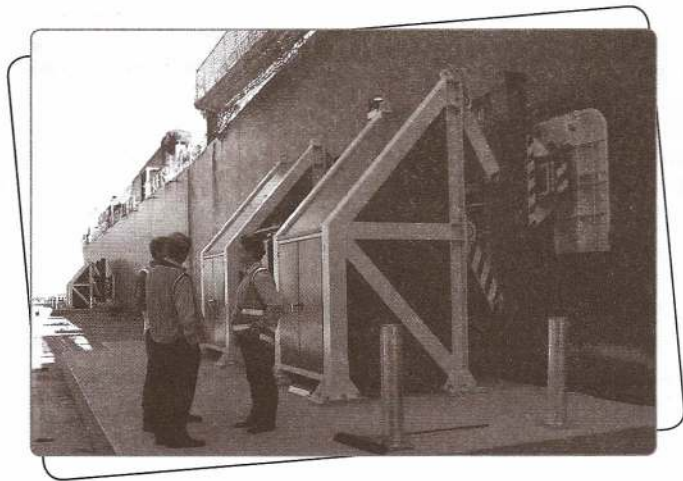
Les unités d'amarrage sont mobiles afin de s'adapter aux tirants d'eau et aux marées.

Le système permet un amarrage en approximativement 10 secondes et le largage en deux secondes.

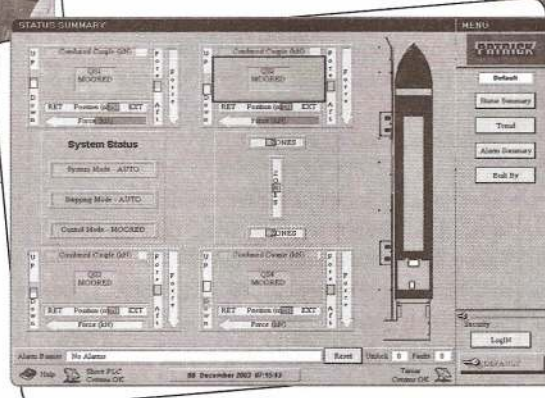
Une seule personne est nécessaire pour faire fonctionner le système.

Le système peut être commandé de terre ou par le commandant en passerelle, ce par l'intermédiaire d'un écran tactile (voir image jointe)

Installation appartenant à Patrick shipping Pty Ltd of Melbourne (Australie).



Autres photos jointes : Moormaster 800 sur le Pride of Burgundy (Douvres).



Air France ne fait plus de tarif Marin

Par une note, adressée par Air France, aux agences de voyage, celles-ci ont été informées qu'à compter de ce jour (27/03/2006) plus aucun tarif marin ne sera applicable sur l'ensemble du réseau Air France.

Ci-joint copie de la lettre adressée par un courtier maritime au Sénateur Henri de RICHEMONT à la suite de cette information.

Brest, le 27 MARS 2006

Sénateur Henri de RICHEMONT
SENAT
Palais du Luxembourg
15 rue de Vaugirard
75 PARIS

Dossier : MARINE MARCHANDE

Réf. Décision AIR France de supprimer le TARIF MARIN.

Objet : Convention Internationale IATA.

Monsieur le Sénateur,

MARINS DE COMMERCE : le TARIF MARIN supprimé par AIRFRANCE

Vous dépensez beaucoup d'énergie et de conviction pour faire flotter le pavillon français et vous avez défendu le RIF.

En tant que Président de la Commission de la Mer au SENAT vous devez certainement avoir été informé de la décision de la Compagnie AIR FRANCE qui à compter d'aujourd'hui par une NOTE aux Agences de Voyages annonce qu'elle a supprimé le TARIF MARIN. Sans doute pour présenter un meilleur bilan à ses actionnaires ou leur verser plus de dividendes !

Je ne vous cache que dans le monde maritime international cette décision unilatérale d'AIR FRANCE s'apparente à un "diktat" et il serait regrettable que la France reçoive un nouvel "AVIS MOTIVE". Après avoir absorbé ou racheté AIR INTER et BRITAIR, AIRFRANCE se trouve pratiquement en situation de "monopole" de transport aérien pour rejoindre par avion un PORT français à ROISSY, ORLY. Ce qui crée un lourd préjudice aux MARINS ETRANGERS en transit en FRANCE.

La France aurait-elle dénoncé les accords du IATA ?

Le Ministre des Transport aurait-il donné son aval ? C'est une question à poser au Gouvernement avant d'avoir de nouvelles plaintes déposées à Bruxelles par des Armateurs Etrangers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Loïc MORICE
Courtier Maritime



P.J. Fax concernant le message d' AIRFRANCE aux agences de voyage 27 MARS 2006
Copies à BIMCO
à LLOYDS
aux P & I clubs.

Ignorantus, Ignoranta, Ignorantum ... ou quand la méconnaissance d'un sujet fait dire des inepties !

Ci-dessous un texte paru dans la rubrique «Point de Vue» de Ouest France du mercredi 15 février 2006 (rubrique située entre les annonces judiciaires et les obsèques dans l'édition de Loire Atlantique).

Encore un ignorant des choses de la mer qui prétend donner des conseils.

Il me semble qu'il serait utile et bénéfique que le maximum de collègues, qu'ils soient encore en activité ou à la retraite, écrive à Ouest France pour signaler combien les propositions de cet «auteur d'ouvrage» sont entachées dès le départ par une ignorance immense des réalités du métier.

adresses :

courrierdeslecteurs@ouest-france.fr

internet.redaction@ouest-france.fr

JeanPaul Declercq

Galileo et la sécurité maritime

Par Gabriel BERTRAND (Auteur de l'ouvrage «Le GPS apprivoisé», Ed. Teknea)

Le futur GPS européen Galileo peut-il améliorer la sécurité en mer, si mise à mal aujourd'hui ? La réponse, qu'il convient de nuancer, n'est pas nécessairement négative.

La sécurité d'une navigation est avant tout affaire de précision, la référence mondiale en la matière revenant au standard aéronautique. Certes, dans la pratique, les choses sont plus complexes mais ce qui distingue fondamentalement la sécurité des vols commerciaux de la sécurité des transports par mer est un simple point de réglementation. Alors que le commandant de bord est impérativement tenu de rester sur un axe sécurité du début jusqu'au terme de sa navigation, le Capitaine du navire est simplement invité à revenir sur cet axe sécurisé de façon épisodique, à chaque fois qu'il fait le point.

Le transport aérien privilégie la permanence de la navigation instrumentale, le transport maritime préfère la navigation à l'estime et le recalage intermittent des écarts de route. La sécurité aérienne fait de la précision de la navigation une norme incontournable, la sécurité maritime préfère encourager l'esprit d'initiative et le sens marin du capitaine.

Faire évoluer les esprits

Pour le dire autrement, le commandant d'un navire peut, tout en respectant la réglementation, ne pas utiliser le GPS de bord autrement que de façon épisodique. Pourtant, le seul instrument de précision embarqué sur la plupart des navires est justement ce GPS qui permet de tenir une route au dixième de degré près, soit, par mer un peu formée, avec une précision cent fois supérieure à celle d'un relèvement radar. Cette sous-utilisation instrumentale, parfaitement réglementaire, peut conduire à des situations préoccupantes comme le rappellent des accidents récents.

Si les marins sous-utilisent largement leur GPS, comment Galileo pourrait-il à son tour améliorer la sécurité en mer là où son concurrent a échoué ? Jusqu'à présent, la marine, pour

justifier la navigation à l'estime, soutient que le GPS américain, seul disponible, n'est pas fiable puisque le Pentagone peut dégrader sans préavis, pour raisons militaires, la précision du signal. L'argument ne manque pas de pertinence même si, dans les faits, la fiabilité réelle de l'actuel GPS est proche de 100%.

Galileo, dont l'Europe garantira la fiabilité totale aux utilisateurs civils, va lever ce puissant obstacle à la navigation intégrale aux instruments. Le risque de détérioration intempestive du signal satellitaire va disparaître en même temps que, et c'est très important, les navigateurs de la mer auront à leur disposition non pas un, mais deux signaux satellites de positionnement émis par deux sources d'information différentes, gage d'un excellent contrôle réciproque.

En principe avec Galileo plus rien ne s'oppose à ce que la marine passe de l'intermittence de la navigation instrumentale à sa permanence, pour peu que les autorités responsables le souhaitent. Pourtant, gagner en sécurité en ajoutant de la contrainte ne va pas de soi, tant les blocages à lever sont puissants et nombreux. D'abord parce que la navigation intégrale aux instruments est nécessairement plus abstraite que la navigation à l'estime, ce qui peut conduire à de douloureuses remises en cause quand il s'agira d'élever le niveau des qualifications. Mais surtout parce que la mer est depuis toujours un espace de liberté et d'aventures, assez peu friand de normes. A cela s'ajoute que la conduite effective d'un navire a souvent été considérée comme suffisamment secondaire pour pouvoir être confiée à un simple barreur, ce qui n'incite guère à la promotion du pilotage de précision.

En définitive, Galileo donne aux responsables maritimes un argument décisif pour moderniser et sécuriser la navigation mondiale. La jeune agence européenne pour la sécurité maritime serait dans son rôle en prenant le leadership de cette réforme. Il resterait alors à faire évoluer les esprits. Ce ne sera pas le plus facile.

{*} Auteur de l'ouvrage « Le GPS apprivoisé », Ed. Teknea

Voici des réactions suscitées par cet article

Réaction de Jean-Paul Declercq

Quand les ignorants proposent d'améliorer la sécurité, on peut craindre le pire.

Ouest France publie dans son édition du 15 février le point de vue de M. Bertrand, qui connaît beaucoup de choses sur le GPS, et se considère en conséquence qualifié sur les questions de sécurité maritime.

Malheureusement, ce qu'il décrit des pratiques maritimes est loin de la réalité, ce qui fausse complètement son jugement et le rend incapable d'avoir des conclusions adaptées.

A le lire, «la conduite effective du navire» serait «considérée comme secondaire, et confiée à un simple barreur». Il serait donc nécessaire de «faire évoluer les esprits» de marins rétrogrades qui ont «des blocages puissants et nombreux» vis à vis de la navigation instrumentale.

Mais d'où vient une telle légende, alors que le barreur a été remplacé par un instrument (le pilote automatique) depuis 40 ans, et qu'une convention internationale de 1978 définit la qualification de l'officier en charge du poste de conduite, et que la navigation instrumentale fait partie des exigences requises.

A le lire, la sécurité maritime serait «mise à mal aujourd'hui» du fait d'une utilisation insuffisante du GPS. Affirmation contredite par l'analyse des récents accidents. Ainsi, c'est semble-t-il une trop grande confiance dans les instruments qui est à l'origine de l'abordage et du naufrage du chimiquier ECE au large des Casquets. Car

l'instrument permet de calculer la position du navire, celle des navires proches, et la distance entre les deux navires au moment du croisement ou du dépassement. Mais ces aides à la navigation, dont l'utilisation est généralisée à bord de tous les navires, doivent s'ajouter, sans le remplacer, au sens marin que raille M. Bertrand. Le risque d'accident n'est pas loin lorsqu'un officier oublie de respecter des distances de sécurité lorsqu'il croise ou dépasse un navire, de ralentir lorsque la visibilité ou d'autres circonstances le recommandent, de tenir compte des conditions particulières de la zone où il navigue (proximité de la terre, hauts fonds, chenal, courants, conditions météo) et des capacités réduites de manoeuvre des autres navires (pêcheurs, voiliers, navires à fort tirant d'eau).

En conclusion, j'insisterai sur le fait qu'avec le GPS couplé au radar ARPA la position du navire est connue en continu, et plus personne ne navigue à l'estime, que la navigation aux instruments n'est pas une réforme à mettre en place, et qu'il n'y a rien de nouveau à trouver de ce côté pour améliorer la sécurité, laquelle dépend aussi de la capacité des marins à utiliser les instruments mis à sa disposition comme des aides à la navigation, incapables de décider à sa place dans le milieu mobile et changeant que sont les routes maritimes.

Les marins sont sensibles à la sollicitude de ceux qui proposent à chaque événement de mer des solutions miracles pour améliorer la sécurité, mais désespérés de voir que la publication de ces propositions est proportionnelle à la notoriété de ces conseillers, et souvent inversement proportionnelle à leur connaissance des réalités de la navigation.

Or, quand ce sont les ignorants qui proposent des solutions pour améliorer la sécurité, on peut craindre le pire.

JP Declercq 15/02/06

Réaction de Y.P Bourdon

Devant trop d'inexactitudes, je me dois de répondre à l'article de Monsieur Bertrand paru dans l'édition du 15 Février du journal Ouest France.

Ce Monsieur, bien qu'apparemment bien au fait de l'utilisation du GPS, n'a aucune connaissance des spécificités de la navigation maritime et il est normal que son analyse soit erronée. Commandant au long cours depuis une quinzaine d'années, actuellement embarqué, je voudrais faire les commentaires suivants :

Vouloir comparer le transport maritime et aérien est une aberration. La circulation aérienne est régulée non seulement sur un plan horizontal (une altitude donnée) mais également sur un plan vertical (différentes altitudes). Les avions circulent en général à des niveaux

différents pour éviter tout risque de rencontre.

Par opposition, le trafic maritime n'est régulé que sur un seul plan, la mer ou l'océan. Pas moyen de répartir la circulation sur des niveaux différents. Les risques de collisions sont donc naturellement plus importants que dans l'aérien et s'accroissent fortement dans les passages obligés que sont les détroits agissants comme des goulets d'étranglement.

Les erreurs de position ne sont plus un facteur prépondérant dans les accidents maritimes qui sont davantage générés par la densité du trafic, le non respect des distances et vitesses de sécurité (dus justement à une trop grande confiance dans les systèmes de positionnement et anticollision), par la fatigue des navires (entraînant des bris de structures), la conduite (entretien et maintenance), les conditions météorologiques, la compétence et la fatigue des personnels de quart. Un accident maritime est presque toujours dû à la conjonction de plusieurs de ces facteurs.

De plus, cela fait bien longtemps que le barreur a été remplacé par le pilote automatique et que nous n'utilisons plus l'estime. L'utilisation du GPS est maintenant généralisée, qui associé à d'autres appareils de navigation (radars) fiabilise le positionnement. Quant à notre formation et qualification, elle intègre depuis de nombreuses années, entre autres disciplines, les moyens de positionnement satellitaires, sur un cursus de 5 années d'école et stages pratiques après le baccalauréat. Avec la navigation nécessaire à acquérir, à différents postes, un brevet de commandement n'est délivré qu'environ 9 à 10 ans après le début des études.

Par contre, un des effets pervers du GPS est de lancer sur les océans des gens non qualifiés, sans expérience ni sens marin (que raille monsieur Bertrand), car il est donné à tout le monde de reporter des coordonnées GPS sur une carte ou même plus aisé encore de suivre la position en permanence sur des cartes électroniques. Ne voit-on pas chaque année quelques téméraires partir pour une transat, sans expérience mais avec GPS (c'est tellement simple), et appeler au secours au premier coup de vent rencontré ?

La Sécurité de la navigation maritime est en constante évolution, aussi bien par la mise à bord de nouveaux moyens de communications et positionnement, (le dernier en date étant l' AIS, système d'identification automatique), par l'adoption de nouveaux règlements en matières de construction et de management des navires, par la création de voies de circulations obligatoires, que par les contrôles de plus en plus poussés auxquels sont soumis les navires et leurs équipages en escale.

C'est un domaine complexe qui exige des compétences et des synergies particulières et ne peut se borner à la proposition d'extension de l'utilisation du GPS, déjà généralisée, de Monsieur Bertrand. Que le but de cet article soit

de défendre et promouvoir le système Galileo, et l'idée d'une certaine indépendance de l'Europe face aux Etats-Unis dans ce domaine, est très honorable et certainement plus crédible que son apport à la sécurité maritime.

*Y.P. Bourdon
Jeudi 16/02/06*

Réaction de H. Quéré Monsieur BERTRAND,

Votre papier intitulé «Galileo et la sécurité maritime» m'interpelle au plus au point.

Je suis Président de l'Association Française des Capitaines navires (AFCAN), capitaine de navire en activité depuis 22 ans, ce qui m'a permis de suivre de très près l'évolution de la navigation et de la sécurité maritimes ces dernières années.

L'organisation maritime internationale (IMO basée à Londres) a planché depuis des décennies sur la sécurité maritime. Une série de codes (SOLAS – STCW - ISM) ont été publiés et appliqués. Ces textes régissent la formation des équipages, des équipements et des contrôles.

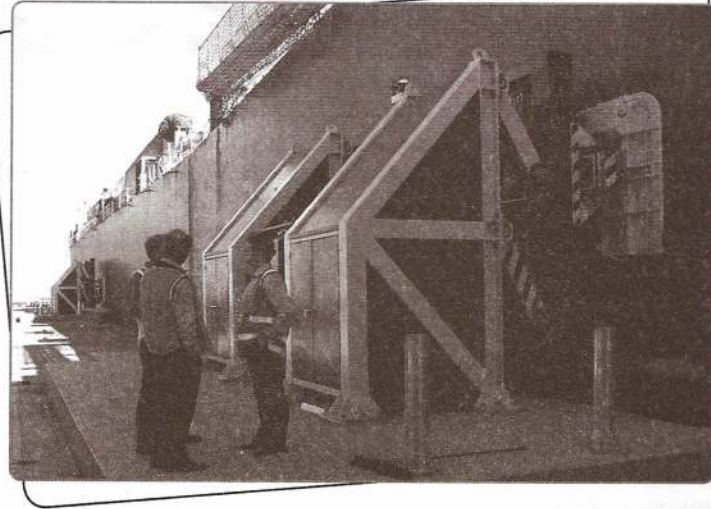
Comme vous n'avez pas l'air de savoir ou vous l'ignorez, les passerelles des navires modernes sont équipées de GPS couplés aux radars eux-mêmes possédant un système d'identification des vecteurs ARPA et à un système de cartes électroniques ECDIS donnant un positionnement continu et en temps réel à l'Officier de quart. Les navires possèdent également un autre système d'identification AIS qui donne le nom, la route, la vitesse, etc., des navires en portée VHF, ce système est également couplé aux radars et aux cartes électroniques.

Malgré tout cela, nous doublons de manière systématique ces informations par une méthode de navigation dite classique sur la carte papier.

Le code STCW régissant la formation des équipages permet un contrôle de leur formation et de leurs formateurs. Les Officiers dans leurs cursus de formation sont formés à la manipulation de tous ces appareils entre autre sur simulateur et lors d'embarquement en situation réelle pour valider leurs brevets avant d'être intégrés au quart.

La navigation de type Caravelle chère à Christophe COLOMB a disparu depuis des lustres, je vous conseille vivement de vous rapprocher de notre association ou des écoles nationales de la Marine Marchande, afin de vous rendre compte de la formation des équipages et particulièrement des méthodes modernes de navigation.

Il ne faut pas confondre la navigation sur mer et dans l'espace aérien, car une se fait sur un plan et l'autre en 3 dimensions, les solutions en cas d'anti-collision ne sont pas les mêmes.



L'électronique embarquée même si elle a augmenté de façon significative la sécurité à la mer ne remplacera jamais le bon sens marin qui est souvent dénié par certains Officiers faisant une confiance aveugle à l'électronique source de récents accidents.

Je ne connais pas vos références maritimes en navigation, mais elles se tiennent très loin des critères en vigueur sur nos passerelles.

Quand les ignorants proposent d'améliorer la sécurité maritime, on peut craindre le pire.

*Cdt Hervé QUERE
Président de l'AFCAN*

Réaction de B. Apperry

Réaction d'un Capitaine à l'article de G.BERTRAND sur « GALILEO et la sécurité Maritime » de votre édition du 15.2.06

Dieu merci, la «jeune agence» de sécurité maritime comporte quelques vrais marins et ne tombera pas dans cette erreur monumentale que peut-être la confiance absolue dans la navigation instrumentale.

Aujourd'hui comme hier, la navigation maritime repose c'est vrai sur le sens marin **aidé** de la technologie moderne que peuvent être les GPS, RADARS ou AIS et surtout la combinaison des trois sur une carte ECDIS. Nous disons bien **aidé** car la technologie pure, fruit du génie humain, ne peut à elle seule assurer la navigation, quelle qu'elle soit, qui reste toujours entre les mains de l'homme. Rappelez-vous l'échec du projet de navire sans équipage et je suis sûr que même Mr BERTRAND ne montera pas dans son airbus si on lui annonce que, merveille de la technologie et du GPS, cet avion n'a pas de pilote !

Aide précieuse, la technologie peut aussi générer de nouveaux risques que les capitaines observent tous les jours sur la mer jolie : une

trop grande confiance en ses appareils peut conduire l'officier de quart à prendre des risques importants - passage trop près essentiellement - sans laisser la marge d'erreur indispensable.

D'autre part, la précision du point incite tous les officiers de quart du monde (et non les barreaux qui ne

sont plus utilisés qu'en manœuvre d'entrée dans le port ou pendant l'accostage) à suivre la route optimale qui est d'ailleurs tracée sur la carte à la main ou d'une manière électronique. Cela se traduit donc par une convergence, facteur de risques accrus : en effet sur la mer jolie nous sommes tous sur le même plan car nous n'avons pas les avantages de l'aviation de pouvoir naviguer sur plusieurs niveaux !.

Ce risque accru est tellement réel qu'il est à présent pris en compte par les assureurs, pour preuve un article récent (numéro de Février 2006) de la revue SAFETY AT SEA qui est la première revue mondiale dans sa catégorie (ce genre de revue n'existe pas en France).

Je me suis permis de le traduire, ce qui vous permet de le publier en citant la revue comme je viens de le faire.

« - Les collisions «aidées» par la technologie sont une réalité.

«L'adoption répandue de nouvelles technologies pour éviter les collisions n'a eu aucun effet perceptible sur le niveau élevé des collisions». Cette déclaration surprenante a été faite par Peter Stalberg, le directeur technique et Loss Prevention du P&I Swedish club, dans un rapport récent édité dans le bulletin du club. Il suggère que l'utilisation des systèmes intégrés de passerelle équipés d'outils tels que l'AIS, le GPS, l'ARPA et l'ECDIS créent maintenant une nouvelle catégorie d'accidents, dont les causes devraient exiger une étude soignée. De tels instruments fournissent à des équipages une image globale de leur environnement proche et pourtant les collisions se produisent toujours et les enquêtes indiquent que ces nouvelles technologies créent de nouveaux risques. Un facteur, déjà bien connu, est la tendance qu'ont les navires à s'agglutiner sur la «voie optimale» identifiée par leur GPS. Mais P. Stalberg croit que d'autres facteurs sont à prendre en compte maintenant et un de ceux là pourrait être dû à la haute qualité du matériel électronique avec lequel les équipages travaillent à présent.

«Il semble qu'avoir une image globale de la situation puisse tenter les équipages de prendre de plus grands risques lorsqu'ils évitent des collisions potentielles. Il y a une tentation d'accepter les marges plus étroites qui ne laissent aucune place à l'erreur». En effet ceci peut poser des problèmes si un navire fait une manoeuvre inattendue au dernier moment ou l'équipage d'un autre navire dévie des procédures correctes.

Étude de réclamations

Les analyses du club d'assurance suédois sont basées sur une étude des réclamations pour plus de 2 millions de Dollars qui ont été passées au club entre février 2004 et juillet 2005. Dans cette période, six collisions principales se sont produites, toutes ont eu lieu la nuit ou par faible visibilité, mais toutes par mer calme. Les résultats montrent un doublement des réclamations en cinq ans. L'étude a indiqué que presque tous les accidents se sont produits dans la région de Chine / Taiwan / Singapour et étaient dus au facteur humain, tel que le manque de conscience d'une situation de proximité et le manque d'application de procédures correctes. Dans deux des six incidents l'AIS était employé comme moyen d'aide à la navigation. Un ne fonctionnait pas correctement et dans l'autre incident, au dernier moment ce n'est pas le bon navire qui a été contacté. Le club suédois fait savoir maintenant que, aussi sophistiquée qu'une passerelle d'un navire puisse être, l'équipage doit encore suivre les procédures reconnues et doit se rendre compte qu'une situation trop rapprochée est toujours dangereuse indépendamment de la présence de la dernière technologie en passerelle «cela n'offre aucune immunité contre l'erreur humaine ou la possibilité que les autres navires ne se comportent pas comme prévu.» Commentant ce rapport, David Patraiko du NAUTICAL INSTITUTE a ajouté que les équipages devraient toujours regarder dehors pour bien comprendre ce qui se passe et non travailler les yeux scotchés à l'ARPA ou à l'ECDIS. «Si vous pouvez voir les feux de mats d'un navire vous pouvez dire s'il commence à changer de route beaucoup plus rapidement qu'en regardant votre AIS ou votre ARPA !» Le club suédois voit une formation efficace comme seule solution réaliste au problème et fait activement la promotion de son programme Marine Resource Management (Bridge and Crew).»

Cette opinion d'un patron d'un des plus grand P&I du monde devrait quand même faire réfléchir Mr BERTRAND et l'inciter à «tourner son crayon plusieurs fois» avant d'écrire de telles choses qui pourraient, encore une fois, fausser l'opinion de vos lecteurs sur notre métier.

*Commandant Bertrand APPERRY
Expert Maritime*

Pollutions par hydrocarbures et transport maritime

*Par Monsieur Jean-Daniel TROYAT Expert agréé par la Cour de Cassation,
Expert maritime et mécanique générale près la Cour d'Appel de Rennes.*

«Avec deux cuillérées à soupe d'huile, je peux recouvrir le lac Léman» avait coutume de dire le physicien et chimiste américain Irving LANGMUIR, Prix Nobel de Chimie en 1932, qui a étudié les couches minces, mono moléculaires, qui portent son nom. Nous avons tous eu l'occasion de le constater un jour ou l'autre, lorsqu'un hydrocarbure léger est répandu sur un liquide, une infime quantité est suffisante pour en recouvrir une grande surface. Où commence en mer la pollution par hydrocarbure qui, rappelons le, est un produit naturellement présent dans le sous-sol terrestre ou marin, comment la maîtriser et s'en prémunir, quels sont les règlements internationaux qui régissent les rejets d'hydrocarbures, comment les faire respecter et quelles sanctions appliquer lorsqu'ils ne le sont pas.

Pollution par les hydrocarbures des mers et des océans

Le commerce mondial s'effectue pratiquement à 95% par voie maritime grâce à près de 50.000 navires de toutes sortes, pétroliers, bien sûr, mais aussi porte conteneurs, vraquiers, cargos polyvalents, navires spécialisés (transport de colis lourds, de voitures, porte barges), sans parler des car-ferries et des navires de croisière.

En 2003 il y a eu 6.200 millions de tonnes de marchandise transportées par des navires dont près de 2.200 étaient des hydrocarbures (pétrole brut et produits raffinés) : ces cargaisons d'hydrocarbures sont arrivées à destination sans le moindre incident dans 99,9997% des cas.

Il y a 30 ans on évaluait à près de 3,8 millions de tonnes la quantité d'hydrocarbures de toutes sortes répandue annuellement dans les océans et mers du globe. La part des navires dans ces déversements d'hydrocarbures était alors estimée à près de 1,4 millions de tonnes, soit 37% de ce total.

Désormais, on considère que ce sont encore 3 millions de tonnes d'hydrocarbures qui se répandent annuellement en mer mais que les navires ne sont plus à l'origine que de 300.000 tonnes, c'est à dire 10% du total ou la cargaison d'un seul gros pétrolier, et encore, pas les plus gros qui emportent 550.000 tonnes. On observera aussi que ce résultat a été obtenu alors que, en l'espace de 30 ans, le tonnage des marchandises transportées par voie maritime a pratiquement doublé.

Le reste, c'est à dire 90% de ces hydrocarbures que l'on retrouve en mer, a trois origines différentes :

- la pollution tellurique (industrielle et domestique) qui représente environ 70%,
- la pollution des activités d'extraction du pétrole off-shore qui représente environ 10%,
- la «pollution» naturelle - c'est-à-dire celle provenant de certaines fissures dans les fonds marins, sortes de sources sous-marines d'hydrocarbures - qui représente également environ 10% des apports annuels d'hydrocarbures dans les mers et les océans.

Il est à craindre que dans les années à venir, la

pollution tellurique, c'est-à-dire celle qui nous vient de la terre par les eaux de ruissellement et les cours d'eau, ne soit la plus difficile à maîtriser. On peut en effet relever que, dans de nombreux pays au rythme de développement industriel considérable, tels l'Inde ou la Chine, cette pollution n'est même pas considérée. En Chine, tout ce qui est déchet industriel est rejeté à 80% dans les rivières et les fleuves, sans aucun traitement préalable.

Une réglementation internationale

La haute mer échappe à toute souveraineté étatique. Néanmoins, le transport maritime est une activité qui s'exerce sans limite sur l'ensemble des océans et des mers du globe et, très tôt, de nombreux États ont compris que les mesures qui pouvaient être prises en matière de sécurité de ce mode de transport gagneraient en efficacité si elles étaient appliquées à l'échelle mondiale.

C'est dans ces conditions que sera créée, en 1948, une Agence de l'Organisation des Nations Unies en charge des questions maritimes. Elle aura d'abord un rôle consultatif mais va rapidement s'émanciper et devenir un organisme incontournable pour tout ce qui touche à la sécurité du transport maritime et à la prévention de la pollution du milieu marin.

C'est ainsi que l'Organisation Maritime Internationale (OMI), va faire adopter, en 1973, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL. Cette Convention prévoit une réduction drastique des quantités d'hydrocarbures pouvant être rejetées à la mer par des navires et interdit même ces rejets dans certaines zones. Elle introduit également des règles pour la gestion des résidus de cargaison, notamment par l'utilisation de citernes de décantation («slop tanks»), la méthode du chargement sur résidus de la cargaison précédente, dite «load on top», et l'utilisation de capacités de ballastage uniquement destinées à être remplies d'eau de mer pour assurer la stabilité du pétrolier lorsqu'il est léger - c'est-à-dire vide de cargaison - et ne pouvant en aucune façon être utilisées pour le transport d'hydrocarbures. Les prescriptions de la Convention MARPOL de 1973 constituaient une bonne base mais méritaient d'être développées.

C'est ce qui sera fait en Février 1978, quelques semaines avant le naufrage au large des côtes bretonnes, le 16 mars 1978, de l'AMOCO CADIZ. La Convention modifiée prend le nom de MARPOL 73/78 et prévoit des dispositions constructives nouvelles pour les pétroliers - en particulier des capacités de ballastages dédiées disposées de manière à protéger les citernes à cargaison - ainsi que des prescriptions relatives au nettoyage des citernes à cargaison par le pétrole brut lui-même («Crude Oil Washing» ou «COW») et non plus au moyen de l'eau de mer. De plus, l'inertage des citernes à cargaison devient la règle. La Convention MARPOL 73/78 est entrée en vigueur en Octobre 1983.

Elle sera amendée à plusieurs reprises, en particulier en Mars 1992, où seront adoptées les modifications les plus importantes concernant la protection du milieu marin contre les pollutions par hydrocarbure avec, en particulier :

- des dispositions constructives concernant les pétroliers à double coque,
- des programmes renforcés de visites d'inspection dès que le pétrolier est âgé de plus de cinq ans,
- une réduction à 15 ppm de la teneur en hydrocarbure dans les rejets, et
- l'interdiction de ces rejets dans certaines zones géographiques, dites «spéciales», car particulièrement vulnérables (mer du Nord, Baltique, mer d'Irlande, Ouest Irlande, Manche, mer Celtique, Méditerranée, mer Rouge, Golfe d'Aden, Antarctique).

Pour en revenir aux pollutions dont les transports maritimes sont à l'origine, il convient de dire que les accidents de pétroliers représentent moins de 10% du total annuel de celles-ci. Le reste est la conséquence d'un mauvais traitement des résidus de cargaison des pétroliers et des résidus de machine des navires, toutes catégories confondues.

Résidus de cargaison

Dès qu'apparaît une nappe d'hydrocarbure à la surface de l'eau ou des boulettes sur une plage, la «mésinformation» ambiante - pour employer

un néologisme qualifiant la désinformation par ignorance, fréquente dans notre monde paradoxalement surinformé et surmédiatisé - nous conduit à parler de «dégazage». L'acception erronée de ce terme est apparue au courant des années 1970.

D'abord, il n'y a que les pétroliers qui dégazent, au sens étymologique du terme, c'est-à-dire qui rejettent à l'air libre les gaz d'hydrocarbure, explosibles, qui se développent à la surface des hydrocarbures contenus dans leurs citernes à cargaison. Autrefois, pour chasser ces gaz, on remplissait d'eau de mer les citernes une fois vides afin de refouler à l'atmosphère les gaz qu'elles contiennent. A la fin de cette opération, l'eau chargée de résidus de cargaison était rejetée à la mer, sans traitement préalable. Il s'agit là d'un passé déjà lointain car, comme on le verra plus avant, la réglementation internationale édictée par l'OMI a considérablement évolué en une trentaine d'années. Désormais, cette réglementation interdit tout rejet à la mer d'eau contenant plus de 15 ppm d'hydrocarbure. (15 ppm, ou parts par million, équivaut à 15 ml ou, plus prosaïquement, à une cuillerée à soupe pour 1000 litres.)

Encore faut-il, pour pouvoir opérer ce rejet, que le pétrolier :

- soit équipé sur le circuit de décharge à la mer d'une vanne se fermant automatiquement si la concentration d'hydrocarbure dans l'eau rejetée dépasse 15 ppm et ne pouvant être ouverte à nouveau qu'une fois la concentration redescendue sous ce seuil,
- ne se trouve pas dans une zone spéciale,
- soit à plus de 50 milles (90 km) d'une côte,
- fasse route,
- ne décharge pas plus de 30 litres d'hydrocarbure par mille (1852 m), et
- décharge un volume inférieur à 1/30000 de celui transporté au cours du précédent voyage.

Les appareils de surveillance de la concentration en hydrocarbure des rejets à la mer sont couplés à des enregistreurs automatiques de la teneur en hydrocarbure de l'eau déchargée et de nombreux autres paramètres (vitesse du navire, positions des vannes, prises d'échantillon, etc.). Ces enregistrements sont régulièrement contrôlés par les inspecteurs de l'État du port et ceux des affréteurs.

De nos jours, pour éviter l'accumulation de gaz d'hydrocarbure, le volume libre entre sa surface et le sommet de la citerne est occupé par un gaz inerte qui est introduit dans la citerne à cargaison. On désigne cette opération sous le terme un peu barbare d'inertage. Le gaz inerte employé peut être soit de l'azote, soit, après traitement, les gaz d'échappement du moteur de propulsion. Quant au lavage des citernes à cargaison, il est opéré en utilisant la cargaison elle-même, projetée sur les parois de la citerne à une pression pouvant atteindre une dizaine de bars : c'est le lavage au pétrole brut («Crude Oil Washing» ou «COW»). Le «COW», s'il est correctement mené au cours

du déchargement, permet de débarquer le pétrole brut en même temps que ses sédiments tandis que l'inertage conserve une atmosphère non explosible dans les citernes à cargaison. Donc, sauf accident, un pétrolier ne pollue plus du fait de la cargaison qu'il transporte puisqu'il n'utilise plus d'eau de mer pour nettoyer ses citernes à cargaison ou les dégazer.

En fait, un pétrolier peut néanmoins être amené à utiliser de l'eau de mer pour laver ses citernes dans deux cas : en vue d'une réparation (soudure et meulage) dans celle-ci ou si une cargaison déterminée nécessite un tel lavage. L'eau de lavage est récupérée dans des citernes dédiées appelées «slops» où elle est décantée. Elle est ensuite rejetée à la mer dans les conditions très strictes décrites plus haut.

Résidus de machine

Un navire est un engin à l'autarcie étonnante, évoluant dans un milieu hostile par nature avec à son bord un équipage pouvant atteindre plusieurs dizaines de marins. Un navire est un concentré de technologies qui permettent non seulement de le propulser mais aussi de produire de l'électricité, de la vapeur, du froid, de l'eau douce, de l'air comprimé, etc. On imagine donc aisément que, outre le moteur principal destiné à la propulsion proprement dite et dont la puissance peut dépasser la dizaine de milliers de kilowatts, de nombreux autres appareils et moteurs auxiliaires sont nécessaires. Toute cette machinerie est contenue dans un espace du navire appelé la salle des machines. Pour assurer son fonctionnement il faut du carburant et de l'huile pour sa lubrification. L'un et l'autre sont susceptibles de polluer le milieu marin au cas où ils y seraient rejetés sans traitement préalable.

Le carburant le plus courant utilisé pour la propulsion des navires est le fuel lourd. De couleur noire, très visqueux à la température ambiante, il faut le chauffer à plus de 100°C pour le rendre suffisamment fluide et pouvoir l'utiliser dans les moteurs ou les brûleurs de chaudière. Aux allures réduites (chenalage, manœuvres) le moteur principal est alimenté avec du diesel (gasoil) tout comme les moteurs des groupes électrogènes. La consommation de carburant d'un grand navire est de l'ordre 30 à 50 tonnes/24 heures et peut atteindre, voire dépasser, 100 tonnes. Avant son utilisation le combustible passe par un séparateur, c'est-à-dire une centrifugeuse, qui va permettre sa clarification (séparation des sédiments) et sa purification (séparation de l'eau). Les résidus de ces opérations représentent environ 1% de la consommation quotidienne de combustible du navire. Ces résidus sont stockés dans des ballasts dédiés. A ces résidus de combustible viennent s'ajouter ceux provenant de l'huile de lubrification, qui elle aussi passe par un séparateur placé dans le circuit de graissage et travaillant en clarification. Un navire peut avoir 20 à 30 tonnes d'huile à bord et un moteur de 10.000 kilowatts consomme allègrement 200 kilos d'huile par jour. Les résidus de la clarification de l'huile sont

envoyés dans le même ballast que les résidus de combustible.

On arrive à des quantités de résidus de combustible et d'huile qui, selon la consommation quotidienne du moteur principal et la durée du voyage - (Pour fixer les idées, un porte conteneurs mettra deux semaines pour rallier Miami à Gènes et trois semaines pour aller de Dunkerque à Abu Dhabi. Il faudra un mois à un pétrolier de 300.000 tonnes pour transporter sa cargaison de pétrole brut de Cabinda (Angola) au terminal de Ningbo - Shanghai) - peuvent atteindre 30 tonnes. Ces résidus peuvent être incinérés à bord, si le navire est équipé d'un incinérateur, sinon ils doivent être débarqués à terre. Notons que ces résidus de combustible ne se laissent pas incinérer aisément et que pour parvenir à incinérer 1m3 de résidus de combustible il faudra consommer de 350 à 400 litres de gasoil.

Les résidus machines ne sont pas uniquement des résidus provenant de la clarification du combustible et de l'huile de lubrification. Il y a également ce que l'on appelle les eaux mazouteuses. En effet, le fuel lourd qui est embarqué à bord des navires n'est pas uniquement chargé de sédiments, il contient aussi de l'eau. C'est la raison pour laquelle il faut d'abord le décanter dans des caisses prévues à cet effet puis le purifier au travers d'un séparateur. L'eau ainsi récupérée est intimement mêlée à des restes d'hydrocarbures et est envoyée dans une capacité dédiée. Elle y est rejointe :

- par l'eau douce utilisée pour chasser à intervalle régulier les sédiments qui s'accumulent dans les séparateurs pendant leur fonctionnement en clarificateur, et
- par l'eau qui se retrouve au fond de la cale de la salle des machines en provenance des inévitables fuites de presse-étoupe de dizaines de pompes eau de mer et eau douce, et de celles du moteur principal

Bien que cela soit prévu par les règlements internationaux, nombreux sont les ports de par le monde qui ne sont pas en mesure de recevoir ces eaux huileuses et mazouteuses. Le bord utilise donc un séparateur à eaux mazouteuses pour ne rejeter à la mer qu'une eau dont la teneur en hydrocarbure soit inférieure à 15ppm, comme le veut la réglementation internationale.

Industrie pétrolière offshore

L'extraction du pétrole à partir de plateformes en mer provoque aussi une pollution par hydrocarbures du milieu marin. En dehors des catastrophes majeures qui peuvent entraîner des déversements massifs d'hydrocarbure, l'exploitation quotidienne des plateformes de production off-shore génère également une pollution par ce qu'il est convenu d'appeler les eaux de production (aussi appelées eaux de process). Il s'agit des eaux qui sont produites au cours des opérations d'extraction de gaz ou de pétrole par des installations off-shore. Elles sont constituées de l'eau provenant du gisement lui-même, de l'eau injectée (fluide de forage, boues), de l'eau de condensation et de celle

résultant de la désalinisation des hydrocarbures.

On considère que l'extraction d'un baril de pétrole - (Un baril équivaut à environ 160 litres) - nécessite trois barils d'eau de production. Assez curieusement les normes anti-pollution relatives à l'industrie pétrolière offshore sont beaucoup moins contraignantes que celles appliquées au transport du dit pétrole (résidus de cargaison) ou au traitement de leur combustible par les navires (résidus de machine). Ces normes anti-pollution n'ont pas le caractère mondial des rejets à moins de 15 ppm prescrits par l'OMI. En effet, les normes anti-pollution par hydrocarbure de l'industrie pétrolière offshore sont établies de manière régionale. Au niveau européen, ce sont les Conventions d'Oslo de 1972 (rejets en mer) et de Paris de 1974 (pollution marine d'origine tellurique) qui ont cours. Ces deux Conventions ont été réunies dans la Convention, baptisée «OSPAR», de 1992 «pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est». On note que les mers Baltique et Méditerranée sont exclues de la couverture géographique de la Convention «OSPAR». En fait, elles relèvent des Conventions d'Helsinki (1974) pour la Baltique et de Barcelone (1976) pour la Méditerranée.

Selon les recommandations les plus récentes (Juin 2001), aucune installation off-shore sous la juridiction d'un état signataire de la Convention «OSPAR» ne devrait effectuer des rejets à la mer dont la teneur en hydrocarbure dépasse 40 ppm. Au 31 Décembre 2006, ces installations ne devraient plus rejeter à la mer que des eaux dont la teneur en hydrocarbure serait inférieure à 30 ppm.

Cette différence de traitement par rapport aux navires - dont les rejets doivent, eux, présenter une teneur en hydrocarbure inférieure à 15 ppm - est injustifiée et injuste. Elle est injustifiée parce que les rejets des installations off-shore sont plus polluants que ceux des navires : en plus des traces d'hydrocarbures, les eaux de production et les boues sont riches en produits chimiques et en composés métalliques et organo-métalliques. Elle est injuste car, à la fin 2006, cela fera déjà plus de 13 ans - pour les navires construits à partir du 6 Juillet 1993 - et plus de 8 ans - pour les navires existant à cette date - que leurs rejets doivent présenter une teneur en hydrocarbure inférieure de moitié à celle des installations off-shore. Qui plus est, les navires ont l'interdiction de rejeter à la mer, même avec des teneurs inférieures à 15 ppm, dans pratiquement toute la zone couverte par la Convention «OSPAR» où les installations offshore peuvent, elles, allègrement effectuer des rejets à 40 ppm (pendant encore un an) puis à 30 ppm pendant encore de nombreuses années.

Pourtant, paradoxalement, ce sont les marins que l'on regarde comme des pollueurs, à la moindre traînée suspecte dans le sillage d'un navire.

Vous avez dit 15 ppm ?

On a vu que le rejet à la mer de l'eau de décantation des «slop tanks» des pétroliers ou des eaux mazouteuses des cales machines de tout navire ne

devaient pas dépasser 15 ppm de teneur maximum en hydrocarbures. Le contrôle de cette teneur maximum est assuré par un système qui actionne une électrovanne sur le circuit de rejet à la mer. Il commande la fermeture de l'électrovanne en cas de dépassement de la limite de 15 ppm.

Le contrôle de cette teneur est obtenu par un moyen optique (source lumineuse dans l'ultraviolet ou l'infrarouge associée à une cellule photoélectrique, mesure de l'indice de réfraction) ou électrique (mesure de la conductivité de l'effluent). Il faut veiller à la propreté des capteurs, cellule photoélectrique ou électrodes. Sur certains modèles leur nettoyage est automatique. De nombreux systèmes de contrôle peuvent être leurrés par la présence d'oxyde de fer dans le rejet et déclencher alors que la teneur en hydrocarbures est inférieure au seuil autorisé. A bord des navires où les procédures sont strictement établies, et ils sont nombreux, ces systèmes de contrôle sont régulièrement testés au moyen d'échantillons types afin de permettre le réglage de leur seuil de déclenchement. Malheureusement, même après avoir été calibré, il n'est pas rare que le système de contrôle qui affiche une teneur en hydrocarbure inférieure à 15ppm en laisse en réalité passer beaucoup plus. Ce n'est que lorsque le bord reçoit, souvent plusieurs semaines après, les résultats des analyses des échantillons de l'eau rejetée qu'il a prélevé, que l'on s'aperçoit du dysfonctionnement. La pollution involontaire, cela existe, même si le législateur ne l'a pas expressément prévu.

Et puis, il n'y a pas que le système de contrôle de la teneur en hydrocarbures du rejet qui devrait être plus fiable, il y a le séparateur à eaux mazouteuses lui-même qui est grandement perfectible, non seulement pour que son pouvoir de purification soit accru, mais aussi pour que sa maintenance soit aisée, en ces temps de réduction des effectifs à bord des navires. La première étape du traitement des eaux grasses et mazouteuses provenant de la décantation et du traitement du combustible et de la récupération des eaux de cale de la salle des machines, consiste en une décantation dans une caisse dédiée. Les résidus sont récupérés dans une caisse à boues pour être, si possible, incinérés à bord ou bien débarqués à terre, si des installations de réception adéquates existent. Le liquide récupéré après cette décantation est encore gras et contient des hydrocarbures en suspension. Il est envoyé vers le séparateur d'eaux mazouteuses, aussi appelé séparateur d'eaux de cale. Cet appareil, va poursuivre la séparation entre l'eau et les hydrocarbures et huiles qu'elle contient encore grâce à des filtres et à l'utilisation de la coalescence, ou encore par centrifugation. Filtration ou centrifugation, pour fonctionner correctement un séparateur d'eau de cale doit demeurer propre. Pour cela il faut le laver... à l'eau, bien sûr. Le résultat est une eau huileuse et chargée en hydrocarbures qui est renvoyée vers la caisse de décantation pour ensuite repasser dans le séparateur d'eaux mazouteuses. Pour que celui-ci soit moins sollicité - et le personnel chargé de sa maintenance également - certains navires mettent

en service une deuxième capacité en série avec la caisse de décantation. En décantant le liquide issu de la première décantation, on limite la quantité de résidus retenue par le séparateur et donc son rythme de salissure. Certains armateurs vont même jusqu'à faire installer deux séparateurs en série, l'un et l'autre réglés à 15 ppm.

On le voit bien - n'en déplaise à certains Saint-Juste de la pollution - les séparateurs d'eaux mazouteuses et les systèmes de contrôle de la teneur en hydrocarbure qui leur sont associés ne fonctionnent pas, dans la réalité, aussi parfaitement que sur le papier glacé des catalogues de la trentaine de fabricants qui les proposent.

La meilleure preuve en est que trois sociétés savantes mondialement renommées dans l'industrie maritime, deux américaines (la Society of Naval Architects and Marine Engineers et la Society of Marine Port Engineers) et une britannique (l'Institute of Marine Engineering, Science and Technology) ont lancé en Mars de cette année un appel de 24 pages. Cet appel circonstancié vise à la formation d'un groupe de travail et de réflexion sur le sujet avec des chercheurs, des représentants de l'industrie maritime et des constructeurs de séparateurs destinés aux navires.

Dans cet appel à une mobilisation des compétences dans ce domaine on peut lire : «*En dépit de tentatives nombreuses, mais souvent peu organisées, les séparateurs d'eaux mazouteuses n'apportent pas des résultats satisfaisants, que ce soit aux armateurs, aux législateurs ou aux équipages*». On ne saurait être plus explicite.

Un déchargement fréquemment impossible

La Convention MARPOL 73/78 prévoit que des possibilités de déchargement et de traitement des eaux de cales et des résidus de combustible doivent être mises en place dans les différents ports du monde. De telles installations sont très coûteuses et les ports ne mettent guère d'empressement à s'équiper. C'est par exemple le cas dans les pays du golfe où le pétrolier qui arrive lège n'aura aucune possibilité de débarquer ses «slops» ou ses eaux mazouteuses. (Il faut savoir que lors de son voyage lège le pétrolier peut être «à ordres», c'est-à-dire qu'il se dirige vers une région de production sans qu'un port de chargement précis ne lui soit désigné. Si à son bord il a des «slops» résultant d'un nettoyage de ses citernes à cargaison et qu'il est averti en milieu de traversée qu'il est affrété «full capacity», c'est-à-dire sans possibilité de charger sur les résidus de la cargaison précédente (opération dite «load on top»), que doit faire le Commandant du navire ? Si il n'existe pas de possibilité de mettre les «slops» à terre au terminal de chargement, l'alternative qui lui est offerte est simple : rejeter en plein milieu de l'océan ou perdre son emploi et être «grillé» auprès des autres armateurs de pétroliers.)

Même en France - si prompte à faire des lois dites «anti-pollution» - on est loin du compte.

Il existe en France 334 ports de commerce et de pêche (plus 228 ports de plaisance) dont 7 ports autonomes et 23 ports d'intérêt national. Si

l'on s'en tient aux seuls 30 ports autonomes ou d'intérêt national, on n'en trouve que 12 dotés des installations nécessaires pour recevoir les résidus d'eau de cale et 8 en mesure de réceptionner les résidus de la centrifugation des combustibles utilisés sur les navires de pêche et de commerce. La grande majorité des pays européens font heureusement mieux.

La Convention MARPOL 73/78 prévoit également la tenue à bord des navires d'un registre des hydrocarbures. Dans ce registre - systématiquement contrôlé par les inspecteurs de l'état du port, et tous les autres (assureur, affrèteur, société de classification) - tous les mouvements d'hydrocarbures à bord doivent être notés, suivant un code précis. Après la date, l'heure de début et de fin de l'opération avec positions du navire, doivent figurer la nature (résidus, huile, combustible) et les quantités concernées.

Le Chef Mécanicien doit se montrer prudent lorsqu'il remplit ce registre. En particulier si le navire a embarqué du combustible de meilleure qualité que lors des voyages antérieurs, il y aura moins de résidus que les fois précédentes et les inspecteurs seront tentés de croire qu'au cours du dernier voyage une partie a été rejetée en mer. Moralité : le Chef Mécanicien est tenté de gonfler les quantités de résidus machine et les temps de

fonctionnement de l'incinérateur et du séparateur d'eaux mazouteuses pour rester dans la moyenne et que le navire ne puisse être suspecté d'avoir effectué un rejet illicite. De toutes façons, seul un Chef Mécanicien qui s'entend bien avec le Commandant peut avoir ce genre de tentation puisqu'aux termes de la loi c'est ce dernier qui sera seul inquiété, en tant que «Chef de l'expédition maritime».

Le Commandant a donc le choix de bien faire et laisser dire ou rien dire et laisser faire !

Dix ans de prison et vingt ans de salaire

Dix ans de prison et jusqu'à 1 million d'euros d'amende - soit vingt ans de salaire - voilà la peine maximum encourue par le Commandant d'un navire français en cas de rejet illicite. (Article 1218-10 du Code Penal modifié par la Loi 2004-204 du 9 mars 2004.)

Rien qu'à la lecture des peines encourues on peut raisonnablement penser que, en dehors de rares amateurs de roulette russe, si une pollution est constatée à proximité de côtes que l'on sait très surveillées, elle ne peut être qu'involontaire.

Désormais les magistrats fondent leur conviction d'une pollution par hydrocarbure sur de simples constatations visuelles de fonctionnaires des douanes ou de militaires, appuyées par des photographies interprétées par un autre fonctionnaire des douanes. Pendant de nombreuses années cela était considéré comme insuffisant pour apporter la preuve d'une pollution par hydrocarbure. Actuellement, en France et dans d'autres pays d'Europe, la tendance est de s'en contenter.

Peut-être serait-il bon d'en débattre car, si la preuve de la pollution par hydrocarbure pouvait être simplement apportée par une observation visuelle et quelques photos, pourquoi des recherches seraient-elles actuellement menées pour trouver un moyen de «marquer» les hydrocarbures, et donc leurs résidus ? Tout simplement parce qu'en incorporant aux hydrocarbures un marqueur on pourra, de façon certaine, déterminer leur provenance ce qui, actuellement, est difficilement le cas.

Enfin, au pays des droits de l'homme, est-il raisonnable pour le législateur d'imposer aux Commandants de navires la présomption de culpabilité et ne compromet-on pas de ce fait la tenue d'un procès équitable ?

Jean-Daniel TROYAT

Incendie du «Hyundai Fortune»: La théorie des feux d'artifices controversée.

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

Un «froid» a été jeté sur la théorie des feux d'artifices qui ont causé la destruction du Hyundai Fortune. Paul Neagle, des assureurs de logistique du TT Club a expliqué à la réunion de résultats financiers du Club «La partie arrière est complètement détruite. Il y a eu, manifestement, une énorme explosion. L'importance de l'explosion implique quelque chose de forte puissance. Il se pourrait que cela soit une attaque, une mine, une marchandise très fortement explosive». Neagle fait remarquer le contraste avec le Hanjin Pennsylvania, 4500 EVP, qui a subi un incendie au large du Sri Lanka en 2002 avec une cargaison de feux d'artifices. Il a indiqué: «Si vous regardez le Hanjin Pennsylvania, il n'y a pas de destruction majeure de la coque», alors que des photos du Hyundai Fortune, circulant dans la réunion, montrent clairement un trou dans la structure du navire, de environ cinq «boîtes» de hauteur et cinq «boîtes» de large. Le métal, autour de la partie manquante est tourné vers l'extérieur. Un porte parole du Club a ajouté qu'on soupçonne que de nombreuses marchandises dangereuses sont imparfaitement ou frauduleusement déclarées, spécialement parce que bien des lignes ont refusé l'embarquement de certaines marchandises. «Cela devient assez dangereux», a-t-il déclaré.

Les retards augmentent au canal de

Panama.

Les demandes augmentent au canal de Panama et les attentes pour passage des navires sont devenues habituelles. L'encombrement est dû à «des arrivées anormalement nombreuses, ajouté à l'augmentation de la fréquence des jours avec des arrivées au dessus de la capacité du canal, qui est de 38 à 40 navires par jour» a indiqué l'autorité du canal (ACP); L'ACP continue à offrir 24 réservations par jour et à opérer une moyenne de 40 navires. Cependant, hier -3 Mars-, il y avait 96 navires en attente de passage. Cela n'a pas concerné les navires ayant une réservation qui ont pu passer en 17 heures, mais ceux qui n'en ont pas attendent actuellement cinq jours. Toutes les possibilités du canal sont utilisées pour satisfaire l'augmentation de la demande, y compris le nouveau poste d'amarrage de Paraiso (près des écluses de San Miguel) et des coffres d'amarrage dans les lacs Miraflores. L'ACP a indiqué que des équipes supplémentaires avaient été placées aux écluses pour optimiser les opérations.

Les clandestins de Seattle posent question.

L'ICE (Immigration and Customs Enforcement Agency) demande toute information que pourrait avoir le public à propos de l'arrivée de 22

clandestins chinois le 5 Avril à Seattle. L'agence espère détruire un réseau de trafiquants d'hommes. Elle peut être contactée par téléphone 1 206 553-6785. L'ICE indique que les clandestins, 18 hommes et 4 femmes, ont reconnu avoir payé environ 10.000 USD chacun pour un transport de Shanghai aux USA. Le groupe a été découvert par un garde privé après qu'ils aient forcé la porte d'un container 40' qui les avait transportés depuis le 23 Mars. Le container est arrivé à Seattle sur le CSCL Rotterdam, exploitant China Shipping. Selon l'ICE, le navire a fait escale à Ningbo, Chine et Busan, Corée avant son arrivée à Seattle. La réussite de la sortie des clandestins de leur container, sur les quais de Seattle, avant qu'il soit inspecté pose de nouvelles questions à propos de la sûreté des ports US.

Un dock désaffecté pourrait faciliter la démolition.

Le Gouvernement français a demandé au port du Havre d'interrompre la mise en vente d'un dock flottant qui pourrait être une solution à la saga du Clémenceau. Le dock n'a pas été utilisé depuis que Soreni, dernier réparateur de navires au Havre, a été déclaré en faillite à la fin de l'année dernière. Aucun détail n'est connu sur le quand, comment, où serait utilisé ce dock vieux de 24 ans, Mais le

gouvernement pense avoir trouvé un moyen de démolir les vieux navires contenant des matériaux dangereux. Le porte avions Clémenceau devait être démoli aux Indes mais est actuellement sur le retour vers les eaux Françaises. Le dock fut construit par les Chantiers de l'Atlantique; capacité de levage de 50 000 tonnes et peut recevoir des navires jusqu'à 200 000 t grt.

L'US Navy patrouille au large de la Somalie contre les pirates.

Les navires de l'US Navy peuvent maintenant faire des opérations contre les pirates dans les eaux Somaliennes et aideront, aussi, le gouvernement en exil à la formation d'une coast guard. Ces

renseignements sont venus, le 16 Avril, d'Ali Mohamed Ghedi, premier ministre Somalien, qui dirige, du Kenya, le gouvernement provisoire. Selon les nouvelles publiées, il a indiqué aux ministres qu'un accord avait été conclu avec l'ambassadeur US au Kenya, disant que l'armée US serait autorisée à patrouiller près des côtes Somaliennes. Il a ajouté que l'US Navy assisterait l'agence de coast guard naissante du pays. La Somalie est toujours contrôlée par des seigneurs de guerre, des trafiquants de drogue et aussi des pirates qui ont terrorisé le Shipping au large des pays de l'Est Africain. Si les patrouilles et le programme de formation deviennent réels, cela serait la première opération militaire des USA en Somalie depuis 1993 quand des troupes US, en

cours de relève, avaient été tuées dans les rues de Mogadiscio. L'US Navy, avec d'autres forces alliées, a conduit des opérations contre les pirates dans les eaux internationales au large de la Somalie et a stoppé plusieurs actions de piraterie. L'incident le plus récent est arrivé, il y a deux semaines, quand un chalutier Sud Coréen a été capturé par des présumés pirates. Depuis, des seigneurs de guerre ont demandé une rançon pour le navire et l'équipage, prétendant qu'il pêchait illégalement dans les eaux Somaliennes. Les renseignements de Fairplay indiquent qu'il y a, actuellement, plus de 100 bâtiments de guerre dans la mer d'Arabie. Cette flotte est le plus important rassemblement naval allié depuis la guerre de Corée, et comprend 40 navires de l'US Navy et 60 du «reste».

RIF

1- L'AFCAN, Association Française des Capitaines de Navires, est une association de capitaines actifs et retraités, tous français, œuvrant essentiellement pour la sécurité maritime. Nous participons donc autant que faire se peut aux plus importantes instances qui œuvrent comme nous pour la sécurité sur les mers.

Notre démarche est une recherche permanente d'amélioration de la sécurité des navires et de leurs opérations en vue de la protection de la vie humaine en mer et dans les ports et également de la prévention de la pollution qui pourrait découler du commerce maritime.

Fort de 370 capitaines dont plus de la moitié sont actifs, nous nous estimons compétents pour parler ici au nom de cette profession.

2- C'est dans le cadre de cette recherche de sécurité que l'AFCAN aborde l'arrivée du pavillon bis français : le RIF.

La réglementation sur la sécurité des navires et des ports est de la responsabilité des instances internationales et nationales. Les conventions internationales définissent comme vous le savez un minimum applicable par tous et les réglementations communautaires et nationales, en fait, rajoutent quelques exigences applicables à leurs pavillons. On sait que les navires RIF seront donc au minimum SOLAS et de plus, devront respecter la réglementation française, qui suit elle même la réglementation Européenne (ISM et ISPS, contrôle des navires et des ports, etc...)

Si nous n'avons aucune raison de mettre en doute le sérieux, sous le pavillon RIF, de l'application de la grande majorité des conventions internationales existantes que ce soit SOLAS, MARPOL, STCW, etc... nous avons quelques préoccupations sur deux parties bien précises de la sécurité maritime : l'acquisition des compétences du capitaine et l'assurance d'une communication effective entre le navire et ses interfaces.

Je m'explique :

- Un brevet de commandement, même s'il est nécessaire, n'a jamais été suffisant pour qu'un

armateur confie son navire au premier candidat breveté venu.

- La communication interne à bord du navire ou avec les instances terrestres reste un des points les plus sensibles de la navigation d'aujourd'hui.

3- COMPETENCE des CAPITAINES

Ce ne sont pas les armateurs qui me lisent ou m'écoutent qui diront le contraire : on ne confie pas son beau navire, pièce importante de son patrimoine et fleuron de sa réputation, au premier capitaine STCW venu.

En effet avant de lui confier son navire, l'armateur/exploitant va s'assurer :

- De la validité du brevet du Capitaine qu'il a recruté ou qu'on lui propose
- De sa compétence apparente : CV vérifié auprès des autres armateurs

C'est une démarche élémentaire nécessaire mais loin d'être suffisante !

En effet, ce certifié STCW va tenir entre ses mains, qu'on le veuille ou non, tant de valeurs matérielles (navire et cargaison), tant de vies humaines (passagers et équipages), tant de valeurs environnementales (pollution marine) ou tout simplement morales et humaines (survie d'une entreprise ou réputation d'un grand groupe ou famille), que son seul CV ne suffira pas. Le premier armateur qui vous dit le contraire est un menteur ou un «voyou des mers».

En plus d'un CV en béton, une relation de confiance est absolument indispensable et cette relation de confiance repose en très grande partie sur la **qualité et la quantité de l'expérience acquise** par le candidat Capitaine.

Nul n'est dupe, et nos élèves des ENMM les premiers, que le seul chemin pour atteindre l'ultime responsabilité est une expérience acquise pendant de longues années dans les fonctions intermédiaires de lieutenant et de second capitaine (NB la démarche est parallèle pour les chefs mécaniciens).

Cette expérience/formation acquise dans les fonctions de lieutenant et de second capitaine est donc nécessaire et nous nous demandons comment le pavillon RIF pourra l'assurer si aucun embarquement de lieutenant n'est réservé aux futurs capitaines ou chefs français (sauf peut-être... en étant embarqués au tarif international ????)

La préoccupation des élèves est légitime et, pour nous comme pour eux, des promesses de la part des armateurs ne suffiront pas. Tout cela sent le piège ... Nous ne sommes pas naïfs eux non plus !
Merci de clarifier !!!

4-LANGUE de TRAVAIL MARITIME

Le deuxième volet de nos préoccupations est le résultat de la mixité linguistique des équipages. L'analyse de la situation actuelle est rapide : ce n'est pas vrai, tous les marins ne parlent pas suffisamment anglais !

Dans l'analyse des causes des accidents maritimes, l'incompréhension des communications échangées est un élément dominant. SOLAS et STCW tentent d'imposer une langue de travail commune sur tous les navires et dans tous les ports du monde : le résultat est loin des espérances !

- Malgré de beaux certificats, nos équipages multiraciaux ont malheureusement trop souvent un niveau d'anglais lamentable
- Malgré les nombreuses heures de labo, nos officiers ou nos pilotes n'ont pas tous un niveau d'anglais acceptable
- Les marins et travailleurs portuaires (officiers de port, remorqueurs ou lamaneurs) n'ont que rarement le niveau d'anglais suffisant

... pour respecter ne serait-ce que la réglementation internationale (SOLAS V- Reg 14.3 et 4) qui précise :

« Pour ce qui est du travail de tous les jours, tous les marins embarqués sont tenus de :

1- comprendre la langue de travail décidée par la

- compagnie ou le capitaine (elle doit être inscrite sur le journal de bord)
- 2- donner si nécessaire des ordres dans cette langue
- 3- Pouvoir rapporter dans cette langue»

Pour ce qui est des communications de passerelle à passerelle ou de passerelle avec la terre, ou de passerelle avec le pilote, sauf si tous ceux directement impliqués dans ces communications parlent une même langue, c'est l'anglais qui devient obligatoire !

Formation en anglais des marins

Le code STCW ne prévoit d'une manière obligatoire qu'une formation «suffisante» des officiers de quart via le vocabulaire normalisé (SMCP).

Dans ses recommandations cependant il insiste sur l'importance, pour la sécurité, des aptitudes de tous les gens de mer à communiquer dans la langue anglaise.

Même si tous les enseignements maritimes tiennent compte de ces obligations et recommandations, nous insistons pour dire que cela est notoirement insuffisant.

Tous les capitaines vous le diront :

- L'anglais des personnes liées à la navigation ou aux opérations des navires et trop souvent dramatiquement insuffisant
- La non maîtrise d'un accent anglais neutre rend souvent les phrases incompréhensibles
- Les anglo-saxons ne font pas de leur côté suffisamment d'efforts pour se faire bien comprendre : vitesse/accent

Quitte à fâcher, nous devrions tous améliorer notre anglais d'une manière conséquente afin d'améliorer la sécurité maritime.

En mettant notre fierté nationale dans notre poche, nous devrions exiger que des normes plus importantes de connaissance et pratique de l'anglais et une revalidation des compétences soient introduites dans STCW partie A dans la partie formation sécurité de base obligatoire pour tous « Sécurité individuelle et Responsabilités sociales ».

...Et en attendant qu'on modifie STCW ou les normes OIT (5 ans minimum), il serait bon que le pavillon RIF se démarque et exige enfin des normes d'anglais dignes de ce nom.

Avril 2006

Commandant Bertrand APPERRY

Capitaine au long cours

International Marine Accident Reporting Scheme

MARS 200601 :

L'Officier de quart dormait-il ?

Un navire devait arriver dans un port Espagnol à 08h00 locale (LT). Vers 06h00 (LT) le navire a bien appelé la station de pilotage confirmant son ETA et selon les instructions reçues devait rappeler environ 20 mn avant son arrivée.

A 07h59 (LT), et en dépit des appels répétés du Contrôle du Trafic, le navire s'est échoué en allure de mer sur les jetées à l'entrée du port.

Une vidéo, prise par les caméras de surveillance, montre «en direct» le déroulement de l'échouement, c'est sans commentaires. La vidéo est sur le site de MARS : www.nautinst.org/mars/mars06/200601.html

L'équipage du navire se composait de 7 personnes dont seulement 2 officiers de quart, le Capitaine et le Second Capitaine. Bien que l'ISM, l'ISPS, le GPS et autres gadgets soient extrêmement utiles pour rendre la navigation plus sûre, à mon humble avis un équipage en nombre suffisant est un «must» pour éviter de tels accidents.

MARS 200610 :

Avaries par gros temps

Trois porte-conteneurs ont récemment subi par gros temps des avaries aux équipements de pont, structure de l'étrave, ancrs et conteneurs. Après étude des rapports des navires transmis à la compagnie, nous pensons que de telles avaries auraient pu être évitées ou au moins réduites si les officiers des navires avaient réagi ou pris les dispositions nécessaires.

Nous aimerions attirer l'attention des officiers sur les conseils suivants pour les aider à exploiter leurs navires en toute sécurité par mauvais temps. Ces informations proviennent de société de classification. Les porte-conteneurs sont construits avec un dévers d'étrave important pour permettre l'embarquement d'un plus grand nombre de conteneurs.

Certains petits et moyens porte-conteneurs ont des formes d'étraves comparables à celles de paquebots

de croisière. Ils disposent en général d'une réserve de puissance suffisante pour leur permettre de faire face à l'accroissement de résistance du au mauvais temps et maintenir les horaires serrés. Malgré cela il y a eu de nombreux cas où les structures d'étrave ou de poupe n'ont pu supporter les efforts dus aux impacts des lames. Dans certains cas la structure a été considérablement endommagée. Pour la plupart des officiers, notamment les capitaines nouvellement promus ayant peu d'expérience de la conduite des navires, il est difficile de réaliser que la structure du navire est soumise à des efforts trop importants car la vue de l'étrave est masquée par les conteneurs en pontée. Cela empêche de voir si des paquets de mer embarquent sur l'avant.

Il est difficile aussi de juger lorsque le dommage n'est pas dangereux pour la sécurité du navire mais nécessite l'attention pour éviter ou au moins réduire les dommages au navire et aux conteneurs. Les capitaines doivent être au courant des dommages causés par les impacts violents des étraves en dévers dans du mauvais temps. Selon les conditions de chargement, l'état de la mer et de la houle en fonction des dimensions du navire, le capitaine doit prendre des dispositions.

1-Par gros temps la vitesse doit être réduite si on constate un roulis excessif, un déjaugeage de l'hélice, l'embarquement de paquets de mer sur le pont ou de violents coups de ballast.

2-Il faut faire particulièrement attention lorsque le navire roule par mer de l'arrière ou de la hanche. Ce phénomène, le roulis paramétrique, peut, dans de rares occasions, provoquer le chavirage du navire. Jusqu'à présent la mesure habituelle consistait à changer de route pour prendre la mer de l'avant et de réduire la vitesse. La théorie comme la recherche expérimentale montrent que, alors que les porte-conteneurs deviennent plus larges et que leur stabilité augmente, le roulis paramétrique peut en fait se produire alors que le navire prend la mer de l'avant. Le navire a un fort rappel avec une période de roulis courte, la fréquence de résonance avec la rencontre de fortes vagues se trouve plus avec la mer de l'avant que par mer de l'arrière.

Les recherches et les études continuent.

3-Faire confiance à la gouverne automatique par mauvais temps peut être dangereux car cela peut empêcher un changement de route rapide, ce qui peut être nécessaire dans certains cas.

4-Le commandant devrait aussi estimer et établir des limites spécifiques inférieure et supérieure de stabilité, selon sa propre expérience, pour améliorer le comportement du navire à la mer et particulièrement par gros temps.

5- L'arrimage des conteneurs sur le pont est devenu un point d'intérêt mondial en ce qui concerne les dommages aux conteneurs par mauvais temps. Un nombre grandissant de conteneurs est perdu. Il faut donc, avant d'appareiller, s'assurer que les conteneurs ont été correctement arrimés et saisis pour éviter la perte de conteneurs en mer sous l'effet des accélérations dues au tangage et au roulis.

6-Selon certaines statistiques on a observé que la plupart de ces dommages se produisaient de nuit, les officiers étant dans le noir et incapables d'estimer correctement la hauteur des vagues.

7-Pour éviter les réclamations possibles sur la vitesse qui pourraient être émises par les affrêteurs contre l'armateur et pour défendre les intérêts de l'armateur, le capitaine devrait informer régulièrement l'affrêteur des conditions météo existantes, des courants et des réductions de vitesse et dérouterements.

A ce sujet il est bon de rappeler aux officiers la règle 10-1 de SOLAS sur les choix du capitaine pour assurer une traversée en sécurité :

'The master shall not be constrained by ship owner, charterer or any other person from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and in heavy seas.'

' Le capitaine de devra pas subir de contraintes de la part de son armateur, affrêteur ou toute autre personne, pour les décisions, qu'il jugera bon de prendre en fonction de son expérience professionnelle de capitaine, nécessaires pour la sécurité de la navigation, et particulièrement par mauvais temps et mer forte'.

En passant par la cambuse

CES PLATS ETRANGES !

Sous ce titre, à destination d'étrangers, j'aurais parlé de grenouille, d'escargot, d'huître crue, ou autre, mais il faut dire que l'on voit mal un Inuit manger des côtelettes d'agneau au barbecue, des Bédouins se régaler d'un plateau de fruits de mer ou Marie-Chantal déguster un bâtonnet de gras de phoque.

Mais sachez que beaucoup se régalent avec des larves et des insectes d'une grande richesse alimentaire, soit crus soit en brochette comme les criquets.

En Afrique, on apprécie beaucoup le zèbre, la girafe, les antilopes, en général ces viandes sont marinées quelques heures avant d'être cuites sur la braise. L'éléphant n'a de comestible que la trompe, d'une texture entre la langue de bœuf et la tête de veau. Toutefois, certains gourmets apprécient beaucoup toute la viande d'éléphant, à condition de la laisser mijoter une vingtaine d'heures. Dans le sud, le pavé d'autruche est de toutes les fêtes, comme il tend à le devenir chez nous.

Du côté de la Nouvelle-Calédonie et du Vanuatu, on se régale du civet de roussette (chauve-souris), faire dorer les morceaux de roussette en cocotte, ajouter un peu d'eau et cuire à couvert pendant ¼ d'heure, ajouter thym, laurier, oignon émincé, sel poivre, concentré de tomate, et au choix pomme de terre ou igname, et laisser cuire encore ½ heure.

C'est dans cette région que l'on trouve certain serpent fort comestible ayant l'avantage de pouvoir rester plusieurs mois sans manger, une aubaine pour les grands navigateurs que sont les Mélanésiens qui le consommaient sur leurs pirogues de haute mer, c'est ce nous appelons : embarquer de la viande sur pied.

En Amérique du Sud, on prépare le tatou, souvent en civet, 2 méthodes : le béotien va tout couper en morceaux, chair et écailles, ce qui authentifie le produit dans l'assiette (quoi qu'un civet de lapin avec écailles de tatou...) et l'artiste qui va séparer soigneusement chair et écailles qui vont être gardées pour faire la caisse de résonance d'une sorte de guitare : le *charango*.

C'est sur les côtes du Pérou, que vers le mois d'avril, il y a une invasion de méduses, 60cm de diamètre, le centre du chapeau sur environ 30cm de diamètre est de la consistance du mou de porc et va se cuisiner de la même manière, raidi à la poêle, puis cuit non pas au vin rouge comme chez nous, mais à une sorte de béchamel. D'un intérêt gastronomique très limité.

Au Canada, les Québécois vont se régaler d'une fesse d'ours : parer, enlever le gras et faire bouillir ¼ d'heure avec une carotte, égoutter. Prendre une cuillère à soupe de moutarde, un peu de sucre, de la sarriette, sel poivre, badigeonner la viande, puis mettre dans un plat sur quelques

tranches de lard salé, en rajouter par-dessus la viande avec des rondelles de citron, mettre autour oignons émincés et gousses d'ail et enfourner à 180° en comptant 35 mn par livre.

Plus loin, dans l'Alberta, province des buffles et bisons, lors de l'immense rodéo à Calgary on déguste ce plat traditionnel : the «Prairie Oyster» c'est-à-dire l'huître de la Prairie, en fait des testicules de taureau, soit sautés à l'ail, fines herbes et un soupçon de vin blanc ou alors nappés d'une sauce tomate généreusement épicée au basilic.

Ne vous affolez pas si dans un bar vous entendez la commande d'un «Prairie Oyster», car c'est aussi traditionnel, il s'agit d'un cocktail, les variantes sont nombreuses mais toujours avec un jaune d'œuf qu'il convient de ne pas casser avant de servir, très simple on ajoute à l'œuf une pincée de sel, une goutte de vinaigre, un peu de sauce Worcester, quelques goutte de Tabasco et au choix Madère, vodka ou autre. Il est conseillé de boire cul-sec, recommandé contre la gueule de bois.

En Australie la viande de kangourou se mange surtout grillée, car très aqueuse, elle supporte mal les longues cuissons.

A la Barbade, la spécialité de tous les restaurants est le poisson volant.

Aux USA, l'alligator est très courant dans les bayous de Louisiane ou les marais de Floride, en particulier les Everglades et l'on y prépare la soupe d'alligator : faire un roux brun avec du saindoux et de la farine, ajouter oignon et céleri émincés, ail écrasé, sauce tomate, sel poivre et basilic et ajouter de l'eau, laisser mijoter ; pendant ce temps, faire revenir et bien colorer un morceau de queue d'alligator, et le mettre avec les autres ingrédients et laisser cuire 3 heures et au moment de servir ajouter un verre de cognac et le jus d'un citron.

Les Anglo-Saxons ont toujours eu un faible pour la soupe de tortue, maintenant protégée, on déguste alors la «*mock turtle soup*» que les Américains préparent avec de la queue de bœuf, ce qui ne donne qu'un pot-au-feu, mais les Britanniques font un bouillon clair et y ajoutent la peau de tête de veau en petits dés, avec un bon bouillon on s'y croirait !

Protection oblige, les œufs de tortue sont interdits, mais le ramassage sur certaines plages est autorisé aux premières pontes car ils seraient détruits lors des pontes suivantes, ils sont cuits à l'eau très épicée et se gobent, car le blanc d'œuf de tortue ne coagule pas à la cuisson.

Cdt Yves CHARLOT

A 100 % ou à plus de 100 %

Vous êtes-vous déjà demandé ce que ça voulait dire se donner à 100 % ?
Et comment font ceux qui se vantent de se donner à plus de 100 % ?
Voici une réponse qui donne à réfléchir...

Considérant que...

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

valent respectivement:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Alors...

TRAVAIL = 20 + 18 + 1 + 22 + 1 + 9 + 12 = 83%

ENGAGEMENT = 5 + 14 + 7 + 1 + 7 + 5 + 13 + 5 + 14 + 20 = 91%

COMPETENCE = 3 + 15 + 13 + 16 + 5 + 20 + 5 + 14 + 3 + 5 = 99%

On s'approche du résultat, n'est ce pas?

Alors...

ATTITUDE = 1 + 20 + 20 + 9 + 20 + 21 + 4 + 5 = 100%

DISCIPLINE = 4 + 9 + 19 + 3 + 9 + 16 + 12 + 9 + 14 + 5 = 100%

Wow, impressionnant, non? Continuons...

VANTARDISE = 22 + 1 + 14 + 20 + 1 + 18 + 4 + 9 + 19 + 5 = 113%

On vient de passer le 100% !!!

Et voyons jusqu'où cela peut nous mener...

BAISSERLEFROC = 2 + 1 + 9 + 19 + 19 + 5 + 18 + 12 + 5 + 6 + 18 + 15 + 3 = 132%

Alors la prochaine fois que quelqu'un vous dira qu'il se donne à plus de 100%...

MEFIEZ-VOUS !!!