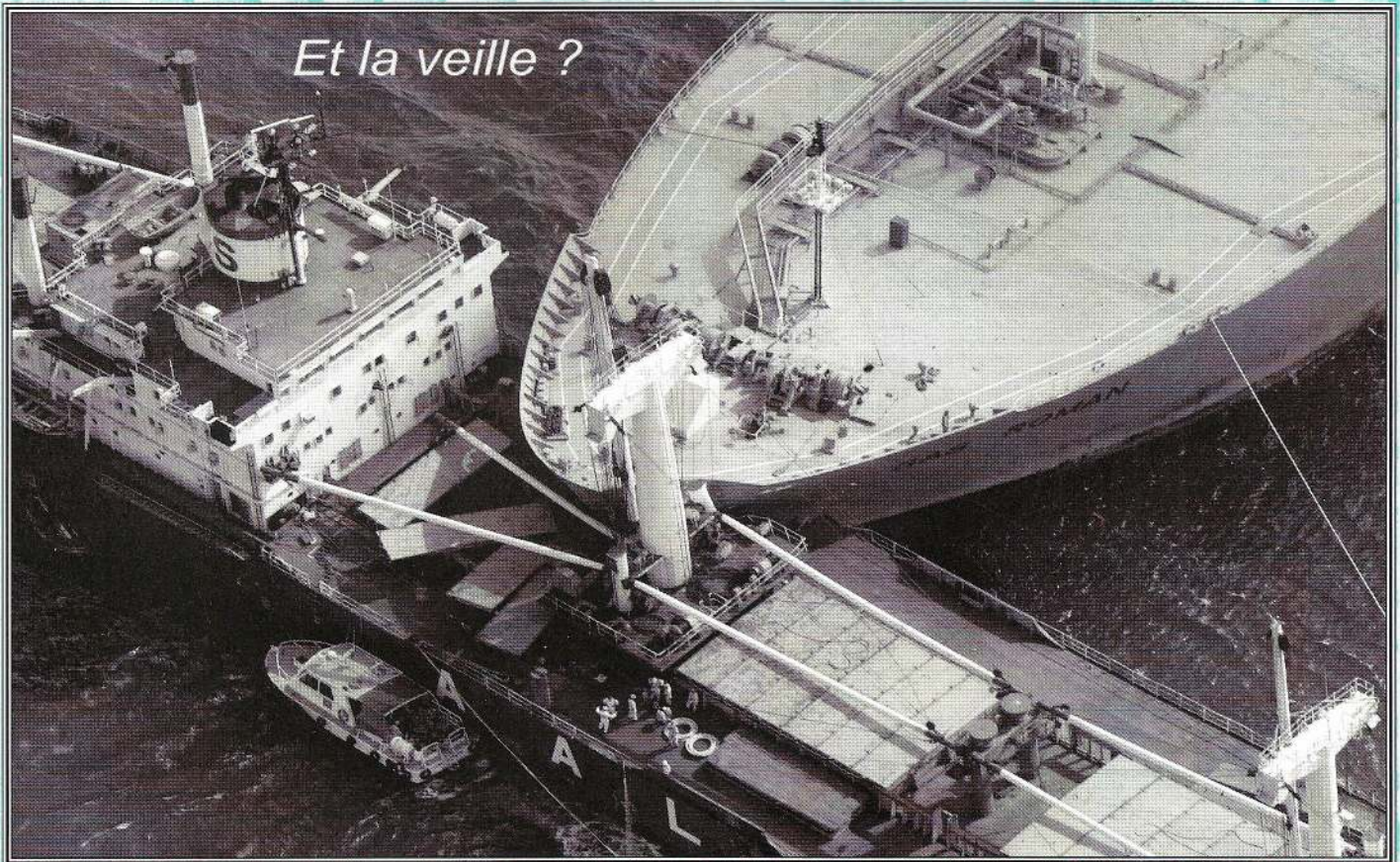


AFCAN

Informations



I AFCAN F O

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Edito.....	p 3
RIF.....	p 4
Code environnement.....	p 6
ISM page 18.....	p 11
Bea mer.....	p 13
ISPS page 3.....	p 18
Port Revel.....	p 22
Effectif de sécurité.....	p 24
Cambuse.....	p 31

Rappel aux adhérents :

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

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

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

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

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

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2006

Membres actifs navigant : 202 €

Actifs en Mission à terre : 150 €

Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

- 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, L. Barbançon, M. Bougeard, Ph. Grall, R. Le Bousse, J-F. Le Gall, F-X Pizon.	B. Apperry, Th. Caudal, F. Capoulade, R. Le Doaré, H. Quéré, J. Ruz, J-D Troyat.	J-P Dalby, B. Derennes, M. Le Doaré, J. Loiseau, D. Marrec, J-l Penin, 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

R. Préa : Marseille

Ph. Sussac : Bordeaux

J.D. Troyat : Ile-et-Vilaine

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

Accueil des participants, par le vice Président Thierry ROSSIGNOL, au Conseil d'Administration qui s'est tenu les 19 et 20 Octobre à Landerneau.

Bonjour à tous et bienvenue à Landerneau.

J'espère que le voyage jusqu'aux rives de l'Elorn vous fut agréable mais la qualité de l'endroit ne doit pas nous faire oublier l'objet de notre rendez vous.

En l'absence du Président pour l'heure embarqué, il me revient le privilège de diriger les débats de notre C.A.

L'actualité maritime se décline hélas toujours dans les mêmes termes dramatiques en matière de sécurité (collision, échouement, gîte inattendue). Evènements qui se sont conclus sans conséquence catastrophique pour l'environnement. Notre réflexion sur le sujet n'en est donc que plus nécessaire.

Les nouveaux textes sur le renouvellement des eaux de ballast, au-delà de leur pertinence scientifique, laissent de nombreuses zones d'ombre qui risquent fort de solliciter le Capitaine au lieu de l'assister.

L'amélioration de la Sécurité Maritime, la préservation de l'environnement marin passent par une unité de vue en matière de prévention. La punition légitime des fraudeurs passe elle par une compréhension et une application universelles des textes dédiés en matière de sécurité maritime. La nouvelle Agence Européenne de Sécurité Maritime récemment inaugurée à Lisbonne devrait travailler dans ces directions.

L'actualité porte aussi sur le nouveau registre français qui rentrera en vigueur début 2007 avec la vision de la Communauté Européenne sur la nationalité du Capitaine. Vision européenne qui nous interpelle cependant à plus d'un titre.

Nous devons également nous pencher sur les affaires juridiques en cours pour en tirer les enseignements nécessaires à l'accomplissement d'un de nos buts qui est la défense du Capitaine.

Enfin comme toute association l'AFCAN doit également se remettre en question sur ses buts, ses objectifs et il nous appartiendra au cours de ce C.A d'étudier les premières réponses à l'audit par ses membres de notre association. Les premières réponses sont porteuses d'encouragement mais également d'attentes que nous devons étudier avec soins.

Les sujets d'intérêt sont donc nombreux, je vous invite donc à débiter l'ordre du jour.

Thierry ROSIGNOL Oct. 2006



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES
Rue de Bassam - 29200 BREST
Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr
Site web : http://www.afcan.org



Monsieur Jacques BARROT
Commissaire Européen
Commission Européenne des Transports
1049 BRUXELLES



Le 6 Juillet 2006

Objet: Nationalité du Capitaine sous RIF

Monsieur le Commissaire Européen,

Un article du J.M.M nous inquiète beaucoup. La Commission Européenne refuserait d'entériner le projet du RIF en raison du principe de nationalité française du capitaine.

Nous savons que dans ses derniers jugements le Cour Européenne a statué contre, estimant que les fonctions régaliennes du capitaine n'étaient qu'exceptionnelles et ne justifiaient pas une dérogation au principe de libre circulation des travailleurs européens. Cependant ces décisions ne s'appliquent qu'à des navires effectuant de courtes traversées de moins de 24 heures.

Pour nous le capitaine reste " le représentant de l'Etat du pavillon à bord " (voir les pages 187 et suivantes extraites du traité de droit du Professeur Bonnassies en cours de rédaction finale). Il peut être officier d'état civil (par exemple établissement des procurations), officier de police judiciaire et dispose d'un pouvoir disciplinaire. Les capitaines français suivent d'ailleurs des cours de droit dans ce sens. Il peut aussi dans le cadre du code ISPS recevoir des instructions confidentielles des autorités militaires du pavillon, les autorités françaises exigent d'ailleurs un CSO parlant le français. C'est pourquoi nous demandons le maintien du principe de nationalité française du capitaine. Nous restons bien entendu à votre disposition pour apporter des éclaircissements à notre position.

Espérant que ces quelques mots sauront traduire notre inquiétude, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Européen, nos respectueuses salutations maritimes.

Le Président

Pièces jointes :
Article du J.M.M du 30 juin 2006
Traité de droit du Dr. Bonnassies pages
187 à 191 (en cours de rédaction)

Hervé Quéré



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Hélène TANGUY

Député du Finistère
Maire du Guilvinec

Monsieur H. QUERE
Président de l'Association Française des
Capitaines de Navires
Rue de Bassam
29200 BREST

Douarnenez, le 12 juillet 2006

Dossier suivi par : Emmanuel Guille des Buttes
emmanuel.guille-des-buttes@helene-tanguy.info

Monsieur le Président,

Vous m'avez interpellé sur le texte de loi portant création du Registre International Français (R.I.F.) adopté le 14 avril 2005. Vous m'indiquez que la Commission Européenne refuse la position française et que le Gouvernement ne serait pas enclin à la défendre.

Sachez que j'ai donc décidé d'interpeller Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer sur ce point. Il me paraît inconcevable de laisser les marins de commerce face à ce problème alors même que le Parlement avait pris le soin de clarifier ce point d'une extrême importance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes salutations distinguées.

Hélène TANGUY

Permanence : 11 rue Victor Hugo - 29100 Douarnenez - Tél : 02.98.92.62.61 - Télécopie : 02.98.92.46.41
e-mail : contact@helene-tanguy.info - site : http://www.helene-tanguy.info



Nadine MORANO
Députée de Meurthe-et-Moselle
Conseillère Régionale de Lorraine

NM/AR/2006-12-20

Toul, le - 1 AOUT 2006

Monsieur,

Vous avez récemment attiré mon attention sur l'application de la loi du 3 mai 2005 instaurant le registre d'immatriculation français.

Ce texte a pour objectif de créer un pavillon attractif qui dynamise notre marine marchande et favorise l'emploi de marins français et communautaires. Il permet également de lui associer une image de qualité et de savoir faire des professionnels de ce secteur, notamment dans le respect des règles élémentaires de sécurité et de protection de l'environnement.

Cependant, la Commission Européenne a estimé que la clause de nationalité française, conditionnant le bénéfice de son application, était contraire à la liberté de circulation des salariés ressortissants communautaires.

Afin d'éviter toute condamnation ou confusion avec les normes des autres Etats membres, le Gouvernement français a donc décidé de modifier son dispositif.

Dominique PERBEN, le Ministre des Transports dont j'ai pris l'attache, m'a informée que ses services travaillent actuellement en étroite concertation avec les instances européennes pour trouver un compromis respectant les exigences de chacune des parties.

Ainsi, la France a-t-elle proposé, en échange d'une révision de la loi du 3 mai 2005, que les responsables de navires portant les couleurs d'un Etat européen soient systématiquement sensibilisés aux termes techniques français utilisés dans la marine ainsi qu'au fonctionnement de notre système administratif.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé de l'issue des négociations en cours. Dans cette attente, je reste à votre écoute et vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes salutations distinguées.

Nadine MORANO

Monsieur André DUPONT
100 rue Edmond Michelet
54200 Toul

Assemblée Nationale - 126, rue de l'Université - 75355 Paris Cedex 07 SP
Tél 01 40 63 72 12 - Fax 01 40 63 03 54
Permanence parlementaire - 1 rue St Vaast BP 138 - 54206 Toul Cedex
Tél 03 83 64 24 43 - Fax 03 83 63 13 95
www.nadine-morano.com - Courriel : deputee@nadine-morano.com



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES
Rue de Bassam - 29200 BREST
Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr
Site web : http://www.afcan.org



Mr. Dominique PERBEN
Ministre des Transports
Hôtel de Roquelaure
246 Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Brest Le 25 09 06

Objet: RIF Nationalité du capitaine

Monsieur le Ministre,

Comme nous le craignons la Commission Européenne conteste le privilège de nationalité accordé aux capitaines navigants sous pavillon R.I.F., ce qui ne manque pas de nous inquiéter.

Nous avons donc interrogé M. Jacques BARROT Commissaire Européen aux Transports sur le sujet sans obtenir de réponse de sa part.

Nous aimerions savoir quelle est votre position sur cette question et si le gouvernement français compte laisser la loi sur le RIF en l'état.

Veuillez agréer, monsieur le ministre l'assurance de notre haute considération.

Le Président

Hervé Quéré

G. J. copie Lettre à J. BARROT

AFCAN Recu le 27.09.

Bruxelles, le 18.09.2006
D(2006) MU/and/1138

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 6 juillet 2006 adressée au Commissaire Barrot qui m'a été transmise dans la mesure où les questions concernant la libre circulation des travailleurs relèvent de ma responsabilité. J'ai lu avec intérêt la position de l'association française des capitaines de navires qui prône le maintien de la condition de nationalité française pour exercer les emplois de capitaine sur des bateaux battant pavillon français.

Comme vous le savez, la Cour Européenne de Justice a, dans deux arrêts rendus le 30 septembre 2003 (affaires C-405/01 et C-47/02), indiqué que les dispositions imposant une condition de nationalité pour les emplois de capitaine et de second de navire battant pavillon de l'Etat membre concerné allaient à l'encontre des règles communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs.

En outre, il résulte de la jurisprudence de la Cour qu'un Etat membre est autorisé à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de second de navires battant son pavillon, pourvu que les prérogatives de puissance publique attribuées aux capitaines et aux seconds de ces navires soient effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités. En statuant ainsi, la Cour n'a toutefois nulle part indiqué que son point de vue ne serait limité qu'à des navires effectuant de courtes traversées de moins de 24 heures.

La législation française et son application par les autorités françaises n'étant pas en conformité avec le droit communautaire sur la libre circulation des travailleurs tel qu'interprété par la Cour dans la mesure où la nationalité française est encore requise pour exercer les emplois de capitaine et d'officier (second de navires) sur tous les bateaux battant pavillon français, la Commission a lancé une procédure d'infraction contre la France qui suit actuellement son cours. Les éventuelles modifications de la législation française proposées dans le cadre de cette procédure seront évaluées par les services de la Commission une fois qu'elles auront été officiellement notifiées par les autorités françaises.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Monsieur Hervé QUERE
Président de l'Association française des capitaines de navires
rue de Bassam
F-29200 BREST

ADDRESS: COMMISSION EUROPÉENNE, B-1050 BRUXELLES - TELEPHONE: 00-32-2-296 91-20 - FAX: 00-32-2-296 96-02 - E-MAIL: vladimir.spidla@ec.europa.eu

Entretiens Neptune

Notre collègue F.X PIZON a assisté pour nous aux Journées Scientifiques organisées par l'université de Toulon et est allé au Salon Nautique de Cannes.



photo F.X. Pizon



photo F.X. Pizon

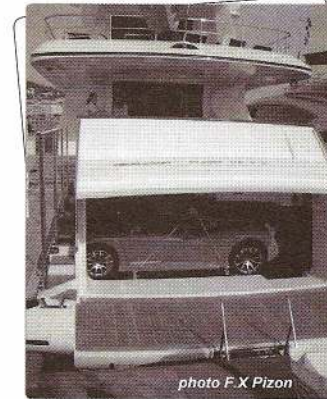


photo F.X. Pizon



photo F.X. Pizon

Journées scientifiques les 14 et 15 septembre, organisées par l'université de Toulon, avec la participation de l'Ifremer, du CNRS, du Pôle mer PACA et de l'IFM.

Beaucoup de conférences intéressantes, mais pour l'AFCAN, essentiellement celles du pôle mer PACA.

Assistance moyenne le premier jour, réduite à très réduite le 2ème. Peu d'étudiants, malgré une section technologies de la mer.

C'est néanmoins une occasion de contacts avec le pôle mer, avec des entreprises et des ingénieurs de haut niveau dont l'activité nous concerne ; traitement des eaux, sûreté, suivi des fatigues de structures, etc. Les échanges de cartes ont été fournis!

Sujets traités :

Présentation du pôle mer PACA :

Homologue du pôle mer Bretagne, Se présente comme une sorte de cluster dédié à l'innovation et à la réalisation de projets ou «pôles d'excellence» orientés vers l'international, avec montage du financement correspondant.

Sécurité et sûreté maritime dans le bassin méditerranéen par F&F conseil et la fondation méditerranéenne d'études stratégiques :

Un cours de géostratégie permettant de savoir pourquoi le ciel peut tomber sur la tête des navigateurs.

Projet CAPASEATY - DCN-CMS :

Intégration des menaces toutes origines dans la

zone des 200 milles, et aide à la décision. Traite aussi bien la traque des passeurs de drogue ou de clandestins, que les catastrophes maritimes et leurs conséquences.

ECOPAINT :

Peinture de carène autopolissante en phase aqueuse, utilisant des extraits de coquillages au lieu de l'étain comme antifouling

Projet SYREN / INSILIO

Gestion des ports de plaisance

Projet CRACKSHIP de PRINCIPIA :

Détection et suivi à distance des cassures de structures métalliques, calcul des fatigues cumulées (bel outil)

Données économiques maritimes Françaises par IFREMER

Synthèse annuelle de toute l'activité à caractère maritime en France. (Mérite d'être consultée).

Projet EROSCOTE d'OCEANIDE

Prévision des érosion côtières, et études des moyens pour la contrôler ou y remédier notamment dans le cadre de la montée du niveau des océans (20 cm à 1m dans les 100 prochaines années)

Projet REGICOLOUR par ACRI

Traitement des données satellitaires basé sur la séparation par couleurs

Projet GIRAC de Véolia

Traitement des eaux d'assainissement. Les systèmes présentés sont particulièrement compacts. Le système est aussi une aide à la décision pour la gestion des bassins d'écoulement. L'ingénieur m'a déclaré que Véolia était en mesure de traiter les eaux de ballastage avec des débits de 1700 tonnes/heure.

Délégation du groupe ECOR sur la compréhension du climat, et les moyens de mesures sous les glaces polaires.

A noter la présentation par un professeur de l'université de TERRE-NEUVE d'un appareil sous-marin automatique avec propulsion par hélice à pas cyclique, ce qui supprime le gouvernail (rotor d'hélicoptère dans le plan vertical)

Projet SEA EXPLORER par ACSA

Planeur sous-marin semi-automatique, commandé par un réseau de balises acoustiques

Salon nautique de Cannes

Hormis le contact avec l'association GEPY - Groupement des Equipages Professionnels du Yachting -(Association du personnel navigant de la grande plaisance), qui a demandé l'établissement d'un lien avec le site AFCAN, il y avait quelques yachts à moteur splendides (30 millions d'euros) et un certain nombre de très beaux voiliers super équipés mais peu d'intérêt pour l'AFCAN.

Amendement au code de l'environnement

Un nouvel article du Code de l'Environnement concernant les eaux de ballast est en discussion au Sénat après avoir été approuvé par l'Assemblée. Comme d'habitude le commandant est menacé d'amende (300.000 euros), mais pour la première fois on note que le tribunal peut mettre la totalité de l'amende à charge du propriétaire. L'Exposé Sommaire note que la Convention Internationale correspondante est en cours de ratification. Six pays sur les 30 nécessaires l'ont ratifiée.

AMENDEMENT présenté par M. Flajolet

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19 BIS, insérer l'article suivant :

Après l'article L. 218-81 du code de l'environnement, il est inséré une section 8 intitulée :

«Dispositions relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires»

et comprenant cinq articles ainsi rédigés :

«Art. L. 218-82. Les dispositions de la présente section ont pour objectif de prévenir, réduire et finalement éliminer le déplacement d'organismes aquatiques nuisibles et pathogènes au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires.»

«Art. L. 218-83. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités du système universel de mesure pénétrant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, sont tenus, lorsqu'ils proviennent d'une zone extérieure à la zone de cabotage international ou d'une zone désignée expressément par l'autorité administrative compétente.»

«- soit d'attester au moyen des documents de bord qu'ils ont effectué un échange de plus de 95% de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales, ou qu'ils ont procédé à la neutralisation biologique des eaux de ballast et des sédiments produits au moyen d'équipements embarqués agréés par l'autorité administrative compétente au vu notamment de leur efficacité technique et environnementale.»

«- soit d'attester que les caractéristiques du navire et les conditions de l'escale ne les conduiront pas à déballaster à l'intérieur des eaux territoriales ou intérieures françaises.

«Les conditions d'application du présent article, et notamment les autorités administratives compétentes, sont précisées par décret.»

«Art. L. 218-84. Le fait pour le capitaine d'un navire de ne pas respecter les obligations prévues à l'article L. 218-83 ou de produire une fausse attestation est puni d'une amende de 300 000 euros.»

«Art. L. 218-85. Le tribunal compétent peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à rencontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu de l'article L. 218-84, est en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant

ou du propriétaire.»

«Le tribunal ne peut user de la faculté prévue à l'alinéa précédent que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à comparaître à l'audience.»

«Art. L. 218-86. Les dispositions des articles L. 218-83 à L. 218-85 ne s'appliquent pas :

«- aux navires en situation de difficulté ou d'avarie susceptible de porter atteinte à la sécurité du navire, à celle de l'équipage ou des personnes embarquées et à la protection du milieu marin ou en situation d'urgence mettant en danger les personnes ou subissant un péril de la mer :

«- aux navires de guerre et autres navires appartenant à l'État ou à un État étranger ou exploités par l'État ou un État étranger et affectés exclusivement à un service non commercial.»

EXPOSÉ SOMMAIRE

La question des eaux de ballast concerne l'impact sur l'environnement des capacités d'eau de mer recyclées et vidées au gré des nécessités et permettant de gérer la stabilité ou l'assiette d'un navire.

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires a été adoptée à l'OMI (organisation maritime internationale) le 13 février 2004 et entrera en vigueur 12 mois après la 30ème ratification. Actuellement six États l'ont ratifiée. La convention prévoit d'imposer les règles suivantes :

- le traitement des eaux de ballast (applicable entre 2014 et 2016) :
- à défaut, le renouvellement à 95% des eaux de ballast avant l'entrée au port :
- les installations portuaires pour le traitement des sédiments, dans les terminaux désignés par chaque État partie :
- la tenue par le navire d'un registre des eaux de ballast :
- la délivrance d'un certificat par l'État du pavillon et un contrôle par l'État du port.

Cependant, les conditions d'entrée en vigueur de la convention, difficiles à réunir, pourraient rendre assez lointaines les obligations qu'elle crée, sauf à ce que l'Europe crée des obligations contraignantes auparavant. Plusieurs pays ont déjà mis en place des mesures destinées à limiter

les effets sur l'environnement marin des eaux de ballast en réglementant leur vidange.

Aussi, bien que privilégiant une approche multilatérale ou au moins communautaire, en particulier par crainte de détournements de trafics au détriment des ports français, il est proposé de prendre dès à présent des mesures visant les eaux de ballast à partir des dispositions prévues dans la convention internationale afin de protéger nos côtes et au regard des inquiétudes exprimées par le secteur conchylicole.

Sur un certain nombre de points, le projet d'amendement anticipe les solutions de la convention.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale de la biodiversité. Par ailleurs, il convient de favoriser l'entrée en vigueur la plus précoce de normes internationales telle que l'adhésion à la convention relative aux eaux de ballast.

A PROPOS DU «LIVRE VERT»

On parle depuis plusieurs mois d'un document présenté par la Commission Européenne : le «LIVRE VERT», avec en sous titre «vers une politique maritime de l'Union, une vision Européenne des océans et des mers». Avec ce titre on se doute que l'on va voir ce que l'on va voir et que l'Europe maritime va enfin se réveiller. Malheureusement, pour ce qui concerne le chapitre 2.5 qui nous intéresse plus particulièrement «développer le savoir faire maritime de l'Europe et promouvoir l'emploi durable dans le secteur maritime» l'AFCAN trouve que le soufflé retombe très vite. Comme d'habitude le constat est bon : pénurie d'officiers, mais le seul remède proposé est l'équivalence des brevets. Evidemment cela ne coûte rien. Aucun mot du contrôle de la valeur de l'enseignement ayant abouti à la délivrance de ces brevets, celui de l'OMI étant très insuffisant à notre avis. Rappelons quand même qu'en France un CI, par exemple, à fait 4 ans d'études entrecoupées de stages embarqués. On voit poindre encore un nivellement par le bas.

C.LOUDES - oct 2006

Enseignement maritime supérieur

Remerciements à Monsieur Dominique Laurent qui nous a autorisé à publier le texte ci-dessous présenté lors de la séance du 15 Février 2006 devant le Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Contribution à la réflexion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Un enseignement maritime supérieur moderne pour accompagner l'emploi maritime

Dominique LAURENT, Inspecteur général de l'enseignement maritime

Pour accompagner une politique d'emploi maritime volontariste, la profession a besoin d'un enseignement maritime supérieur moderne et de bon niveau. Pour cela l'outil de formation des officiers constitué de quatre Ecoles Nationales de la Marine Marchande¹ (ENMM), doit être profondément réformé ; cette réforme ne peut ignorer la tendance actuelle à la réduction de la dispersion de l'enseignement supérieur en France.

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui fait désormais des Ecoles de la Marine Marchande (EMM) des établissements régionaux d'enseignement supérieur, intervient au moment où d'autres raisons vont amener une évolution statutaire des deux corps de professeurs «maritimes» qui soutiennent le fonctionnement de ces écoles.

Les circonstances externes (RIF, cluster maritime français) et internes (évolution statutaire des écoles et des corps enseignants) se conjuguent pour être l'occasion de transformations audacieuses mais nécessaires, pour une évolution vers un enseignement maritime moderne, ouvert et de rayonnement européen, en cohérence avec la place que souhaite occuper la France maritime en Europe et auprès de l'Organisation Maritime Internationale. Mais la conjugaison de ces circonstances qui n'ont pas de corrélation entre elles porte également en elle-même le risque d'une déstabilisation de notre système de formation maritime, si les réformes nécessaires ne sont pas traitées dans leur globalité.

La «sphère maritime» a besoin d'un enseignement maritime supérieur ouvert et performant

Sans parler du contexte mondial que l'on sait de pénurie d'officiers de la marine marchande², trois axes argumentaires devraient donner consistance à la réflexion sur l'évolution de l'enseignement maritime :

d'abord au niveau européen, les conclusions du Conseil de l'Union Européenne pour «stimuler les perspectives d'emploi dans le secteur maritime», ensuite au niveau national, la dynamique autour du cluster maritime français suscitée par l'Institut français de la mer, enfin la tendance générale de l'enseignement supérieur en France, à éviter la dispersion des moyens et des compétences, pour constituer des masses critiques qui permettent la création de pôles de compétence.

Le Conseil des Transports de l'UE a adopté le 5 décembre 2005 des conclusions sur les moyens de stimuler les perspectives d'emploi du secteur maritime. Le Conseil part d'un premier constat, la diminution globale du nombre de marins actifs de l'UE, qui pourrait constituer une menace à long terme pour la préservation du savoir-faire, tant à bord des navires que - par voie de conséquence - pour les industries européennes à terre ; cette diminution est en partie imputable au déficit d'image des transports maritimes dans l'opinion publique. Il est relevé par ailleurs que les gens de mer évoluent souvent d'un service en mer actif à un emploi à terre qui nécessite une expérience dans le domaine maritime, ce qui indique que les jeunes pourraient être encouragés à envisager toute leur carrière dans le secteur maritime.

Devant cette menace de perte de savoir-faire en mer ou à terre, la formation et l'éducation sont identifiées comme des enjeux déterminants : les pays membres sont encouragés à organiser la fluidité entre les métiers maritimes, en donnant aux établissements de formation maritime, actuellement concentrés sur la formation des officiers, leur «cœur de métier», vocation à élargir leur champ de compétence vers le secteur para maritime.

Dans la même logique, la création de pôles d'activité touchant à la «sphère maritime»

(maritime cluster) est également encouragée par le Conseil de l'Union. Dans ce sens, les clusters ont vocation à favoriser la synergie dans laquelle «... les sociétés du secteur maritime exerçant leur activité à terre travailleraient en partenariat avec les compagnies maritimes, afin de promouvoir leur intérêt commun, notamment les besoins à long terme en matière de qualification ...». Pour cela, les clusters maritimes devraient permettre de recenser ou de prévenir les pénuries de qualification ou les déficits en main d'œuvre qualifiée, puis de «mettre en place des plans d'action visant à garantir que des formations souples et abordables sont disponibles pour couvrir ces besoins».

Enfin, la profession a besoin d'un enseignement maritime supérieur moderne, réactif et du meilleur niveau, ouvert sur l'ensemble des métiers maritimes et à l'international, cultivant les partenariats avec son environnement pour créer des synergies performantes.

Cette performance et ce niveau ne peuvent être atteints que si les écoles atteignent une taille critique qu'elles n'ont pas aujourd'hui. Faut-il qu'au moment où il se réforme, l'enseignement maritime ignore l'évolution actuelle de l'enseignement supérieur - Loi d'Orientation et de Programmation de la Recherche et de l'Innovation (LOPRI) - qui amène les universités ainsi que les 250 écoles d'ingénieurs et les 200 écoles de commerce françaises à se regrouper dans des Pôles de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) pour atteindre précisément cette masse critique ?

L'enseignement maritime actuel n'a pas évolué et s'est marginalisé

Aujourd'hui, cette ouverture des ENMM vers le secteur para maritime n'est pas inscrite dans leur vocation.

Certes, les écoles, de leur propre initiative ou aiguillonnées par les armements qui les entourent, ont commencé à prendre ici ou là le chemin de cette mutation, en faisant parfois des contorsions pour s'affranchir d'un statut qui ne le leur permet pas, mais ces évolutions ne s'inscrivent pas dans un projet d'avenir de l'enseignement maritime.

Le professionnalisme des ENMM, leur connaissance du milieu maritime, le fait que leurs professeurs aient tous une expérience avérée du métier, sont autant d'atouts pour unir ces compétences rares à celles des universités ou d'autres écoles supérieures professionnelles, dans le but de mettre en place des formations originales et répondant, de la façon la mieux adaptée, aux besoins de la profession.

Mais dans l'état actuel des choses, les écoles restent concentrées sur leur cœur de métier. D'ailleurs, par rapport à ce cœur de métier, l'appréciation de la profession maritime sur les écoles (armateurs, représentants syndicaux et associations d'officiers) est globalement positive : si des améliorations sont nécessaires sur certains points³, les officiers sont jugés correctement formés et le débouché à la sortie des écoles est actuellement assuré ; en outre et traditionnellement, une forte proportion de jeunes officiers se reconvertit facilement à terre après une courte carrière en mer, en particulier dans le para maritime.

Cela permet de dire que la formation dans les ENMM est, somme toute, efficace.

Cependant, le statut et le mode de fonctionnement des ENMM⁴, inchangés depuis 1958, n'ont pas suivi les évolutions qui, dans les dernières décennies, ont permis aux autres écoles supérieures professionnelles de s'adapter aux évolutions de la société :

- par leur statut, elles restent cantonnées à la formation au métier de marin et l'enseignement maritime n'a jamais pris acte du fait que les élèves qu'il forme alimentent largement les métiers de l'industrie maritime et para maritime, en mer comme à terre ;
- leur manque d'autonomie pédagogique rend difficiles leur évolution et leur capacité de réponse aux besoins de formation de la profession ;
- leur organisation fonctionnelle et financière théorique, plus proche de celle d'un lycée que d'une école supérieure, est devenue inadaptée.

Il en résulte qu'une mutation profonde est nécessaire ; cette évolution devrait porter essentiellement sur les points suivants :

- les écoles devraient bénéficier davantage de l'autonomie propre aux établissements d'enseignement supérieur ;
- l'enseignement, actuellement fermé sur un métier unique, devrait s'ouvrir sur l'ensemble de l'industrie maritime et portuaire ainsi que sur les métiers

liés à la sécurité maritime ; dans cette perspective, les partenariats avec les autres établissements d'enseignement supérieur doivent être développés ;

- le corps enseignant, composé de deux corps de professeurs anciens marins, PEM et PTEM⁵, est bien adapté à la vocation actuelle, concentrée sur l'unique métier de marin ; dans la perspective de l'ouverture de l'enseignement vers le para maritime, cette caractéristique «mono culturelle» est un handicap et le corps enseignant doit s'ouvrir à des intervenants issus d'univers différents ainsi qu'au monde professionnel ;
- la dispersion de quatre écoles, toutes de petite taille (400 élèves maximum par école), est un double handicap : la dispersion des moyens est anti-économique et la dispersion des compétences est un obstacle à la création de pôles d'expertise ou de recherche dont devrait se nourrir un enseignement supérieur digne de ce nom ; cette dispersion entraîne en outre un véritable gaspillage de travail en contraignant les professeurs à entretenir leurs compétences sur un spectre de matières considérable, les empêchant ainsi de développer des compétences spécialisées.

Il convient d'ajouter que ces questionnements ne sont pas nouveaux et préoccupent depuis longtemps les personnels des écoles. Si la nécessité d'une évolution est admise, elle suscite de l'inquiétude, voire un certain désarroi chez les personnels qui constatent que tout bouge sans que l'on sache très bien où l'on va. L'annonce de la régionalisation des écoles, les incertitudes et les lenteurs des évolutions statutaires, les bruits récurrents de fermeture de sites sont autant d'interrogations qui n'ont pas encore reçu de réponse satisfaisante.

L'objectif d'une réforme de fond de l'enseignement maritime ne pourra être atteint que si elle se fait dans la concertation, en particulier avec les enseignants qui sont concernés au premier chef.

Trois axes de réforme de l'enseignement maritime supérieur

Préalablement à toute évolution, il est nécessaire de donner des réponses aux interrogations fondamentales pour l'avenir des ENMM :

- **leur vocation** : la fonction des écoles est-elle limitée à la formation des marins ou doivent-elles s'ouvrir vers d'autres métiers ?
- **leur statut** : les ENMM ne doivent-elles pas disposer de l'autonomie qui caractérise l'enseignement supérieur en France, afin de les rendre plus réactives et de favoriser

leur intégration dans le tissu économique maritime ?

- **leur dimensionnement** : la dispersion sur quatre sites (cinq si l'on compte le GE-CFDAM⁶ de Bordeaux) est-elle efficace ?

Avant d'entamer la réflexion nécessaire, une réponse partielle est apportée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Aux termes de l'article 94⁷ de cette loi, les écoles ne sont plus des établissements publics nationaux mais constituent simultanément des établissements publics régionaux (EPR) et des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel⁸ (EPSCP). Les ENMM font ainsi exception car aucun autre établissement d'enseignement supérieur n'est transféré aux régions.

La question centrale est celle de la vocation de l'enseignement maritime de demain. Le statut d'EPSCP voulu par le législateur ancre désormais clairement les écoles de la marine marchande dans l'enseignement supérieur avec ce que cela implique en terme d'autonomie, de diversification des formations, en ouverture vers la recherche et à l'international. La diversification des formations vers le para maritime a déjà été initiée par les écoles avec des réussites tels un *master de management maritime international à Marseille*⁹ ou un master d'université de *sécurité maritime*¹⁰ à Nantes. Des partenariats avec les instituts ou industries qui les entourent devraient permettre aux écoles de la marine marchande d'apporter leur savoir-faire à la mise en place de formations de haut niveau dont les entreprises maritimes ont besoin ; des voies sont à explorer comme par exemple celles des métiers d'expert maritime ou d'ingénieur d'armement de compagnies maritimes dont les formations n'existent pas aujourd'hui.

La recherche, sur laquelle doit s'appuyer un enseignement 'supérieur', est aujourd'hui embryonnaire dans les écoles. Elle devrait se développer sur les mêmes synergies en ciblant les domaines dans lesquels l'enseignement maritime a une incontestable légitimité ou valeur ajoutée. Ces domaines ne sont pas nombreux mais aujourd'hui inexplorés en France ; ils concernent notamment la sécurité et la sûreté maritime, les domaines liés à la conduite du navire (*bridge team management*, analyse des accidents et événements de mer, prévention des abordages ...) ou d'autres liés au shipping. Enfin, l'ouverture à l'international et les partenariats ou jumelages avec les académies maritimes étrangères doivent être développés. A cet égard, le succès espéré du RIF devrait donner aux écoles une mission naturelle liée à la formation et à la qualité des marins étrangers employés sous pavillon français ou sous contrôle d'armements français. Actuellement, il n'existe pas de

politique concertée d'emploi des marins étrangers sous notre pavillon, en particulier des officiers, et la diversité des nationalités employées rend illusoire le contrôle, voire l'appréciation, de leur qualification¹¹. Si demain, à l'instar de ce que font la plupart des pays maritimes de l'OCDE, se mettait en place une telle politique, entraînant le choix d'un nombre limité de pays partenaires avec lesquels désormais les armateurs français fonderaient leur gestion des ressources de marins étrangers, une mission nouvelle de l'enseignement maritime pourrait être d'accompagner cette politique, en apportant son expertise dans la mise à niveau et le maintien à niveau des académies maritimes étrangères avec lesquelles seraient créés des liens dans ce cadre¹².

Ces évolutions impliqueront des réformes articulées autour de trois axes :

1 - Le statut des écoles pour permettre une définition élargie de leurs missions et une autonomie financière et pédagogique propre à l'enseignement supérieur ; à cet égard, le choix de la régionalisation des ENMM induit par la loi du 13 août 2004 limite le champ des évolutions possibles.

2 - La re-dimensionnement de l'outil de formation, justifié davantage par la nécessité de concentrer les moyens humains pour développer les compétences sous-tendues par un positionnement résolu dans l'enseignement supérieur, que par des économies d'échelle et de moyens matériels ; la recommandation est de réduire le nombre de sites d'enseignement. La concentration de la formation maritime, aujourd'hui dispersée, est un facteur important d'identité et de rayonnement de notre enseignement maritime, autant en France qu'à l'étranger.

3 - La nécessité de diversification du corps enseignant et de réforme du cadre d'emploi des deux corps actuels de professeurs maritimes (PEM et PTEM). La réflexion sur l'évolution des statuts des enseignants est rendue très urgente par l'intention, affichée par le ministère de la défense, de mettre en extinction le corps des professeurs de l'enseignement maritime (PEM), corps militaire qui constitue la colonne vertébrale des ENMM : la réforme inéluctable du corps des PEM ne doit pas être dissociée d'une réflexion globale sur le corps enseignant.

L'évolution nécessaire de l'enseignement suscitera naturellement des oppositions...

Pour mener à bien ces évolutions, on ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion de fond sur des questions sensibles :

- **La question du statut des écoles et du**

dimensionnement de l'outil de formation maritime :

Si l'on inventait aujourd'hui un enseignement maritime ex nihilo, on créerait certainement une grande académie nationale des sciences et techniques de la mer, à l'instar de ce qu'est l'ENAC pour l'aéronautique. La tendance à la concentration des moyens évoquée plus haut a déjà été vécue par l'ensemble de nos voisins¹³ qui ont regroupé leurs académies maritimes et la France est en retard. Il est certain que la régionalisation rendra plus difficile la concentration des moyens ; par ailleurs, le statut régional devra être compatible avec la mission nationale de l'enseignement maritime, ainsi qu'avec la nécessité d'autonomie et d'indépendance propre aux écoles d'enseignement supérieur en France.

- **La question du (des) statut(s) des enseignants :**

Le changement de statut des écoles, l'ouverture de l'enseignement à d'autres métiers, la participation à des travaux de recherche etc., auront des répercussions évidentes sur le travail des professeurs et nécessiteront la définition d'un nouveau cadre d'emploi des enseignants.

La volonté de la Marine Nationale de mettre rapidement en extinction le corps des PEM risque d'entraîner une précipitation qui sera mal ressentie par les intéressés : il semble inconcevable de subir une mise en extinction imposée du corps des PEM sans que l'on sache par quoi il va être remplacé. D'une manière générale, une réflexion d'ensemble sur les statuts d'enseignants maritimes doit être engagée, car l'actuel statut des PTEM se révèle également aujourd'hui inadapté.

... mais les décisions pourront s'appuyer sur une profession ouverte aux évolutions

Cependant, les consultations qui ont déjà été menées sur ces sujets ont montré que la profession (armateurs, syndicats et association d'officiers) était ouverte à des évolutions importantes.

L'article 94 de la loi de décentralisation suscite une certaine incompréhension et, même si le passage aux régions ne soulève pas les passions, la perte du statut national est perçue négativement, comme un déclassement des écoles.

Concernant le nombre des écoles, l'opinion est plus nette : même si les armements sont, en fonction du lieu de leur siège, attachés à l'ENMM qui leur est proche, la dispersion sur quatre sites leur paraît anti-économique. Cet avis est partagé par les représentants syndicaux d'officiers rencontrés.

Du côté des enseignants, tout en étant très attachés à l'école dans laquelle ils sont affectés, ceux-ci sont majoritairement favorables à un regroupement des écoles, qui

mettrait fin au sentiment d'isolement qu'ils peuvent ressentir dans une structure trop petite et qui leur permettrait de constituer des équipes dans lesquelles ils pourraient se spécialiser ; ils y voient la voie vers un travail plus intéressant et valorisant.

C'est donc en s'appuyant sur un dialogue avec la profession dans un contexte de développement de l'emploi maritime que pourra être partagée la conviction de la nécessité de ces mutations profondes.

Traiter le problème dans sa globalité

Les trois axes de recommandations constituent un tout. Même si certaines mesures seront plus difficiles à prendre que d'autres, en particulier la suppression de telle ou telle école, il est important, pour convaincre, que chacune de ces mesures soit inscrite dans un dessein d'ensemble : construire un enseignement professionnel maritime et para maritime supérieur ouvert et de haut niveau.

Un traitement au coup par coup des problèmes risque de compromettre l'avenir même de l'enseignement maritime supérieur français déjà soumis à la concurrence des pays voisins.

En l'absence d'une vision globale, la régionalisation pourrait accroître l'isolement des écoles et engendrer une perte d'identité. Face à de faibles effectifs, une région pourrait être tentée d'utiliser les locaux et les équipements pour des formations totalement étrangères au monde maritime.

Les conséquences de ce manque d'approche globale pourraient être encore plus néfastes dans le cas de la mise en extinction précipitée du corps des PEM qui, rappelons-le, assurent des tâches d'enseignement, de direction, d'inspection et de pilotage du système éducatif maritime français. Le tarissement du recrutement et le départ anticipé des meilleurs éléments ne fragiliseraient-ils pas considérablement le système tout entier ?

Un débat est nécessaire : il ne pourra être productif que si le projet est connu dans sa globalité et l'on ne pourra pas faire l'économie d'une vraie réflexion.

1 - ENMM du Havre. ENMM de Saint-Malo, ENMM de Nantes et ENMM de Marseille

2 - The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers - BIMCO/ISF manpower 2005 update

3 - notamment sur les compétences du niveau de direction (management, sécurité) et sur le niveau général d'anglais.

4 - Les ENMM sont des EPA (loi du 18 mars 1958) dotés de l'autonomie financière mais placés sous tutelle forte de l'administration centrale.

5 - PEM : Professeur de l'Enseignement Maritime, corps militaire de la Marine Nationale ; PTEM : Professeur Technique de l'Enseignement Maritime, corps civil de catégorie A.

6 - GE-CFDAM ; Groupe-écoles, centre de formation et de documentation des affaires maritimes.

7 - **Article 94 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales :**

I. - Le chapitre VII du titre V du livre VII du code de l'éducation est intitulé : "Les écoles de la marine marchande".

II. - L'article L 757-1 du même code est ainsi rédigé :

"Art. L 757-1. - Les écoles de la marine marchande ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Elles constituent des établissements publics régionaux et relèvent, sous réserve des adaptations fixées par le décret en

Conseil d'Etat prévu au dernier alinéa, des dispositions des articles L 715-1 à L. 715-3.

"Les régions intéressées participent au service public de la formation des officiers de la marine marchande et des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire, en prenant en charge le financement du fonctionnement et de l'investissement des écoles de la marine marchande, à l'exception des dépenses pédagogiques prises en charge par l'Etat. Par convention avec l'Etat, elles assurent les formations des personnes appelées à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire.

"L'Etat fixe les conditions d'accès aux formations des officiers de la marine marchande, ainsi que des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire. Il détermine les programmes de formation, l'organisation des études, les modalités d'évaluation des étudiants. Il délivre les diplômes ou les attestations suivant la nature de la formation.

"Les règles d'administration des écoles de la marine marchande sont fixées par décret en Conseil d'Etat."

8 - EPSCP : statut d'EPA propre à l'enseignement supérieur (réf. Code de l'éducation)

9 - en partenariat avec la CCI de PACA et la compagnie CMA GGM

10 - en partenariat avec le Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de la faculté de Droit et le GE-CFDAM

11 - En 2004 (chiffres 2005 non disponibles), les marins étrangers employés par des armements français, sous registre 'bis' ou sous registre étranger, appartenaient à 14 nationalités (dont 4 UE) pour ce qui concerne les officiers, et à 23 nationalités (dont 2 UE) pour ce qui concerne le personnel d'exécution !

12 - Une telle orientation serait en outre dans le droit fil des recommandations de l'OMI (Convention STCW)

13 - Académie de Warsash/Southampton en Grande-Bretagne, Académie d'Anvers en Belgique, Académie de Hambourg en Allemagne...

Les conteneurs de marchandises dangereuses posent problème

Le UK P&I Club a publié quatre guides sur le code IMDG pour tenter d'améliorer les conditions du transport de marchandises dangereuses en conteneurs.

Les porte-conteneurs ont subi plusieurs accidents sérieux avec incendies, explosions provoquant des pertes de vies humaines ou des accidents corporels graves et d'importants dommages matériels. *Le Hanjin Pennsylvania* a ainsi été considéré comme perte totale. L'enquête du UK P&I Club a montré qu'il avait à bord des conteneurs avec des marchandises dangereuses non déclarées. Les chargeurs ignorent-ils le code IMDG ou veulent-ils économiser sur le fret des dangereux en ne les déclarant pas ou en faisant des déclarations erronées ou incomplètes, en utilisant des emballages insuffisants ou en effectuant des arrimages défectueux dans les conteneurs. Selon Karl Lumbers, directeur au UK Club chargé de la prévention des pertes, une étude réalisée par l'OMI sur 2000 conteneurs a montré que 30% avaient des défauts de conditionnement ou de documentation.

Etiquetages et emballages sont primordiaux pour un arrimage correct. Les investigations

menées par le UK P&I Club à la suite de demandes de dédommagement ont montré un nombre important de déficiences dans le conditionnement et l'emballage, dans les déclarations - fausses ou inexistantes -, et un manque de documentation exacte de la part des chargeurs.

Le problème est grave car le trafic des dangereux devrait continuer à croître et près de 10% des conteneurs en contiennent. Les risques et les conditions du Code IMDG sont parfois mal connus des personnels d'emportage des conteneurs, ou des transitaires ou des employés des armements.

"Les assureurs du P&I, les armements et les inspecteurs du contrôle de l'Etat du port redoutent une recrudescence de l'ignorance et la dérision délibérée à l'encontre des conditions de transport des conteneurs", a déclaré le UK P&I Club.

Le UK P&I Club a donc publié 4 guides sur le code IMDG sous le titre **Book it Right and Pack it Tight**. Rédigés par Richard Master, avec les conseils d'une commission spécialisée du club, les guides couvrent toute la chaîne du transport et la documentation des marchandises dangereuses. Ils sont adaptés aux différents acteurs : chargeurs et transitaires,

armements et agences de location, arrimeurs de conteneurs. Chaque guide couvre les activités correspondant à la partie concernée et inclut un répertoire des marchandises dangereuses. Ce dernier explique la classification des Nations unies, le système d'identification des marchandises dangereuses, comment les décrire dans la documentation pour la réservation en fret maritime et les termes utilisés dans les chapitres relatifs aux activités. La préface de chaque guide avertit que quiconque présente ou transporte des marchandises dangereuses sans se conformer au code IMDG met en péril le navire et son équipage. Elle souligne également que le contrevenant est passible de poursuites et encourt de lourdes amendes, la perte de sa cargaison et une contre-publicité de son entreprise. Chaque guide contient une présentation Power Point sur C.D.Rom destinée à faciliter la formation du personnel impliqué dans la chaîne de transport. Dans le coffret des quatre guides se trouve un DVD intitulé "**Any fool can stuff a container**". Il donne des informations utiles sur tout le processus d'acheminement d'un conteneur et pas seulement rempli de marchandises dangereuses. Enfin, les guides sont faciles à comprendre et complètent la présentation Power Point.

Article devant paraître dans la revue "Génie Logiciel" en fin d'année et correspondant à une présentation Power Point effectuée par notre collègue Bertrand APPERRY lors du colloque "Sûreté de fonctionnement et transport" organisé par l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) qui a eu lieu à l'Ecole Nationale Supérieure des télécoms à PARIS le 18 mai 2006.

Avant propos

Pour des raisons essentiellement de définitions, je parlerai de "sécurité de fonctionnement" au lieu de "sûreté de fonctionnement" car depuis la mise en place des mesures consécutives aux attentats du 11.9.2001, le terme de sûreté est utilisé en transport maritime uniquement dans le sens de protection des personnes et des biens. D'autre part je m'attacherai à présenter ici l'aspect pratique des choses.

Introduction

Le transport maritime assure à lui seul près de 90% du trafic mondial en volume avec plus de 75.000 navires. Rien qu'en France, le maritime français c'est 2,5% de l'économie française et 40% de nos échanges en volume !

Par contre la marine de commerce française ce n'est qu'environ 220 navires ... nous sommes à la 29ème place mondiale ! Il faut reconnaître cependant qu'en ce moment tout est fait pour retrouver une meilleure place (Création d'un nouveau pavillon bis français : le RIF en janvier 2006).

Notre grand chantier naval, cependant, construit toujours des navires de grande qualité... commandés par des armateurs étrangers qui ont depuis longtemps pris en compte l'assurance de la sécurité du fonctionnement futur du navire quel qu'il soit.

Comme les autres modes de transport, l'industrie maritime est préoccupée par la **sécurité de ses activités** et, en corollaire, des conséquences de ses défaillances.

Le transport maritime est aussi une **activité à risque** souvent confrontée à des situations extrêmes et souvent imprévues.

Pour assurer la sécurité des personnes, des biens et la protection de l'environnement marin, mais aussi la rentabilité d'un tel investissement, **une sécurité de fonctionnement des moyens de transport et de maintenance** est bien sûr indispensable.

La sûreté de fonctionnement des navires et des installations portuaires est, comme pour les autres, basée sur la **conception** d'abord, la **construction** et ensuite **l'exploitation**.

L'exploitation est effectuée aujourd'hui via

un système de management de la sécurité qui est sensé assurer une sécurité de fonctionnement en tentant de contrôler le facteur humain. De plus ce système inclut d'une manière obligatoire la protection de l'environnement et le management de la sûreté.

NB : Conception/construction et exploitation obéissent à des exigences internationales ; le management de la qualité est, en théorie, du domaine volontaire.

Tous ces systèmes de management utilisent des logiciels de gestion très simples qui évitent une paperasse que le marin exècre !

Conception du navire

Contrairement aux autres moyens de transports majeurs, on ne construit pas de série de navires ... depuis la fin de la dernière guerre. Je m'explique :

La spécification (cahier des charges) peut être la même ... mais croyez moi... suivant le chantier naval, l'ingénieur responsable de la construction et ...l'équipe chargée par l'armateur de suivre la construction... le navire fini sera différent !

Chaque navire de commerce est donc finalement pratiquement unique tant dans sa conception que dans la qualité de sa construction.

Le chantier et l'armateur se mettent d'accord sur une spécification qui assure **la conformité aux exigences internationales et nationales** (si ces dernières existent).

Ensuite, une société de classification, compétente en matière de construction, de stabilité et de sécurité vérifie cette conformité de conception (spécification, plans) aux normes citées plus haut ainsi qu'à ses propres critères et agit alors souvent au nom du gouvernement du futur pavillon du navire...gouvernement, qui n'a malheureusement pratiquement jamais les moyens de le faire tout seul !

Dès la **conception**, la sécurité du fonctionnement du futur navire est prise en compte : normes de conception du navire et de ses équipements, redondance des appareils, assurance d'une sécurité minimum en cas de défaillance, embryon de fonctionnement en mode dégradé.

Il s'agit de :

- Normes du futur pavillon (s'il y en a)
- Normes de la Convention Internationale SOLAS (Safety of Life at Sea) et des divers codes concernant principalement la sécurité: stabilité, résistance à l'invasion et au feu, normes de navigation, appareils des navires spécialisés etc...
- Normes de la société de classification qui assure le contrôle et la certification de conformité: normes de résistance des matériaux (coque et appareils), normes des équipements de sécurité etc...
- Normes des fournisseurs des équipements choisis qui doivent au minimum suivre les recommandations de l'OMI.
- Approbation des plans avant démarrage de la construction: Administration, classe ou armateur peuvent encore les modifier

NB : Ces normes, sensées assurer une certaine sécurité de fonctionnement, sont élaborées généralement...à la suite d'accidents maritimes ...de préférence spectaculaires... en pollution (AMOCO CADIZ - ERIKA) ou en pertes de vies humaines (TITANIC - HERALD OF FREE ENTERPRISE) etc.... Notre industrie, c'est vrai, a toujours été très réactive.... la pro activité est encore timide, mais ça vient enfin !

De plus, suivant son rang dans l'échelle mondiale, son expérience, sa notoriété... et son portefeuille.... l'armateur peut préciser des exigences complémentaires et suivre leur application. En gros, grâce à sa propre équipe d' "étude et construction" :

- Il fixe lui-même des options qui correspondent à sa politique sécurité et qualité
- Il vérifie le respect de la spécification et la qualité de construction durant toute la durée de la construction du navire
- Il contrôle les essais de réception et de fonctionnement chez le constructeur ou au cours des essais à la mer
- Il assure un suivi pointilleux durant la période de garantie

Plus précisément, durant toute sa vie (entre 20 et 30 as) la sécurité de fonctionnement du navire se fera via le système de gestion

de la sécurité en place dans la compagnie et sur le navire.

Cette gestion de la sécurité est obligatoire pour tous les navires pratiquant à l'international : le référentiel est le code ISM (International Safety Management) qui impose une maintenance élaborée mais aussi "une identification du matériel et des systèmes techniques dont *la panne soudaine, pourrait entraîner des situations dangereuses*. Le système de gestion de la sécurité doit prévoir *des mesures spécifiques pour renforcer leur fiabilité*".

Nous sommes là en plein dans la "sécurité de fonctionnement" !

Cette exigence est prise en compte dès la conception du navire et donc pour se mettre en conformité:

- Nous avons appelé "*critiques*" ce matériel et ces systèmes ainsi que les matériels et systèmes en stand by
- Nous avons ensuite étudié la criticité de tous nos équipements via une méthode classique de matrice de risques
- Et nous avons déterminé des mesures pour réduire cette criticité.

Des mesures de renforcement de fiabilité sont donc proposées dès la conception et il est sage aujourd'hui de prévoir un § dans la spécification destinée au chantier afin qu'il prenne en compte (à son compte) certaines de ces mesures : redondance, alimentation de secours etc....)

NB : Parfois les résultats de l'analyse du risque sont bizarrement interprétés : tandis que l'analyse élémentaire détermine aisément qu'il faut une redondance à la propulsion, beaucoup de navires sont encore construits avec un ou deux moteurs mais avec une seule hélice et un seul gouvernail ! Sans propulsion, le capitaine du navire est comme un nain dans une immensité soudainement très hostile, alors que pour quelques dollars de plus on aurait pusuivre tout simplement l'analyse de risque !

Il faut être honnête, la tendance actuelle est quand même de construire des navires avec une propulsion et une gouverne complètement redondante....heureusement pour nous, pour nos côtes et... nos assureurs !

Construction du navire

Contrairement peut-être aux autres moyens de transport, la construction d'un navire (unique, ou presque, en lui-même) est faite sous la surveillance du futur propriétaire ... qui peut quand même confier cela à un sous-traitant (encore les sociétés de classification !) ou confier cela à sa propre équipe... qui sera naturellement l'équipage qui utilisera le navire ensuite à ses débuts ! Il s'agit en fait d'un travail de "surveyor": vérification que les dispositions de la spécification sont suivies et faites selon les normes de qualité conjointement définies!

Beaucoup d'armateurs ont compris les avantages à mettre le futur état-major à suivre la construction du navire de A à Z. Qu'on le veuille ou non, le marin a encore cette espèce de liaison quasi charnelle avec "son" navire ; n'oubliez pas qu'il va vivre à bord jour et nuit, 24 heures sur 24, pendant de longs mois... il mettra donc toute sa compétence dans le suivi ! Quelque part il s'agit de sa propre peau d'abord et ensuite de sa tranquillité (un bon navire rend le marin heureux - proverbe breton !).

D'autre part, une fois construit et essayé, l'armateur a un équipage tout prêt à l'utiliser... pas besoin de voyages d'essais ou d'endurance ici : le navire est tout de suite opérationnel !

Cela peut paraître cher, cependant l'expérience prouve que finalement l'armateur sera gagnant, les marins savent reconnaître un navire qui a été bien construit notamment parce qu'il a été bien suivi par de vrais professionnels tout au long de sa conception et de sa construction.

Maintenance

Dans le cadre du système de gestion de la sécurité, la maintenance du navire en service et de ses équipements sera ensuite *planifiée, enregistrée, vérifiée et évaluée en interne* et enfin certifiée conforme et effective par le gouvernement du pavillon ou son représentant.

Un programme de maintenance est donc préparé dès la conception et suivi ensuite tout au long de la vie du navire en tenant compte :

- De la criticité de l'appareil ou du système
- Des recommandations du constructeur de l'appareil
- Des opérations ou lignes effectuées par le navire (pays tropicaux, pays froids)
- Des retours d'expérience acquis au sein de la compagnie

On y ajoute les essais périodiques des appareils en secours (redondance) ou des systèmes peu fréquemment utilisés (équipements de secours).

NB : Le retour d'expérience à un niveau national ou international à du mal à se mettre en place ; il semble que la concurrence soit un frein énorme à cet aspect de l'amélioration continue partagée.

Dans le cadre de la maintenance, d'autres problèmes importants apparaissent et son parfois difficiles à régler :

- Les chantiers de grosse maintenance sont en général différents des chantiers de construction
- Se pose donc le problème de leur compétence notamment sur l'entretien des navires spéciaux (chimiquiers, gaziers)
- Certains navires construits sous la pression populaire sont parfois très difficiles à

entretenir : les pétroliers double coque par exemple !

- En général la valeur de la marchandise transportée et le taux de rémunération du transporteur joue sur... la qualité du navire ! ...Gaz et pétrole brut ont atteint aujourd'hui des niveaux records, les navires seront aussi de mieux en mieux construits / entretenus et donc de plus en plus fiables *!

Gestion du facteur humain

La sécurité de fonctionnement d'un navire ne sera efficace que si on prend en compte celui qui va l'utiliser au jour le jour, c'est à dire l'homme.

A l'origine de près de 80% des accidents, le facteur humain est pris en compte dans l'industrie maritime comme ailleurs et les spécifications suivantes sont appliquées:

- Redondance : toutes les fonctions clés à bord du navire ont une suppléance. Les suppléants ont la même formation que les leaders.
- ...mais pas la même expérience : aussi la formation continue et la revalidation des compétences sont organisées à bord comme à terre.
- D'autres mesures de "sûreté de fonctionnement" sont incluses dans le Système de Management de la Sécurité : management des passages de quart ou responsabilités (suites), exercices et entraînements, procédures et check-lists, audits internes et auto évaluation (revues de capitaine et de direction)- management des échanges avec les pilotes de port etc.....

La difficulté est grande car les conditions de travail du marin sont particulières:

- Plusieurs mois à bord (de 3 mois jusqu'à un an et plus)
- Organisation du travail par quart (Transport maritime) ou bordée (Offshore) : fatigue, travail de nuit et décalage horaire variable
- Equipages multi raciaux, culturels et confessionnels
- Eloignement quasi permanent du marin du contexte familial ou affectif : de plus en plus de marins dépressifs !
- Plus ou très peu de possibilités de "*décompresser*" à terre quelques heures depuis les mesures de sûreté maritime découlant des attentats du 11.9.2001.

Le risque facteur humain pour la sécurité de fonctionnement est de plus en plus pris en compte : dépression, comportement. Les mesures d'amélioration sont trop timides et provoquent ...un manque crucial de marins pour les années à venir!

Il n'y a malheureusement pas de solutions miracle...et le niveau de qualité des marins baisse dangereusement !!!

Eléments non gérables

La mer, si belle si bleue, peut devenir terrible et nous rappeler brutalement sa puissance. Les vieux marins, qu'ils soient de commerce ou de plaisance, vous le diront : on ne la maîtrise jamais, on ne fait que la "négocier" !

La "sécurité de fonctionnement" repose aussi sur cette "humilité" du Capitaine devant la mer quelles que soient la qualité, la technicité et la robustesse de "son" navire !

En conclusion

Dans le transport maritime comme ailleurs, les techniques modernes d'évaluation des risques prenant en compte le facteur humain

doivent être suivies quel qu'en soit le prix. Les apprentis sorciers, qui s'asseyent sur ces résultats et ne font ensuite que ce qu'ils veulent, n'ont plus de place dans notre monde du XXIème siècle.

La sécurité de fonctionnement des navires sera ensuite l'assurance de la sécurité du transport de ces produits aujourd'hui indispensables mais qui peuvent devenir terribles pour notre environnement : si l'AMOCO CADIZ ou l'ERIKA avaient été plus sûr (construction et maintenance) nous ne serions pas aujourd'hui à rechercher quelque coupable / bouc émissaire avec force expertises et

procès qui finalement ne résoudre bien sûr rien du tout.

* *Les commandes de transports de gaz naturel explosent en ce moment. Les dernières commandes pour le gaz du QATAR concernent 6 gaziers de 265.000 M3 – moitié chez DAEWOO, moitié chez SAMSUNG - où la redondance de propulsion et de gouverne est bien assurée (2 moteurs diesel lents, deux hélices, deux gouvernails !).*

Mai 2006.

Commandant Bertrand APPERRY
Président de l'Association Française des Experts Maritimes

BEA Mer - ABORDAGES

Le site du BEA mer s'est enrichi de plusieurs rapports. Deux mettant en cause des navires marchands ont retenu notre attention.

Abordage entre le chalutier MONICA II et le cargo CORN SWIFT dans le canal St GEORGES.

Le chalutier était en action de pêche, vitesse 3,5 nds Cap au 315, patron seul à la passerelle occupé à remplir le journal de pêche et préparer le tracé des prochains traits de pêche pour les matelots qui vont prendre la suite. Vers 22 H 45 Bord il ressent un choc violent sur l'avant. Il vient d'entrer en collision avec le CORN SWIFT.

Le CORN SWIFT sur lest va de GLASGOW à HARTLE POOL un port de la côte est anglaise. Cap au sud, vitesse 9 Nds. Plusieurs navires sont à proximité. Le quart est assuré par un officier et un matelot.

A 21 HTU il aperçoit le chalutier, le radar lui indique une route de collision, il tente de contacter le MONICA II par VHF. Pas de réponse. Il effectue deux changements successifs de route de 5° à droite sur pilote auto puis émet des signaux lumineux (d'autres navires de pêche limitent ses possibilités de manœuvre sur Bd). Sans réaction du MONICA, les navires étant à 0,5 l'un de l'autre, la barre est prise en commande manuelle et mise toute à droite, des signaux phoniques sont émis (3 coups ?). Il y a choc entre l'étrave du chalutier et le bordé bâbord arrière qui a probablement chassé à la suite de la manœuvre de dernière minute.

Le BEA constate que le patron du MONICA ne faisait pas la veille et que sa VHF n'était pas sur les bons canaux. Il rappelle que "tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée". Le fait d'être navire privilégié ne change rien à la donne.

Pour le CORN SWIFT, si la veille était bien effectuée, c'est la réaction qui a été fautive. Le règlement prescrit de manœuvrer de bonne heure

et franchement et souligne qu'une succession de changements de cap peu importants est à éviter, ce que le CORN SWIFT a pourtant fait. De plus ses signaux phoniques n'étaient pas réglementaires (3 coups au lieu de 5) et l'officier de quart aurait dû avertir la commandant.

Avec raison, le BEA note que l'utilisation de la VHF, au lieu de l'application pure et simple des règles de manœuvre, a pu aussi indirectement contribuer à l'abordage. Il est vrai qu'essayer de prendre contact dans un lieu fréquenté avec un navire non clairement identifié est une dangereuse perte de temps. Le cas suivant montrera d'ailleurs que, même entre navires s'étant reconnus, la VHF ne remplace pas la bonne application de règlement pour prévenir les abordages.

In fine du rapport il est rappelé (bien que cela ne s'applique pas à l'accident traité) que les pêcheurs ont trop tendance à garder leurs marques de pêche en tout temps et en tout lieu ce qui constitue une infraction.

Abordage entre le FS LOUISE pétrolier avitailleur et le roulier TLEMCEN en rade de MARSEILLE.

Les enregistrements du sémaphore du Cap Couronne et radio du port de Marseille permettent de retracer les événements.

Le FS LOUISE va de Marseille (passe nord) à LAVERA. Le TLEMCEN en provenance de Mostaganem vient chercher le pilote en s'abritant du vent assez fort sous les falaises du Cap Couronne à la demande du pilotage et avec l'accord des autorités portuaires.

Le FS LOUISE : D'un cap initial au 265 à 19 h 24, il viendra par plusieurs changements successifs au 315 à 19h31 instant de l'abordage.

Le TLEMCEN : A 19 H 20 traverse le chenal d'accès à Port de Bouc. A 19h26 le TLEMCEN fait route au 80

Les enregistrements radio du port de Marseille

montrent les analyses différentes que font les deux navires de la situation et qu'ils commencent à discuter de la meilleure façon de se croiser alors qu'ils ne sont plus qu'à 0,5 mille l'un de l'autre. Le TLEMCEN propose vert sur vert. Le FS LOUISE rouge sur rouge. Le TLEMCEN accepte (pendant ce temps la montre tourne) mais apparemment n'a pas le temps d'effectuer la manœuvre et c'est l'abordage.

Le BEA note qu'alors seul un crash stop aurait pu éviter l'accident une évolution sur la droite du TLEMCEN pouvant impliquer le MARITIMA II contrebordier vert/vert du roulier.

Jusqu'à 19h22 les deux navires étaient contrebordiers tribord, CPA 0,4 mille (enregistrement des routes). Le TLEMCEN voit le feu vert du FS LOUISE.

Le FS LOUISE (sans doute à cause des embardees) estime voir le TLEMCEN de face routes opposées. Le BEA signale que la disposition des feux du TLEMCEN a été approuvée compte tenu de ses caractéristiques de construction, ce qui donne à penser qu'elle n'était pas habituelle. Le FS LOUISE vient donc sur sa droite mais avec de petits changements de cap, donc peu décelables par l'autre navire.

Dans cette affaire, pas de fatigue, pas de sous effectif, les navires s'étaient clairement identifiés. L'abordage résulte d'une mauvaise application du Règlement pour prévenir les abordages, (règle 16 routes se croisant sous faible incidence) et du fait que les deux navires ne se sont rendus compte du risque d'abordage qu'en situation très rapprochée, (absence de surveillance du relèvement de l'autre navire).

Il faut noter la salutaire prudence du BEA concernant l'usage de la VHF : l'utilisation de la VHF pour gérer des situations rapprochées n'est pas à prohiber, mais en tout état de cause, le BEA mer recommande aux officiers de quart passerelle et aux commandants de ne pas l'utiliser pour des manœuvres qui ne seraient pas conformes au règlement pour prévenir les abordages en mer.

C. LOUDES

SECURITE ET SURETE DES PORTS ET DES APPROCHES MARITIMES

Colloque du 6 Juillet 2006 à l'Institut National des Hautes Etudes de Sécurité (INHES), organisé par le Haut Comité Français pour la Défense Civile (HCFDC).

Environ 200 personnes ont participé ou assistés à ce colloque.

Accueil par le Sénateur GIROD, président du HCFDC.

Ouverture du colloque par le Contre-Amiral TAINGUY, il donne quelques définitions (sécurité et sûreté) et chiffres (2.5 milliard de tonnes de fret, 1200 ports, etc...), rappelle les ministères impliqués dans l'ISPS (Transports, Intérieur, Défense, Economie).

La définition du Port : quais, bassin, installations de stockage intérieures, installations pour évacuations, installations de stockage de longue durée, pipe-lines, il faut viser large et impliquer aussi les villes (ports autonomes), les départements et les régions
Où s'arrêter : 12 ou 200 milles pour les approches, à décider aussi en fonction des menaces de sûreté/sécurité.

Les relations Etats/navire : état du pavillon (prééminence, interlocuteur incontournable donc une relation aussi diplomatique), état du port (règles de comportement, inspections, rétentions), état côtier (droits limités mais réels en cas de menace).

En haute mer action restreinte sauf en cas de trafic type stupéfiants ou armes.

1. Menaces et risques

Etat de la menace en France par le préfet Boubé SGDN

Les dispositifs reposent sur l'analyse des menaces (d'abord militaires et maintenant terroristes).

Cite de grands événements terroristes, les risques viennent de plusieurs facteurs : interprétation du Coran (il paraît qu'un martyr maritime a deux fois plus de vertu qu'un martyr terrien), immigration illégale, agitation intérieure (Paoli est-ce du terrorisme ?), piraterie.

La France participe déjà à la Task Force 125 au large de la Somalie

Moyens de réponse français : système général de vigilance, prévention, protection, intervention (Vigipirate) – SAIV : évaluation de la menace et objectifs de sûreté.

Vigipirate prend en compte ISPS mais doit y être adapté.

Plan pirate-mer, coopération internationale avec les navires, exercices communs, forces spécialisées.

Etat Global de la Menace par Mr COBBOLD, Royal United Service Institute for Defense and Security

Le terrorisme tue mais aussi et surtout terrorise (cf: attentat de Madrid et ses conséquences politiques)

Parle de la diversité des menaces, piraterie en haute mer qui est plus difficile à combattre, menaces réelles, globales.

2. Evolution et Application de la Réglementation Internationale et Européenne

La réglementation Internationale et Nationale de Sûreté Maritime par Mr AUBAS, DG mer et Transports

International : le code ISPS annexe de SOLAS. Evaluation dans les MSC, en mai dernier création du LRIT (AIS long range).

USA : profilage des conteneurs, analyse des documents et examen physique (CSI), à noter le SOS (scan or stay) un projet de loi qui n'a pas été adopté.

Europe : reprise du code ISPS et obligation de plusieurs point facultatifs (réglementation 884/2004), réglementation 65/2005 extension aux ports : entités portuaires et non plus installations portuaires.

France : Doctrine de sûreté et Corpus législatif : ordonnances modifiant le code des ports et navires, arrêtés (ZAR, élaboration du flux, filtrage des passagers, marchandises et bagages).

Les acteurs et leurs rôles :

Etat (SGDN, SG Mer, Défense, Douanes, Intérieur, Transport) : renseignement, évaluation de la menace, certification et contrôle des opérateurs, intervention, protection.

Opérateurs (navires, installations portuaires, ports) : définitions et évaluations des mesures, plan de sûreté, audits internes

Tiers (OSR) : apportent leurs compétences spécifiques et délégation de l'Etat, audit.

Les objectifs : prévenir les agressions, surveillance des plans d'eau, contrôles des passagers et des marchandises.

Les défis : contrôle aux ZAR sans étouffer les zones, effectuer des recherches, coût des recherches.

Application de la Réglementation au sein de l'UE par Mr VANKERKHOVEN, DG Energie Transports Commission Européenne

Système d'inspections communautaires (règlement 884/2005 sur les procédures d'inspection)

1ère étape : inspection des administrations (notification 6 semaines à l'avance), inspection des installations portuaires (pas annoncées), inspections des navires (procédures particulières suivant le pavillon)

2ème étape : inspection, modalités, recherche des non-conformités, inspecteurs accompagnés, possibilité de tests pendant l'inspection, les inspecteurs sont classés EU Secret donc confidentialité, rapport verbal, en cas de non-conformité majeure : pas de délai – il s'agit d'une inspection pas d'un audit, seules les non-conformités sont notées, aucun point positif ne sera noté

3ème étape : rapport d'inspection (obligatoire) avec observations, non-conformités, améliorations désirables, recommandations pour actions correctives – réponse dans les 3 mois avec plan d'action et délais

4ème étape : analyse des réponses, commentaires, demandes d'informations complémentaires, inspection de suivi.

3. Doctrine et Opérations de la Sécurité et de la Sûreté des Ports et Approches Maritimes

La politique française par Mr VERDEAUX, Commissaire en Chef de la Marine, SG Mer
Vulnérabilité des navires et des installations portuaires, donner une cohérence aux dispositifs internationaux et nationaux, continuité de la mer vers la terre.

Appréciation de la menace : actions terroristes, transports illicites, immigration clandestine, actes malveillants.

Mesures de vigilance : qualité de la circulation de l'information, développement des capacités d'intervention (rapprochement des préfets mer et terre), protection des installations portuaires (effort particulier pour gaz, pétrole, passagers, dangereux), surveillance du trafic maritime, adaptation des plans existants, équipement et contrôles

Approche sécuritaire des Ports Français par Cdt LAURENT, PAF

Présentation de la Police aux Frontières

Lutte contre l'immigration clandestine, contrôle des passagers dans les ports. Principal outil : le code des ports maritimes.

Parle de Calais et de son flux migratoire : 11.7 millions de passagers et 13057 clandestins (sur 6 mois 2006), mesures adaptées dans le cadre du traité du Touquet, détecteurs de

battements cardiaques et de CO2, la police de Calais supervise les plans de sûreté et la délivrance des badges pour le personnel, la CCI de Calais a installé 26 caméras reliées à la PaF.

Approche Sécuritaire du Port du Havre par Cpt Vaisseau CARLIER, Etat-Major Marine
Pas de surveillance nautique des plans d'eau, création d'une brigade de sûreté du littoral par les gendarmes maritimes (30 gendarmes et 2 engins nautiques) pour la surveillance et intervention sur les plans d'eau, intervention dans un délai inférieur à 15 minutes, mais pas de patrouille longue durée, coordination entre les préfets et échange d'informations

Concept de Sauvegarde Maritime par Cpt Vaisseau CARLIER, Etat-Major Marine
En France collecte et traitement des informations transmises par les sémaphores, les navires militaires dédiés donnent 900 jours de mer et 4300 heures de vol, a permis de prendre 12 tonnes de drogue en 2005, surveillance de la pêche illicite (zone pacifique), et de la pollution (de moins en moins de navires détournés : efficacité des mesures ?), 1 exercice terrorisme sur un ferry par an.
La sauvegarde maritime représente 25% de l'occupation de la marine Nationale
L'espace maritime est immense, il faut plus de coordination avec tous les acteurs internationaux.

L'application par les Opérateurs de Fret Maritime par Mr FAVRE, CSP CMA-CGM
Décrit l'organisation de la sûreté à la société CMA-CGM y compris les navires (organigrammes)

L'Approche Sécurité-Sûreté de Brittany Ferries par Mr LE TOUZE, Directeur Sûreté
Décrit l'organisation de la sûreté chez Brittany Ferries, faite pour un navire type, ports français et anglais fixes
DoS valable 6 mois, visites passerelle navigation maintenant interdites, emploi des CDD après conseil de la préfecture, phrases codées bord/terre à l'arrivée aux ports.
Attention au mélange ISPS et clandestins.

Action de la Direction Générale des Douanes par Mr SCHOEN, DG des Douanes
Les USA avaient contacté des ports avant ISPS. Reparle du CSI, initiative US.
Douaniers US en Europe pour information sur les ports et scan des conteneurs, il faut 15/20 minutes avec un scan mobile par conteneur.
Présence aussi de douaniers européens aux USA mais il n'y a pas vraiment de réciprocité complète.

Le contrôle doit être fait avant expédition pour ne pas retarder le container dans le port. Moins de temps le conteneur passe dans le port, plus sur devrait en être le contrôle s'il est bien effectué au départ.

La Formation des Acteurs Maritimes à la Sûreté par Mr GALY, professeur ENMM Nantes

Parle de ses cours de formations de SSO, CSO, PFSO qu'il donne à Nantes.

Sécurité et Sauvetage des Vies Humaines, Action SNSM par Mr BERESNIKOFF, SNSM

La SNSM c'est 233 stations, 55% des sauvetages en mer, donc des possibilités d'aide en information sur les approches des ports, par contact avec sémaphores et autres entités portuaires.

4. Technologies Actuelles et Futures

Le Projet Fédérateur SIAM par Mme MAJID, DGA

SIAM : Surveillance et Intervention dans les Approches Maritimes
Renseignements d'intérêt maritime, moyens de surveillance, moyens d'intervention
Zones : approches maritimes, côtières – surface, sous marine, civile, symétrique, asymétrique
Fonction : surveillance, intervention, protection des ports.

Idem en collaboration européenne et/ou OTAN : surveillance, protection et apport du spatial.

Système Spationav : mise en réseau des moyens et partage des informations par différentes informations.

Actuellement Spationav V.0 : côtes françaises en Méditerranée ;

En cours d'installation Spationav V.1 : pour toutes les côtes françaises (plus outre-mer) avec introduction de l' AIS dans les données d'information ;

En préparation Spationav V.2 : extension de la couverture vers le large par radars HF, satellite, drones aériens, LRIT (AIS longue portée), Sécurité civile, météo, etc. Plus une ouverture sur l'Europe.

Les Projets SECMAR et SOBCAH par Mr DUTHOIT, Thales Naval Services

SECMAR : Sécurité des biens et personnes zones MARitimes : détection d'une menace maritime sur et sous la surface

SOBCAH : pour l'Europe sécurité des frontières appliquées au port, site pilote : Gènes

Approche Globale de la Sécurité Maritime par Mr BRANCHUT, EADS/SOFRELOG

SOFRELOG : VTS portuaires (tous les ports français), surveillance côtière, systèmes spécifiques, 350 radars connectés

En relation avec SPATIONAV décrit plus haut.

Moyen de Détection des Substances

Dangereuses par Mr GRADASSI, Smiths Detection

Scan des conteneurs, détection des explosifs et matériaux nucléaires, laboratoires mobiles pour des fuites sur conteneur, moyens de contrôle aussi pour passagers pour détection de manipulation d'explosif.

Architecture Navale de Sécurité par Mr SIFANTUS, DCN

Concept européen Mare Nostrum : surveillance permanente, meilleur contrôle des approches, zone très élargie, et traçabilité des utilisateurs de la mer.

Projet Capaseaty : plateforme de surveillance, clarté dans le transfert de compétence, annonce du trafic, logistique.

Conclusion du colloque par Mr LEBLANC, Ministère des Transports

Quelques questions :

European Coast Guard : option valable, pas maintenant car question de politique, uniformisation du corpus législatif, juridique. Pourquoi pas un jour.

Go fast : engins nautiques de plus de 50 nds : le problème est le repérage, on ne sait pas le faire, c'est en étude dans les Caraïbes mais il n'y a pas encore de coopération entre états. Il faut adapter le renseignement y compris sur les chantiers en construisant, ils ne sont pas construits par hasard.

ISPS et Vigipirate : Vigipirate va être rendu plus souple et plus en conformité avec ISPS

Unité de la personne s'occupant de la sûreté et de la sécurité dans les compagnies de navigation et à bord : tout le monde n'est pas d'accord sur ce point, différencier la logique sécuritaire (sûreté) et la logistique de sécurité, certaines décisions peuvent résulter d'un amalgame.

Surveillance des plans d'eau : en étude pour des moyens nautiques ainsi que par des moyens aériens type drones, tout dépendant de la surface de la zone à couvrir

Armement des navires : par des moyens non létaux, faut-il avoir des moyens de riposte sur les navires ? oui semblent dire les terriens, ce serait plutôt non pour les marins...

En conclusion, ce fût un colloque intéressant, pas mal de sujets ont été abordés. Il reste encore beaucoup de vœux pieux mais il faut et il faudra encore du temps, et on peut dire qu'on y travaille. Enfin une journée ISPS pendant laquelle on aura surtout parlé des ports, le problème navire semble non pas résolu mais très avancé, par contre il reste encore beaucoup à faire côté ports. Il y a aussi du mieux surtout au point de vue renseignements ; la surveillance, les échanges d'information comme des compétences ont encore besoin de beaucoup d'amélioration. Mais on est sur la voie, la bonne ?

H. ARDILLON

Rapport sur les activités de groupe

RAPPORT ORAL DU CDT J-D TROYAT SUR LES ACTIVITES DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES AMENDEMENTS AU RECUEIL BC ET A SON APPLICATION OBLIGATOIRE, AU COURS DE LA 11^{ème} SESSION DU SOUS-COMITE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, DES CARGAISONS SOLIDES ET DES CONTENEURS (DSC 11)

Madame le Président, Mesdames et Messieurs les distingués délégués participant à ce Sous-comité, comme je viens d'y être invité, permettez-moi de vous retracer les grandes lignes des travaux accomplis par le Groupe de Travail n°1 au cours de la présente session de ce Sous-Comité.

Le Groupe de travail s'est réuni du 11 au 15 Septembre 2006 inclus. Durant ces cinq jours - en accord avec le mandat qui lui avait été confié par ce Sous-Comité et averti que le groupe de travail intersession par correspondance allait être reconduit - le Groupe de Travail a débattu des questions relatives aux amendements du Recueil BC, y compris l'évaluation des propriétés des cargaisons solides en vrac, ainsi que de celles découlant de son application obligatoire, tout comme des autres points sur lesquels ce Sous-Comité lui avait demandé de donner son opinion.

Pour d'avantage de clarté, j'ai divisé ce compte-rendu en onze parties.

1. Le Groupe de Travail s'est à nouveau penché sur les clarifications nécessaires dans les fiches de produit relatives aux tourteaux, telles que relevées par le BIMCO dans son document DSC 11/7/1, Annexe 1. La délégation australienne et celle du BIMCO ont fait valoir qu'il serait nécessaire d'insérer un paragraphe explicatif après le nom du produit (BCSN)1 "Tourteaux, UN 1386 (b)" et avant sa description. Dans sa majorité, le Groupe de travail a considéré que c'était là une bonne manière de procéder et qu'il conviendrait également de revoir les dispositions relatives à la délivrance de certificats concernant ces produits et d'amender la fiche de produit "Tourteaux (non-dangereux)". En conséquence, le Groupe de travail a donné instruction au Groupe de travail intersession par correspondance de modifier les fiches de produit en conséquence en s'inspirant des propositions faites par l'Australie et BIMCO et de soumettre le résultat lors de la réunion du prochain Sous-Comité (DSC 12, du 10 au 14 Septembre 2007).
2. Le Groupe de travail a considéré l'opportunité de reproduire dans le Recueil BC d'autres paragraphes à caractère opérationnel des chapitres VI et VII de la Convention SOLAS afin d'en faciliter l'utilisation. Après en avoir débattu, le Groupe de travail a estimé qu'il n'y avait pas de nécessité de reproduire dans le Recueil BC d'autres paragraphes à caractère opérationnel des chapitres VI et VII de la Convention SOLAS.
3. Le Groupe de travail a pris connaissance du

document DSC 11/7 tandis que lui a été remis un projet de document révisé intitulé "Dispositions de Sûreté" et préparé par le Groupe de rédaction n°1 sur les mesures pour améliorer la sûreté maritime. Après en avoir pris connaissance, le Groupe de travail a considéré que le document présenté devrait être intégré dans le recueil BC sous forme d'une nouvelle section 11 intitulée "Dispositions de Sûreté". Le Groupe de travail recommande par ailleurs que, dans le paragraphe 11.3.1 de cette nouvelle section 11 les numéros UN soient reproduits après les noms de produit NITRATE D'AMMONIUM et ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM, c'est-à-dire respectivement UN 1942 et UN 2067.

4. Le Groupe de travail a pris connaissance avec attention des documents DSC 11/4, DSC 11/4/1, DSC 11/4/2, DSC 11/4/3, DSC 11/4/4, DSC 11/4/6, DSC 11/4/9, DSC 11/4/10, DSC 11/5/1, DSC 11/5/2, DSC 11/6/6, DSC 11/INF3 et DSC 11/INF6, que ce Sous-Comité lui a demandé d'étudier afin de préparer les amendements nécessaires à incorporer dans le projet de Recueil BC obligatoire.
5. Le Groupe de travail a étudié et discuté le document DSC 11/4/7 soumis par les USA et visant à l'établissement de critères permettant de déterminer si un produit solide en vrac doit ou non être considéré comme MHB2. Après en avoir débattu de manière approfondie, le Groupe de travail a estimé qu'il s'agissait là d'un outil pouvant s'avérer utile et qu'il conviendrait que les USA améliorent cette proposition afin de la soumettre pour un nouvel examen à l'occasion de DSC 12.
6. Après en avoir discuté, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pour l'instant pas utile d'amender la circulaire MSC 1146 (MSC/Circ.1146).
7. Après des échanges de vues approfondis sur les parties du Recueil BC devant devenir obligatoires et celles devant demeurer à l'état de recommandations, le Groupe de travail propose que :
 - 1 - L'avant-propos, tel que figurant en annexe 1 du document DSC 11/5, devrait demeurer à l'état de recommandation.
 - 2 - La Section 1, telle que figurant en annexe 2 du document DSC 11/5 devrait devenir obligatoire après mise au point par le Groupe de travail par correspondance et addition d'un nouveau paragraphe intitulé

"Exemptions et Mesures Équivalentes" basé sur le document DSC 11/5/2.

De surcroît, le Groupe de travail estime qu'un nouveau paragraphe explicatif 4.1.3 devrait être inséré dans la section 4 afin d'apporter des clarifications sur l'application de l'annexe 2 du Recueil BC (MSC 79/23/Add.4) et devrait être ainsi rédigé : "Lorsque cela est opportun, les marchandises solides en vrac devront être classées en accord avec la partie III du Manuel des tests et critères des Nations Unies. En fonction de chaque marchandise, les différentes propriétés d'une marchandise solide en vrac devront être établies par des tests pertinents suivant les procédures de test [approuvées] par [l'autorité compétente] du pays d'origine de la marchandise. En cas d'absence de procédures de test [approuvées], il faut se référer à l'annexe 2.

La mise au point de cette insertion d'un nouveau paragraphe dans la section 4 du Recueil BC a été confiée au Groupe de travail par correspondance.

- 3 - Les sections 2, 3 et 4 devraient être rendues obligatoires, tout comme la section 5 après que le paragraphe 5.1 aura été revu par le Groupe de travail par correspondance.
- 4 - La section 6 devrait être rendue obligatoire.
- 5 - La section 7 devrait être rendue obligatoire après que le paragraphe 7.2 aura été revu par le Groupe de travail par correspondance.
- 6 - La section 8 devrait être rendue obligatoire.
- 7 - La section 9 devrait être rendue obligatoire après que le Groupe de travail par correspondance l'ait revue en se basant sur l'annexe 7 du Document DSC 11/5/1.
- 8 - La section 10 devrait être rendue obligatoire après que les paragraphes 10.4 et 10.5 auront été revus par le Groupe de travail par correspondance.
- 9 - La section 11 existante sera remplacée par une nouvelle section 11 intitulée "Dispositions de Sûreté" qui devrait rester à l'état de recommandation, ainsi qu'en a décidé ce Sous-Comité en réunion plénière.

10 -La section 12 (anciennement section 11 – "Tables de conversion des coefficients d'arrimage") resterait bien entendu sous forme de recommandation.

11 -Enfin, en ce qui concerne la section 13 (anciennement section 12) le Groupe de travail a estimé qu'il devrait être mentionné que, en fonction de la marchandise transportée, une attention toute particulière doit être portée à son contenu par l'utilisateur du Recueil BC.

8. Comme il en avait reçu mandat par ce Sous-Comité, le Groupe de travail a étudié les documents DSC 11/4, DSC 11/5, Annexe 3 et DSC 11/12, paragraphes 7 à 10. Il recommande que les amendements aux chapitres II-2, VI et VII de la Convention SOLAS proposés dans ces documents soient mis en œuvre par le Groupe de travail par correspondance.

9. Après une discussion approfondie des documents DSC 11/4/2, DSC 11/4/3, DSC 11/4/4, DSC 11/4/10, DSC 11/6/6 et DSC 11/INF.3 et avoir assisté à la présentation faite en séance plénière puis à la présentation supplémentaire effectuée devant le Groupe de travail lui-même par la délégation du Venezuela, le Groupe de travail a pris bonne note que, depuis l'accident survenu au navire YTHAN3, les autorités vénézuélienne demandent qu'une ventilation mécanique continue soit effectuée dans toutes les cales contenant ce type de cargaison. En fonction des informations fournies il semble que celle-ci se rapproche du FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (B).

Le Groupe de travail a estimé qu'il ne disposait pas encore de suffisamment d'informations (données statistiques, propriétés physiques et chimiques, retour d'expérience de l'industrie, etc) pour être en mesure de rédiger un projet de nouvelle fiche de produit ou proposer des amendements à celles existant déjà.

En conséquence, le Groupe de travail a préparé une liste des informations nécessaires pour avoir une meilleure connaissance de ce produit et propose au Sous-Comité de recommander aux Gouvernements membres de l'Organisation et à l'Industrie de fournir ces informations et toutes autres pouvant apparaître utiles.

10. Le Groupe de travail a étudié le document DSC 11/4/6 présenté par l'Italie et considère que la nouvelle fiche de produit proposée (DSC 11/4/6, Annexe) pour PNEUS DÉBITÉS (BROYÉS) devrait être incluse dans le Recueil BC avec les amendements suivants :

1. le nom de la marchandise devrait être "PNEUS GROSSIÈREMENT DÉBITÉS" ;

2. sous le titre "DESCRIPTION", les mots "débités ou broyés" devraient être ajoutés après "morceaux de pneus usagés grossièrement" ;

3. sous le titre "PRÉCAUTIONS CONTRE LES INTEMPÉRIES" devrait figurer la

phrase suivante : "Ne pas charger sous la pluie, maintenir sec et fermer les panneaux des cales qui ne sont pas travaillées ;

4. sous le titre "CHARGEMENT", supprimer la dernière phrase.

De plus, concernant ce type de cargaison, le Groupe de travail estime que le nom du produit (BCSN) figurant sur la nouvelle fiche de produit DSC 10/4/2, Annexe, telle qu'amendée doit être "GRANULÉS DE CAOUTCHOUC DE PNEUS".

11. Le Groupe de travail a considéré la question des graines de coton duveteuses ainsi que sur les documents DSC 11/4/9 et DSC 11/INF.6 soumis par l'Australie et a estimé que la nouvelle fiche de produit "GRAINES DE COTON DUVETEUSES" DSC 11/4/9, Annexe, devrait être incluses dans le Recueil BC après avoir été amendée de la manière suivante :

1. le nom du produit (BCSN) devrait être "GRAINES DE COTON Ouateuses".

De surcroît, le Groupe de travail a considéré qu'il était nécessaire d'ajouter dans l'index des marchandises solides en vrac (Annexe 9 du Recueil BC), dans la colonne "RÉFÉRENCES, les mots "voir GRAINES DE COTON Ouateuses" en regard de l'entrée "GRAINES DE COTON DUVETEUSES".

Tels sont, Madame le Président, Mesdames et Messieurs les distingués délégués participant à ce Sous-Comité, les activités du Groupe de Travail n°1 que vous avez décidé de créer et dont vous m'avez confié la présidence. Avant de clôturer ce rapport oral, je tiens à sincèrement remercier le secrétariat de ce Groupe de Travail qui avec patience et disponibilité a aidé le Groupe de travail dans ses travaux. Enfin, mes remerciements s'adressent également d'une part aux 44 participants de ce Groupe de travail

- représentant 32 pays ou organisations – qui ont participé à nos travaux en ne ménageant ni leur temps ni leur peine et, d'autre part, aux 26 personnes - représentant 18 pays ou organisations – qui ont accepté de poursuivre ce travail en s'inscrivant au Groupe de travail par correspondance. Celui-ci a reçu de la part de notre Groupe de travail des instructions précises en 15 points (Document DSC11/J/6) en lui demandant de donner la plus haute priorité aux points permettant de rendre obligatoire l'application du Recueil BC4.

Cdt. J-D Troyat
15 Septembre 2006

1 - Bulk Cargo Shipping Name
2 - Material Hazardous only in Bulk
3 - Le vraquier "YTHAN" (35000 tonnes de port en lourd) battant pavillon des Iles Marshall a subi, le 28.02.04, une série d'explosions au large des côtes colombiennes. Il transportait dans ses 5 cales une cargaison de fines de fer obtenu par réduction directe, chargée au Venezuela à destination de la Chine. Le Commandant et cinq mécaniciens ont été tués par les explosions et le navire a coulé après que le reste de l'équipage ait pu l'évacuer.

4 - Les projets d'amendements aux chapitres VI et VII de la Convention SOLAS destinés à rendre obligatoire le Recueil BC devraient être approuvés à l'occasion de la 83ème réunion du Comité de la Sécurité Maritime (MSC 83) en Octobre 2007. L'adoption du projet de Recueil BC obligatoire et des projets d'amendements aux chapitres VI et VII de la Convention SOLAS devrait avoir lieu lors de la 84ème réunion du Comité de la Sécurité Maritime (MSC 84) en Mai 2008. L'application, à titre volontaire, du Recueil BC obligatoire pourrait alors être faite par les États qui le souhaitent dès le 1er Juillet 2008. Son application ne s'imposera à l'ensemble des États membres de l'OMI qu'avec l'entrée en vigueur des amendements aux chapitres VI et VII de la Convention SOLAS, c'est-à-dire le 1er Janvier 2011.

Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

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

EXERCICE et ENTRAÎNEMENT de SURETE

La page du code ISPS N°3

A) DEFINITIONS

Ces deux termes ont fait réfléchir bon nombre d'utilisateurs du code ISPS en France. En effet les marins Français ont l'habitude d'appeler "exercice"- ce que les anglais appellent *drill*- tout entraînement que ce soit ; qu'il s'agisse de l'appel aux postes d'évacuation, d'incendie ou de sûreté. Donc pas facile ensuite de traduire le faux ami anglais "exercice" !

En effet pour l'OMI (ref Résol A 891), un exercice ou drill ou ejercicio "désigne tout type d'exercice offrant la possibilité de mettre en *pratique des éléments du système*. Les exercices sont effectués en situation réelle, mais ils permettent d'assurer un enseignement et une formation, par exemple, exercices visant à apprendre à l'équipe de lutte contre l'incendie à utiliser un appareil respiratoire, prise en charge des blessés pour les équipes chargées des premiers soins et les équipes de brancardiers, etc".

Alors que... "entraînement désigne toute *mise à l'essai des dispositifs d'intervention d'urgence* dans des conditions aussi proches que possible de la réalité et à laquelle participe l'ensemble du personnel...."

Le règlement Européen 725/2004 et la directive 2005/65 restent discrets sur le sujet ainsi que les directives IMO/ILO sur la sûreté portuaire.

La spécification ISO/PAS 20858 (en anglais seulement) créée spécialement pour aider les installations portuaires à se mettre en conformité avec le code ISPS, ne définit pas non plus ces termes alors qu'il est quand même dans les habitudes de l'ISO de commencer par là ! Finalement au paragraphe 6.3.25 elle aborde rapidement le sujet en précisant que les "drills" sont destinés à tester les éléments individuels du PFSP et un "exercice" à tester des éléments multiples, ce qui est correct. Cependant dans les "drills" elle donne comme exemple la participation d'un navire en escale ... ce qui n'éclaircit rien du tout et remet en question les définitions ci-dessus !

Il y a donc bien une grande différence entre ces deux activités de sûreté obligatoires qu'on pourrait simplement énumérer comme suit :
Un "exercice" tous les trois mois qui met en œuvre une partie du plan de sûreté et qui ne concerne que les équipes de sûreté et,
Un "entraînement" tous les 12 mois (maximum de 18 mois entre deux entraînements) qui met en œuvre le plan de sûreté avec l'ensemble du personnel que ce soit à bord ou à terre et comprenant l'implication des autorités de sûreté externes et le maximum de navires présents dans le port.

NB Le terme entraînement n'est pas très heureux mais il semble qu'on n'en ait pas trouvé d'autre ce jour là à l'OMI !

En effet un exercice est une sorte d'entraînement !... on se perd donc rapidement... si on ne trouve pas soit un autre mot, soit un complément !

Il me semble que définir l'"entraînement" de l'OMI par "exercice d'ensemble" ou encore remplacer "entraînement" par "entraînement d'ensemble" serait dans les meilleures solutions (je suis prêt à recevoir les suggestions).

B) ERREURS de TRADUCTION

dans les documents officiels

La lecture comparée du code ISPS en anglais, en français et en espagnol apporte quelques surprises quand à la correspondance des termes concernant les exercices et les entraînements. Si en espagnol "drill and exercise" ont été traduits par "ejercicio y prácticas", en français cela a été traduit par "exercice et entraînement" dans les titres des chapitres alors que dans le texte il y a parfois des traductions différentes (Tous à vos codes ISPS !)

En effet :

ISPS A 13.5 version en français, à la ligne 3, il faudrait lire "entraînements" à la place de "exercices" (c'est drôle, cette erreur n'a pas été commise au § A 18.4 qui concerne les installations portuaires !).

ISPS B 13.7 version en français ligne 1, il faudrait lire "d'entraînements" à la place "d'exercices" et

ISPS B 18.6 lignes 1 et ligne 5, il faudrait lire "entraînements" au lieu "d'exercices"

NB : ces deux derniers § de B ont été rendus obligatoires par le règlement Européen 725/2004.

C) APPLICATION du Code ISPS et de la réglementation Européenne :

- Le code ISPS (A 13.4 et A 18.3) exige que le navire d'un côté et l'installation portuaire de l'autre effectuent des exercices périodiques afin d'assurer l'efficacité de la mise en œuvre des plans de sûreté*

- La périodicité des exercices, pour les navires et les installations portuaires, a été fixée ensuite à trois mois (B 13.6 rendu obligatoire pour nous européens par le règlement 725/2004).

- Ces exercices doivent porter sur des éléments individuels des plans tels la liste des 9 menaces prises en compte dans les évaluations de sûreté (B 8.9 pour les navires et B 15.11 pour les installations portuaires)

Il s'agit donc en fait de simuler ces menaces les unes après les autres en utilisant les mesures prévues dans le plan de sûreté. Ce qui veut dire donc que tous ces scénarii devront avoir été simulés en trois ans maximum.

D) les exercices à bord des navires

- Pour les navires, les menaces sont les suivantes :

- a) Dommages au navire par acte illicite (explosion, sabotage, incendie criminel, vandalisme)
- b) Détournement ou capture du navire/prise d'otages
- c) Manipulation criminelle de la cargaison ou approvisionnements (vols, cache, trafic)
- d) Présence de clandestins ou intrusion illicite
- e) Contrebande d'armes
- f) Transport de personnes mal intentionnées
- g) Utilisation du navire comme arme
- h) Attaque du navire à quai ou au mouillage à partir du large
- i) Attaque en mer

Si la SSA a été bien conduite, ces scénarios on déjà été étudiés et les mesures de sûreté correspondantes décidées sont incluses dans le plan de sûreté. Les exercices correspondants pourraient alors être :

- **Exercice N° 1 :** Menaces reçues à bord par téléphone ou transmises par la terre et alerte à la bombe (Application procédures Compagnie + Recherche de colis à bord avec information des autorités). Cet exercice couvre a)
- **Exercice N° 2 :** Recherche complète de clandestins avec simulation découverte (application procédure compagnie). Cet exercice couvre d)
- **Exercice N° 3 :** Simulation détournement ou attaque (en mer ou à terre) avec utilisation du navire pour transporter des personnes ou des engins illicites et commettre un attentat ou utilisation du navire comme vecteur pour l'attaque d'un autre navire. Cet exercice couvre b, f, g, h et i)
- **Exercice N° 4 :** Simulation de manipulation du chargement (introduction de produits illicites dans les cales, les containers ou les véhicules) ou des approvisionnements (vivres, eau, gazole). Cet exercice couvre c et e)

- **Exercice N° 5** : Sécurisation du navire aux niveaux 2 et/ou 3 (Application des mesures complémentaires prévues dans le plan);

Ces exercices couvrant la liste du § B 8.9, il est à présent nécessaire de compléter la simulation de chaque menace par une pratique des mesures de sûreté prévues dans le plan de sûreté et applicables par l'équipage.

Ces mesures seraient donc :

- Appel par sirène/sonneries et diffusion générale lors d'un incident de sûreté
- Rappel des mesures élémentaires et de la vigilance de sûreté
- Contrôle et test des équipements spécifiques de sûreté (détecteur de métaux)
- Essai du SSAS
- Simulation évacuation du navire à quai (NB évacuation en mer s'est déjà fait)
- Contact avec CSO pour diffusion de l'information sûreté
- Pratique de la fouille au corps et des bagages
- Essai de communication avec le PFSO si le navire est au port
- Vérification des projecteurs assurant l'éclairage complémentaire
- Simulation d'appareillage en urgence
- Instruction sur le contrôle des personnes en situation critique et prévention de la panique
- Simulation du suivi des exigences des autorités et émission d'accusés de réception

Il s'agit bien lors d'un exercice de simuler une des 5 menaces et d'effectuer également tous les tests, simulations et informations ci-dessus.

Si un tel exercice peut paraître important, il faut se rappeler qu'il n'est à effectuer que tous les trimestres ! (Libre quand même à la compagnie ou au Capitaine de n'en effectuer que la moitié mais alors tous les mois et demi !)

NB : Utiliser une forme de compte-rendu rappelant ces mesures est une excellente manière de ne pas les oublier (je propose un modèle sur demande)

E) Les entraînements

Comme nous l'avons vu, les entraînements ou exercices d'ensemble consistant :

- Pour un navire comme pour une installation portuaire : en une mise en œuvre d'un plan de sûreté et incluent, outre le navire et son équipage, la participation du CSO, du ou des PFSO de l'installation portuaire et si possible des autorités pertinentes du gouvernement du port. Ils doivent donc :
 - Etre menés en vraie grandeur ou en milieu réel
 - Consister en une simulation théorique ou un séminaire
 - Etre combinés avec d'autres exercices tels que SAR ou autre intervention d'urgence (incendie, accident de personne,

contamination chimique ou biologique, trafic d'envergure etc...)

- Pour un port : on peut penser qu'il s'agit de la même chose. De plus on voit mal un entraînement dans un terminal sans en impliquer les autorités de sûreté du port lui-même

Globalement, il s'agit donc de grands "exercices d'ensemble" impliquant les navires présents, le terminal, le port et les autorités locales et parfois nationales.

A première vue on peut considérer trois types d'entraînements :

- Entraînement mutuel navire et terminal au cours d'une escale.
- Entraînement au sein du port et impliquant toutes les installations portuaires et les navires en escale
- Entraînement national impliquant la sûreté maritime et justifiant une simulation d'attaque nucléaire ou biochimique

Ce dernier est organisé au niveau national ou régional par le représentant de l'action de l'état à terre et en mer. Il s'agit d'ailleurs de répondre également à l'obligation de mise à l'épreuve des plans de sûreté par les gouvernements contractants prévue au § 4.4 de la partie A du code ISPS.

Les autres entraînements peuvent être organisés localement même s'ils mettent en œuvre des moyens de l'Etat : démineurs militaires, moyens de l'armée ou des forces de sûreté locales, etc....

Il serait certainement judicieux de mutualiser nos entraînements, à savoir :

Organiser conjointement avec l'installation portuaire, un entraînement impliquant les navires présents dans une ou plusieurs installations portuaires et faisant intervenir les autorités portuaires et les autorités et moyens de sûreté locaux (gendarmerie, démineurs) et, pendant qu'on y est, simuler une situation d'urgence et impliquer les équipes de secours prévues dans les plans existants (pompiers, hôpitaux).

Nous ferions d'une pierre trois coups : navires présents, installations portuaires impliquées et port font en même temps leur entraînement !

Ce genre d'entraînement doit être préparé assez longtemps en avance pour des raisons administratives et aussi pour réunir le plus de CSO possible. D'autre part, il est nécessaire de ne pas perturber les opérations commerciales ! **Difficile tout ça !**

En conclusion, les plans de sûreté ont été approuvés au mois de juin 2004 Cela fait bientôt 24 mois ! Tous les navires et toutes les installations portuaires devraient avoir organisé au moins un entraînement mutuel à la date d'aujourd'hui !

Il semble que partout dans le monde nous sommes loin du compte !

F) IMPORTANCE du SUJET

A la lecture du code ISPS en français, il semble possible que la compagnie et le Capitaine ne s'en tiennent qu'à des exercices effectués à bord et "oublie" alors que le plan de sûreté a prévu les deux (s'il a été bien élaboré).

La situation pourrait devenir dramatique si un PSC Officer, un peu mieux formé que les autres, se mettait à retenir le navire pour non-conformité majeure pour absence d'entraînement !

Ne rigolons pas, cela va arriver très bientôt, et dans ces cas là votre armateur ne va pas rigoler du tout ! (Cuidado amigo !)

Rassurez vous je ne prends pas les Capitaines, les SSO et les CSO pour des imbéciles, il se passe plutôt que les installations portuaires ou les ports n'ont pas encore pris conscience que ce genre d'entraînement ne peut se faire qu'avec leur concours... et cela tombe bien car ce genre d'activité est également obligatoire pour les installations portuaires Européennes (Directive 725/2004).

Afin d'éviter des ennuis, je recommande aux Capitaines que je visite ou audite de demander officiellement via le CSO, un entraînement lors d'une ou plusieurs escales adaptées... et de bien garder la preuve de cette demande.... Qu'ils pourront toujours montrer au PSC comme preuve de leur bonne foi !

G) EN CONCLUSION

Je pense que les erreurs de traduction devraient être corrigées directement par l'OMI (pas facile) ou par nos autorités de sûreté maritime. Je pense aussi qu'il serait bon que les termes "exercice" et "entraînement" soient définis dans le cadre de la sûreté soit par l'OMI sous forme de circulaire ou par notre Autorité de tutelle sous la forme d'une simple note.

Enfin, je pense que les autorités de sûreté devraient presser les installations portuaires à organiser des entraînements avec les navires présents au port afin d'éviter que tout se beau monde ne soit en non-conformité majeure !

NB : les inspecteurs de la Commission Européenne vont se régaler ces prochains mois, à mon avis il vaudrait mieux être bien conforme le plus rapidement possible !

Commandant Bertrand APPERRY
bertrand.apperry@wanadoo.fr
Consultant ISM et ISPS

* Le texte en anglais utilise "ensure" qui est traduit par "garantir" en français et "garantizar" en espagnol. Personnellement j'aurais tout simplement traduit par "assurer" car dans "garantir" il y a une notion de résultat tandis que dans "assurer" il n'y a une notion de moyens, ce qui n'est pas tout à fait la même chose !

** des exercices nationaux impliquant la sûreté maritime ont eu lieu (SETE, ST NAZAIRE...)

Chronique d'un audit ISM

Ils sont arrivés à quatre au siège de la compagnie de bon matin. Tout était planifié, réglé, écrit. Les audités prêts à répondre mais un peu tendus quand même, en effet, chacun avait connaissance de ses points faibles vis à vis des exigences du code ISM.

La personne désignée supervisant l'ensemble comme il convient imaginait déjà le domaine des "Non conformités" et autres remarques. Et les "Non conformités" pour des raisons malgré tout fort compréhensibles, il les connaissait.

Dès la première heure il est apparu que l'audit ne se déroulerait pas comme on pouvait le penser : le fonctionnement réel de la compagnie était mal appréhendé par les auditeurs et leurs propos se situaient dans le cadre d'une inspection et non d'un audit de sécurité. Le métier de base des auditeurs reprenait le dessus, ils inspectaient le siège d'une compagnie de navigation.

Déjà le planning d'audit interpellait : le code stipule la direction au plus haut niveau, et ce niveau de direction n'a pas été audité ni visité par les auditeurs.

Deux directeurs étaient audités conjointement :

- Des auditeurs extrêmement respectueux forts polis, forts civils écoutant bien attentivement les propos des 2 directeurs qui avaient vu aussitôt à qui ils avaient affaire et avaient tout intérêt à jouer le temps, le planning. Cela a parfaitement marché, l'un des directeurs s'est absenté en plein milieu de l'audit : une réunion des plus importantes, d'où compassion des auditeurs assortie des excuses de l'intéressé et du directeur restant seul soit 10 minutes de moins pour l'audit.
- Poursuite de l'audit et reprise du monologue sur l'organisation des différents actionnaires, les répartitions etc... On évoque l'année passée : les achats, les ventes, les aspects commerciaux, le fret... puis l'avenir : les projets à court et moyen terme avec phrases et mots qui conviennent à un directeur de société maîtrisant les stratégies financières.
- Un auditeur toujours fort respectueux se décide à poser une question, une question simple que le directeur gère admirablement en la développant, l'enjolivant et en remerciant l'auditeur d'avoir posé une question "si pertinente et plus complexe qu'on ne le pense....". Et le temps passe....

Le temps imparti est atteint et même dépassé et tout le monde se sépare avec force politesses et civilités sans vraiment avoir échangé au niveau directorial sur la sécurité, sa gestion et les moyens que la compagnie met en œuvre pour l'améliorer.

L'audit de la Personne Désignée a constitué un temps fort du programme.

- En effet les auditeurs se trouvent face à l'audité qui doit être en mesure de fournir : les sacrosaintes procédures du S.G.S, puis tous les documents collatéraux que constituent les rapports de mer, d'avaries, d'accidents, de presque accidents, comptes-rendus et autres certificats, attestations etc... La totalité pesant plusieurs kilos et représentant quelques milliers de pages même si l'informatique constitue une aide non négligeable. Ce n'est pas toujours du goût des auditeurs qui préfèrent le papier. Le côté tactile est important.
- Cette fois la durée programmée de l'audit est deux fois plus longue que celle prévue avec les directeurs et les auditeurs observent avec gourmandise les documents disposés dans une spacieuse salle de réunion. On ouvre classeurs, chemises et sous chemises, on se passe des documents avec quelques commentaires à voix basse, on interroge la personne désignée sur un événement, une situation dont l'un ou l'autre des auditeurs a pu avoir connaissance...
- Sur ces notes de service qui valide ? quelle date ? comment ? suivi des actions ?
- Vous ne répondez pas précisément au code, que comptez-vous faire ?
- L'organigramme ne mentionne pas la présence de Mr X....., il n'est pas à jour.
- Tel événement certes, vous avez un rapport de mer, vous avez pris des actions correctives mais cela n'est pas conforme à la procédure de signalisation des anomalies.... Vous nous présentez une vingtaine de fonctionnement d'appareils et d'équipement en marche accidentelle, pas mal, mais ce n'est pas ce que le Code demandeetc...

Il se crée une émulation entre les auditeurs et il faut à la Personne Désignée beaucoup de maîtrise et de patience pour répondre avec courtoisie aux questions qui fusent et souvent reflètent la méconnaissance du métier.

Le temps imparti est dépassé ... Pause déjeuner.

Reprise en début d'après-midi avec le Service Technique. C'est un directeur qui a de l'expérience

et a déjà subi audits, inspections, vettings en quantité.

- Beaucoup de classeurs dans les armoires, le P.C. est en route sur le bureau. Les auditeurs prennent place autour d'une table nette de tout document, le directeur technique d'une voix suave demande la nature de l'audit, ce qu'il peut faire....

- Allées et venues, recherche de documents, appels téléphoniques, visualisations sur écran, arrivée d'un ingénieur d'armement, puis de la secrétaire créent un mouvement sous les yeux des auditeurs qui ne saisissant pas la situation assistent en spectateurs et ont beaucoup de mal à récupérer la conduite de l'audit.

La journée se termine après une nouvelle audition de la personne désignée : beaucoup de prises de notes et de questions qui en fait seraient plutôt destinées aux directeurs de département. En revanche certains points fondamentaux du S.G.S. sont ignorés, pourquoi ? propos gênants ?, trop techniques ?, crainte de découvrir des questions qui fâchent la haute direction ?

Le lendemain les personnels de l'armement et d'autres services sont audités. Les questions sont un peu plus pertinentes et montrent qu'une connaissance relative du fonctionnement de la compagnie a été perçue la veille. Mais dans l'ensemble le personnel est déçu, il s'attend à avoir en face de lui des professionnels compétents, ayant les idées claires sur l'organisation d'un armement.

Le personnel attend de bonnes questions : il espère que dysfonctionnements et anomalies soient mis en exergue. Ce n'est pas le cas. Il y a une perte de crédibilité des auditeurs, de la part des audités, qui s'étendent sur des détails et provoquent, dans leur recherche forcenée de l'écart, la déstabilisation de la personne.

Au cours de cette deuxième journée l'audit d'un chef de service a été le point d'orgue de ces journées en matière de manœuvre – pour ne pas écrire manipulation - des auditeurs et ce avec, quelque part, leur complicité.

- Le chef de service en question a tenu l'attention des auditeurs avec sa seule façon de parler, de bouger, avec ses signes, ses griffonnages sur le paper board. Ici de nouveau le plan d'audit est oublié et l'on écoute attentivement les expériences, les projets, les études réalisées ou à réaliser, l'inévitable informatique avec ses logiciels tous plus complexes les uns que les autres.

- A aucun moment les auditeurs n'ont posé une question en rapport avec l'audit et le code ISM.

Aucun document n'a été demandé, aucune procédure, les questions soulevées lors des examens de documents n'ont pas été posées. Fin du temps imparti, merci... et bravo !

Lors de l'audit des personnes demandaient, sincèrement, ce que les auditeurs voulaient exactement tant les questions étaient vagues. Puis est venu le moment de réunion des auditeurs qui a duré quelques 2 heures quand même.

La restitution s'est faite en fin de journée avec les inévitables remerciements conventionnels et les amabilités de rigueur.

Le résultat est dans l'absolu tout à fait honorable et l'attestation est renouvelée pour un an, cachet de l'administration, au revoir et merci.

Après ces 2 jours d'audit, on ne peut être que déçu par ceux qui sont censés nous contrôler. La sécurité, la vraie, la concrète celle de tous les jours, celle que l'on doit apprendre, répéter au pont comme à la machine, a-t-elle progressé chez nos dirigeants ? Les auditeurs, qui en fait sont des inspecteurs, ne maîtrisent ni la philosophie de l'ISM ni l'audit et sont complètement désarçonnés devant des directeurs sûrs d'eux.

Par ailleurs le fait d'avoir des auditeurs jeunes qui n'ont jamais, ou peu navigué, constitue un facteur aggravant.

Le résultat de l'audit se bornait comme on pouvait s'en douter à des observations classiques : les dates, les validations, les signatures, la procédure imprécise.... alors que des N.C. importantes étaient bizarrement passées sous silence.

L'audit, surtout l'audit terre, n'est pas une visite annuelle telle qu'on la pratique à bord. On parle ici de gestion de sécurité à l'armateur, à ses représentants "au plus haut niveau", à des décideurs. Il faut évidemment parler de coûts, de budgets, de plannings etc...

Il convient donc d'être professionnel et déterminé quelle que soit la qualité et le niveau hiérarchique de l'audit.

La seule question qui vaille : "Où en êtes-vous Monsieur, à votre niveau avec la sécurité, avec l'ISM ?" n'a malheureusement jamais été posée en ces termes simples au cours de l'audit terre.

LLL

Notes de lecture

LE BANQUIER ET LE PERROQUET de PHILIPPE SIMIOT chez ALBIN MICHEL

Ce n'est pas tout à fait un roman de mer mais le commerce maritime y tient une grande place.

Il s'agit de la biographie romancée d'un personnage important mais méconnu des premières années des Etats unis d'Amérique. ETIENNE GIRARD capitaine marchand, obligé à la suite d'une tempête de se réfugier à Philadelphie le jour de la déclaration d'indépendance en 1776, aura un destin hors du commun.

Négociant, armateur puis financier il sauvera son pays d'adoption de la banqueroute lors de la deuxième guerre anglo-américaine de 1812.

Le roman qui se présente sous la forme d'un journal tenu par le héros est captivant et donne un bon éclairage sur les relations complexes qui existaient (et existent toujours) entre la France et les U.S.A.

Les fervents d'histoire y trouveront leur compte, les amateurs de roman aussi avec le portrait d'un homme qui réussit socialement mais rate sa vie privée et dont l'ami le plus proche sera un perroquet cocasse.

Les derniers chapitres permettent de faire le lien avec la saga de "Ces Messieurs de Saint Malo" que PHILIPPE SIMIOT a repris à la disparition de son père BERNARD.

TRANSPORT MARITIME, DANGER PUBLIC et BIEN PUBLIC de FRANCOIS LILLE et RAPHAEL BAUMLER. Editions CHARLES LEOPOLD MAYER

Une analyse de la situation de la marine marchande mondiale et les perspectives d'avenir pour celle-ci par deux anciens MarMar.

Le constat est très détaillé, documenté, captivant et très sévère pour la situation actuelle en particulier sur la démission de l'état de pavillon.

La solution proposée pourra paraître utopique à beaucoup mais visionnaire à certains, en tout cas elle a la marque d'un grand espoir en l'avenir comme la devise de la fondation éditrice "pour le progrès de l'homme"

TOTAL ENTRE MAREE NOIRE et BLANCHIMENT de FRANCIS CHRISTOPHE aux Editions GOLIAS

Ce livre contrairement à ce que peut faire croire son titre n'accorde que peu de pages à l'affaire de l'ERIKA.

Il s'agit d'une enquête journalistique à charge sur l'engagement de TOTAL en BIRMANIE.

L'auteur reproche au groupe international de soutenir indirectement le régime dictatorial de RANGOON.

Certes, mais bien d'autres exemples qui opposent morale et affaires existent dans le monde.

C.LOUDES

HISTOIRE DU POINT ASTRONOMIQUE EN MER de Jean-José SÉGÉRIC - MARINES EDITIONS - 29 euros

L'auteur nous entraîne dans l'histoire de la recherche de la position du navire en mer depuis l'aube des temps jusqu'à nos jours.

Il nous fait parcourir l'évolution de la cosmologie et de la connaissance du ciel depuis les grecs jusqu'à Copernic, Kepler, Galilée. Il nous éclaire sur les procédés de navigation utilisés par les grands découvreurs que furent les marins portugais et ibériques aux 15ème et 16ème siècles.

Il nous fait vivre la quête du Grall que fut la détermination de la longitude en mer et les moyens qui furent utilisés pour y parvenir jusqu'au 19ème siècle.

L'évolution rapide au 19ème siècle vers un positionnement par lieux géométriques précède les dernières évolutions du 20ème siècle qui, outre l'utilisation quasi universelle de la droite Marcq Saint-Hilaire, voit apparaître les moyens de navigation radioélectriques, les calculatrices programmables qui facilitent les opérations de calcul du point puis les ordinateurs, et se termine en apothéose avec le GPS qui ne demande plus aucun calcul au marin en lui fournissant sa position en permanence avec une précision impensable il y a 30 ans.

Un ouvrage passionnant qui devrait intéresser nos jeunes collègues qui ont sûrement bien du mal à faire sortir le sextant de sa boîte par des lieutenants qui seront totalement déroutés le jour où les récepteurs GPS seront en avarie - ça arrive !!

JP Dalby

RESPONSABILITE PENALE ET CIVILE DU CAPITAINE

Notre Vice Président THIERRY ROSSIGNOL a été invité au "CAPTAIN'S DAY" du yacht club de MONACO. Et oui !!! Les capitaines de yachts s'inquiètent des conséquences des lois réprimant la pollution marine par les navires. Il y a rencontré Maître Béatrice

FAVAREL-VEIDIG du cabinet FAVAREL de MARSEILLE auteur d'un brillant exposé sur la responsabilité pénale et civile du capitaine elle lui en a fourni la version intégrale malheureusement trop longue pour paraître dans AFCAN INFOS mais que nous allons essayer

de mettre sur le site. Ses commentaires sur les affaires NOVA HOLLANDIA, VOLTAIRE et ATLANTIC HERO pourront servir à ceux de nos collègues qui se trouveraient dans des situations similaires.

C.LOUDES, oct. 2006

Entraînement à la manœuvre des navires propulsés par pods

Le centre d'entraînement à la manœuvre de la SOGREAH à Port Revel vient de mettre en service une unité équipée d'une propulsion par "pods".

Répondant à l'aimable invitation de son Directeur, nous publions le compte rendu de la visite effectuée par l'un des membres de l'Afcan.

Développement du projet de la maquette équipée de pods

L'utilisation des pods est de plus en plus fréquente pour la propulsion des grands bâtiments à forte valeur, ce qui permet ainsi d'en améliorer grandement la manœuvrabilité. Nombre de paquebots de croisière en ont été équipés, dont le Queen Mary II, et plus récemment encore, les BPC MISTRAL et TONNERRE de la Marine Nationale. L'utilité d'un entraînement spécifique devenant évidente, l'étude portait initialement sur la création d'une maquette au 1/25ème du paquebot Queen Mary 2. Le tirant d'air d'une telle maquette (près de 2m) dépassait la capacité d'accueil des installations existantes. Le coût excessif de la réalisation de la maquette et de son environnement ont fait changer le cahier des charges, d'autant plus facilement que la demande portait essentiellement sur la manœuvre avec des pods et non sur un navire défini.



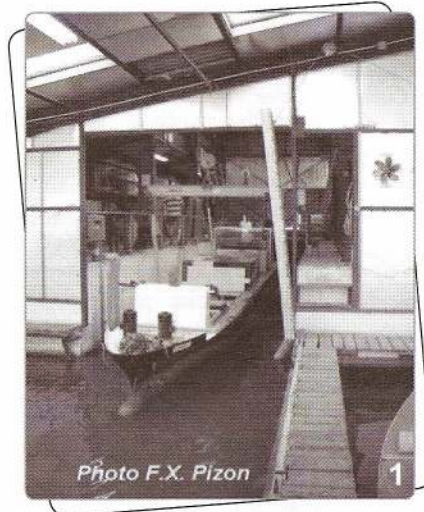
Le choix s'est donc orienté vers la modification d'une maquette existante, celle du CGM Normandie, qui présente un fardage important avec 2369 teus sur 5 plans en pontée, et dont les dimensions 275m x 37m sont assez proches de celles des grands paquebots de croisière.

Réalisation de la maquette propulsée par des pods

Un poste de manœuvre a été installé à l'avant suivi d'un banc pour permettre l'embarquement

simultané de deux stagiaires comme à bord des autres maquettes. Cette disposition est particulière aux paquebots, et permet de passer facilement de la configuration grand porte-conteneur à celle du paquebot équipé de pods. Cette transformation s'effectue en une heure :

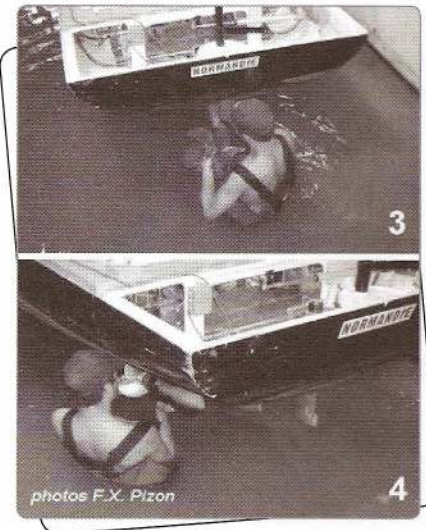
- mise sous sangles et déjaugeage partiel (1)



- dépose du gouvernail (2)



- dépose de l'hélice sur ligne d'arbre (3)
- montage des deux pods (4)



- remise à flot
- dépose du coffre du poste de commande avant
- dépose du coffre du poste d'observateur et installation du banc

Les pods ont été réalisés à l'échelle 1/25ème, et leur commande est celle des vrais navires, avec toutes les limitations automatiques de puissance réelles, en fonction notamment de l'orientation.

Ils peuvent être commandés par la manette correspondante, ou bien couplés et commandés par la manette de bâbord ou de tribord.

Devenu inutile, le propulseur d'étambot est automatiquement désactivé

La position de la maquette, quelle que soit sa version, est fournie au centimètre près par un récepteur GPS/GLONASS différentiel, et transmise à terre avec tous les paramètres de manœuvre (cap, vitesse, angle de barre ou orientation des pods, nombre de tours hélice, direction et force du vent).

Tous ces éléments sont restitués par informatique, et permettent aux instructeurs d'effectuer une analyse précise des trajectoires suivies, des éventuelles erreurs

de manœuvre et actions correctives nécessaires.

Le point de vue du capitaine

J'ai commencé par une reprise en main du Normandie en version porte conteneur. Malgré plusieurs années passées à terre, j'ai rapidement retrouvé un navire que je connaissais bien pour avoir commandé quelque temps son grand frère. Le réalisme de cette maquette est saisissant, notamment avec l'effet de berge dans la reproduction de l'entrée sud du canal de Suez.



En raison d'un changement opportun du programme d'activité du centre, j'ai assisté à la conversion en propulsion par pods.

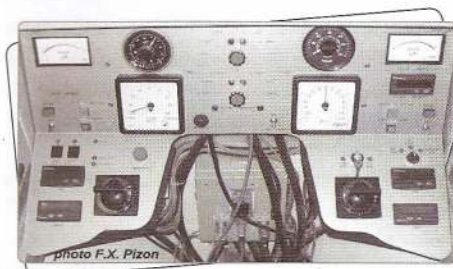
Ayant ensuite reçu durant quelques minutes les explications indispensables sur la manipulation des commandes, j'ai manœuvré la maquette du Normandie après transformation, pendant les essais de bon fonctionnement de la propulsion.



La commande des pods est au début un peu déconcertante, mais il suffit de se souvenir qu'il faut pousser la manette dans la direction de l'effet que l'on souhaite obtenir pour acquérir les réflexes nécessaires. La disparition du gouvernail n'est absolument pas traumatisante, et la stabilité de route est irréprochable si l'on prend soin de bien régler le nombre de tours.

Alors qu'un propulseur d'étrave ou d'étambot dans son tunnel perd très rapidement sa puissance quand la vitesse dépasse 5 nœuds, le pod montre une supériorité insolente à toutes les vitesses, aussi bien par sa souplesse d'emploi que par la puissance restituée. Mais il est nécessaire d'en avoir une certaine connaissance pour en utiliser au mieux toutes les possibilités. C'est d'ailleurs la raison d'être du stage proposé.

La commande d'orientation est précise, et facile à régler. Par contre, l'index central de la commande du nombre de tours hélice, qui se déplace devant une échelle graduée, ne donne que peu d'indication sur la puissance délivrée. Il est préférable d'utiliser l'affichage du nombre de tours hélice, à mon avis beaucoup plus évocateur. Enfin, la maquette est équipée de deux gros rétroviseurs extérieurs de camion, pour voir ce qui se passe à l'arrière. Je dois dire que le passage d'une passerelle tout à l'arrière à une passerelle tout à l'avant est sans aucun doute l'élément le plus déstabilisant de cette métamorphose.



Conclusion

Le pod est un système de propulsion efficace mais onéreux. Sa généralisation est probable, au même titre que l'hélice à pales orientables dans la 2ème moitié du 20ème siècle.

En manœuvre portuaire, son utilisation n'est concevable qu'en direct et par une seule personne à la fois, parce que les ordres à donner pour la mise en œuvre sont complexes, et générateurs de retards ou d'erreurs d'application. Pour le Capitaine, il est primordial d'en maîtriser parfaitement l'utilisation afin de pouvoir contrôler efficacement la manœuvre entreprise par le pilote. L'armateur d'un grand paquebot à pods, soucieux de la qualification de son Capitaine, ne devrait pas hésiter à investir dans un stage d'entraînement.

Dès sa création, le lac de Port Revel a été réalisé en fonction des difficultés de manœuvre principalement rencontrées à travers le monde, et son aspect général a relativement peu changé depuis. Mais plusieurs dispositifs particuliers ont été ajoutés pour répondre à des demandes précises des utilisateurs.

Les technologies comme les moyens mis en oeuvre ont été considérablement améliorés, et le seront encore par les nouvelles réalisations en cours de développement. C'est ainsi que le réalisme de la simulation et la qualité de l'entraînement dispensé à Port Revel sont mondialement connus et appréciés depuis sa création. J'ai plusieurs fois demandé à des pilotes s'ils étaient passés à Port Revel, en raison de leur méthode de manœuvre. La réponse a toujours été positive, avec comme appréciation complémentaire, un souvenir ému de l'hôtel restaurant où sont logés les stagiaires.

Le Centre d'entraînement de Port Revel est décrit en détail dans la rubrique "dossier technique" du site Internet de l'Afcan, sous le titre "Le centre d'entraînement de Port Revel"

Cdt F.X. Pizon

Niveau des effectifs de sécurité des navires.

Les effectifs de sécurité sont fonction du nombre de marins qualifiés et expérimentés dont la présence à bord est nécessaire pour garantir la sécurité et la sûreté du navire, de l'équipage, des passagers, de la cargaison et des biens ainsi que la protection du milieu marin.

Le personnel doit donc être en nombre suffisant pour accomplir toutes les fonctions et tâches pertinentes nécessaires à l'exploitation efficace et sans danger du navire.

La capacité des gens de mer à observer ces prescriptions dépend de conditions concernant les durées du travail et du repos, la formation, l'hygiène, la fourniture d'une alimentation saine, la santé, la sécurité sociale.

De nombreux accidents sont provoqués par des marins souffrant de fatigue en raison de la combinaison de niveaux d'effectifs inadaptés, d'horaires de travail irréguliers et de la non prise en compte des facteurs liés à l'exploitation lors de la détermination des effectifs.

Selon certaines administrations maritimes, la fatigue, les heures de travail et le niveau des effectifs à bord des navires sont inextricablement liés.

Les décideurs ont une part de responsabilités en persistant dans la croyance aux appareils modernes qui permettraient de s'affranchir des connaissances élémentaires nécessaires à l'exploitation sûre des navires.

1°- Etablir le niveau de ces effectifs de manière globale et cohérente.

1.1 Au sens des Résolutions A 890 et A 925, le niveau d'effectif est fixé par les administrations des états du pavillon en tenant compte des points suivants :

- Application et respect des prescriptions relatives aux heures de travail et de repos
- Application par la Compagnie des prescriptions de la section 6 du code ISM.
- Interprétation de l'état de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires qui sert de base à de nombreuses conventions (SOLAS et STCW).
- Paramètres d'exploitation du navire en mer

et au port qui ont une influence sur le niveau d'effectif (activités de formation menées à bord, cargaison devant être transportée, construction et armement du navire, dimension et type de navire, disposition du plan de sûreté du navire, fréquence des escales, longueur et natures des voyages à effectuer, méthode d'entretien utilisée, nombre d'inspections pouvant être requises au port, nombre et puissance des équipements de propulsion et auxiliaires, opérations auxquelles se livre le navire, zones d'exploitation)

- Périodes maximales de travail continu sans pose.
- Prévention de la fatigue
- Qualification du personnel : exigence de niveaux des titres de formation.
- Questions relatives à l'exploitation visant à assurer la présence d'officiers de quart ayant les aptitudes requises pour assumer leurs fonctions, en particulier quand le Capitaine est tenu d'assurer le quart.
- Souci d'éviter les heures de travail excessives et irrégulières.

Finalité : Emission par l'autorité du certificat de décision d'effectif.

1.2 Au sens du Code ISM. (code International de gestion pour des opérations sûres et la prévention de la pollution).

Les navires sont dotés à tout moment d'effectifs adéquats aux fins de la sécurité, le personnel est en nombre suffisant pour accomplir toutes les fonctions et tâches pertinentes nécessaires à l'exploitation efficace et sans danger du navire.

Résolution A 741

Règle 1.2 (objectif) et 1.4 (exigence), règle 6 (les ressources et le personnel), règle 7 (les opérations du navire), règle 12 (évaluation et vérification du système).

Résolution A 913

Règle 2.2 (Capacité à satisfaire les exigences du code),

Finalité : Emission par l'autorité des certificats DOC et SMC

1.3 Au sens de la Convention STCW (code sur la formation la certification des gens de mer et la tenue du quart.)

Le personnel est qualifié pour l'accomplissement des tâches pertinentes et nécessaires à l'exploitation efficace et sans dangers du navire.

Les exigences requises pour la prise de quart sont formalisées (repos, relève et nombre de personnes).

Cependant de nombreux instituts de formation ne sont pas d'un niveau acceptable, ce qui, combiné avec un relâchement de la vigilance de la tutelle, conduit à des titres légaux mais sans valeur.

Finalité : formation et brevets d'aptitude sont certifiés, organisation du travail.

1.4 Au sens des contrôles de l'état du port (guide OMI sur les PSC).

Comparer la teneur de la décision d'effectifs et la qualification, le nombre des gens de mer à bord. Chapitre 3 / Règle 3.6

Vérifier la capacité à respecter les exigences de qualification pour la prise de quart seulement à la suite de certains actes définis. Chapitre 3 / Règle 3.6.7

Vérifier que le navire fournit des conditions de vie à bord saines et sûres. Annexe 1

Finalité : Vérification de l'application des termes des diverses conventions et résolutions en vigueur.

1.5 Au sens de la Convention SOLAS 74 / 78

Règle 14.1 du § V : Les états s'engagent à veiller à ce que les navires soient pourvus d'effectif suffisant en nombre et en qualité)

1.6 Au sens des Directives européennes sur les navires en escale dans les ports

Directive du parlement Européen et du Conseil en date du 13.12.99 concernant l'application de la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté.

2° Evolution de la nature du métier de marin.

2.1 - La fatigue.

C'est la diminution des capacités physiques et/ou mentales à la suite d'un effort physique, mental ou affectif qui peut affaiblir la quasi-totalité des capacités que sont l'attention, la coordination, l'évaluation des situations, le délai de réaction pour prendre les mesures appropriées, garder quelque chose à l'esprit, l'équilibre, la prise de décisions pour résoudre les problèmes, la rapidité et la résistance physique.

Ce n'est pas seulement une cause majeure d'accidents mais elle est aussi préjudiciable à la santé et au bien être à long terme des gens de mer.

Les facteurs aggravants traditionnels sont la fatigue mentale due à la monotonie des voyages, le manque de qualité du sommeil (bruit, mer agitée, perturbations, vibrations et stress du travail) et le sentiment de solitude dû à l'isolement social.

Ces causes et conséquences sont pratiquement identiques à celles liées à la consommation d'alcool.

2.2 - Points d'évolution qui sont autant de facteurs aggravants que de pression supplémentaire :

- Assurer le quart à la passerelle à deux bordées
- Assurer des tâches de pilotage pour le Capitaine participant au quart.
- Assurer la gestion au port (moins d'aide des agences et de l'armement).
- Assurer la manutention des marchandises.
- Degré d'automatisation qui exige une attention et un contrôle permanent.
- Equipage hétérogène et multi nationaux (sentiment de solitude renforcé).
- Heures de travail excessives et irrégulières.
- Importance de la documentation qui doit être tenue à jour par les gens de mer.
- Introduction de nouvelles tâches (code ISM et code ISPS)
- Introduction de niveaux d'effectifs réduits.
- Manque de sommeil dû au stress de la surcharge de travail.
- Réduction du temps de relâche dans les ports (productivité des ports et respect des délais suite à l'intégration du transport maritime dans l'intermodal)

- Rythme des inspections : audits, PSC et inspections du client.
- Schéma intensif d'exploitation et de navigation.
- Surveillance et rattrapages des ratés de la manutention portuaire.

Le marin peut donc se voir imposer des horaires de travail pendant une durée prolongée dans une mesure qui peut être sans équivalent dans d'autres secteurs de l'industrie du transport.

3° Les règles relatives à la durée du travail et les prescriptions en matière de veille au plan international ne sont pas appliquées comme il convient.

Les incidents dus à la présence d'un officier seul à la passerelle la nuit sont contraires aux dispositions du § 15 de la partie 3-1 de la section A-VIII/2 du Code STCW.

Les administrations du pavillon sont souvent en concurrence en ce qui concerne les niveaux d'effectifs qu'elles sont prêtes à accepter pour défendre l'intérêt mercantile de leur registre (Dumping social).

Le caractère inadéquat des niveaux d'effectifs est particulièrement préoccupant à bord des navires qui se livrent au cabotage intensif, ayant adopté une organisation de travail à deux bordées avec un capitaine faisant le quart et muni d'une licence de pilote pour limiter les frais d'exploitation.

L'incapacité à respecter les prescriptions devrait en être apparente dans les registres de travail. Mais ils ne sont examinés en détail que lorsqu'il y a des raisons précises de le faire (événements de mer, pollution,...) selon la directive OMI sur les PSC.

Primauté des normes OIT sur les directives européennes.

La fatigue est toujours un facteur contributif important dans les accidents maritimes.

4° Les amendements à rechercher.

Progrès technique et ergonomie du navire.

Evaluation formelle de la sécurité dans la conception des navires pour réduire la fatigue.

Les prescriptions relatives à la durée du repos, du travail et à la tenue du quart

- Audit des états du pavillon et des états du port sur ces prescriptions et en particulier

ceux qui déplorent des accidents et événements de mer (Résolutions A 974 et A 975)

- Application des prescriptions dédiées au travail/repos par les états du pavillon.
- Harmoniser les prescriptions relatives à l'inspection des registres des heures de travail
- Lutter contre la falsification des registres d'heures travaillées.
- Vérification des registres de travail

La détermination des niveaux d'effectifs de sécurité doit aussi prendre en compte :

- Les conditions météorologiques défavorables nécessitant la présence du Capitaine à la passerelle durant de longues périodes
- La diminution des services d'appui fournis à terre par la compagnie
- La durée des tours de service.
- Les horaires de travail irréguliers.
- Les opérations intensives de manutention et de préparation de la cargaison suivi d'un départ immédiat.
- Le pilotage de longue durée
- La programmation d'heures de travail raisonnablement stables
- Qu'à tout moment les effectifs soient adéquats aux fins de sécurité.

Différences entre les régimes de l'OMI et de l'OIT.

Aligner les prescriptions relatives dédiées de ces conventions et leur entrée en vigueur.

Réviser les directives (OMI/OIT) relatives à l'élaboration des tableaux indiquant l'organisation du travail des gens de mer à bord et le modèle de registre des heures de travail et de repos.

Résolutions A.890/A 955

Préciser leur caractère obligatoire et les transformer en Code.

Examen des niveaux d'effectifs au niveau international par type de navire pour mettre fin à la concurrence entre pavillon sur ce point.

L'élément humain

Prise en considération générale de l'élément humain lors de l'élaboration de directives, d'outils et d'instruments obligatoires ou non obligatoires.

Les gens de mer ne constituent pas une source renouvelable, homogène et facilement remplaçable.

Les coûts supplémentaires seront sans doute minimales par rapport à ceux des accidents.

La structure de délivrance des brevets est-elle suffisamment souple pour tenir compte des types d'organisation à bord qui peuvent atténuer la fatigue ?

Thierry Rossignol

Conférence IMTM du 26 juin 2006

Animée par Mr J.Bonnaud.

Notre collègue Chabillon a assisté pour nous à la conférence IMTM du 26 Juin 2006 qui s'est tenue à Aix en Provence et nous rend compte

Préambule :

(J.Bonnaud est Avocat au barreau de Marseille)

J.Bonnaud rappelle que nous fêtons cette année presque jour pour jour les quarante ans de la loi du 18 juin 1966 qui a été un évènement majeur dans le transport maritime français car elle constitue un véritable code maritime commerciale.

Cette loi qui se décline selon quatre titres (Affrètement/Transport de passagers/Transport de marchandises / Entreprise de manutention) a surtout eu pour objet de différencier une bonne fois pour toute l'affrètement navire du transport de marchandises proprement dit.

Transport de marchandises : Ce titre a été modifié depuis pour tenir compte de la conteneurisation. La loi du 21 décembre 1979 considère le transport des conteneurs en pontée comme un transport en cale, dans la mesure où le navire est pourvu d'installations adéquates. Il est étonnant de noter qu'aucune distinction n'est apportée par la loi pour les conteneurs open top ou flat.

Transport des passagers : Jusqu'en 1966 le droit des passagers était uniquement jurisprudentiel. Un chapitre de la loi de 1966 traite de l'organisateur de croisières. Or il peut sembler qu'il y a hiatus entre la loi générale de 1992 concernant les agents de voyage et la loi de 1966 dans la mesure où l'organisateur de croisières peut s'apparenter à un agent de voyage. Une croisière peut en effet comporter des prestations non maritimes et la loi de 1992 constitue la pleine responsabilité de l'organisateur de voyage en cas de forfait touristique. Néanmoins, ce chapitre de la loi de 1966 malgré la loi de 1992, reste d'actualité car il continue à s'appliquer pour la partie maritime du forfait.

Manutention : ce chapitre mériterait quant à lui des modifications car ce secteur d'activité a beaucoup évolué ces dernières décennies.

Vers un statut de l'organisateur de transport

(Ph Delebecque) : plan national et plan européen

(P.Dellebecque est professeur à l'université Paris I)

Le développement du transport multimodal, les projets d'autoroutes de la mer montrent la nécessité de passer de la concurrence des modes de transport à la complémentarité (comodalité).

Au plan national : Le concept de commissionnaire est français. Les garanties et responsabilité du commissionnaire sont toujours régies par le code de commerce de 1807. Il n'y a pas de contrat type commissionnaire, mais il existe des contrats type pour la route (utilisé par 98% des routiers) et pour le fluvial et bientôt pour le ferroviaire.

Un projet de contrat type commissionnaire a été élaboré par les organisations professionnelles et proposé en janvier 2006. Ce contrat type peut avoir une portée internationale, ce qui est nouveau et représente une évolution fondamentale. Ce projet n'a pas encore été avalisé par un décret ministériel.

Au plan européen :

La commission européenne quant à elle réfléchit à une future directive pour un statut commun en Europe de l'intégrateur de transport.

L'intégrateur ou organisateur de transport est l'équivalent du commissionnaire de transport français.

Le projet est récent, la commission attend les commentaires des organisations professionnelles sur ce projet.

Droit maritime international et communautaire :

(P.Bonnassies)

(P.Bonnassies est Professeur Honoraire de la faculté de droit d'Aix Marseille III)

Actualités :

2005 n'aura pas été un grand cru, pas de grandes conventions, pas d'évènements majeurs et heureusement pas de grande catastrophe écologique.

A noter tout de même :

- Le protocole du 14 octobre 2005 qui amende la convention de mars 1988 pour la répression des actes illicites en mer. Les actes illicites sont ainsi étendus :
- à l'utilisation contre un navire ou à bord d'un navire de matériel explosif, d'armes radioactives ou biologiques,
- à toute pollution volontaire (hydrocarbures, gaz liquéfié, substances nocives) dans le but d'entraîner la mort ou de sérieuses blessures.
- au transport d'armes biologiques, d'armes nucléaires, de matière fissile, ou de toute technologie permettant la réalisation de telles armes.

Ces amendements sont bien évidemment la conséquence du 11 septembre 2001.

- Action de l'état en mer : se renforce toujours, on est passé ainsi d'un simple pouvoir de contrôle à un réel pouvoir de police.

La loi du 23 avril 2005 modifie la loi du 15 juillet 1994, en donnant un cadre juridique à l'action de l'état en mer pour l'arraisonnement de tous navires transportant des stupéfiants ou des migrants clandestins, dans les eaux territoriales françaises et en haute mer.

Cet accroissement du rôle de l'état en mer est la conséquence notamment de l'échouement d'un navire en 2001 sur la côte d'azur avec des réfugiés Kurdes à son bord. On a revu depuis notre couverture de surveillance par les sémaphores et on s'est ainsi doté d'une loi pour pouvoir éviter à l'avenir ce type d'évènement.

L'avenir du fond complémentaire du FIPOL (système TOPIA)

Dès 1971 l'OMI a mis en place le FIPOL et, suite aux différents évènements de pollutions majeures, la garantie du FIPOL a été portée après des augmentations successives à 245 M d'euros en 2000. Comme le niveau de garantie restait insuffisant, à la suite de la catastrophe du Prestige un fond complémentaire a été créé pour porter la garantie à 900M d'euros environ.

Le mécanisme TOPIA mis en place par les P & I club va permettre d'équilibrer les charges supportées entre l'armateur et les pétroliers, en indemnisant le fond complémentaire. Ainsi, le ratio entre armateur et pétrolier de 1 à 7 précédemment, arrivera pratiquement à l'équilibre.

Ex : pour un sinistre de 1 milliard d'euros

Armateur : 110 Md'euros
FIPOI 92 : 135 M d'euros
Fond complémentaire : 655 M d'euros
Soit : 900 M d'euros

Avec le mécanisme TOPIA, le P & I Club va verser la moitié des 655 M d'euros.

En conclusion, le mécanisme TOPIA n'augmente pas l'indemnisation aux victimes, mais diminue les charges des entreprises pétrolières, ce qui semble pour le moins surprenant vu les bénéfices en constante augmentation de tous les groupes pétroliers.

Grandeur et servitude du chargeur de containers

(C.Scapel)

(C.Scapel est directeur du CDMT, Avocat au barreau de Marseille)

A l'instar des pétroliers (VLCC) dans les années 70, les porte-conteneurs connaissent une course au gigantisme. Des navires de 6 000 à 7 000 TEUS ne vont pas tarder à être dépassés par des navires capables de transporter 9 500 conteneurs et l'on parle de futures unités de 14 000 TEUS. (CMA-CGM vient de baptiser

le *Fidélis* capable de transporter 9 415 conteneurs)

Ces réalisations et ces projets posent un certain nombre de problèmes sur le plan nautique ou sur le plan portuaire par exemple, mais le problème des chargeurs est rarement évoqué. 40% des marchandises transportées sont considérées dangereuses à des degrés de dangerosité divers. Ces marchandises posent d'ailleurs des problèmes d'arrimage pour se conformer au code IMDG.

Depuis 1998, on a répertorié 10 catastrophes majeures sur des porte-conteneurs. Or le chargeur est responsable des dommages occasionnés par sa marchandise. C'est pourquoi d'ailleurs le chargeur a intérêt à contrôler le bon arrimage à l'intérieur du conteneur et bien déclarer les marchandises lorsqu'elles sont dangereuses. Une fausse déclaration engage également sa responsabilité.

Avec le gigantisme des navires une catastrophe majeure peut atteindre des sommes considérables.

Ex : *Le Hyundai Fortune* après un incendie dans sa marchandise, qui a duré plusieurs jours, a été déclaré en perte totale. Soit dommage corps =

70 M d'euros et dommage cargaison = 300 M d'euros.

Imaginons que l'on arrive à déterminer qu'un conteneur est incriminé et que le chargeur est responsable. Que va-t-il se passer ? Le navire sera déclaré en avarie commune. Mais cela ne limitera pas la contribution du chargeur mais l'aggraverait au contraire. Et le chargeur ne bénéficie d'aucune limitation de responsabilité.

Pour C.Scapel, les chargeurs ne sont pas conscients des risques encourus et sont bien souvent mal assurés.

L'impôt sur le revenu des étrangers travaillant sur les plate formes de forage au large de la Tunisie.

(par Othman Ben Fadhel)

(Othman Ben Fadhel est Maître de conférence en droit privé)

O.Ben Fadhel attire notre attention sur le fait que la Tunisie ayant ratifié une loi déclarant une zone économique exclusive, les étrangers travaillant sur les plate formes situées dans cette ZEE seront soumis à l'impôt sur le revenu en Tunisie.

Séminaire AGIS

Brest, Préfecture Maritime, les 17,18 et 19 mai 2006

Compte rendu de l'AFCAN suite à sa participation du séminaire AGIS Echange européen dans le domaine des enquêtes consécutives aux pollutions causées par les navires

Objectif de ce séminaire :

Rencontre entre juristes et intervenants européens dans les processus de détection, analyse, et traitement juridique en cas de pollution marine par hydrocarbures.

Séminaire organisé par la Gendarmerie Maritime, piloté par le Lieutenant-colonel Duval.

Le déroulement de ce colloque était le suivant :

- Présentation des outils législatifs en vigueur.
- Déroulement d'une affaire de pollution maritime par hydrocarbures (de la patrouille aérienne jusqu'au jugement du Capitaine et de l'Opérateur du navire).
- Présentation des différentes organisations des pays membres.

Cette présentation était vivante et plaisante à suivre.

Nous avons été accueillis à la Préfecture Maritime par l'Amiral

Mézer, qui ce jour là devait également "gérer" le retour du Q790. Ses souhaits sont :

- d'améliorer les méthodes de collecte de preuve de pollution,
- d'harmoniser la législation européenne, afin que les preuves collectées par un état tiers puissent être recevables par l'état côtier.

Le Commissaire en chef Verdeaux, membre du Secrétariat Général de la Mer, fut le premier intervenant.

Il a présenté l'organisation typiquement française du SG Mer, qui dépend du Premier Ministre et touche transversalement 12 ministères différents.

Le 1er Ministre définit les objectifs annuels.

Le SGMer est dirigé par le Haut Fonctionnaire Xavier de la GORCE assisté de chargés de mission pour ce qui constitue "l'ingénierie maritime".

Dans le cadre des pollutions maritimes par

hydrocarbures, les moyens relèvent des ministères suivants :

- Ministère de la défense : Marine et Gendarmerie Nationale
- Ministère des transports : Affaires Maritimes
- Ministère budget : Douanes
- Ministère de l'intérieur : Police et Sécurité Civile

- Ministère de la justice : Jugement des délits
En cas de pollution Outre-Mer, le Délégué du Gouvernement se substitue au Préfet Maritime, pour le traitement de la crise.

Cette organisation française aurait le mérite d'être un système simple et cohérent, économe en moyens mais exige une parfaite collaboration entre les différents ministères et partenaires.

En cas de pollution maritime par hydrocarbures, les points durs restent :

- la validité de la preuve,
- l'effectivité des sanctions.

Pour cela des mesures réglementaires ont été mises en place depuis 2000 et les sanctions ont été renforcées en 2001 puis en 2004 pour atteindre le montant maximal théorique de 1M d'euros ou 4 fois le prix de la cargaison transportée.

Un vide juridique subsistait en mer Méditerranée puisqu'il n'y avait pas de ZEE ; depuis 2003 et la création d'une zone de protection écologique les pays riverains se sont dotés d'un outil juridique.

En France les 3 tribunaux spécialisés dans les pollutions marines sont :

- Le Havre pour la mer du Nord et la Manche (jusqu'au mont Saint Michel),
- Brest pour la Manche occidentale et l'Atlantique,
- Marseille pour la mer Méditerranée.

La détection de pollutions se fait actuellement de jour. La mise en oeuvre des outils de détection de nuit est en cours d'achèvement. Le coût des sanctions oscille entre 100 et 800 keuros imputables à l'opérateur du navire.

Le Dr. Zeitler de la commission européenne (Chef du département justice, liberté, sûreté), nous a ensuite fait le point de la législation en vigueur au niveau européen.

Le crime environnemental a été défini en 1999 à Tampere (Finlande).

En 2005, deux nouveaux outils réglementaires sont sortis :

- Directive européenne 05/35/EC
- Décision 05/677/JHA (décision de Francfort).

Le bilan final est moins ambitieux que le projet initial du fait de pressions de pays européens à forte influence maritimes. Toutefois ces textes s'appuient sur les lois internationales (Marpol et droit de la mer), les sanctions énoncées s'appliquent à tous.

La Décision, responsabilise les personnes morales et légales, vise à une harmonisation des sanctions pénales ainsi que l'échange d'informations.

Les sanctions préconisées par l'Europe sont :

- Pollution accidentelle : 100 à 300keuros et 1 à 3 ans de prison
- Pollution volontaire (négligences sérieuses) : 750 à 1 000k d'euros et 2 à 5 ans de prison
- Pollution intentionnelle (et mort d'homme) : Pas de plafond financier et 5 à 10 ans de prison.

La convention sur le droit de la mer, stipule que seul les "nationaux" sont passibles de prison par l'Etat côtier. La France propose que la citoyenneté européenne soit reconnue et ainsi tous les ressortissants européens seraient passibles de prison devant toutes les juridictions européennes ; bien évidemment certains pays membres s'y opposent...

Le problème est que la Cour de Justice Européenne a annulé ces instruments ce qui a pour conséquences de renvoyer tout ce projet devant le parlement et le conseil. Une nouvelle directive est en préparation pour 2008.

Toutefois un 3eme pack sur la sécurité maritime est sorti en novembre 2005, visant à une mise en place d'une politique maritime sous la forme d'un papier vert.

De même un inventaire des moyens de l'action de l'état en mer est en cours au niveau de tous les pays maritimes afin d'évaluer l'opportunité de la constitution d'une Coast-Guard Européenne.

Le Commissaire en chef Verdeaux membre du Secrétariat Général de la Mer nous a ensuite exposé la problématique état du pavillon / état côtier ou du port.

La convention de Montégo bay permet sous l'article 228 de "dépayer la procédure" en cas de pollution marine. Cela sous le principe de la primauté de l'état du pavillon. Toutefois cette même Convention prévoit une clause de sauvegarde dans les cas suivants :

- dommage grave,
- négligence dans la mise en application des conventions internationales par l'état du pavillon.

Il s'en suit donc un débat de juristes relatif aux outils Marpol /Montégo bay.

La France a transposé Marpol et la convention de Montégo bay dans son code de l'environnement (Art 218 et suivants).

Marpol précise (article 4) que l'état côtier a la juridiction mais peut la rétrocéder à l'état du pavillon en lui rétrocédant les preuves de l'infraction.

Marpol traite de rejets illicites, la convention de Montégo bay est elle plus généraliste. Il existe une notion de gravité du dommage subit. Le critère étant celui des zones concernées (zones naturelles particulièrement vulnérables, zones économiques exclusives, zones spéciales Marpol, zones de protection écologiques...) dans lesquelles tout rejet est interdit. Dans ce cas il y aurait donc faute grave.

De plus le non respect de la réglementation internationale par l'état du pavillon est un sujet encore plus délicat car il doit être apprécié à plusieurs reprises et est plus technique (ports state control, listes MOU blanc / gris / noir).

La polémique porte également sur le fait de savoir quelle convention est antérieure à l'autre...

D'un côté Montégo bay est calendairement plus récente à Marpol ;

De l'autre côté, Marpol faisant l'objet de révisions annuelles à l'OMI peut de ce fait être considérée comme postérieure.

Enfin on assiste à un "grignotage" de l'état côtier sur le droit de la mer.

La gravité du dommage peut être estimée d'après les critères suivants :

- dans les ports en fonction de la surface polluée,
- notion de zone et d'accumulation en fonction du lieu,
- Au-delà de 15ppm Marpol considère qu'il y a infraction.

En France, la décision de délocaliser une affaire est prise par le juge après concertation avec le Ministère des Affaires Etrangères au regard de ces 2 critères (gravité du dommage et mise en application des outils législatifs internationaux dans l'état du pavillon).

A ce jour, à Brest, 2 affaires ont été "exportées" , l'une vers la Norvège l'autre vers Malte.

Ces exportations posent un autre problème qui est de savoir si les sanctions imposées par l'état du pavillon semblent raisonnables pour l'état côtier, et peut-on être jugé 2 fois pour une même affaire.

La réglementation internationale évoque l'immobilisation selon la nature du dommage.

Le dommage peut être important, majeur ou grave. Dès qu'il a lieu dans les 12' il est considéré comme grave et plus encore s'il a lieu dans la zone littorale.

Dans de tels cas la France dérouté le navire.

La Suède, la Belgique et la Grande Bretagne considèrent comme majeur tout déversement de plus de 1000 litres...

Quels sont alors les moyens de mesure ?...

Les Accords de Bonn nous apportent une réponse avec les codes d'apparence.

Lors de sa réunion annuelle de septembre à Stockholm, la réunion des parties contractantes de l'Accord de Bonn a adopté un nouveau code d'apparence des nappes d'hydrocarbures. Ce code d'apparence remplacera, à compter du 1er janvier 2004, le code couleurs utilisé pour décrire et quantifier les déversements d'hydrocarbures. Un guide d'utilisation devrait être bientôt disponible sur le site de l'Accord.

CODE D'APPARENCE	EPAISSEUR	QUANTITES
nappe (en µm)	litres/km2	
Reflet (gris argenté)	0,04 - 0,3	40 à 300
<i>Pas toujours perceptibles d'avion</i>		
Arc-en-ciel	0,30 - 5,0	300 à 5000
<i>Preuve de présence d'hydrocarbures.</i>		
Métallique	5 - 50	5000 à 50 000
Vraie couleur discontinue	50 - 200	50 000 à 200 000
Vraie couleur continue	>200	Plus de 200 000

M. Rabuteau du réseau Allégans

(réseau de compétences de juristes et d'universitaires spécialisés dans le droit applicable aux activités maritimes et à la protection du milieu marin) nous a présenté les aspects juridiques de la preuve :

En France, une observation visuelle par un agent assermenté complété de photos constitue une preuve.

Pour mémoire sur une photographie il n'est pas possible de détecter une pollution de moins de 100ppm.

Le témoin des faits doit être un agent verbalisateur assisté d'un témoin. Il s'appuie sur le code d'apparence défini lors des accords de Bonn.

Il dresse alors un procès verbal. Ce Procès verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire (art L218-28 du code de l'environnement).

M. Cosse du service des Douanes, nous a présenté les moyens de collecte des preuves.

Depuis 1980, la France est dotée de moyens de télédétection aéroportés pour usage diurne.

Les preuves peuvent être également collectées par des aéronefs de la marine puisqu'il suffit d'avoir un agent assermenté, un témoin et des photos.

Pour estimer les volumes déversés les avions instrumentés sont équipés :

- de radar SLAR qui mesure la rugosité de l'eau donc détecte les produits huileux,
- de détecteurs IR/UV, UV pour les nappes de plus de 0,3µm et UV pour >10µm.
- de radar à micro ondes pour les nappes comprises entre 0,3 et 3 cm d'épaisseur,
- et nouvellement de caméras à intensification de lumière pour une détection de nuit.

Dans la pratique et pour éviter des procédures qui n'aboutissent pas, les PV ne sont dressés que lorsque des nappes de vraie couleur discontinue ou vraie couleur continue avec des irisations arc en ciel sont détectées. On est alors certain qu'il s'agit d'hydrocarbures, et les quantités déversées sont suffisamment importantes pour qu'il s'agisse d'une pollution grave.

Pour mémoire, l'oeil ne peut percevoir que les pollutions supérieures à 100ppm et les avions sont équipés d'AIS VHF qui ont alors une portée de 200km.

M. Parthiot du Cedre, nous a présenté les premiers résultats " encourageants " (?) de la télédétection par satellite.

Les satellites de positionnement maritimes existent depuis 1972 (système Transit) et ont gagné en suivi de position comme en précision (GPS,...).

En France, depuis 8 ans, des essais de détection de pollution sont en cours et depuis 2 ans, des cartes de vents locaux sont en cours de modélisation.

Actuellement 2 satellites équipés de radars, sont en mesure d'effectuer des images (un canadien et un européen).

Les images transmises sont de 400km / 400km et une résolution de 100m permet de faire de la détection de pollution par détection de différence de rugosité, preuve d'un "filage d'huile".

D'ici 2-3 ans, la constellation va s'étoffer et une carte journalière devrait être traitée dans les 30

minutes afin de déclencher les alertes en temps. Aujourd'hui, lors des passages diurnes, on observe surtout des nappes anciennes qui ont été déformées par les vents et courants de surface, sans que le pollueur soit nécessairement sur l'image ; les navires sont également visibles et leur position peut être connue.

Lors des prises de nuit, lorsqu'il y a flagrant délit, le navire fait un point blanc au bout de la nappe noire.

Des images nous ont été présentées et il est aisé de faire la différence entre un navire pollueur (car à l'extrémité de la nappe) et un navire qui traverse une nappe (le sillage du navire "coupe" la nappe et elle ne se referme pas).

Les systèmes de traitement d'images sont en mesure de donner une position du navire, en couplant cela à un AIS longue distance tel que prévu par l'OMI, la culpabilité du navire sera alors aisée à démontrer.

Pour mémoire, un avion muni d'un AIS VHF a une portée de 200km. En zone sous contrôle côtier, un re-jeu de la navigation peut être réalisé.

Lieutenant-colonel Duval.

Une fois le pollueur identifié, l'état côtier (ou du port) doit avoir la certitude de la culpabilité avant d'être en mesure de procéder au déroutement du navire.

Le premier déroutement de navire a eu lieu en 2003.

Basé sur l'accord de Montégo bay, la France s'est dotée des outils juridiques pour lui permettre ces déroutements :

- Loi de 1994 relative à l'action de l'état en mer et à la répression des pêches, narcotrafiants, qui permet l'emploi de la force en mer.
- Loi du 15 avril 2003 qui désigne les tribunaux compétents dans le cadre de pollutions maritimes (Le Havre, Brest, Marseille et Paris).

Le déroutement du navire permet :

- d'entreprendre l'enquête maritime (gendarmes maritimes pour la partie légale et le centre de sécurité des navires pour la partie technique),
- d'exercer une retenue du navire contre paiement d'une caution,
- la présence physique du Capitaine pour lui remettre en "mains propres" sa citation à comparaître.

La signification du déroutement peut être faite par aéronef.

En cas de refus de déroutement, l'identité du navire ayant été prise, une amende de 150euros s'ajoutera à celle de la pollution. Le navire sera certainement dans un port européen, où il sera aisé de lui signifier ses infractions et de le poursuivre.

Les éléments de l'infraction sont transmis par Internet au Procureur qui dès lors qu'il a la conviction de pollution volontaire par hydrocarbures dans la ZEE française, peut

exiger le déroutement du navire.

M. Kérébel, chef du Centre de Sécurité des Navires du Finistère nord, nous a présenté le déroulement de l'enquête technique à bord du navire dérouté.

Deux inspecteurs du CSN, sont d'astreinte 24h/24 et 7jours/7 pour assurer l'expertise et le rapport d'enquête technique.

Ils sont à bord du navire à son arrivée à quai. Leur inspection cible la gestion des résidus machine.

Ils sont de 2 types :

- résidus d'hydrocarbures (boues des séparateurs FO et huile moteur),
- eaux de cale machine (séparateur à eaux mazouteuses).

Pour mémoire un navire qui consomme 100t de FO/jour génère 1t de résidus/jour.

Tout rejet de boues ne peut être qu'un acte volontaire.

Par contre de nombreux rejets peuvent être dus à des dysfonctionnements de séparateurs à eaux mazouteuses (EMZ). Dans ce cas, un contrôle de bon fonctionnement du détecteur et de l'électrovanne associée permettent de savoir s'il s'agit d'un acte volontaire ou pas.

L'expérience montre que des pollutions peuvent aussi avoir pour cause des communications entre ballasts eau de mer et les soutes de FO (défaut de cloisons ou plus fréquents défauts d'étanchéité des tuyautages compris dans ces capacités).

L'inspection à bord porte sur les points suivants :

- séparateur EMZ 15ppm et sa cellule de détection,
- connaissance de cet équipement par le personnel machine,
- les circuits EMZ / résidus,
- les instructions en vigueur du fait de l'ISM,
- les registres d'hydrocarbures, journaux, certificats...

Le but étant d'établir un rapport technique objectif au procureur.

Les Inspecteurs du CSN reconnaissent que les séparateurs EMZ ne sont pas assez performants pour être en mesure de traiter les émulsion présentes dans les cales machine et que la seule solution pour avoir aucun rejet serait de disposer de capacités de rétention suffisantes, combinées à un débarquement obligatoire au port des déchets d'exploitation, ceci à peu de frais et sans perte de temps d'exploitation pour les opérateurs des navires.

De son côté la Gendarmerie Maritime, mène son enquête à bord du navire et contrôle la correspondance entre les registres d'hydrocarbures et les existants en soutes et

capacités du bord.

M. Tarabeu, Procureur de la république au Tribunal de Grande Instance de Brest, nous a présenté le rôle du procureur dans le déroutement du navire, le traitement des informations collectées et le déroulement de la procédure juridique.

En cas de pollution il existe 3 niveaux d'analyse :

- 1ère instance à Brest (ou Le Havre, Marseille),
- Appel à Rennes (ou Rouen, Aix en Provence, Paris),
- Cassation à Paris

Les deux premières analyses portent sur les faits tandis que la cassation porte sur la question de droit de l'affaire jugée.

Les trois instances ont leurs propres commissions d'enquêteurs techniques et administratifs.

Pour que le déroutement soit possible trois conditions sont impératives :

- Matérialité : PV, photos, expertise de la nappe,
- Causalité : le navire responsable de la pollution constaté est clairement identifié,
- Acte volontaire : en droit français, ce n'est pas parce que le Capitaine n'est pas à la machine qu'il n'est pas responsable.

Ceci en respectant la règle 11 de Marpol, sauf sauvegarde de la vie ou avarie... Pour qu'il y ait avarie, cela doit avoir une notion accidentelle et ne pas résulter d'un défaut d'entretien ou de non intervention sur un dysfonctionnement longuement constaté...

Sont alors convoqués :

- Le Capitaine et l'armateur / propriétaire du navire, pour lui remettre sa convocation en main propre ainsi que le montant de la caution libératoire pour le navire.
- Les parties civiles (syndicats mixtes, Vigipol,...) pour obtenir recouvrement des mesures de nettoyages qui sont obligatoires ainsi que des dommages et intérêts.

Les peines prononcées sont importantes (entre 100 et 800keuros).

Une harmonisation des peines est nécessaire au sein de la Communauté Européenne ; à ce jour elles peuvent aller jusqu'à 4 fois le prix de la cargaison ou 1M d'Euros.

Des peines complémentaires de publicité dans les revues institutionnelles sont également exigées (Lloyd's list, presse de grand public et spécialisée).

L'Italie s'appuie sur le code ISM pour élargir les responsabilités à d'autres acteurs de la chaîne de décision ou d'organisation de la compagnie.

En France le propriétaire et l'opérateur du navire sont responsables au civil et doivent assumer 90% de la peine infligée (10% de la

peine étant attribuée au Capitaine).

En Grand Bretagne, la preuve d'intentionnalité est nécessaire.

Si le Capitaine, l'armateur ou l'opérateur ne sont pas présents au procès, le jugement à tout de même lieu et est réputé contradictoire du fait qu'une convocation en mains propres leur a été remise lors de l'immobilisation du navire. Le système français repose sur le principe de la caution qui est répartie entre :

- une garantie de présence du Capitaine et de l'opérateur / propriétaire du navire (restituée s'ils sont bien là),
- amende pénale,
- les dommages et intérêts.

En France, il y a liberté de la preuve ce qui veut dire qu'un PV accompagnée d'une photographie d'un autre pays, sont recevables en cas de délit dans la ZEE française.

Le Cdt Le Calvez, membre de l'Association Française des Capitaines de Navires a présenté comment un navire produit des déchets d'hydrocarbures et comment ils sont traités avec les moyens du bord.

Cet exposé est en ligne sur le site Internet de l'AFCAN :

http://www.afcan.org/dossiers_techniques/gestion_dechets_huileux.html

et un autre dossier est également disponible : http://www.afcan.org/dossiers_techniques/gestion_residus.html

Intervention de l'auteur :

Sans cautionner ou justifier les rejets volontaires à la mer, nombre de Capitaines sont confrontés au problème suivant :

- Le traitement des hydrocarbures (combustibles et huiles) génère des boues qui s'accumulent dans des capacités.
- La tranche machine génère des eaux mazouteuses en émulsion du fait de l'usage incontournable de produits chimiques (dégraissants, détergents, dispersants,...) lors du nettoyage des parquets ou des équipements démontés lors d'interventions.
- La destruction des ces résidus par incinérateur est fastidieuse.
- Le débarquement de ces résidus d'exploitation n'est pas toujours possible, rapide et souvent très cher.

Pour traiter ces eaux mazouteuses, et avant tout rejet d'effluents à la mer, les bords ne disposent que du séparateur EMZ 15ppm.

A ce jour rares sont les navires équipés de séparateurs EMZ suffisamment performants pour être en mesure de traiter les émulsions (séparateurs conformes à la résolution MEPC107(49)).

Les autres séparateurs approuvés par l'OMI (et toujours en service sur de nombreux navires) n'ont pas fait l'objet de test en présence d'émulsion et la résolution A393(X) de l'OMCI précise bien que "ces séparateurs ne sauraient non plus traiter les hydrocarbures à très haute densité relative ou les mélanges se présentant sous forme d'émulsion" (§5 du préambule de l'annexe).

La nouvelle résolution MEPC 107(49) n'est applicable qu'aux navires mis sur cale après le 1er janvier 2005 ou en cas de remplacement du séparateur EMZ après cette date.

Du fait de cette nouvelle résolution, L'OMI reconnaît tacitement que les séparateurs existants sont incapables de traiter les émulsions effectivement présentes dans la tranche machine.

Mais comme elle n'impose pas de date butoir pour exiger le remplacement de tous les anciens modèles de séparateurs, ces derniers resteront à bord avec leur certificat OMI le temps de la vie du navire.

De ce fait, tant que :

- les exigences réglementaires n'imposeront pas aux armateurs le remplacement des séparateurs EMZ ancienne génération par des séparateurs performants,
- tous les ports ne seront pas dotés d'installations de réception efficaces et à bas prix,
- tous les navires n'auront pas des capacités de rétention suffisantes,

Il est utopique de croire que les bords sont en mesure de traiter les résidus d'exploitation de la tranche machine.

La lutte contre la pollution par hydrocarbures a un prix, qui doit également intégrer celui de la prévention, comme celui de la mobilisation. Aussi je sollicite votre mobilisation sur ce sujet afin que le problème trouve une véritable solution pour tous.

Conclusion :

Ce séminaire parfaitement organisé, fut très ouvert, riche en échanges d'idées et très instructif (aussi bien sur le plan réglementaire que concernant la description des moyens dont dispose la France).

Absent le dernier jour, je ne peux pas vous présenter les systèmes de nos voisins européens.

Je me félicite de la présence de nombreux membres (et futurs membres) de l'Union européenne et n'exprime qu'un seul regret, celui de ne pas avoir pu rencontrer des représentants des nations à forte influence économique maritime comme la Grèce, Malte ou Chypre...

Christophe Maguin

En passant par la cambuse

CEVICHE, CEBICHE, SEVICHE

Gloire de la cuisine péruvienne, se rencontre aussi en Amérique Centrale, il s'agit de poisson "cuit" par le jus de citron.

Pourquoi ces 3 orthographes, c'est que les linguistes ne sont pas d'accord sur les origines, donc les racines à utiliser ; et pourquoi il y a 200 ans on écrivait sevice et maintenant on préfère ceviche ?

On propose des origines anglaises (seabeach=poisson de plage) via les marins anglais qui venaient charger du guano, arabe (sibech=nourriture acide) via les femmes maures, butin de guerre, accompagnant les hommes de Pizzare, espagnole (cebique=becquée), chibcha (viche=poisson frais) c'était l'antique langue des indiens Muisca et Tairona en Amérique centrale et nord du Pérou. Et d'autres.

Mais pourquoi cette préparation au Pérou, c'est que l'on se trouve en présence d'une mer excessivement poissonneuse bordée par une côte excessivement aride où la végétation est absente, donc pas de combustible. Compter 8 jours de pluie par an pour un cumul de 30 millimètres, un peu moins dans le sud, et encore moins en atteignant le Chili. Les pêcheurs devaient donc trouver une solution pour manger le poisson, et ont trouvé le jus d'orange amère locale, le citron n'étant venu qu'avec les Espagnols.

La recette de base de la ceviche c'est, pour une personne : 150 grammes de poisson (bar, dorade, thon rouge...), 1/2 oignon coupé très fin, et passé à l'eau froide pour lui ôter son agressivité, à ajouter au poisson coupé en cubes de 2cm, avec sel et un peu de piment. Ajouter le jus de 3 citrons verts, un peu de persil et de coriandre, remuer et servir dans le quart d'heure qui suit sur une feuille de laitue accompagné de patate douce, maïs, ou pomme de terre.

Eviter les longues macérations, au-delà de 1/2 heure, un Péruvien met le poisson à la poubelle.

Le poisson tahitien suit cette même règle, et cette "cuisson" permet de manger du poisson à bord des pirogues.

On peut faire aussi une ceviche de champignons, pour 2 personnes, prendre 400g de champignons de

Paris coupés en lamelles, 1 gousse d'ail, 1/2 oignon hachés fin, 1 pincée de persil et 1 de coriandre, 1/2 petit piment sans côtes ni graines, rincé et coupé fin, le jus de 3 citrons verts, 1 cuillère à soupe d'huile d'olive, sel, et vous pouvez laisser macérer 1 heure. Possible aussi, la ceviche de poulet : pour 2 personnes, prendre un blanc de poulet coupé en lamelles, saler, une pincée de piment et une de cumin, mélanger, attendre 10 mn, ajouter 1 gousse d'ail hachée et le jus de 2 ou 3 citrons verts, laisser macérer 20 à 30 mn, peu de temps avant de servir ajouter 1/2 oignon émincé finement (une longue macération tuerait l'oignon).

La ceviche de coquillages est délicieuse, en particulier avec les noix de Saint Jacques escalopées.

Je ne voudrais pas terminer sans vous parler du surplus de marinade que l'on peut avoir, alors parlons des glaces de "leche de tigre", c'est-à-dire "lait de jaguar" (le jaguar étant appelé tigre en Amérique latine), c'est cette marinade de ceviche qui peut être transformée en glace rafraîchissante, de même que la marinade peut être bue en apéritif avec quelques tapas, quand il fait chaud, c'est vraiment rafraîchissant et surtout très apéritif. SALUTE !

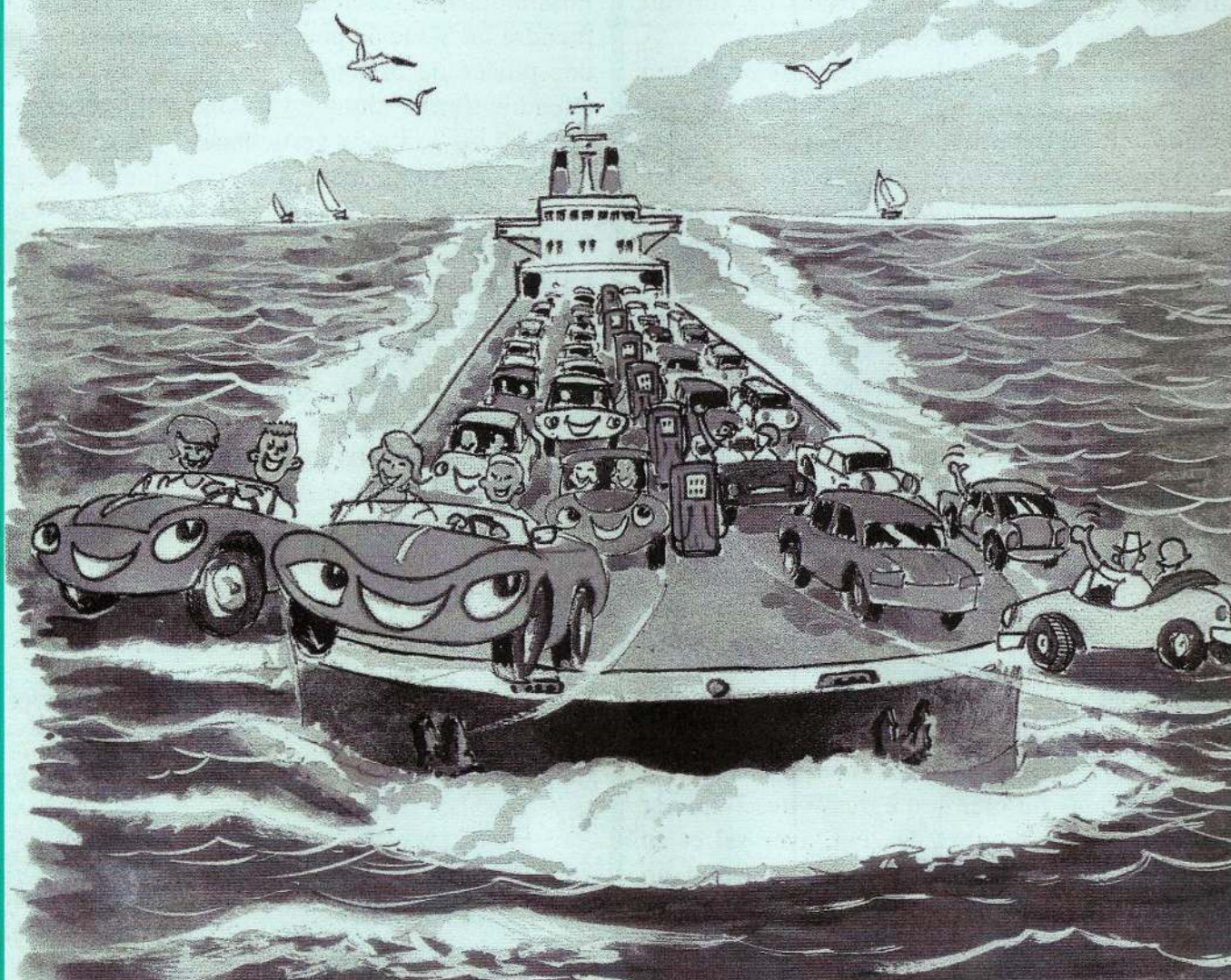
Cdt Yves CHARLOT



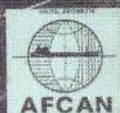
Devant la côte péruvienne près de Callao, un pêcheur revient avec des pétoncles, dont la taille avait permit la vente sous le nom de coquille et jacques.

90% DES ECHANGES COMMERCIAUX
SE FONT PAR LA MER

GRAND MERCI A NOS EQUIPAGES



LES LONG COURRIERS SONT SYMPAS ...



ASSOCIATION FRANCAISE DES CAPITAINE DE NAVIRES

Alain Cor