

AFCAN

Informations

NORFOLK photo H. QUERE



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

I AFCAN F O

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.
Rue de Bassam - 29200 BREST
Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Edito.....	p.3
Responsabilité du capitaine	p.4
Zim Mexico III	p.10
VTS Détroits turcs	p.13
BEA Mer	p.17
Navigation à l'estime	p.22
MEPC 54.....	p.24
Mars	p.28
En passant par la 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 2007

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

Bureau

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

Conseil Assurance

LOUDES Ch.

Site web

F.X. Pizon

Chefs de Régions

H. Ardillon : Normandie
J.P Declercq : Loire
Ch. Loudes : Finistère
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

A Nous nous devons ici d'adresser tous nos vœux à l'EMSA (European Maritime Safety Agency) qui depuis Lisbonne se doit de mettre en oeuvre la politique sécurité voulue par la Communauté Européenne.

Les besoins de transparence, d'unicité d'application et de compréhension des textes divers, portant tant sur la formation des marins que sur la poursuite du fraudeur et la lutte contre le pollueur intentionnel, sont tels que nous ne pouvons que saluer l'importance de la tâche qui attend cette Agence.

Cette nécessaire unité de vue devrait donc amener très rapidement à la création d'une garde côtière européenne tant attendue. Car, même si cela doit déplaire aux adversaires de cette E.C.G (European Coast Guard), le fond est toujours plus important que la forme qui elle, c'est bien connu, ne pourra que répondre aux exigences des particularismes locaux et nationaux.

Nous nous devons également d'adresser tous nos vœux de succès à l'Observatoire des droits du marin dont les travaux vont porter, entre autres sujets, sur la récente Convention de l'OIT (Organisation Internationale du Travail (Droits du marin) récemment adoptée en Suisse. Cette nouvelle Convention est importante par sa considération complète de l'activité du marin en termes de droits et de devoirs.

Il est bien dommage que sa ratification tant à l'échelle européenne que française soit retardée par des considérations liées aux domaines de compétence de l'Union, et des Etats au sein de l'Union. Ce qui est un comble pour une Convention internationale dédiée à l'humain qu'est le marin qui, comme chacun le sait, a toutes les vertus et aussi tous les défauts surtout quand on lui demande d'être le bouc émissaire de l'ensemble des erreurs des parties prenantes de notre métier.

L'année 2007, en son mois de Mai, saluera, au niveau français, la mise en place du registre du RIF. Chacun pourra en évaluer dès lors tout l'intérêt pour notre pavillon, notre flotte marchande et l'emploi navigant français. Choses qui par ailleurs ne sont pas du tout, et pas forcément, liées entre elles (la lecture du rapport Poséidon est explicite sur le sujet). Les travaux des partenaires sociaux, lors des séances du Conseil Supérieur de la Marine Marchande de Février, n'en auront donc dès lors que plus d'intérêts et de pertinence car y seront traitées entre autres : la nationalité du Capitaine et la composition des équipages.

Ce qui nous ramène aux divers sujets de préoccupation de notre association qui ont fait l'actualité des années précédentes et, n'en désespérons pas, de celle de 2007.

Sans les classer par importance, on trouvera pêle-mêle : le quart à deux bordées; l'emploi des aciers haute résistance (H.R) dans la construction; la trop grande confiance dans les automatismes et les systèmes informatiques mal adaptés à l'humain; le saisissage des conteneurs par des "coins" automatiques, trop précocement reconnus d'utilité, en termes de sécurité, grâce à leur impact sur le prix de la manutention; les navires pétroliers double coque, qui commencent, avec retard hélas, à être critiqués; la procédure pénale qui est appliquée aux capitaines accusés d'être coupable dès la constatation de l'infraction; les exigences médiatiques d'un sensationnel qui ne dure que l'espace séparant deux sensationnels; l'effet Erika avec la prochaine ouverture du procès; les effets co-latéraux des actes de certains travailleurs en lutte pour la protection de leurs acquits,...la liste est longue.

Car il en va ainsi du manque général de considération pour l'élément humain qui, pour l'heure, est encore trop nécessaire à la vie d'un navire marchand.

Raison il faut garder !!!, aurait dit un héros d'une certaine série de films.

Que l'année vous soit malgré tout agréable,

Thierry ROSIGNOL

Responsabilité pénale et civile du Capitaine en matière de pollution marine

Merci à Maître Béatrice Favarel-Veidig, Avocat à Marseille, qui nous a autorisé à reproduire son intervention prononcée lors du "Captain's day" à Monaco le 22 septembre 2006

Par Maître Béatrice Favarel-Veidig Avocat à Marseille

PREAMBULE :

Depuis la catastrophe de l'Erika, cette question a engendré un véritable phénomène de schizophrénie collective dans un pays pavlovien par le pilonnage médiatique écologique.

S'en est suivie une politique de législateur ainsi qu'une position jurisprudentielle et doctrinale d'une particulière sévérité à l'égard des Capitaines de Navires.

Il faut entendre ici par «Navires», aussi bien les yachts de grande plaisance battant pavillon étranger que les navires de commerce qui ne font l'objet d'aucune distinction dans le Droit Maritime Français, de même que dans la plupart des Conventions internationales, relatives à la question qui nous occupe.

Je m'attacherai donc aujourd'hui à vous exposer au travers d'exemples récents de jurisprudences et de cas pratiques les moyens, pour un Capitaine de tenter de contourner par tous moyens les condamnations **quasi systématiques** prononcées par les tribunaux français en matière pénale et civile.

C'est sous l'angle de la responsabilité pénale que sera envisagé dans un premier temps notre exposé.

Préalablement à l'exposé des différentes décisions rendues ces dernières années par la Cour de Cassation et par les Cours d'Appels, je rappellerai les principales attributions du Capitaine et ses responsabilités en cette qualité.

1) QU'EST-CE QU'UN CAPITAINE ?

Le Capitaine est un sujet de droit qui ne peut être comparé à aucun autre.

Il est ce que l'on peut appeler la tête (du latin caput) le maître (master) du Navire, c'est-à-dire celui qui en fait en exerce le commandement.

Les règles juridiques qui lui sont applicables mériteraient une mise à jour, tant au regard des attributions dont il est titulaire, qu'au regard des responsabilités qu'il encourt.

1 - S'agissant de ses attributions :

Il est d'une certaine manière comparable à un chef d'orchestre, à savoir qu'il n'est pas seulement l'exécutant d'une mission qui lui serait dictée mais également celui qui répond

d'un Navire, c'est-à-dire des passagers qui sont à bord, des marchandises qu'il a en charge et des événements qui peuvent se produire en mer.

Parmi ses attributions, certaines sont essentielles, d'autres sont plutôt accessoires.

Reposent sur sa tête trois attributions principales :

- celle de Maître du navire
- celle d'agent de l'armateur
- et enfin celle d'auxiliaire de la puissance publique.

2 - Le Capitaine en tant que Maître du Navire :

Cette attribution n'est nullement dépassée ni périmée.

Bien sûr le Capitaine n'est plus isolé en Mer comme il l'était au temps de la marine à voiles. D'une certaine manière, le progrès de la communication a porté atteinte à son indépendance.

Il représente à bord la norme juridique, c'est-à-dire le Droit.

Il est à bord le maître de la sécurité de l'expédition maritime.

Dès lors, au delà des pratiques, des tensions et ingérences de toutes sortes qui peuvent se concentrer sur lui, il est juridiquement responsable de ce qui se rapporte à la sécurité en mer : il peut décider de l'appareillage ou non du bâtiment et commet une faute s'il appareille en connaissance de cause avec un Navire impropre à la navigation.

- Il doit veiller à la qualité des contrôles et des visites effectuées sur le navire.
- Il a le choix de la route.
- Il a le pouvoir de décider des relâches dans les ports.
- Il doit être en personne à la passerelle lors de l'entrée et de la sortie des ports.
- S'il est aidé par des professionnels, pilotes ou aiguilleurs des mers, ceux-ci ne font que l'assister et ne prennent pas la responsabilité du Navire.
- Il prend les décisions qui s'imposent en mer et doit répondre de tout manquement aux règles de navigation.

Dès lors, découle de cette autorité, une obligation pour toute personne à bord de lui rendre obéissance (CDPMM Article D-1). Et ce y compris, les passagers transportés (Article 12, Décret du 31/12/1966).

Il dispose par ailleurs, dans l'exercice de ses fonctions, d'un pouvoir disciplinaire et pénal (Article D-10 CDPMM).

Cette autorité est tempérée par le point qui s'effectue à terre par l'autorité maritime.

En effet, le Capitaine doit relever les mesures prises sur le livre de discipline du bord qui est remis à l'administrateur des affaires maritimes (Décret 7/11/1960 - Article 3).

Il a l'obligation de tenir un journal de bord et de faire rapport des événements extraordinaires qui ont pu se produire pendant l'expédition (Articles 6 et 11 du Décret du 19/06/1969).

En sens inverse, il bénéficie d'un **privilège de juridiction** et seul l'Etat du pavillon du Navire ou son Etat national peut le juger pour une infraction commise en haute mer.

Il ne peut être tenu pour civilement responsable que de certains dommages.

Cette règle est rappelée dans la Convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Article III IV).

L'autorité du commandant sur l'équipage doit être préservée.

Des exemples sont connus où celle-ci est insuffisamment respectée comme dans l'affaire du «Villandry».

Il se pourrait que cette autorité soit encore renforcée et ce par le biais de deux mesures :

- la sanction de l'armateur fautif de vouloir imposer des ordres contraires à la raison ;
- la possibilité pour le commandant de demander sans craindre pour sa situation un contrôle de son Navire avant l'appareillage. (à titre d'exemple : affaire du «Gimone»).

Le mouvement qui tend à se développer aujourd'hui, période de catastrophes de pollution par les hydrocarbures, pourrait signifier que la vie de la nature semble valoir plus que celle de l'homme !

3 - Le Capitaine agent de l'Armateur :

Juridiquement, le Capitaine est l'agent de l'Armateur.

Il fait partie du personnel d'exploitation ainsi que le dit le titre du chapitre 2 de la Loi du 3 janvier 1969, relative à l'armement.

Ses attributions sont ici de nature commerciale. Principalement tenu de pourvoir aux besoins

normaux du Navire et de l'expédition, il n'est investi de ce pouvoir que «hors de lieux où l'Armateur a son principal établissement ou une succursale».

Dans ce cas là l'Armateur agit par lui-même ou par l'intermédiaire de son représentant terrestre. Ainsi, s'il arrivait que l'urgence impose d'agir, le Capitaine n'aurait le pouvoir que de prendre des dispositions conservatoires.

La représentation des intérêts commerciaux de l'Armateur par le Capitaine a donné naissance à une règle traditionnelle mais exorbitante du droit commun selon laquelle le Capitaine peut recevoir tous actes judiciaires ou extra judiciaires adressés à l'Armateur (Article 10 du Décret du 19/06/1969).

Cette règle constitue une faveur faite au demandeur, qui n'a pas à identifier formellement l'Armateur du navire.

Cette disposition n'a pas à s'appliquer dans les lieux où l'Armateur est présent ou représenté. Elle ne joue, qu'à la condition que le Capitaine ne soit pas personnellement impliqué dans la procédure ayant donné lieu à la remise de l'acte judiciaire ou extra judiciaire (Jurisprudence « Diana »).

Enfin, le Capitaine engage le Navire à la dette, car les créances provenant de ses fonctions de Capitaine, sont considérées comme privilégiées sur le Navire, le fret et les accessoires (Article 31-6° de la Loi du 3/1/1967).

4 - Le Capitaine auxiliaire de la puissance publique :

Pour certaines occasions, le Capitaine est représentant de l'Etat. Il a dès lors les fonctions d'un officier d'état civil, voire officier public et ministériel.

Il peut remplir une fonction également juridictionnelle.

En l'absence d'officier d'état civil à bord, il peut recevoir des déclarations de naissances, car la règle civile impose qu'elle soit faites dans les trois jours.

Parallèlement, il peut adresser l'acte du décès survenu à bord (Article 86 du Code Civil). Cette fonction étant limitée à l'urgence, il ne peut pour cette raison célébrer le mariage.

Il peut remplacer l'officier d'aide public et ministériel qu'est le Notaire pour recevoir un testament authentique (Article 988 du Code Civil) ; ce document n'a qu'une valeur provisoire.

5 - Les responsabilités du Capitaine :

Ses responsabilités doivent être considérées comme accessoires au regard des attributions qui lui sont reconnues en tant qu'auxiliaire de la puissance publique.

En revanche, les responsabilités qui découlent de sa fonction nautique et de ses attributions commerciales sont très importantes.

Elles sont accrues par l'importance des dommages

que peut causer aujourd'hui l'expédition maritime.

A) Responsabilité disciplinaire et pénale du Commandant du Navire :

Le Capitaine doit répondre des événements de mer survenus au Navire. **Dans ce cas sa responsabilité est de nature disciplinaire et pénale.**

La connaissance de cette question est soumise à une juridiction spécialisée : le Tribunal Maritime Commercial.

Le Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande relève d'une loi du 17 décembre 1926 plusieurs fois modifiée. Il constitue le texte de référence de cette matière particulière.

La protection proprement maritime résulte de la Loi du 4 août 1962, dont les dispositions ont été incorporées dans le Code. Cette loi présente quatre catégories spécifiques d'infractions :

- l'absence irrégulière et l'abandon de poste ;
- les infractions touchant à la police intérieure du Navire ;
- les infractions concernant la police de la navigation
- enfin les accidents de mer constitués par les abordages, les échouements, la perte du navire et autres accidents de navigation.

Le fait le plus marquant résulte du fait que la connaissance de ces infractions soit de la compétence d'une juridiction spécifique, à savoir comme précédemment indiqué, le Tribunal Maritime Commercial, une juridiction pénale.

La question que l'on peut se poser est délicate : quelle est l'autorité de la chose jugée par elle ?

En réponse, on pourra dire que la relaxe prononcée par le TMC (Tribunal Maritime Commercial) s'impose au pénal et interdit de poursuivre devant le Tribunal Correctionnel la personne relaxée (article 368 du Code de Procédure Pénale).

Pareillement, la condamnation prononcée par le TMC s'impose à la juridiction civile.

A ce jour, après évolution de la jurisprudence, la position des Tribunaux est la suivante :

- les décisions d'acquiescement ont l'autorité de chose jugée ;
- cette autorité est circonscrite de façon précise ;
- en cas d'acquiescement par une Cour d'Assises, cas auquel il faut assimiler la relaxe par le TMC, la situation ne ferait pas obstacle à une condamnation civile sur le fondement d'une faute civile, indépendante de la faute pénale écartée ;

B) Responsabilité civile de l'Agent :

La responsabilité du Capitaine est contractuelle envers celui qui l'a engagé et délictuelle envers les tiers.

Dans les deux cas, il s'agit d'une responsabilité pour faute prouvée.

Autrefois, il répondait du fait même du Navire, comme l'Armateur lui-même.

Cette modification justifie que la jurisprudence refuse que la responsabilité personnelle du Capitaine soit recherchée s'il n'est pas personnellement poursuivi pour faute et si l'Armateur est personnellement assigné.

Cette évolution est capitale car elle interdit de considérer que le Capitaine est resté responsable alors que le pouvoir nécessaire à l'exercice de cette responsabilité n'est plus.

Il répond contractuellement de sa faute envers le propriétaire du navire et en cas d'affrètement envers l'Armateur, suivant la Convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement.

Il est responsable du dépassement de pouvoir qu'il peut avoir commis.

Il répond de l'inexécution des ordres reçus.

Lorsque la sécurité du Navire est en cause, la responsabilité du Capitaine est engagée parce que l'exécution de l'obligation de sécurité ne peut se déléguer.

Sa responsabilité est limitée par des dispositions particulières qui canalisent les conséquences de l'événement dommageable sur le propriétaire du Navire.

C'est le cas pour la matière qui nous intéresse aujourd'hui, c'est-à-dire en matière de **pollution par les hydrocarbures** (voir Article III & IV de la Convention de 1969 sur lesquels nous reviendrons ultérieurement).

On peut se demander si la responsabilité du Capitaine n'est pas pratiquement réduite à néant depuis un Arrêt de l'assemblée plénière de la Cour de Cassation du 25 février 2000 (Arrêt COSTEDOAT).

Cet Arrêt a posé le principe que «le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le Commettant n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers».

Cet Arrêt dénommé l'Arrêt COSTEDOAT du nom du préposé concerné, s'applique au Capitaine.

L'immunité accordée au Capitaine ne vaut cependant que pour les actes qui se situent dans les limites de sa mission.

Peu importe que le Capitaine ait ou non suivi les directives ou les instructions de l'Armateur.

Ce qui compte, c'est que le Capitaine ait agi dans le cadre de sa mission.

Or cette mission est très vaste. Elle est d'assurer la conduite du Navire, la sauvegarde des passagers, comme la protection de l'environnement.

Chaque fois que par sa faute, le Capitaine aura causé un dommage en ne respectant pas pleinement les exigences de sa mission, il devra bénéficier de l'immunité affirmée par l'Arrêt COSTEDOAT.

En conclusion, on peut dire que la mise en jeu de la responsabilité civile du Capitaine par les tiers a peu d'importance, puisque sur le fondement de la responsabilité du fait des choses, le propriétaire du Navire via l'Armateur, a véritablement la garde de celui-ci (Affaire du « Lamoricière »

Arrêt de principe – Cassation 19/06/1951).

Généralement la surface financière du Capitaine est insuffisante en présence d'une catastrophe et sa condamnation relève dès lors plus un aspect moral que proprement pécuniaire.

II) EXEMPLES PRATIQUES ET DECISIONS DE JURISPRUDENCES EN MATIERE PENALE :

Les décisions qui seront exposées ci-après, démontrent pour l'essentiel, qu'il convient à tout Capitaine dont la responsabilité pénale est recherchée après un événement de pollution marine, de tenter par tous moyens de démontrer l'absence de traçabilité avec son yacht, c'est à dire :

- que la trace de pollution relevée, n'a pas de lien avec le Navire dont il a la direction.

Il devra dès lors être très diligent sur le prélèvement des échantillons qui sera de nature à rapporter cette preuve.

La plupart du temps, le Procureur en charge des affaires de pollution marine, se base sur les rapports de gendarmerie maritime. Il est donc, là encore essentiel, de vérifier systématiquement si les procès-verbaux ne comportent pas d'erreurs de procédure, susceptibles de les voir annuler.

Vous constaterez que, dans les décisions qui seront exposées ci-après, seul un Arrêt de la Cour d'Appel de Paris a confirmé la relaxe d'un Capitaine, considérant qu'il s'agissait d'une pollution accidentelle.

*** Décisions ayant prononcé la condamnation de l'Armateur et du Capitaine :**

- La décision concernant le Navire «**Nova Hollandia**», rendu par la Cour d'Appel de Rennes, 3ème Chambre, du 23 juin 2005, mérite que l'on s'y arrête (il s'agit d'une pollution conséquence d'une avarie). Cette affaire opposait un Capitaine russe à une association de protection de l'environnement dénommée «**France Nature Environnement**».

Les faits étaient les suivants :

Au cours d'un vol de surveillance, effectué par un Falcon de la Marine Nationale, son pilote, au large du port de Brest, détecte une nappe d'hydrocarbures de 18 Kms sur 200 m dans la zone économique exclusive française, dans le sillage du Navire «**Nova Hollandia**». Aussitôt, le «**Nova Hollandia**» est dérouté sur le port de Brest et immobilisé jusqu'au versement d'une caution.

Le 15 juillet 2004, le Capitaine du «**Nova Hollandia**» est relaxé par le Tribunal Correctionnel de Brest (TGI 15/06/2004 – DMF 2005, page 228), qui se fonde sur la Convention

Internationale pour la prévention de la pollution par les Navires, dite Convention Marpol, et retient la notion de rejet accidentel provenant d'une avarie technique.

Pour ce faire, le Tribunal se réfère à la règle 11 de l'Annexe I de la Convention Marpol, selon laquelle, ses règles 9 et 10 ne s'appliquent pas au rejet d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenant au Navire ou à son équipement.

La Cour d'Appel dans son Arrêt du 23 juin 2005, va infirmer le jugement du Tribunal Correctionnel de Brest et condamner le Capitaine à une amende de 250.000 . Cet Arrêt a été confirmé en mai 2006 par la Cour de Cassation.

Auparavant, il est à noter que la plupart des contrevenants et Capitaines n'étaient pas traduits en justice, car les rejets d'hydrocarbures n'étaient pas détectés à temps. S'ils l'étaient il n'y avait pas suffisamment d'éléments de preuve pour les condamner.

Désormais, cette affirmation doit être nuancée. Le cas particulier du Capitaine du «**Nova Hollandia**» est spécifique.

En effet, il s'agissait de rejets d'hydrocarbures à la mer qui constituaient l'élément matériel de l'infraction, mais était en réalité la conséquence d'une avarie.

A - Elément matériel de l'infraction

Dans cette espèce, il ne s'agissait pas, contrairement à des précédents rencontrés pour des Navires de commerce, dénommés «**Voltaire**» ou «**Dobrudja**» (DMF 2005, page 605), de rejets volontaires à la mer.

La position de la Cour d'Appel de Rennes est claire :

La preuve du rejet d'hydrocarbures est suffisamment rapportée par les seules constatations de l'agent verbalisateur et les clichés photographiques qui les corroborent à la condition toutefois de caractériser le rejet.

Examinons ce qu'il faut entendre par la notion de «**rejet de substances nuisibles ou effluents contenant des hydrocarbures**».

Le délit de pollution par hydrocarbures est constitué matériellement, lorsque l'effectivité de la survenance de la pollution est clairement établie.

La Convention Marpol qui vise à prévenir la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, désigne par l'«objet» : «tout déversement provenant d'un Navire susceptible selon la législation des Etats Parties de faire l'objet de sanctions» (Marpol 73/78 Article 2).

Le rejet d'hydrocarbures, quelle qu'en soit la cause, inclus et se définit par : «tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange».

La Règle 90 de la Convention Marpol interdit le rejet d'hydrocarbures sauf dans certaines conditions :

- la teneur des rejets en hydrocarbures ne doit pas dépasser 15 ppm (parties/million),
- le Navire doit se trouver à une distance minimale de la côte et hors zone spéciale.

Enfin, la Règle de la Convention Marpol prévoit des installations de réception portuaire capables de recevoir et de traiter les eaux de ballast polluées, ainsi que toutes les eaux de nettoyage des citernes de pétroliers.

La Règle 20 oblige le Capitaine du Navire à tenir un registre des hydrocarbures où sont consignés tous les mouvements d'hydrocarbures à bord et depuis la terre.

Pour la Cour d'Appel de Rennes, le déballastage opéré par le Capitaine du Navire «**Nova Hollandia**», s'analyse donc comme une vidange à la mer de l'eau de ballaste contenue dans les peak avant, qui contenaient les hydrocarbures et constituait une opération proscrite par la Convention Marpol.

Le ballastage et le déballastage sont des opérations qui visent à remplir des capacités d'eau de mer ou à les vider afin de maintenir le Navire en équilibre au regard de son chargement.

En l'espèce, le Capitaine du Navire «**Nova Hollandia**» avait vidangé les peak avant afin de «réduire le tirant d'eau et la consommation de carburant».

Au regard de ses déclarations, par suite de l'avarie du collecteur passant dans le ballast à eau de mer qui était pollué par des hydrocarbures, a rejeté de telles substances à la mer.

Le Capitaine a cependant déclaré pour sa défense qu'il n'avait pas connaissance de l'avarie au moment où il décidait de procéder à cette vidange du peak avant.

La Cour déclare : « En omettant de procéder à sa vérification et contrôle, le Capitaine a fait preuve de témérité dans la conduite et la surveillance du bon état de fonctionnement de son Navire et a contribué à l'exposer à la survenance d'une nouvelle avarie ».

Dès lors, pour les juridictions telle que la Cour d'Appel de Rennes, l'usure du matériel constitue un défaut d'entretien du Navire par le Capitaine, c'est-à-dire une négligence qui entraîne sa condamnation pour pollution volontaire.

B - Sur la traçabilité

Il est prévu par l'Article 10.6 de la Convention Marpol : «Chaque fois que les traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau, à proximité immédiate d'un Navire ou dans son sillage, les gouvernements des parties à la Convention (...) enquêtent rapidement sur les faits permettant de

déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente Règle ou de la Règle 9 de la présente annexe».

Il convient de rappeler qu'en matière pénale, la preuve est libre et peut être rapportée par tout moyen concernant l'établissement des infractions et notamment de leur élément matériel.

Si les photographies aériennes de nature à rapporter la preuve de l'observation visuelle de rejet de polluants, constituent un indice permettant de participer à la preuve de cette opération illicite, les procès-verbaux de constatation de pollution maritime sont dressés par des agents assermentés (Article L218-26 du Code de l'Environnement) et font foi jusqu'à preuve du contraire.

Selon l'Article L218-26 du Code de l'Environnement, sont habilités à constater les infractions de pollution les agents de douanes.

La réalité du rejet d'hydrocarbures peut donc être établi par les constatations de l'équipage de l'avion des douanes, tel que retranscrit dans un procès-verbal et photographies jointes au dossier.

Enfin, le prélèvement n'est plus exigé par le Juge. Pour certains, la photographie même corroboré par un procès-verbal et même commentée par un expert ne peut suffire à dissiper le doute.

Les prélèvements en mer sont donc indispensables, de même que les prélèvements à bord du Navire pour vérifier la traçabilité de la pollution.

Dans l'affaire du «Nova Hollandia», la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures était rapportée par les clichés photographiques et par les observations de l'agent verbalisateur.

Le Commandant du Navire admettait lui même l'existence de cette pollution mais insistait sur le caractère involontaire de ce rejet.

C - La règle 11 de l'Annexe 1 de la Convention Marpol

L'intention coupable doit être démontrée et ce conformément à l'esprit de l'Article 121.3 du Code Pénal qui stipule : « il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre ».

La réalité de la volonté de polluer doit être clairement établie afin de sanctionner les comportements peu respectueux du milieu marin.

La preuve du caractère involontaire d'un rejet d'hydrocarbures est difficile à rapporter.

Il conviendra de s'interroger afin de savoir si l'intention doit être dûment caractérisée dans le cadre d'une pollution marine.

- Pour certains auteurs, cette exigence d'une intention coupable dûment caractérisée signifierait l'échec de toute répression (cf en ce sens DMF 2002 N° 631 page 899 et DMF 2004 page 119).

Le comportement du Navire est déterminant et significatif puisque le caractère volontaire du rejet est établi si le rejet cesse immédiatement après un contact radio ou bien encore un survol par un avion des douanes.

On ne peut pas cependant systématiquement déduire de la concomitance de l'arrêt du rejet et du contact radio avec l'aéronef le caractère volontaire des faits (voir en ce sens décision publiée au DMF 2005 page 228, TGI Brest 15/06/2004).

Généralement, il a été constaté que les pollutions volontaires ont lieu de nuit ou par mauvaise visibilité «DMF 2003 page 490».

Il pèse ainsi une présomption de volontariat de procéder à une pollution de mer par hydrocarbures sur la tête du Capitaine, dès lors que ce dernier n'est pas en mesure de justifier d'une raison ou d'un incident de nature à occasionner ou à nécessiter le rejet constaté dans le sillage du Navire.

Une exception à ce principe, est posée par la règle 11 de la Convention de Londres, et

notamment par les Règles 9 et 10.

Ce principe ne s'applique pas lorsque le rejet d'hydrocarbures provient d'une avarie sur le même Navire.

Par exception, le rejet qui est en principe interdit se trouve autorisé (...) «s'il est effectué par un Navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre Navire pour sauver des vies humaines en mer, ou s'il provient d'une avarie survenue au Navire ou à son équipement, à la condition toutefois que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie pour empêcher le rejet et que le Capitaine n'ait pas agi avec l'intention de provoquer un dommage ou témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement».

Il appartient dès lors au Capitaine de rechercher les causes de l'avarie, à défaut de quoi, sa responsabilité se verra engagée. C'est ce qu'a jugé clairement la Cour d'Appel de Rennes dans cet Arrêt «Hollandia», considérant :

«Le Capitaine a accepté de faire naviguer le Navire sans rechercher les causes de l'avarie ; et en omettant de procéder à ces vérifications et à ces contrôles, le Capitaine a fait preuve de témérité dans la conduite et la surveillance du bon état de fonctionnement de son Navire et a contribué à l'exposer à la survenance d'une nouvelle avarie».

Encore faut-il que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet. Ce ne fut pas le cas selon les Juges dans la décision rapportée, «car aucune précaution n'avait été prise après l'avarie elle même, ainsi qu'en témoigne la longueur de la nappe polluée de 18 kms».

En l'espèce, l'avarie cause du rejet, résultait de l'attitude téméraire du Capitaine. Il ne faut cependant pas perdre de vue, que cette décision méconnaît les conditions matérielles, dans lesquelles s'effectuent la prise et l'exercice du commandement à bord.

En effet, bien souvent, le Capitaine n'a pas la possibilité matérielle ni le temps d'inspecter le Navire pendant son exploitation commerciale. Ainsi les professionnels du monde maritime, qui s'alarment d'une situation qui ne distingue pas les bons armateurs de ceux qui sont néanmoins non moins exigeants en terme de sécurité, se focalisent grâce aux médias, sur le dégazage même si le terme est inapproprié, et sur ces Capitaines peu scrupuleux surnommés par le législateur «les voyous des mers».

En omettant de mentionner que le faible niveau de formation de marins embauchés aux quatre coins du monde, est aussi un facteur aggravant, le souci de protéger l'environnement tend à faire des Capitaines les boucs émissaires d'un contexte qu'ils ne maîtrisent pas totalement.

Il ne faut pas oublier, comme rappelé précédemment, que la Capitaine n'est que le préposé de l'Armateur.



- Dans une autre espèce, **Cour de Cassation, 10 janvier 2006 (Navire Voltaire)** qui opposait un Capitaine suédois à une Société NSB, la Cour de Cassation a confirmé l'Arrêt de la Cour d'Appel qui considérait que l'élément intentionnel de l'infraction poursuivie était caractérisé.

En l'espèce, le rejet d'hydrocarbures résultait d'un procès-verbal établi par un Lieutenant de Vaisseau qui constatait la présence d'irisations dans le sillage du Navire CMA/CGM «**Voltaire**» sur une distance approximative d'un mile nautique. L'Arrêt déclarait coupable le Capitaine et le condamnait au paiement d'une amende de **200.000 €** indiquant, que ce paiement serait supporté à concurrence de 90 % par l'Armateur.

Les Juges du fond du second degré, avaient considéré que les observations visuelles se trouvaient corroborées par diverses photographies prises de l'hélicoptère démontrant l'absence de pollution à l'avant du Navire et en revanche la présence d'irisations dans le sillage de ce même Navire, sous forme de plaques de couleur gris argenté à la surface de l'eau. Dès lors, la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures se trouvait rapportée.

En outre, la Cour considérait que **la preuve contraire** de cet ensemble de constatations consigné dans le procès-verbal n'était pas rapportée.

Cet Arrêt est intéressant en ce qu'il concernait un Navire pourtant parfaitement entretenu, doté des meilleurs équipements techniques, mené par un équipage expérimenté, vraisemblablement l'intention coupable était absente.

En effet, si un tel déversement avait été délibéré, il aurait eu lieu de nuit...

*** Décision ayant ordonné la relaxe du Capitaine :**

- Navire « Atlantic Hero » - Cour d'Appel de Rennes – 6 mars 2006
Cet Arrêt est intéressant à un double titre :
1) Il reconnaît l'importance des investigations à bord du Navire, suspecté de pollution par rejet en mer d'hydrocarbures.
2) Il sanctionne le comportement du Parquet de Brest qui avait décidé de dérouter le Navire sur le Havre pour qu'il soit inspecté, immobilisé et cautionné, et n'a pas pris les mesures nécessaires pour que toutes les constatations utiles puissent être faites dès son arrivée au Havre, ce qui privait le Commandant du Navire de moyens de défense.

1) Sur les investigations :

D'une certaine manière, dans cette affaire, le déroutement du Navire a permis au Capitaine d'être relaxé.

En effet si le Navire «**Atlantic Hero**» n'avait pas été dérouté, et que cette affaire soit venue devant le Tribunal puis devant la Cour, comme beaucoup d'autres avant elle, les moyens d'investigation

auraient résidé dans les documents suivants :

- le procès-verbal établi par le Commandant de l'aéronef à l'appui de photographies ;
- l'audition de ce dernier par la Gendarmerie Maritime ;
- le rapport de l'expert en pollution marine auprès de la division de surveillance aéromaritimes des Douanes.

Ce dernier avait conclu à la présence d'hydrocarbures dans le sillage du Navire dont le taux de concentration était supérieur à 100 ppm. Dans ce cas de figure, la possibilité pour le Capitaine de rapporter la preuve contraire aurait été mission impossible.

En l'espèce, du fait du déroutement du Navire, le Procureur, lors de l'arrivée du Navire au Havre, a désigné en plus de l'expert précité, chargé d'examiner les photographies, un Inspecteur de la sécurité des Navires et de la prévention des risques, ainsi qu'un expert maritime complémentaire. Ces derniers ont constaté que le Navire était en parfait état d'entretien, que le registre des hydrocarbures était bien tenu et que le ballast était séparé des citernes contenant la cargaison.

Ces investigations ont été effectuées en conformité avec la Règle 9, paragraphe 3 de l'Annexe I de la Convention Marpol.

Selon les modalités en matière de recherche de preuves, le Parquet applique, outre la Convention Marpol, le Mémoire de Paris et l'Accord de Bonn.

Les difficultés résident dans la conciliation de ces textes avec les dispositions de l'Article L218-28 du Code de l'Environnement, selon lesquelles les procès-verbaux dressés par les agents font foi jusqu'à preuve contraire.

Comme rappelé précédemment, le Capitaine du Navire, suspecté d'avoir pollué, a donc la charge de la preuve de l'inexactitude des mentions du procès-verbal du Commandant de l'avion de la Marine Nationale.

L'Arrêt de la Cour de Rennes franchit donc une étape supplémentaire favorable au Capitaine, puisque il harmonise la pratique française avec les textes internationaux applicables et juge que l'absence d'investigations suffisantes, prive le prévenu des moyens de se défendre.

2) Sur le comportement du Parquet :

En l'espèce, le Parquet n'avait pas pris toutes mesures nécessaires dans le cadre des pouvoirs dont il disposait, afin de rapporter la preuve de l'origine du rejet litigieux. En outre, cet Arrêt sanctionne l'erreur du Parquet qui avait privé le Commandant et son Armateur de la possibilité d'apporter la preuve formelle de leurs explications du rejet litigieux.

Cette erreur devait donc leur bénéficier.

3) Sur la raison justifiant au plan juridique l'erreur du Parquet privant le Capitaine de la possibilité de se défendre :

Comme rappelé précédemment, le délit n'était plus constitué, en application du paragraphe 4 de la Règle IX de l'Annexe I de la Convention Marpol, si deux preuves étaient simultanément rapportées :

1. La présence d'hydrocarbures dans le fond des ballasts séparés du pétrolier qui étaient en cours de nettoyage lors du survol de l'avion par la Marine Nationale.

2. Le bon fonctionnement du séparateur à eau mazouteuse qui était utilisé au même moment. Le raisonnement de la Cour est uniquement fondé sur l'absence de preuves de la matérialité des faits.

En effet, la Cour se contente de dire que : *«en l'état des éléments de preuves figurant au dossier, il n'était pas possible de considérer le délit visé à la prévention comme établi».*

La Cour aurait dû ajouter qu'en l'état des investigations ordonnées par le Parquet, le doute devait bénéficier au Capitaine.

4) Sur l'absence de prise en compte par la Cour des investigations pourtant importantes effectuées, par le Capitaine dans le raisonnement qui l'a conduit à confirmer la relaxe de ce dernier :

Il convient d'approuver les Magistrats de la Cour d'Appel de Rennes en ce qu'ils ont jugé que le prévenu devait être mis à même en mesure, par des investigations appropriées, de rapporter la preuve contraire des constatations du Commandant de l'avion de la Marine Nationale et plus encore, que les explications du Capitaine du Navire devaient faire l'objet d'une vérification par voie d'expertise.

Il s'agit là d'une évolution notable de la jurisprudence dans le sens d'un procès plus équitable que semblent confirmer plusieurs jugements récents du Tribunal de Brest, dans lesquels une mesure d'instruction a été ordonnée, malheureusement à posteriori.

Il est en effet essentiel pour la défense des Capitaines que des investigations par voie d'enquête et d'expertise soient effectuées immédiatement, c'est-à-dire dès l'arrivée au premier port après la constatation d'un rejet en mer.

En effet, la cause du rejet peut être déterminée et prouvée par des expertises beaucoup moins suggestives que des observations simplement visuelles d'un rejet dans le sillage d'un Navire et donc plus fiable.

C'est en effet au Ministère Public (le Parquet) qu'il incombe, conformément au principe du Droit Pénal de rapporter la preuve de l'infraction.



- A signaler : un Arrêt de la Cour de Cassation - Chambre Criminelle du 15 novembre 2005 - Navire «Santa Maria» concernant la compétence juridictionnelle

Cet Arrêt, déclare compétente la juridiction française pour juger d'une pollution marine survenue dans la **zone économique française**.

Le choix de cette compétence juridictionnelle repose sur la Loi du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes de la République française et du Décret du 11 février 1977. Cette disposition législative justifie la compétence des juridictions françaises à l'égard d'un **Capitaine de nationalité étrangère**, concernant un **Navire étranger**, poursuivi pour avoir rejeté dans cette zone des hydrocarbures, dès lors qu'il ne lui est pas reproché une atteinte aux droits souverains d'exploration, d'exploitation de conservation et de gestion des ressources naturelles reconnues aux Etats côtiers par l'Article 56 I a de la Convention sur le Droit de la Mer de Montego Bay signée le 10 décembre 1982.

Dès lors, à l'égard du Capitaine se trouve exclusivement exercée la juridiction instituée par l'Article 56 I b dans l'intérêt général de la préservation du milieu marin, que les Etats parties à la Convention ont l'obligation d'assurer, conformément à l'Article 192 de cette même Convention.

CONCLUSION :

A noter, une disposition communautaire qui améliore le sort des Capitaines en matière de pollution marine, à savoir la Directive 2000/59/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réceptions portuaires pour les déchets d'exploitation des Navires et les résidus de cargaisons.

Cette Directive vise tous les Navires, y compris les Navires de pêche et bateaux de plaisance, **quels que soient leurs pavillons**, faisant escale

dans un port d'un Etat membre, à l'exception d'un Navire de guerre et Navire appartenant à un Etat où exploité par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales.

Cette Directive démontre la prise de conscience des Etats membres qui doivent assurer la fourniture d'installation de réception portuaire répondant aux besoins des Navires qu'ils utilisent sans leur causer de retards anormaux. Ces installations doivent être adaptées à l'importance du port et aux catégories de Navires y faisant escale.

Un plan de réception et de traitement des déchets doit être élaboré dans chaque port.

Ce plan est contrôlé et évalué par les Etats membres qui l'approuvent au moins tous les trois ans.

Cette Directive poursuit le même objectif que la Convention Marpol 73/78 à laquelle tous les Etats membres ont souscrits.

Cette Directive aborde de manière très détaillée les responsabilités juridiques, financières et pratiques des différents opérateurs qui jouent un rôle dans le dépôt des résidus des déchets et des résidus dans les ports.

Sauf dérogation, tous les Navires ont obligation de déposer leurs déchets d'exploitation avant de quitter un port communautaire, à moins que le Capitaine ne soit en mesure de prouver que la capacité de stockage de son Navire est suffisante.

Les Navires qui ne déposent pas leurs déchets sans fournir de motifs de dérogations valables, ne sont pas autorisés à quitter le port, tant que ce dépôt n'a pas été effectué.

Ainsi, les ports doivent mettre en place des systèmes de recouvrement des coûts incitant le dépôt à terre des déchets et décourageant le rejet en mer.

Lorsqu'il est prouvé qu'un Navire a pris la mer sans avoir déposé ses déchets, alors qu'il ne bénéficiait pas de dérogations, le port d'escale suivant est alerté.

En conclusion, il est à noter que le régime juridique applicable aux Capitaines s'est nettement amélioré en matière de responsabilité civile et pénale.

S'agissant de la responsabilité pénale, cette évolution est, comme vous l'avez noté, quelque peu nuancée, car si on constate un allègement général, on constate également une aggravation sur un point particulier, à savoir depuis la Loi du 5 juillet 1983, réprimant la pollution par les hydrocarbures, déjà très sévère pour les Capitaines.

Les notions prévues par ce texte ont été alourdies par une **Loi du 3 Mai 2001**.

En effet, en cas de rejet volontaire d'hydrocarbures, la peine initialement prévue de trois mois à deux ans d'emprisonnement est portée à une peine de quatre ans d'emprisonnement et est non plus de 1 million de Francs d'amende, mais 2 millions de Francs d'amende.

En cas de rejet involontaire dû à une faute d'imprudence, la peine prévue est pareillement doublée.

On peut s'interroger sur la pertinence d'une telle Loi qui aggrave des sanctions en elles mêmes déjà fort lourdes.

Cette évolution n'a guère qu'une justification : satisfaire l'ego des législateurs.

Heureusement pour les Capitaines il est à penser que les Juges n'en tiendront guère compte.

Il est à noter que cette loi concerne également les Capitaines étrangers.

En effet, c'est désormais la loi du **10 janvier 2004**, créant une **zone de protection écologique en Méditerranée** qui prévaudra sur la loi de leur pavillon car elle permet leur poursuite devant les juridictions françaises (Tribunal de Grande Instance de Marseille), en cas de déballastages illicites d'hydrocarbures à partir des 12 miles de nos eaux territoriales et jusqu'à 188 miles au delà de cette limite.

Annexes :

- Convention MARPOL (73/78)
- Circulaire présentant l'aspect «pollution maritime criminelle de la Loi Perben» 2004
- Loi N° 2004-204 du 9 mars 2004 (Perben II)
- Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (Loi N° 62-899 du 4 août 1962 modifiée)
- Décret N° 60-1193 du 7 novembre 1960 sur la discipline à bord des navires de la marine marchande
- Loi N° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique
- Loi du 10 janvier 2004 créant une zone de protection écologique en Méditerranée.

Accident du ZIM MEXICO III à Mobile Alabama

Traduction libre par JP Dalby d'un article du Cdt Chick GEDNEY extrait de *SIDE LIGHTS* revue du CAMM (Concil of American Master Mariners)

Le Capitaine tenu pour responsable d'une avarie mécanique due à un défaut de conception

Le 2 Mars 2006, le porte conteneurs MV *ZIM Mexico III* qui avait été retardé par la brume en rivière de Mobile, appareilla du Mobile State Docks peu après 1100. Le *ZIM Mexico III* était accosté bâbord à quai au poste n°2. A ce poste le navire était amarré de bout au courant et devait éviter de 180 degrés pour descendre la rivière vers la mer. Alors que le navire évitait dans la rivière, à un point critique de la manœuvre le propulseur d'étrave a stoppé parce que le générateur attelé avait lui-même déclenché. Le pilote Andrew Johnson déclara qu'il s'était trouvé dans l'incapacité de contrôler le navire. Vers 1130, l'étrave heurta le quai et le dévers de l'étrave endommagea les deux jambes avant du portique. Le portique était en position de repos, les lourds contrepoids à l'arrière du portique le firent s'écrouler en arrière sur quelques conteneurs. De toute évidence le pilote faisait tourner le navire sur bâbord. Un électricien d'entretien, Shawn Jacobs, fut tué lorsque le portique s'écrasa sur le quai. Un autre ouvrier électricien survécut sans blessure grave en s'accrochant à la porte de la cabine. Les dommages au portique âgé de 30 ans sont estimés à \$12 millions. John Samples USCG CPO qui travaillait sur une vedette au chantier de l'autre côté de la rivière déclara qu'il avait entendu le choc et pu voir le portique s'écrouler sur le quai. Un ouvrier du bâtiment près du site fit avec son portable une vidéo de l'accident qui fut largement utilisée lors du procès.

David O'Brien de l'étude Fowle, Rodriguez & Chalos LLP, avoué représentant l'armateur du navire a demandé à l'Officier des Coast Guards enquêtant sur l'accident si l'enquête était faite pour rechercher des charges criminelles. L'Officier des Coast Guards répondit que l'enquête pour l'instant était menée en vue d'une décision seulement. Le navire avait été saisi par le port, mais par la suite les Armateurs passèrent un accord avec le port de Mobile et le *ZIM*

III fut autorisé à poursuivre son voyage selon les escales prévues.

Le 17 Avril, lorsque le navire fit escale à Houston, Texas, le commandant Wolfgang Schröder fut arrêté pour négligence criminelle ayant entraîné la mort de l'électricien. Tout d'abord le Capitaine Schröder fut détenu sans caution possible. Les faits rapportés dans les journaux allemands indiquant que le Capitaine Schröder était enchaîné nuit et jour sont faux. Tous les prisonniers sont entravés lorsqu'ils sont dans la zone visiteurs, mais pas dans la zone des cellules. Plus tard il a été indiqué qu'une libération sous caution était possible, mais son passeport était confisqué, il lui était interdit de louer une voiture ou quitter la ville de Mobile. Le procès se déroula à Mobile. Le Capitaine Wolfgang Schröder fut accusé de négligence criminelle. Le Commandant Robert Stewart, instructeur à l'Académie Maritime de Californie, agissant comme expert pour l'accusation basa son témoignage uniquement sur ce qu'il pouvait déduire des documents et archives du navire. La défense était assurée par l'avocat Irwin Schwarz. Le Commandant Stewart enseignait depuis plus de 18 ans à l'Académie de marine, il effectue un seul voyage par an comme Second Capitaine lors du voyage du navire école *California Bear*. Le reproche principal fait au commandant Schröder fut qu'il utilisait le générateur attelé pour alimenter le propulseur d'étrave. Le générateur attelé déclenche automatiquement si la variation de tours de l'arbre est de plus ou moins 10% par rapport à la vitesse de rotation requise. Le générateur attelé avait déclenché une fois en Octobre 2005 et encore une autre fois en Décembre 2005. Le Pilote Andrew Johnson a déclaré à la Cour qu'il aurait recommandé de prendre un remorqueur s'il avait été informé des précédents incidents. Les plaignants arguèrent que le Capitaine avait connaissance des problèmes de générateur attelé et que cela pouvait stopper le propulseur d'étrave et qu'il

n'avait pas informé le pilote, ce qui était une négligence. Ils ajoutèrent que le Capitaine Schröder avait été aussi négligent en n'ayant pas demandé un remorqueur du fait que le propulseur n'était pas fiable, de ce fait c'était une négligence criminelle. Les mécaniciens témoignèrent qu'ils avaient informé le Capitaine qu'utiliser le générateur attelé pour alimenter le propulseur d'étrave était risqué. Le juge autorisa les plaignants à présenter à la cour des photos macabres du corps en morceaux et démembré de l'électricien décédé, ce qui créa une très forte émotion. Il a fallu cinq heures pour découper le corps et le retirer de dessous les décombres du portique. Le Capitaine Schröder fut déclaré coupable par le jury. Le bureau d'avocat qui défendait le Capitaine Schröder était Irwin Schwartz de Seattle, l'avocat local de la défense à Mobile était Mr. Donald Brinkman de Brinkman Bionion. La juge Gallie Granade qui présidait le procès a dit qu'elle rendra sa sentence en Février. Une date définitive n'a pas encore été annoncée. Au départ autorisé à sortir après versement d'une caution de 500.000\$ jusqu'au prononcé de la sentence, à la demande de l'assistant du procureur Maria Murphy, la Juge Granade ordonna l'arrestation immédiate du Capitaine Schröder, Murphy disant que Schröder aurait pu prendre l'avion car il a des relations mondiales. Le Capitaine Schröder est dans une cellule avec cinq autres prisonniers. L'un d'eux est un meurtrier. Il n'est autorisé à avoir que deux visites de 30 minutes chaque semaine sauf les Samedis, Dimanches et jours fériés. Lors de l'accès à la salle des visites il est vêtu d'une combinaison rouge, a les mains menottées, une chaîne de sécurité autour de la taille qui passe sous l'entrejambe et est attachée aux menottes.

Remarques et Questions :

Le ZIM Mexico III est long de 534 pieds, a le château à l'arrière et 400 pieds environ

de la passerelle à l'étrave. Le Capitaine Schröder, maintenant âgé de 59 ans, n'avait jamais eu de problème jusqu'à cet accident. Il a été critiqué pour avoir utilisé le générateur attelé pour alimenter le propulseur d'étrave.

Se pose alors la question – qui décide du générateur à utiliser ? Comment l'avarie du propulseur d'étrave a-t-elle pu provoquer le heurt du quai et de la grue par l'étrave du navire ?

Le *ZIM Mexico III* avait déjà mauvaise réputation. En 2004 il avait abordé, dans la brume sur le Mississippi, le *Lee III* navire de servitude de plateforme pétrolière, cinq hommes avaient été tués dans l'accident. Le capitaine précédent avait été en partie tenu pour responsable. Est-il coupable par association ?

Depuis le déclenchement du générateur attelé et du propulseur en Décembre 2005 jusqu'à l'accident du 2 Mars 2006, le navire a effectué trois voyages de 21 jours, avec 8 à 9 escales chaque voyage. Le propulseur d'étrave a été utilisé 50 fois ou plus au cours de cette période, sans incident. Cela avait du paraître suffisant au Capitaine Schröder pour considérer, à Mobile, que le propulseur était fiable. On ne peut le rendre fautif de n'avoir pas informé le pilote d'une avarie survenue trois mois plus tôt.

Une solution au problème du générateur attelé serait d'installer un relais électromagnétique qui démarrerait automatiquement un deuxième groupe lorsque le générateur attelé déclenche. Bon nombre de navires son équipés de cette façon. Cela redonnerait de la puissance en 30 à 35 secondes. Cette solution est sûrement meilleure que de mettre le Capitaine Schröder en prison pour un accident provoqué par défaut de conception. Cela éviterait aussi de futurs accidents.

Le Capitaine Schröder était un héros qui lors de l'accident du *Herald of Free Enterprise* a sauvé un grand nombre de passagers. Pour ces actions héroïques il avait reçu du Premier Ministre Britannique Margaret Thatcher une lettre d'éloges, et du roi de Belgique une médaille. Il est maintenant en prison pour un accident regrettable provoqué par une avarie mécanique.

Conclusion

L'avocat de la défense Irwin Schwartz dans son résumé a dit que c'était un accident terriblement regrettable, mais que ce n'était pas un acte criminel. Le Council of American Master Mariners approuve

pleinement, le commandant Schröder n'a rien à faire en prison.

Comment aider :

1- Lettre à la Cour : Cette lettre doit exprimer votre point de vue sur la loi sur l'homicide sans préméditation par le marin (Seaman's Manslaughter law) et comment l'utilisation agressive qui en est faite par le gouvernement peut affecter l'industrie maritime.

2- Soutien pour un appel : Dossiers sur les questions légales importantes concernant le cas. Ceci n'interviendra que si le Capitaine Schröder fait appel.

3- Efforts pour changer la loi (Seaman's Manslaughter law) : Le Council of American Master Mariners peut utiliser nos capacités de pression pour persuader le Congrès que cette très vieille Ordonnance doit être modifiée ou supprimée. Telle qu'appliquée dans cette affaire elle fait de la discrimination envers les navigants et menace les capacités de l'industrie de continuer à attirer et conserver à bord des personnels qualifiés.

Pour avoir le texte complet de la «Seaman's Manslaughter law», aller sur le site US GPO à l'adresse <http://www.gpoaccess.Government/uscode/search.html> et entrer **18usc1115** dans le menu de recherche, le «general manslaughter code» est accessible sous **18usc1112**.

Les lettres pour la Cour peuvent être adressées à Mr. Irwin Schwartz (710 Cherry Street, SEATTLE WA98104 irwin@ihschwartz.com - tél : 206-623-5084 et adressées ainsi :

*Hon. Callie V. S. Granade
Chief United States District Court Judge
United States Courthouse
113 Saint Joseph St.
Mobile, AL 36602
Dear Chief Judge Granade :*

Les Groupes locaux SFBA & Tampa Bay

Par Chick Gedney and Robert Holden
Le Groupe SFBA a eu une discussion prolongée lors de sa réunion du 7 Novembre, puis a voté à l'unanimité que le CAMM devra soutenir le Capitaine Wolfgang Schröder détenu en prison à la suite de l'accident du *Zim Mexico III* qui détruisit le portique de Mobile, Alabama, le 2 Mars 2006.

1. Le Capitaine Schröder n'aurait jamais du être accusé d'un délit provoqué par un accident qui est le résultat d'une avarie mécanique. L'avarie mécanique est le résultat d'un défaut de conception du navire, pas un acte criminel. Entre l'avarie de décembre 2005 et l'accident du 2 mars 2006, le propulseur d'étrave a fonctionné environ une cinquantaine de fois sans incident. Cela donnait de bonnes raisons au Capitaine Schröder de considérer le propulseur d'étrave comme parfaitement fiable. Il ne doit pas être accusé de négligence criminelle pour ne pas avoir informé le pilote ou commandé de remorqueur.
2. Le Capitaine Schröder avait été libéré sous caution de 500.000\$ lorsque un adjoint du Procureur demanda au juge de le réincarcérer au prétexte qu'il pouvait prendre l'avion. Ceci est injuste et vindicatif. Si le Capitaine Schröder avait violé la liberté provisoire et coûté à son employeur un demi million de dollars, il n'aurait jamais pu trouver à travailler dans l'industrie maritime où que ce soit au monde. Les Agent Fédéraux avaient son passeport et il ne pouvait absolument pas quitter le pays. Il devrait être remis en liberté provisoire.
3. Le Capitaine Pat Moloney va obtenir une copie du rapport des Coast Guards sur l'accident en utilisant le droit à la liberté d'information (freedom of information act)
4. Le CAMM va contacter Mr. Irwin Schwartz, l'avocat à Seattle du Capitaine Schröder et proposer son aide et ses compétences. Avoir de telles condamnations ne met pas seulement en danger nos propres collègues, mais cela met aussi en danger les Capitaines du monde entier lorsque des accidents dus à des avaries mécaniques se produisent. Le groupe local de Tampa Bay a aussi discuté de la position délicate du Capitaine Schröder. Il a été décidé à l'unanimité de soutenir les propositions ci-dessus soumises par le groupe SFBA et suggéré qu'une copie des minutes du procès soit obtenue par tous les moyens disponibles. Il est possible qu'une demande auprès de l'avocat du Capitaine Schröder à Seattle, ou en utilisant le droit à la liberté d'information, soit couronnée de succès. Le Capitaine Benyo a appelé de Londres pour parler de la situation et nous informer qu'il avait transmis l'information au Capitaine Lindvall de l'IFSMA mais n'a eu aucune réponse à ce jour.

Criminalisation des Capitaines de navires

Traduction libre par JP Dalby d'un article du CAMM (Association des capitaines US) AGM 2004 de Side Lights

Arrestation de marins à la suite d'un accident grave

Le CAMM (Council of American Master Mariners) est fermement opposé à la tendance actuelle qui consiste à arrêter et mettre en prison les Capitaines (et équipages) à la suite d'incidents maritimes. L'intention est bien souvent de mettre la pression sur les Armateurs et les P&I clubs pour les persuader d'apporter un remède financier à un Etat du Port tout en privant de liberté le marin innocent servant d'otage. Le CAMM est tout à fait d'accord avec l'IFSMA, l'International Salvage Union, l'OMI, le Conseil des Ministres Européen et autres organismes mondiaux pour désapprouver cette façon de fouler aux pieds les droits de l'homme par les Etats du Port.

Le CAMM pense que poursuivre de telles

pratiques conduira à accroître la peur, l'anxiété (et l'indécision possible) des navigants aux instants cruciaux en face de situation d'urgence. C'est le cas actuellement au Pakistan où un Commandant de remorqueur de sauvetage est détenu contre sa volonté depuis Août 2003, il existe aussi un danger de voir les sauveteurs et autres agences refuser des contrats d'assistance car l'échec pourrait signifier amendes, emprisonnements ou les deux.

Le CAMM rappelle aux Etats du Port que le transport maritime est de loin le moyen le plus sûr, le plus propre et le plus efficaces en utilisation de l'énergie et des ressources pour transporter les marchandises dans le monde. Le CAMM demande aux US Coast Guards, à l'OMI, à

l'ICS (International Chamber of Shipping) et autres organismes internationaux de soutenir les rapports impeccables que le transport maritime a reçu et de ne pas fermer les yeux sur les actions illégales commises par des politiciens de l'Etat du Port en réponse aux manchettes sur les accidents maritimes, accidents dont aucune industrie n'est immune.

Enfin dans une industrie où le recrutement de personnel hautement qualifié devient de plus en plus difficile, l'emprisonnement à tort, la perte possible de sa liberté et des moyens d'existence sans procès risque d'amener des gens doués à s'abstenir de faire une carrière maritime.

Durcissement de la position pour les infractions sur les eaux mazouteuses.

Extrait de *The Sea* janvier 07, traduit par JP Dalby.

Il y a de quoi s'inquiéter, les marins sont pris entre le marteau et l'enclume.

Alors que les Etats-Unis sont encore et de loin les plus actifs à poursuivre les cas de rejets illégaux d'huile polluée à la mer, les Gouvernements Européens sont aussi en train de durcir leurs positions.

Une Cour britannique a infligé une amende à la compagnie propriétaire du ferry transmanche français Dieppe 15.000£ (28.000\$) plus les frais (9.373,27£) pour avoir répandu une traînée d'huile dans la Manche.

L'Agence Maritime et des Gardes Côtes Britannique, qui avait porté plainte, a dit : "On pense que le Dieppe avait un problème de longue date avec son séparateur, ce qui a amené à mettre des restrictions à son utilisation. Le séparateur était en service lorsqu'il a été observé par un hélicoptère de la Douane française. Les armateurs ont admis avoir déversé trois mètres cubes d'eau huileuse."

Bryan Hopkins inspecteur chevronné du MCA a déclaré : " C'est un rappel opportun à tous les

armateurs, opérateurs et marins de s'assurer que les séparateurs d'eau mazouteuse sont exploités correctement. On ne saurait trop insister sur l'importance d'avoir un séparateur à eau mazouteuse correctement entretenu pour éviter la pollution."

Dans le cas du Dieppe l'armateur a été poursuivi, mais aux Etats-Unis les mécaniciens eux-mêmes sont régulièrement soumis à des amendes ou à des peines de prison pour falsification des registres des hydrocarbures.

Le P&I club North of England a publié un poster destiné à frapper montrant les conséquences du tripoutillage du séparateur à eau mazouteuse.

"Il y a eu récemment un certain nombre de cas connus où les membres d'équipage ont contourné les exigences de la Convention pour la Prévention de la Pollution par les navires (MARPOL) en by passant, ou en bidouillant les contrôles du séparateur pour rejeter à la mer illégalement " a déclaré le club.

Il prévient que de telles actions peuvent avoir des conséquences très sérieuses pour les compagnies maritimes et les personnes impliquées. "Outre les condamnations à des amendes, s'élevant parfois à des millions de dollars, à la fois la direction de la compagnie et les marins peuvent être poursuivis pour actes criminels. Des marins ont été emprisonnés après poursuites et condamnation par les autorités."

Mais les séparateurs semblent souvent tomber en panne. Lors d'un séminaire à New York, le Révérend James Von Dreele, de la North American Maritime Ministry Association a déclaré que souvent les marins étaient pris "entre le marteau et l'enclume" lorsque l'équipement n'a pas fonctionné correctement. Il a ajouté que les marins ont payé pour des séparateurs inadaptés et "la seule chose à faire est de déverser les eaux de cales (huile polluée) quand on ne peut faire autrement et après en avoir reçu l'ordre d'un officier."

A PROPOS DE POLLUTION

Fin Novembre 2006 un article du MARIN signé Richard GOASGUEN a attiré notre attention sur un cas de pollution des eaux britanniques, constaté par un hélicoptère des douanes françaises en avril 2004, par un ferry commandé par un français.

A l'époque nous avons suivi les premiers développements de l'affaire et constaté que le commandant était traité normalement. Pas déroutement du navire, pas de mise en examen et encore moins de mise en détention. Les rapports du commandant et du chef mécanicien mettant en cause un produit nettoyant ayant leurré la cellule du 15 PPM (la pompe avait d'ailleurs été stoppée par le second mécanicien avant que l'hélicoptère ne contacte le navire) avaient été pris en compte.

Tout cela se termine par une amende à la compagnie de 36000 Euros somme beaucoup plus en rapport avec les dégâts causés. La comparaison est facile à faire avec ce qui se serait passé en zone française, pourtant à notre connaissance les îles britanniques ont aussi subi de nombreuses pollutions, nous arrêterons là la démonstration.

C.LOUDES

Le service d'information de trafic maritime dans les détroits Turcs (TSVTS)

Répondant à l'aimable invitation de son Directeur, nous publions le compte rendu de la visite effectuée par un membre de l'Afcan au VTS du détroit d'Istanbul.



Un peu d'histoire

Dès la plus haute antiquité, les détroits des Dardanelles et du Bosphore ont été une voie commerciale de première importance, et leur contrôle l'objet de sévères conflits, de la guerre de Troie jusqu'au débarquement des Dardanelles lors de la première guerre mondiale. Plusieurs traités ont jalonné cette histoire, correspondant aux intérêts de la puissance dominante du moment, jusqu'à celui de Montreux signé en 1936 par la Bulgarie, la Grèce, le Japon, la France, la Roumanie, le Royaume Uni, la Turquie et les défunt(e)s URSS, et Yougoslavie.

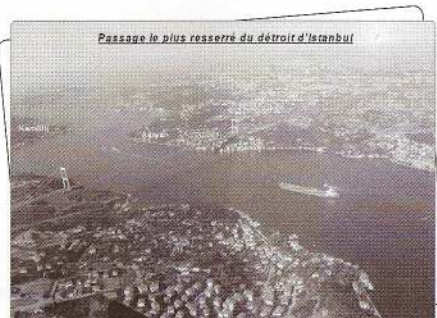
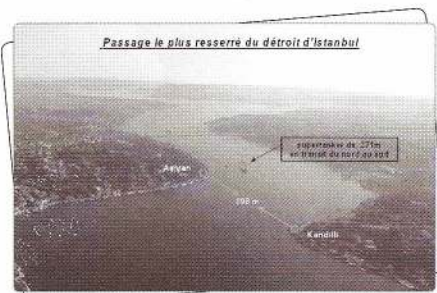
Cette Convention établit les règles de passage des navires de guerre, soumis à une déclaration préalable et un certain nombre de restrictions, et stipule, en son article 1er que les parties signataires "reconnaissent et affirment le principe de la liberté de passage et de navigation dans les détroits" et en son article 2 que "en temps de paix, les navires de commerce de tous les pays ont la liberté complète de navigation dans les détroits, de jour et de nuit, et que le pilotage et le remorquage restent facultatifs".

S'ajoutent à la Convention de Montreux les règlements maritimes Turcs de 1994/1998, et les règles et recommandations de l'OMI qui conseillent expressément l'embarquement d'un pilote, et pour les grands navires, l'utilisation d'un remorqueur d'escorte. Cet article 2 ne concerne toutefois que les navires de commerce effectuant un transit sans escale ou mouillage. Pour les navires à destination d'un port ou d'un mouillage dans la zone des détroits, l'accès est soumis à la réglementation Turque, et le pilotage est donc obligatoire.

Caractéristiques nautiques des détroits Turcs

Le passage de la Mer Noire à la Mer Egée s'effectue en 164 milles par le détroit d'Istanbul, par la

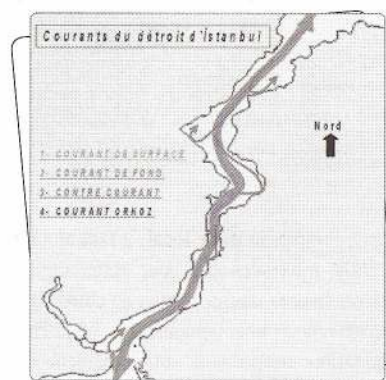
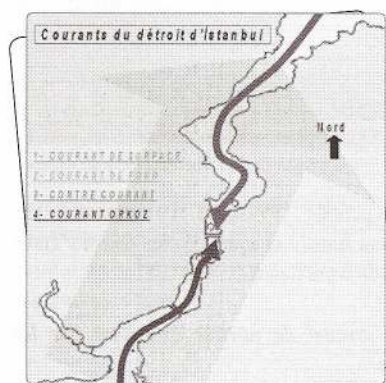
mer de Marmara et par le détroit de Çanakkale. Les détroits sont très sinueux, souvent étroits, parcourus par des courants forts et complexes.



Le détroit d'Istanbul est soumis à de forts vents de nord, de la pluie et des brouillards denses en particulier au printemps et en automne. Les conditions météorologiques peuvent changer si rapidement qu'un navire engageant le détroit par ciel nuageux peut se trouver soudainement dans un brouillard épais, avec visibilité nulle.

Plusieurs courants combinent leurs effets dans les détroits :

Le courant de fond est dû à la différence de densité entre la mer Egée et la mer Noire. Le courant de surface est la conséquence de la différence de niveau entre ces deux mers, et peut atteindre 6 à 8 nœuds. Cela réduit d'autant la vitesse d'écoulement des filets d'eau sur le gouvernail pour un navire porté par le courant, et affecte sérieusement sa manœuvrabilité. S'ajoutent un contre-courant, des courants tourbillonnaires et le courant d'ORKOZ.

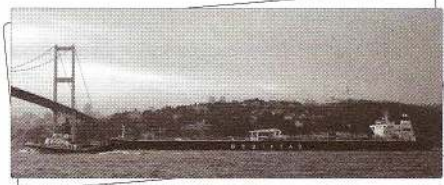


Tout ceci explique pourquoi les autorités Turques et l'OMI recommandent particulièrement l'embarquement d'un pilote à bord d'un navire, même de taille moyenne, avec les résultats suivants :

DÉTROIT D'ISTANBUL			
année	Total passages	passages avec pilote	%
1995	46954	17772	37,8
1996	49952	20317	40,6
1997	50942	19752	38,7
1998	49304	18881	38,3
1999	47906	18424	38,4
2000	48078	19209	39,9
2001	42637	17767	41,6
2002	47283	19905	42,1
2003	46939	21175	45,1
2004	54564	22318	40,9
2005	54794	24449	45,0
2006 (9 mois)	40988	19913	49,0

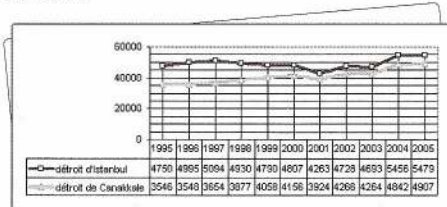
DÉTROIT DE ÇANAKKALE			
année	Total passages	passages avec pilote	%
1995	35459	8292	23,4
1996	36198	10307	28,4
1997	36543	11047	30,2
1998	38777	11448	29,5
1999	40582	10002	24,6
2000	41561	11130	26,7
2001	39249	10703	27,3
2002	42669	12164	28,5
2003	42648	13020	20,5
2004	48021	14404	29,7
2005	49077	15661	32,0
2006 (9 mois)	36609	12605	34,4

Le trafic maritime dans les détroits Turcs



Pour la période 1994-2002, en moyenne 132 navires ont franchi chaque jour les détroits Turcs soit près de 6 par heure.

Nombre annuel de navires transitant par les détroits :



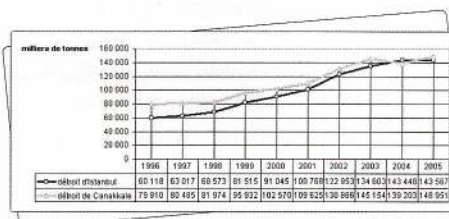
Si l'on tient compte du trafic local, il faut ajouter environ 2000 traversées par jour (près de 85 traversées par heure), ce qui permet de considérer qu'en permanence, une centaine de bâtiments de toutes tailles fréquentent simultanément les

détroits. Autre élément de comparaison, le trafic annuel des grands canaux maritimes pour la période 1999-2000 :

passage	Transits annuels
Canal de Panama	12 755
Canal de Suez	13 552
Canal de Kiel	23 945
Détroit D'Istanbul	48 000
Détroit de Malacca	100 000

Tonnage annuel de matières dangereuses transitant dans les détroits :

Les détroits Turcs sont le seul passage maritime entre la mer Noire et la Méditerranée. Le développement récent de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel dans les pays voisins de la mer Caspienne a transformé les détroits en un nœud énergétique de première importance.



nombre moyen par jour de navires citernes franchissant les détroits

Accidents dans les détroits Turcs



L'instauration d'un dispositif de séparation du trafic en 1994, puis la mise en service d'un service d'information du trafic en 2004 ont fortement influencé l'occurrence des accidents. Mais l'augmentation de la densité du trafic, l'augmentation de la taille des navires, et la diminution de la qualification des équipages ont masqué une partie des effets bénéfiques des moyens mis en œuvre pour améliorer la sécurité de la navigation dans les détroits.

Les 608 accidents survenus dans le Bosphore dans la période 1982-2003 ont été causés par :

- Facteurs humains : 22,5%
- Mauvais temps : 14,0%
- Pannes : 12,2%
- Courants violents : 4,8%
- Incendie : 11,3%
- Sabotage : 1,2%
- Conditions topographiques : 0,3%
- Autres : 0,7%

année	Détroit Istanbul	Détroit Çanakkale
1996	12	16
1997	12	17
1998	14	18
1999	16	20
2000	17	21
2001	18	19
2002	20	21
2003	23	22
2004	26	25
2005	28	24

Nombre d'accidents		
année	Détroit d'Istanbul	Détroit de Çanakkale
1995	4	12
1996	7	10
1997	11	5
1998	20	7
1999	9	7
2000	9	8
2001	20	9
2002	13	9
2003	13	4
2004	26	4
2005	42	20

Si l'on tient compte des 246 cas pour lesquels les raisons demeurent inconnues, et sans tenir compte des événements matériels tels que l'incendie ou le sabotage, environ 84% de tous les accidents de la période 1982-2003 peuvent être attribués à l'erreur humaine.

Pour la même période, les accidents sont :

- collisions : 54,6%
- échouements : 27,6%
- incendies-explosions : 7,9%
- autres : 4,6%

Enfin, au cours de cette même période 1982-2003, sur les 608 accidents survenus, 564 navires n'avaient pas de pilote à bord (92,8%), et 44 avaient un pilote à bord (7,2%)

Le service d'information maritime des navires dans les détroits Turcs

Gestation :

L'idée d'un VTS pour les détroits Turcs a pris naissance dans les années 1980, à l'initiative des pilotes Turcs. Comme presque partout ailleurs, les pilotes et les stations de pilotage avaient l'habitude d'assumer nombre des fonctions incombant à un VTS. Mais cela pouvait difficilement être efficace à cette époque, en raison de l'absence d'équipements modernes, et du faible recours aux services du pilotage dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles.

L'accident du NASSIA le 13 mars 1994 est à l'origine, la même année, de l'instauration en urgence des règles des détroits Turcs et du dispositif de séparation de trafic (DST). Ce dispositif a été approuvé par l'O.M.I. en mai 1994, ainsi que les "Règles et Recommandations" reconnaissant aux

Rapport du MAIB (BEA Britannique) : Haut fond non signalé

Traduction libre, par JP Dalby, d'un extrait de *Seaways* de May 2006

Le 11 décembre 2004, vers 1405, le pétrolier britannique *British Enterprise* s'est échoué dans le port d'Istanbul, dans la zone de mouillage d'Ahirkapi. Le navire est resté échoué pendant 5 jours avant d'être remis à flot après un allègement. Il n'y a eu aucune avarie au navire ni pollution.

Une fois le soutage terminé et les barges larguées et claires, le commandant a informé le VTS qu'il était prêt à partir; il fut officiellement autorisé à appareiller. L'ancre fut virée et dérapée à 1343, le commandant fit éviter son navire en utilisant la barre et la machine et commença à quitter le mouillage C6, prévoyant de traverser le mouillage C5 avant de faire route vers le large. Le tirant d'eau maximal était de 11.17m. A 1405, alors que le *British Enterprise* traversait le mouillage C5, le capitaine remarqua que sa vitesse était tombée à zéro et, réalisant que le navire était échoué, il stoppa immédiatement la machine. L'équipe passerelle contrôla la position et, après avoir vérifié que la carte indiquait une profondeur suffisante pour le navire (entre 13 et 14 m), le capitaine essaya de dégager le navire de ce qui était une obstruction non reportée sur la carte. A 1440, le commandant constata que le navire était solidement échoué, et il informa le VTS de la situation.

Le commandant avait remarqué que le navire gîtait légèrement sur bâbord. Le sondeur indiquait 2 m d'eau sous l'avant, le commandant pensa qu'il était échoué sur un banc sous la hanche tribord. Il ordonna au second de ballaster par gravité un certain nombre de ballasts séparés. Vers 1520 environ 1000 tonnes de ballast avaient été embarquées mais les essais pour déséchouer le navire étaient toujours sans résultat. Le commandant informa le VTS de la situation. Le VTS lui ordonna de cesser immédiatement toute prise de ballast et toutes manoeuvres machine.

Des pilotes et des autorités du port montèrent à bord du *British Enterprise* un peu plus tard et informèrent le commandant que s'il n'avait pas réussi à déséchouer son navire dans 48 heures, les autorités désigneraient une entreprise de sauvetage. Durant les 48 heures qui suivirent l'équipage essaya de déséchouer le navire en utilisant barre et machine, sans succès. Les autorités turques revinrent à bord le 13 décembre à 2325, et le commandant signa un contrat de sauvetage

et d'assistance (*Turkish open form*) avec le *General Management of Coastal Safety and Salvage Administration* contrôlé par l'état.

Durant les 3 jours qui suivirent, le ballast et de la cargaison furent déchargés du *British Enterprise* sur des allègers. Le navire fut déséchoué à 1510 le 16 décembre, la cargaison fut rechargée et le navire appareilla le 23 décembre à 2000.

Le lendemain de son échouement le commandant a informé le Service Hydrographique Britannique (UKHO) de l'existence de ce haut fond non signalé. Le SH Britannique fit suivre l'information au Service Hydrographique Turc (THO) le 20 décembre. La zone de l'échouement fut vérifiée par la Marine Turque et un banc avec une profondeur minimale de 6.1m fut trouvé. La différence entre la profondeur existante et celle indiquée sur la carte était telle que le SH Turc émit un Avis aux Navigateurs le 29 janvier 2005 pour toutes les cartes turques concernées.

Au cours de l'enquête, on découvrit qu'au moins 2 navires s'étaient échoués au mouillage C5 dans les années précédentes. Les recherches effectuées après ces accidents n'avaient pas mis en évidence le banc. Les recherches dans les archives des relevés de la zone ont montré l'existence d'un banc avec une profondeur d'au moins 10m sur les cartes du 19° et du début du 20° siècles, banc qui n'apparaît pas sur les cartes récentes. La zone se trouve à proximité d'une faille géologique, il est possible que l'activité sismique et les très forts courants que l'on observe sur cette zone, aient agi ensemble pour rendre les fonds instables. Un relevé de la zone effectué en 1979 n'a montré aucune preuve de son existence.

Points concernant la Sécurité :

- 1- L'alarme du sondeur n'était pas en service sur le *British Enterprise* alors qu'il se trouvait par petits fonds.
- 2- Le capitaine n'a pas informé l'Etat du port

dès son échouement.

- 3- Du ballast a été pris afin de tenter de déséchouer le navire, alors que le bord n'avait pas ou très peu d'informations sur la nature du fond et sur la façon dont le navire était échoué.
- 4- Au moins deux autres échouements s'étaient produits sur le même banc dans les 5 années précédant cet accident, cependant les investigations en résultant n'ont pas permis de découvrir l'existence du banc.
- 5- Il est fort probable que d'autres navires se soient échoués sur le banc, ou aient détecté sa présence, cependant aucun rapport concernant son existence n'avait été reçu par les autorités compétentes avant cet accident.
- 6- Ni le VTS, ni l'autorité du port, n'étaient d'avis de navigation formel concernant le danger à la navigation présenté par ce banc non cartographié dans une zone de mouillage actif à l'intérieur du port.

Le rapport recommande que le Nautical Institute rappelle à ses membres :

- d'être conscient de l'importance des sources de données des cartes, de leur âge, ainsi que de la précision lorsqu'on se trouve avec un clair sous quille limité ou en eaux peu profondes.
- de l'obligation de signaler les dangers à la navigation, y compris les inexactitudes de profondeurs indiquées sur les cartes, aux organismes appropriées.
- de l'obligation d'informer l'Etat côtier en cas d'échouement, dès que possible après la survenance des faits.
- de réfléchir sérieusement aux dangers inhérents avant de ballaster un navire qui est échoué.

Copie complète du rapport (25/2005) peut être téléchargée sur www.maib.gov.uk

RAPPORTS BEA MER (suite)

Le BEA Mer a publié une nouvelle série de rapports techniques (communiqué du 2/11/06) dont plusieurs ont attiré notre attention.

I/ Deux abordages commerce/ pêche.

L'obligation d'une veille permanente et rigoureuse est rappelée, et dans un des cas, le fait qu'un officier, de surplus peu expérimenté, ait été laissé seul à la passerelle dans les eaux du PAS DE CALAIS est dénoncé.

II/ Rapport annuel 2005.

On y note : la mise en place d'une Configuration Européenne du "Marine Accident Investigators International Forum" le E.M.A.I.F. La publication d'un projet de directive européenne sur les enquêtes après accident.

On voit donc que le côté européen des choses s'accroît.

III/ Récapitulatif des synthèses d'événements de mer.

Rappelons que les fiches de synthèses sont établies dans un but éducatif et de retour d'expérience à la suite d'événements n'ayant pas fait l'objet de rapports plus détaillés. Destinées par exemple aux élèves des lycées maritimes ou des écoles de marine marchande leur rédaction a été grandement améliorée. Des titres accrocheurs (Marée Dramatique...Un navire qui rentre sans son équipage ...Naufrage pour un joint) et quelques phrases bien senties "Les V.F.I. sont des vêtements de survie, il ne faut pas les laisser dans

l'armoire à linge familiale " piquent l'attention du lecteur.

On y note le nombre élevé d'abordages commerce/pêche (5) et le même nombre entre pêcheurs.

Les principales causes notées par le BEA mer sont un défaut de veille nautique (effectifs insuffisants, exécution de tâches administratives ou commerciales en passerelle) et une prise en compte insuffisante du R.I.P.A.M. (il n'y a pas de prioritaires il n'y a que des privilégiés).

IV/ Peu de temps après le BEA a sorti son rapport sur le dramatique naufrage du BUGALED BREIZH.

Pour le BEA l'accident serait dû à une "croche molle" mal gérée par le patron. Cela a provoqué la colère des familles, dont l'AFCAN respecte la douleur. N'étant pas experts en appareils de pêche nous ferons une seule remarque : sous-marin ou pas, la seule chose qui semble avérée à la lecture des rapports est que la porte de communication entre les emménagements et la machine était ouverte. Ceci étant, loin de nous l'idée de donner des leçons, et dans la marchande tous ceux qui ont navigué sur des ROROs savent le mal que l'on a à garder fermées les portes devant l'être à la mer (confort, accès machine, etc.).

C.LOUDES.

Noyé dans une mer de paperasse

Extrait de "The Sea" n° 180 mar/apr 2006

La déferlante de communications, de manuels, de procédures, de rapports et de checklists, qui tombe régulièrement sur les marins, est enfin reconnue par quelques compagnies progressistes, déclare Michael Grey.

Il y a eu récemment de bonnes nouvelles, un opérateur de pétroliers a réalisé que ses commandants étaient si saturés par les travaux de paperasse qu'il a décidé d'augmenter son personnel en ajoutant un officier dont le travail est essentiellement d'aider le capitaine dans les travaux de secrétariat. Un autre major pétrolier ajoutait un officier de pont ce qui ramenait au temps anciens où il y avait un commandant, un second capitaine et trois lieutenants, pour la simple raison que la charge de travail l'exige (notamment dans les ports avec toutes les inspections).

Il est peut-être possible que le message arrive à passer, que les créateurs

de règlements, les compagnies maritimes, les autorités diverses et autres ne peuvent continuer à donner de plus en plus de responsabilités aux gens du bord sans augmenter le nombre de personnes pour s'en occuper.

Récemment dans "Alert" dans la rubrique facteur humain, un capitaine exposait le problème. Il s'inquiétait du temps qu'il devait passer à son bureau à se consacrer à la paperasserie "essentielle", alors qu'il aurait dû s'occuper de son navire. Il constatait qu'il lui était difficile de s'arracher à quelque problème bureaucratique clairement marqué "urgent" pour monter à la passerelle discuter avec l'officier de quart et s'assurer par lui-

même que tout allait bien. Comment former correctement ses officiers si ils l'ont toujours vu penché sur un ordinateur ou caché derrière un casier à courrier débordant. Comment être alors un capitaine.

Ces points sont importants. Un commandant plus âgé se rappelle les longues traversées du Pacifique, ou à part le message quotidien "tout va bien" et les quelques messages de correction d'ETA, la seule communication (qui était bien sûr le travail du Radio) était l'envoi des observations météo toutes les 6 heures. Aujourd'hui il commande un grand porte conteneurs, les communications satellite crachent les mël dans son bureau à tout instant et à foison, tandis que les bureaux à terre ont découvert les délices du téléphone satellite et l'appellent constamment.

Ils ignorent totalement les décalages horaires et le fait que les marins, tout comme les gens de terre, dorment la nuit, mais il faut leur répondre immédiatement. Tout comme ceux qui sont connectés au Système Bureau à terre, qui transmettent toutes les circulaires qui ne concernent pas directement le navire, tous les mël qui sont transférés par des individus zélés voulant démontrer leur énergie, ainsi que les spams, tout cela arrive comme un tourbillon. Il faut tout lire de peur que le message vital modifiant la rotation du navire échappe dans tout le fatras des papiers.

Une grande partie des documents qui arrivent à bord concerne des règlements, des recommandations ou quelque chose de très "officiel"; la quantité de celles-ci va parfois à l'encontre du but recherché. Pire encore, l'existence de ces communications, de ces manuels, procédures, rapports et checklists sera soumise à un examen détaillé par l'inspecteur lorsque le navire arrivera au port. Il recherchera avec insistance les déficiences et ce sera un point noir contre le navire lorsqu'il les trouvera.

Dans les "Nautical Institute's Captain's Column" le Commandant Henk Huinck suggère qu'il y a une sorte de "mentalité des checklists" qui se développe rapidement dans l'industrie, et qu'il faudrait que cela soit maîtrisé et que le nombre et l'étendue en soient rigoureusement réduits.

Il pourrait être entendu. Quelque mois plus tôt un rapport d'accident à bord d'un ferry ro-ro l'a réellement montré avec une checklist d'environ une douzaine de points devant être vérifiés avant l'arrivée au port. Environ dix de ces points étaient parfaitement pointés, mais les trois derniers ne l'étaient pas. La raison de cette omission était évidente, le navire était arrivé plus tôt que prévu au port, avant que les derniers points de la checklist d'arrivée aient été contrôlés le navire était rentré dans le quai. Les marins ne doivent s'imaginer qu'ils sont les seuls à être submergés par la paperasse. Toutes les autres professions s'en plaignent aussi : enseignants, docteurs, plombiers, installateurs de gaz, fermiers. C'est un signe des temps qu'une grande part de cette paperasse soit par nature un moyen de défense, éluder la responsabilité, transférer le blâme potentiel.

Peut-on le supprimer? Qu'en est-il du bureau sans papier? Ce n'est qu'une vue de l'esprit, avec toute la "paperasse" apparaissant à la place sur l'écran. La bureaucratie est là et le restera, et la paperasse électronique ou non se développera pour satisfaire aux nombre de personnes s'en occupant. Il y a, cependant, des systèmes pleins de promesses qui aident à "gérer" tout cela, et certains d'entre eux parviennent à bord. C'est utile que l'avalanche de papiers soit enfin reconnue par des compagnies maritimes plus progressistes, et que quelques bras supplémentaires soient utilisés pour sortir de là ceux qui sont ensevelis dessous.

Deux vracquiers se fracassent contre une jetée portuaire - 4 janvier 1995

Traduction libre, par JM Billot, d'un article de Dr-Ing Günter Bossow

("Kommandobrücke"-Shiffs u.Hafen Jan.2006) Basé sur les rapports cités dans le corps de l'article

Cet événement n'est pas de proche actualité, mais la forte impression qu'il cause montre les conséquences dévastatrices que peut revêtir une carence de sens marin.

Deux évènements de mer inhabituels et simultanés se produisirent le 4 Janvier 1996 dans le port de CONSTANTZA en Mer Noire, qui coûtèrent la vie à 54 marins ...

Les deux minéraliers "YOU XIU" et "PARIS" étaient au mouillage sur rade du port roumain quand se leva une tempête qui occasionna la chasse des ancres et fit dériver en même temps les deux navires sur la Digue Nord du port.

Ceux-ci furent tellement endommagés qu'ils coulèrent très rapidement.

Aucun des membres des 2 équipages (27 sur chaque navire) ne pût être sauvé.

Caractéristiques des 2 navires

"YOU XIU" - Pavillon Hong-Kong

Longueur = 167 M

JB = 15865 Tx - 26800 T PL

Moteur Diesel - Puissance = 5290 KW

Vitesse 14 kn

Armement de Sauvetage =

2 Canots fermés et 5 Radeaux.

"PARIS" - Pavillon Malte

Longueur = 174 m

JB = 16800 Tx - 25960 T PL

Au matin du 4 Janvier 1995, 17 navires

étaient au mouillage devant Constantza.

Les deux navires étaient sur ballast, le "You Xiu" en attente d'un poste libre, le "Paris" pour mazouter.

Le Météo avait diffusé la veille un Avis de Tempête pour les prochaines 72 heures : "Fort coup de vent à Tempête de NW à N force 6 à 8 avec visibilité très réduite par chutes de neige." Au matin du 4, l'alerte avait été renouvelée.

Le 4 à midi, la houle grossit et la "Surveillance Portuaire" (Capitainerie) recommande aux navires sur rade soit de gagner la haute mer soit de venir s'abriter dans l'avant-Port.

A la suite de quoi, 15 navires quittent le

mouillage, laissant seuls "You Xiu" et "Paris".

.....

Par ordre chronologique :

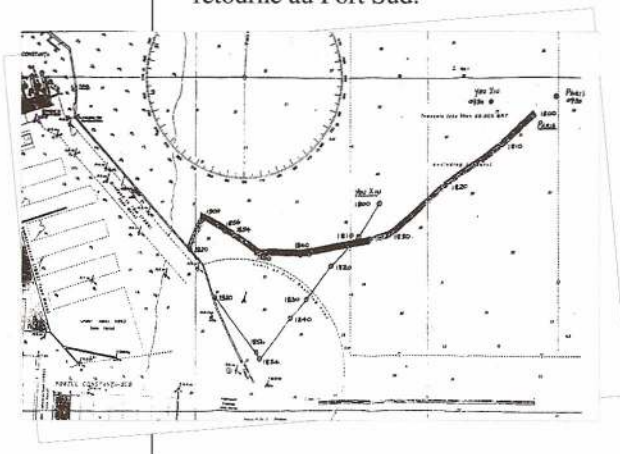
4 Janvier 1995

- **14.50** - Le Capitaine de Port ordonne aux Services du Port, à une Compagnie Pétrolière ainsi qu'à une Société de remorquage de tenir en alerte leurs navires.
- **17.00** - Le "Paris" prévient la Capitainerie qu'il restera la nuit au mouillage, une réparation de fortune au guindeau non terminée l'empêchant de virer l'ancre.
- **18.10** - L'Officier de quart de la Capitainerie repère sur l'écran Radar que les positions des deux navires ont changées. Manifestement ceux-ci chassent sur leurs ancres. La Capitainerie leur demande de virer leur ancre et de quitter le mouillage. "You Xiu" prévient alors qu'il a un problème avec son moteur principal et qu'il ne peut pas le démarrer.
- **18.30** - La Capitainerie informe le "You Xiu" qu'il a encore dérivé et qu'il n'est plus qu'à 0',9 de l'extrémité de la jetée Nord.
- **18.40** - La Capitainerie informe "You Xiu" et "Paris" qu'ils sont en grand danger : les distances du môle sont alors respectivement de 0',55 et 0'9. Le "Paris" informe que sa chaîne s'est rompue et qu'il tente d'appareiller.
- **18.54** - "You Xiu" qui n'est alors plus qu'à 0',1 de la jetée, requiert l'aide d'un remorqueur. La Capitainerie prend contact avec le groupe de sauvetage du port qui annonce que son remorqueur "Viteazul" nécessite 30 minutes avant d'appareiller.
- **18.56** - "You Xiu" prévient que maintenant il peut démarrer son MP, et qu'il annule sa demande d'assistance d'un remorqueur
- **19.00** - "Paris" est à 0',3 du môle et demande l'aide d'un remorqueur. Il informe que son moteur est en route et sa barre toute à droite, mais malgré tout le navire ne veut pas venir mais continue à s'approcher du Môle.
- **19.22** - "You Xiu" prévient la Capitainerie que son bordé bâbord est déchiré dans le secteur de la Machine et qu'il insiste pour recevoir l'aide d'un remorqueur.

- **19.32** - Le Remorqueur "Viteazul" (L= 52 m), informe qu'il a quitté son poste pour aller au secours des deux navires.
- **19.50** - "Paris" envoie un "Mayday" à la Capitainerie.
- **19.55** - Radio-Constantza prévient la Capitainerie qu'il a reçu un SOS d'un navire. Celui-ci sera attribué plus tard au "You Xiu".
- **20.15** - Le remorqueur "Viteazul" prévient que les feux du "Paris" sont éteints.
- **20.20** - Radio-Constantza reporte un nouveau SOS du "You Xiu".
- **20.25** - L'Agent du "You Xiu" prévient la Capitainerie qu'il a été informé par le Capitaine que sa machine est noyée.
- **20.30** - "Paris" prévient qu'il commence à couler par l'arrière.
- **20.31** - Les pompiers et la police portuaire, qui ont tenté de parvenir sur la digue jusqu'aux navires accidentés préviennent la Capitainerie qu'ils ne peuvent les approcher à cause des paquets de mer déferlants.
- **20.50** - Le remorqueur "Viteazul" informe qu'il a atteint l'extrémité de la jetée coté port, il roule bord sur bord de 35 à 40° et ne peut pas aller plus loin contre la forte tempête. Le vent a atteint force 9 et est encore plus violent dans les rafales. La visibilité est réduite à 0',1 par la tempête de neige qui fait rage.
- **21.00** - Le "Viteazul" prévient que les lumières du "You Xiu" se sont éteintes.
- **21.12** - La Marine de guerre Roumaine est appelée en renfort
- **21.13** - "You Xiu" prévient qu'il va être submergé et avise 2 minutes plus tard qu'il gîte fortement et commence à couler.
- **21.45** - "Viteazul" se trouve au ras de la digue et éclaire les abords des navires accidentés. Il informe que le "Paris" a coulé.
- **22.00** - "Viteazul" signale qu'il ne voit plus le "You Xiu".
- **22.40** - "Viteazul" signale que seules les superstructures du "You Xiu" sont visibles.
- **23.45** - La Capitainerie demande à toutes les personnes, à proximité des navires d'exercer une veille intensive pour la recherche des survivants.
- **23.50** - L'Aéroport de Constantza indique qu'il a reçu un Signal "EPIRB".

5 Janvier 1995

- **00.00** - Le Remorqueurs "Viteazul" signale que l'on ne voit plus le "You Xiu" et qu'il ne peut repérer aucun survivant.
- **00.15** - On signale qu'un véhicule blindé de l'armée est en route vers Constantza sur une remorque routière. On espère ainsi pouvoir parvenir par la digue jusqu'aux navires.
- **00.20** - La Capitainerie demande de l'aide à l'héliport de TUSLA (distant de 20 km). L'Officier en charge (de la base) voit que la vitesse du vent régnant (plus de 25 m/s) interdit toute possibilité d'assistance.
- **00.55** - Le Supply "Smit Lloyd 109" (longueur 64 m), amarré au Port Sud est appelé à l'aide.
- **01.15** - "Viteazul" signale que des panneaux de cale, des gilets de sauvetage avec leurs lampes et des flaques d'huile ont été repérés dans l'avant-port.
- **01.55** - Le "Viteazul" fait demi-tour vers son poste d'amarrage à cause de problèmes avec son moteur principal.
- **02.10** - Le Supply "Smit Lloyd 109" arrive à l'extrémité du môle sud.
- **02.25** - Le véhicule blindé, enfin arrivé, s'engage le long de la digue. Le remorqueur "Perseu" de la cie pétrolière appareille de son poste pour participer à la recherche des survivants.
- **02.40** - Le "Smit Lloyd 109" atteint une position proche des accidents, ne trouve aucun survivant, et continue cependant la recherche.
- **03.10** - Le blindé prévient qu'il ne peut plus continuer à avancer sur la digue à cause de la mauvaise visibilité et des paquets de mer déferlants.
- **03.15** - Le Remorqueur "Perseu" mouille à l'intérieur de la digue en face des positions des navires accidentés et y demeure jusqu'à 10.10. Le "Smit Lloyd 109" abandonne ses recherches et retourne au Port Sud.



- **07.20** - Le Véhicule blindé entreprend une nouvelle tentative pour atteindre les lieux des accidents. Il n'arrive cependant que jusqu'à une brèche de la digue qui a été causée par le "Paris". Lui aussi ne trouve aucun survivant et revient à 09.40.

Le 5 Janvier, à la lumière du jour, la recherche reprend. "Smit Lloyd" et "Perseu" retournent aux positions des accidents. D'autres navires recherchent non seulement dans les eaux intérieures et extérieures du port, mais aussi sur les côtes proches.

Le 6 Janvier, le temps s'améliore un peu, et d'autres navires et des hélicoptères entreprennent une recherche systématique sur une zone de 130 km2.

On retrouvera 9 corps en mer ou sur la plage au Sud de Constantza, dont 7 membres d'équipage du "You Xiu" et 2 du "Paris" qui purent être identifiés.

Seuls 3 des morts (originaires du "You Xiu") portaient leur brassière.

Il sera retrouvé des débris des deux navires encore plus loin.

Un commission d'enquête fut établie par le Ministre des transports roumain pour enquêter sur les circonstances et sur la mort de 54 marins.....

Les conclusions de l'enquête portèrent sur 7 points.

- 1- Les navires "Paris" et "You Xiu" ont coulé le 4 Janvier 1995 vers 21.30 après une collision avec la digue Nord du port de Constantza.
- 2- La violente tempête hivernale dans la nuit du 4 Janvier 1995, qui fit rage en particulier dans le voisinage de la côte, produisit des vagues de 8 à 10 mètres de haut.
- 3- Les navires furent prévenus en temps utile avant l'aggravation prévue du temps et c'est au capitaine d'avoir la charge de prendre toutes les mesures nécessaires pour la Sécurité du navire et de son équipage.
- 4- Les mauvaises appréciations sur l'état technique de leur navire et les décisions fautes concernant les avis de tempête et

les propositions et recommandations des Autorités portuaires de Constantza sont les causes pour lesquelles les navires se retrouvèrent exposés au danger, entrèrent en collision avec la digue et sombrèrent en fin de compte.

Les violentes conditions hydrométéorologiques, les positions très dangereuses des navires par rapport à la digue ainsi que le temps très court entre la demande d'aide et le naufrage ont rendu impossible toute intervention de sauvetage.

- 5- Les conclusions de l'enquête établissent la responsabilité exclusive des capitaines des deux navires.

Un des deux navires, le "You Xiu" était sous pavillon de Hong Kong, ainsi qu'évoqué plus haut. Il a été à l'origine de 2 rapports commissionnés par le gouvernement de Hong Kong et basés sur les faits connus du Rapport roumain sur ce grave accident.

Ces rapports entreprennent cependant une analyse plus approfondie.

La cause immédiate de la perte du "You Xiu" est, dans ces rapports, attribuée au fait que le moteur principal au moment de l'aggravation des conditions météo l'après-midi du 4 Janvier n'était pas prêt pour un appareillage immédiat. Les raisons en restent inconnues.

Ont contribué également d'une façon décisive à la catastrophe, les manquements du commandement quant aux mesures à apporter en temps utile pour empêcher, ou tout au moins ralentir, la dérive, ainsi la seconde ancre qui n'a pas été mouillée, et la trop tardive demande d'assistance d'un remorqueur.

Un facteur aggravant sera noté dans le faible tirant d'eau des deux vraquiers sur ballast. La forte surface de prise au vent a favorisé l'arrachement de l'ancre et la dérive subséquente. Ce qui fait que (voir plus haut) quand le moteur principal a pu être démarré, le navire n'a pu remonter au vent car l'hélice et le gouvernail à ce moment partiellement immergés ne pouvaient rien contre la grosse prise au vent pour s'écarter de la digue.

Après l'arrivée de la collision avec la digue,

les chances de l'équipage du "You Xiu", dans une telle grosse mer de pouvoir se sauver à l'aide de leurs seuls moyens de sauvetage ou par l'escalade de la paroi rocheuse et continuellement submergée de la digue étaient pour le moins médiocres.

Les mesures entreprises de l'extérieur pour sauver les équipages ont été qualifiées d'insuffisantes. Ainsi la Capitainerie aurait dû, dès 18.40 au plus tôt, ordonner à 2 remorqueurs de se tenir prêts pour une assistance immédiate. Mais le remorqueur "Vitezul" n'appareilla le premier qu'à 19.30 et n'était pas, dans de telles conditions météo, en situation de porter secours.

Par contre le supply "Smit Lloyd 109" manifestement en dépit de la grosse mer a pu apporter son assistance mais il n'a pas été appelé à l'aide avant 00.55...

Les deux navires ont donné l'alerte entre 19.50 et 19.55.

A 20.32 on peut s'apercevoir clairement que les gens de la Police portuaire et les pompiers ne peuvent arriver vers les lieux de l'accident, contre la mer déferlante et les blocs de pierre de la digue formant obstruction au passage.

Avec le recul, maintenant on peut reconnaître que la seule possibilité de sauvetage des équipages reposait sur le recours à l'hélicoptère. La première demande de cette aide n'a eu lieu qu'à 00.20 soit environ 1 heure ½ après que le "You Xiu" ait coulé.

L'officier de garde de l'Héliport de Tusla a rejeté l'intervention de l'hélicoptère sous le prétexte que la vitesse du vent était de 25 m/s (soit 90 Km/h).

Or la Chambre Internationale de Shipping (ICS) dans une recommandation dispose qu'il est d'usage de considérer que l'engagement d'hélicoptère pour le sauvetage de navires naufragés jusqu'à 25,7 m/s est "routinier", mais des engagements pour le sauvetage peuvent être possibles jusqu'à 36 m/s (soit 130 Km/h) sans être taxés d'inconscients.

A noter cependant que les rapports ne précisent pas quel type d'hélicoptère était à disposition à l'héliport de Tusla.

A NOTER QUE LA SEULE SOURCE TROUVEE SUR INTERNET FAISANT ETAT DE L'ACCIDENT EST LA SUIVANTE :

Au moins 40 disparus dans un naufrage en Roumanie

Deux cargos ont coulé en moins de deux heures mercredi soir au large du port roumain de Constantza, faisant trois morts et au moins une quarantaine de disparus. Les corps de trois marins, en cours d'identification par la police, ainsi que des objets provenant des deux bateaux naufragés ont été découverts échoués sur une plage à une dizaine de kilomètres au sud du port de Constantza. Les autorités estiment qu'il n'y a aucune chance de retrouver des survivants parmi les hommes d'équipage des deux bateaux, le "You-Xiu", battant pavillon de HongKong, et le "Paris", battant pavillon maltais. Au moins 20 marins se trouvaient à bord du "Paris" tandis que le "You-Xiu" comptait un équipage de 27 personnes. On ignore encore la nationalité des marins. Hier, la tempête à l'origine de la catastrophe continuait à sévir avec des vagues de 10 mètres de haut et un vent soufflant à plus de 100 km/h. La neige en rafales rendait encore plus difficile la visibilité sur la zone du naufrage. Les cargos ont heurté

la digue du port de Constantza (250 kilomètres au sud-est de Bucarest) et coulé rapidement sous les yeux des secouristes impuissants. Les deux vraquiers de 20.000 tonnes chacun, qui venaient charger des phosphates, ont heurté la digue qui se trouve à environ 1 kilomètre du port en raison des mauvaises conditions météorologiques.

L'Humanité du 6 Janvier 1995 (via Google) (Le Monde fait un entrefilet de 3 lignes = 4 morts)

A NOTER aussi que le développement d'une Agence Européenne d'Enquête et Accidents doit être une priorité dans l'amélioration de la Sécurité, cet événement montrant que le BEA Roumain n'a pas voulu mettre en cause les administrations nationales.

Participation le 27 à l'AG (26-27-28 mai) de la Mission de la Mer à Perpignan

L'intervention à l'AG de la Mission de la Mer a été très intéressante, et l'accueil remarquable.

Le PAM était représenté par le Cdt Moisan, qui vous adresse ses amitiés.

J'ai noté les points suivants :

- Les pêcheurs, très représentés (patrons de pêche, et présidents de comité des pêches), remarquent que les naufrages des bateaux de pêche, autrefois en majorité causés par le mauvais temps, se produisent maintenant par mer calme, en raison de veilles insuffisantes, et de mauvaises réactions des équipages.
- Les pêcheurs considèrent maintenant que les abordages sont la conséquence de fautes aussi bien des navires de commerce, que des navires de pêche en raison du facteur fatigue, et de l'insuffisance de la veille. Ils ont connaissance des secteurs morts très importants sur les porte-conteneurs géants.
- La mission de la Mer va intensifier son action pour la création du "conseil national du bien-être des marins" pour améliorer les foyers du marin, et sont soutenus dans cette voie notamment par le PAM (dixit Moisan).

J'avais apporté quelques documents numériques provenant du site AFCAN, ainsi que des diaporamas construits à partir de ma "photothèque".

L'intérêt qui leur a été porté a fait que le secrétariat en a remis une copie à nombre de participants. Voilà qui va augmenter la fréquentation du site ! En plus de ces éléments, j'ai évoqué la problématique de l'amiante dans le démantèlement des vieux navires, en attirant l'attention sur le fait que, pour échapper aux frais de désamiantage, il fallait s'attendre rapidement à l'abandon de nombreux navires avec leurs équipages, qu'il faudra bien secourir d'une manière ou d'une autre. J'ai suggéré une action de lobbying au niveau européen pour tenter d'endiguer ces abandons. (Etait présent M. Jacques Harel, responsable au Vatican de l'Apostolat de la Mer International)

François-Xavier PIZON

Pas besoin des soutes à basse teneur en soufre aux USA !

Selon les fournisseurs de soutes US il est peu probable qu'il y ait obligation d'utiliser des soutes à basse teneur en soufre, dans un délai relativement bref, faute d'une demande suffisante de la part des armements. En effet seule la Californie l'exige depuis décembre 2005 pour les moteurs auxiliaires de tous les navires à moins de 24 milles de la côte.

En Europe la situation est différente est devrait évoluer, depuis mai 2006 les Etats baltes exigent de tous les navires, entrant dans la zone de contrôle des émissions de soufre, une teneur de 1,5% en soufre. Les Etats de la mer du Nord et de la Méditerranée devraient en faire autant dans le courant de l'année. Selon un porte-parole de l'association "Les Amis de la Terre" l'OMI pourrait exiger dans les prochaines années une teneur en soufre inférieure à celle en vigueur aux USA.

Toutefois les autorités Canadiennes et Américaines commencent à négocier des mesures semblables à celles des Etats de la Baltique, mesures qui ne devraient probablement pas aboutir avant 10 ans. Les fournisseurs de soutes voient les choses de la même manière et prétendent que l'utilisation de soutes à basse teneur poserait des problèmes d'approvisionnement et de stockage. Les bruts utilisés par les raffineries du golfe du Mexique sont à haute teneur et les raffineries de la côte ouest et du nord est consomment peu de pétrole à basse teneur. Les soutes pour navires et le fioul résiduel ne constituent que des produits secondaires et les raffineries ne vont pas modifier leurs normes pour cela ; reste le prix, les soutes à 1,5% de soufre coûtent 15\$ de plus à la tonne que les soutes à 4,5%.



**Ouessant Sein
Molène**

vitesse et confort

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

La navigation à l'estime peut-elle être abandonnée ?

Ces points de vue font suite à l'article de M. Gabriel BERTRAND sur l'obsolescence de l'estime, paru dans la rubrique "Point de Vue" du journal Ouest France le mercredi 15 février 2006

Avis du Capitaine de navire :

Depuis que l'homme utilise un flotteur pour transporter fret et passagers, son souci essentiel est la conduite "en droiture", terme technique et juridique utilisé pour définir la qualité de la navigation. Toutes les inventions ont pour but d'améliorer la précision de la route suivie et de l'heure prévue d'arrivée, ce qui ressort par définition du calcul de l'estime. Alors, pourquoi et comment l'utilise-t-on...

Dès qu'il y a déplacement d'un mobile, l'estime est utilisée pour déterminer l'heure d'arrivée. L'armateur, le transporteur aérien comme le transporteur routier ou ferroviaire l'utilisent pour avertir le réceptionnaire de l'heure d'arrivée prévue pour la livraison du fret ou du passager et faire en sorte que cette prévision se concrétise. L'automobiliste en fait autant pour arriver à temps au bureau, à l'usine ou à ses rendez-vous personnels. Il est donc difficile d'envisager la disparition de la navigation estimée.

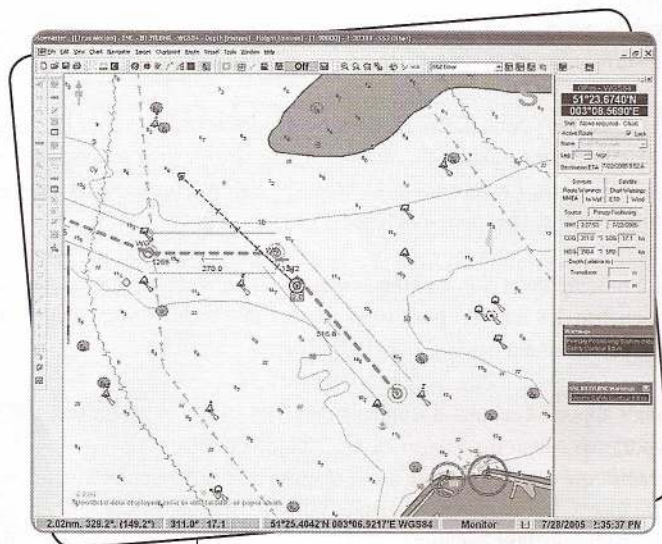
Ce moyen de navigation de base repose sur la connaissance aussi précise que possible de la vitesse et de la route suivie. Les éléments perturbateurs, vent, courant, houle, sont pris en compte pour apporter la correction nécessaire au cap à suivre (dérive), et à la vitesse pour obtenir la route vraie et la vitesse sur le fond et en déduire l'heure d'arrivée. Ces corrections sont calculées à partir de tables de courant, des cartes de vent, et de tables de comportement du navire en fonction de son déplacement, de son assiette, et de l'état de la mer. Le nombre élevé de facteurs intervenants nécessite un recalage aussi fréquent que possible de l'estime par des observations (relèvements et distances en vue de terre, passage de lignes de sondes, points astronomiques) ou par l'utilisation d'aides radioélectriques (radiophares, satellites artificiels). Tous les calculs nécessaires sont pour la plupart effectués aujourd'hui par les appareils de navigation, le plus souvent d'une manière automatisée et en arrière plan, devenant ainsi invisibles. L'aboutissement ultime de la technique sur la connaissance de la position est la centrale à inertie, qui intègre en permanence toutes les accélérations pour déterminer le cheminement. Ce système fonctionne

admirablement à bord des aéronefs et des sous-marins, parce que les déplacements parasites sont réguliers et faibles par rapport à la vitesse propre du véhicule porteur. Mais en ce qui concerne les navires de surface, un recalage fréquent reste indispensable.

La connaissance du calcul de l'estime n'est certainement pas devenue superflue. Ce calcul de position fonctionne parfaitement sans accessoires autres qu'une table de calculs (Friocourt, chère aux anciens), pour autant que l'on ait pris le soin d'étalonner l'avance par tour d'hélice et la dérive due au vent, de connaître la dérive due au courant, de régler correctement le compas gyroscopique, ou à défaut, de compenser et régler correctement le compas magnétique. Car la panne totale électrique n'est pas une vue de l'esprit. C'est en général fatal pour un aéronef, mais un navire continue à flotter, ce qui permet ainsi de continuer le combat contre l'adversité.

Enfin, une estime correctement menée est un élément primordial de sécurité, parce qu'elle permet de débusquer les erreurs humaines en faisant apparaître une différence anormale entre la valeur estimée et la valeur observée ou relevée. Une erreur importante peut être commise dans la saisie des données pour la traversée prévue : standard géographique en service, coordonnées des points tournants, consignes de cap. Un simple coup d'œil sur la montre permet de savoir, grâce à l'estime, si le passage au point tournant a bien été effectué comme prévu, permettant ainsi de poursuivre avec certitude la navigation sur le segment de route suivant.

Bref, si certains navigateurs peut-être, tels monsieur Jourdain, utilisent l'estime sans le savoir, la navigation, qu'elle soit maritime, aéronautique ou terrestre, ne permet pas de s'en



passer. Mais la définition de l'estime gagnerait à être mieux connue, ce qui permettrait d'éviter la diffusion de sornettes par des publications sérieuses.

F.X. PIZON, Cdt (R) à la Cie CMA-CGM

Avis du Pilote de Ligne :

La trop grande confiance dans les systèmes de navigation par satellites peut engendrer des incidents voire des accidents. En effet, une erreur d'insertion, une non surveillance du système et une confiance aveugle dans les calculateurs, aujourd'hui des ordinateurs, amènent le pilote sur une trajectoire qu'il croit exacte mais qui n'est que le résultat très précis de calculs numériques. Il appartient au navigateur de toujours mettre en doute ce résultat en ayant au moins une "idée" relativement précise de sa position et de son orientation. Cela fait partie de ce que l'on appelle en aéronautique les "règles de l'art". Il doit corréler la position extrêmement précise du système GPS, bientôt GALILEO avec celle obtenue par le calcul de l'estime.

La précision de navigation n'est d'ailleurs pas encore assez grande pour suivre des trajectoires terminales autour des aérodromes. Pour cela, il est nécessaire d'utiliser une station au sol, qui recevant les signaux satellites et connaissant exactement sa position, calcule l'erreur locale du positionnement par satellite et en informe

VOYAGE INITIATIQUE AU COEUR DE L'OMI - PARTICIPATION AU MEPC 54

Introduction :

Je suis CINM, ai navigué comme Chef et Commandant et suis actuellement détaché à terre pour assurer les fonctions de personne désignée ISM et agent de sûreté de la compagnie. Ces quelques mots de présentation vous permettront de mieux suivre mon regard lors de ce voyage.

MEPC : Comité de travail de l'OMI sur le sujet de la protection de l'environnement ; document de travail la convention Marpol et ses différentes annexes et amendements. Ce Comité édite des circulaires et propose des résolutions à l'Assemblée de tous les comités (sécurité, environnement, technique, juridique, simplifications administratives....) Pour mémoire, la convention Marpol s'applique à tous les navires (long cours, pêche et plaisance). Les navires d'état doivent dans la mesure du possible en faire une mise en application dans les limites du raisonnable.

Réunions préparatoires :

Ce type de Comité est préparé par une délégation française dirigée par M. Berder. Certains membres de cette délégation ont participé à une réunion préparatoire d'harmonisation des réponses au niveau européen, qui s'est tenue à Bruxelles le 27 février 2006.

Le 9 mars, la délégation française se réunissait à Paris sous la présidence de M. Berder.

Etaient présents des membres:

- du ministère de l'équipement,
- du ministère de l'environnement,
- du ministère des affaires étrangères,
- du ministère de la défense,
- Armateurs de France,
- l'AFCAN.

Nous avons donc passé en revue les différents sujets qui seraient abordés et la position française nous a été alors signifiée. Elle restait conforme aux décisions prises au niveau européen fin février.

Arrivée à Londres :

C'est mon premier séjour à l'OMI.... Je vous avoue que j'avais bien hâte de savoir comment fonctionnent cette institution qui a créé ces fichus codes ISM et ISPS....

Le bâtiment se trouve au centre de Londres face à Westminster le long de la Tamise. Les

délégations se retrouvent pour une assemblée plénière d'ouverture sous la présidence de M. Chrysostomou Président du MEPC avec la présence de M. E. Mitropoulos, Secrétaire Général de l'OMI. Les délégations sont en arc de cercle face au bureau et les unes à coté des autres par ordre alphabétique (pour qu'il n'y ait pas d'histoire...). Le président du MEPC est un Chypriote qui pilotait fermement son comité et n'avait néanmoins pas oublié d'avoir de l'humour.

En parallèle de l'assemblée plénière des groupes de travail ont été instaurés :

- sur le recyclage des navires,
- sur la pollution atmosphérique dues aux moteurs,
- sur l'évaluation d'une nouvelle zone spéciale (au sud de l'Afrique du sud).

Un groupe technique a également été créé pour travailler sur le problème du traitement des eaux de ballast en vue de la mise en application de la convention WB.

Pendant que ces groupes travaillent sur un ordre du jour serré, l'assemblée plénière continue de passer en revue toutes les propositions faites par les différentes délégations.

Je ne vais pas vous passer tous les sujets en revue mais plutôt vous donner mon impression finale. Le compte rendu officiel et final peut se trouver sur le site de l'OMI et auprès de l'AFCAN.

Les décisions se prennent après présentation du document de référence soumis par une délégation. Un débat s'engage entre les partisans du pour et du contre ; des alliances se font sur un sujet et se défont sur d'autres ; le président compte les points et les arguments puis au regard de la tournure du débat, décide de l'adoption ou non de la proposition. Là où cela se complique c'est que certaines délégations parlent au nom de plusieurs autres et le décompte doit alors être pertinent...

J'imaginai un vote électronique de toutes les délégations et finalement j'ai découvert qu'il y avait un véritable dialogue. Rien à voir avec ce que l'on peut voir dans notre parlement le mercredi après midi... Ici tout reste cordial, diplomatie oblige (et aussi parce que nombre d'entre eux se connaissent tous de longue date).

Recyclage des navires :

L'objectif est de sortir une convention lors

de la 25 assemblée en novembre 2007 pour une adoption en 2008/2009. Pour cela il faut passer plusieurs étapes dont la rédaction de cette convention, lequel brouillon avance à grands pas. Ce texte composé d'articles et d'annexes vise à harmoniser les conditions de démantèlement tant sur le plan de la sécurité des personnes que sur le plan environnemental. Un premier jet avait été fait dans la résolution A962 (23) relative aux directives de l'OMI sur le recyclage des navires. Pour cela le débat est encore vif lorsque l'on aborde les thèmes d'inventaire des produits dangereux existants ou de dépollution avant recyclage. Il sera même question de tenir à jour un inventaire (ou cartographie) des produits "dangereux" présents à bord depuis la construction du navire... Chaque navire aurait alors une "carte verte" de bonne conduite environnementale et faisant office de "bon à démolir sans trop de problèmes"... Sur le plan humain, les conclusions de la convention de Bâle OIT/OMI seront également prises en considération. Les cas d'abandon de navire, d'événement de mer feront l'objet de cas particuliers dans cette future convention.

Vastes sujets, vous imaginez les intérêts des uns et des autres... 3 trois jours, n'ont suffi pour boucler ce travail et un groupe de travail inter session par correspondance a été mis en place (un document provisoire peut être trouvé sur le site de l'OMI sous MEPC54 WP6).

Pollution de l'air :

Le transport maritime était considéré comme propre depuis de nombreuses années, mais la situation a changé et l'on s'inquiète davantage de la pollution atmosphérique causée par les navires. Nous en avons pour preuve l'annexe VI de Marpol qui traite des pollutions atmosphériques qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005. Les scientifiques et les constructeurs de moteurs estiment qu'il existe maintenant diverses technologies nouvelles qui permettent d'améliorer considérablement les normes énoncées actuellement dans l'annexe VI. Cette annexe devrait être révisée et le sous comité BLG est chargé de cette mission avec pour objectif un achèvement en 2007. Les accords de Kyoto s'exportent et se transposent au maritime. Le MEPC est chargé par l'Assemblée d'identifier et d'élaborer les mécanismes requis pour obtenir la limitation ou réduction des gaz à effet de serre provenant des navires. Aussi les

idées fusent de toutes parts et les discussions sont parfois ardues.

Hong-Kong (Chine) propose une normalisation des systèmes de raccordement des navires à la source d'alimentation électrique à terre...

Le secrétariat de l'OMI devant se charger d'étudier les différentes normes de production / distribution existantes et établir la liste des problèmes que cela poserait avant d'aller plus avant sur ce sujet.

La Suède lève le problème des flux de déchets générés par les laveurs de gaz inerte à bord des navires citerne existants.

Le Comité précise que ces déchets ne doivent pas être rejetés dans les ports fermés et que des recommandations et des critères plus spécifiques sur ce sujet devraient être élaborés.

Concernant les teneurs en soufre des soutes,

il incombe aux propriétaires de navires de s'acquitter des obligations concernant les notes de livraison des soutes et des échantillons de FO (résolution MEPC.96 (47)). Le comité a pris note que plusieurs membres avaient exprimé que les bords avaient parfois des difficultés pour obtenir la documentation voulue sur les soutes embarquées (pour mémoire conservation des bons de livraison : 3 ans ; des échantillons : 1an). Concernant les composés organiques volatils (COV) la liste des ports et terminaux dans lesquels cette émission est réglementée à fait l'objet d'une nouvelle circulaire MEPC L'interdiction d'utiliser dans les ports les incinérateurs installés avant 2000 et qui ne répondent pas aux nouvelles normes de température de combustion, se heurte au problème des facilités de réception ; ce sujet a donc été écarté.

Enfin, l'idée d'échange de quotas d'émission se matérialise. Plusieurs armements de la mer du nord se sont regroupés et ont constitué le SEAAT (<http://www.seaat.org>).

Désignation d'une nouvelle zone spéciale (PSSA) :

L'Afrique du Sud avait émis le souhait de voir son plateau continental classé zone spéciale au titre de l'annexe I de Marpol. Pour cela ce pays avait mis en avant la rareté de l'écosystème existant et des espèces existantes (manchot du Cap, fou du Cap, et trois espèces de cormorans)... Après plusieurs jours de débats (y compris un jour férié pour les sud-africains), la délégation sud africaine

à réussi à convaincre le groupe de travail présidé par les Etats Unis du bien fondé de leur cause. Cette décision fait l'objet d'une résolution qui ne pourra pas entrer en vigueur avant 2008, aussi le Comité invite tous les opérateurs de navires de bien vouloir éviter de procéder au lavage de leurs citernes dans la "zone maritime australe de l'Afrique du sud".

Comme il y a de plus en plus de demandes de classement en zone spéciales, les délégations sont invitées à plancher sur un formulaire type, afin que l'évaluation et le classement soient plus aisés.

- Pour mémoire, l'archipel des Galapagos et la mer baltique sont classées PSSA depuis le 1er juillet 2006.

Gestion des eaux de ballast :

La convention sur la gestion des eaux de ballast fut adoptée en février 2004. Cette convention comporte 11 directives qui font toujours l'objet d'observations de différents états. Deux procédés de traitement ont été reconnus sans danger pour l'environnement (un coréen – méthode d'électrolyse, un allemand – utilisation de biocides). Les essais à bord des navires vont donc pouvoir commencer.

Les avis des scientifiques font l'objet de vastes discussions quand à savoir si les kystes contenus dans les boues seront effectivement "traités" par les méthodes proposées. Un film de sensibilisation à ce type de pollution fut présenté à l'issue d'une journée de travail. Une vulgarisation de ce problème réveillerait certainement les consciences.

Ma crainte est que nous tombions dans un système similaire à celui du traitement des eaux mazouteuses ; à savoir que la réglementation nous impose des seuils qui ne soient pas atteignables d'une manière réaliste.

Amendements à Marpol :

Annexe I

(pollution par hydrocarbures) :

- protection des capacités à combustible : les amendements à l'annexe I de Marpol entrent en vigueur au 1er janvier 2007 notamment la nouvelle règle 12A sur la protection des capacités à combustible et concernera tous les navires livrés après le 1er Août 2010 qui ont des capacités de plus de 600m3. Cette règle porte sur la localisation des capacités pour limiter les risques de pollution en cas d'événement de mer. Les capacités seraient limités à 2500m3 et il serait dûment tenu compte des conditions d'accès dans les doubles fonds et doubles coques lors de l'approbation des plans (résolution MEPC ... (54)).

- L'application des amendements à Marpol Annexe I aux FPSO et FSU ainsi qu'au pétroliers transformés en FPSO et FSU, précisant que lors de tout voyage éloigné du poste d'exploitation, les soutes à combustible du double fond devaient être vides. (résolution MEPC ... (54)).

- La définition des "heavy grade oil" concernant la règle 21 pour les pétroliers transportant du FO en remplacement des "fuels oils" et "oils, other than crude oils"

- Projet d'amendement à la règle 15 relative à la protection de l'océan arctique, en interdisant l'accès au delà du 30°S aux navires transportant en soute ou en cargaison du fuel lourd. Vu les problèmes que ce projet lève, la Norvège était invitée à compléter sa requête et à la présenter au prochain sous comité BLG.

- Pour mémoire l'annexe I révisée entrera en vigueur au 1er janvier 2007.

Annexe II (pollution par substances liquides nocives) :

- Les récents amendements au code BCH (produits chimiques en vrac) induisent des modifications à l'annexe II de Marpol et au code IBC (; ces amendements entreront en vigueur 1er janvier 2007 et portent sur le transport d'huiles végétales (résolutions MEPC ... et ... (54)).

Annexe III (pollution par substances nuisibles transportées en colis) :

Néant.

Annexe IV (pollution par les eaux usées des navires) :

- nouvelle règle 13 relative aux contrôles par l'état du port qui peut désormais s'opérer au port ou dans un terminal off-shore pour ce qui concerne la pollution par les eaux usées.

Annexe V (pollution par les ordures des navires) :

Néant.

Annexe VI (pollution de l'atmosphère par les navires) :

- Modification des bons de livraison et des échantillons de combustible.

- Traitement des eaux mazouteuses :

Nous le savons (enfin ceux qui naviguent aussi à la machine) que les séparateurs à eaux mazouteuses posent bien des soucis aux chefs mécaniciens quand il est question de les faire fonctionner en dessous de 15ppm... Face à nos émulsions de différents produits chimiques, hydrocarbures, eaux douce, brute ou de mer présentes dans les caisses à eaux mazouteuses, aux sanctions possibles en cas de déversement au delà du

seuil de 15ppm, il n'est plus question de laisser le jeunes officiers "se faire la main" avec le séparateur à eaux mazouteuses tant les conséquences peuvent être lourdes. Certains armements vont même jusqu'à interdire l'usage de ces équipements pourtant estampillés OMI, (mais aux anciennes normes).

Ce problème a été compris par l'Inde dont la délégation avait préparé un papier sur ce sujet. Un seul regret, il ne faisait l'objet de voeux et souhaits mais ne proposait rien de bien clair pour avoir l'approbation de tous les états... Dommage car cette intervention m'avait fait chaud au coeur ! Ne désespérons pas car rien n'est perdu.

En effet une "nouvelle résolution impose aux séparateurs EMZ mis à bord des navires après le 1er janvier 2005 d'être en mesure de traiter des émulsions (nouveau fluide de test C – circulaire MEPC107(49)).

De plus la délégation allemande propose de durcir les tests d'approbation de ces équipements quand à leur fonctionnement continu sur 24 heures. Cette proposition sera étudiée au prochain sous comité DE (ship Design & Equipment).

Pour citer le compte rendu ce MEPC :

" Le comité a :

- entériné l'avis de l'Inde selon lequel l'inadéquation du matériel de prévention de la pollution par les hydrocarbures, en particulier des séparateurs d'eaux de cale polluées, constituait un problème grave.
- Décidé d'inviter les Gouvernements Membres et l'industrie à soumettre des propositions concrètes, notamment des circulaires MEPC ou des amendements aux instruments existant, à une future session, afin de traiter cette question importante.
- Prie instamment toutes les parties à la

convention Marpol, notamment les états du port, de s'acquitter de leurs obligations en vertu de Marpol en mettant en place des installations de réception adéquates."

Pour ma part je regrette qu'il ne soit pas question d'évoquer le remplacement obligatoire des séparateurs incapables de traiter les émulsions. Tant que ces "coucous" seront présents à bord et tant que le débarquement des eaux mazouteuses ne sera pas un service rendu par le port, il y aura toujours des risques de pollution par un chef qui n'ayant plus de place dans sa machine se voit contraint de faire fonctionner son séparateur, lequel est incapable de rester en deçà des 15ppm...

Inadéquation des installations de réception :

Le Comité a rappelé que la circulaire MEPC/circ 469 "formulaire révisé de notification de l'inadéquation présumée d'installations portuaires de réception" devait être utilisée pour signaler des déficiences des ports. La liste des installations déficiente est alors passée en revue au MEPC suivant et des enquêtes en vue d'amélioration sont alors menées...

Depuis le 1er mars 2006, une base de données des installations de réception est disponible sur le site de l'OMI au lien suivant <http://gisis.imo.org>. De ce fait les traditionnelles circulaires MEPC.3 et MEPC.4 ne sont plus éditées.

Ce site est public et libre d'accès sous réserve de s'y inscrire (gratuit), vous y trouverez les bases de données suivantes :

- La sûreté maritime : PFSO et Organisation de la sûreté par état,
- L'évaluation de l'état des navires : condition assessment scheme,
- Les organismes accrédités,
- Les accidents maritimes,

- Les installations de réception des déchets d'exploitation : recherche, déclaration de déficience.

D'autres projets sont dans les tuyaux du côté de l'OMI pour de tels services en ligne (exemples : évaluation des mélanges chimiques transportés ; inventaire des matériels de prévention de la pollution, ...).

Autres conventions :

- Le protocole sur la lutte contre la pollution d'origine chimique (conventions OPRC-HNS) est sur le point d'entrer en vigueur car il ne lui manque plus qu'une ratification.
- La convention sur les systèmes anti-salissures en est à 16/25 adhésions nécessaires.
- La convention sur les eaux de ballast en est à 6/30 adhésions nécessaires. Les pays sont méfiants car la charge de travail pour les installations portuaires de réception est alors importante.

Conclusion :

Ce séjour m'a passionné. J'ai cru un moment qu'il serait possible de se faire entendre en assemblée plénière sur le sujet des séparateurs à eaux mazouteuses, mais j'ai découvert l'intérêt des "pauses" thé ou café qui sont des occasions rêvées pour faire passer les messages à qui l'on veut. Il ne reste plus qu'à être convaincant et bien argumenté. Pour ma part je suis toujours en contact avec des membres de différentes délégations tant nationales que non gouvernementales sur différents sujets que nous avons à coeur. Et feront l'objet d'un prochain article.

Je vous remercie de la confiance que vous m'avez accordé et espère renouveler cette expérience lors du prochain MEPC en octobre 2006.

Christophe Maguin

Notes de lecture

EL DORADO de LAURENT GAUDE chez ACTES SUD.

L'auteur prix Goncourt des lycéens 2002 pour LA MORT DU ROI TSONGOR et prix GONCOURT 2004 pour LE SOLEIL DES SCORTA trace les destins parallèles d'un commandant de frégate garde côtes italienne qui se pose des questions sur le bien fondé de son action (à la fois sauveteur et gendarme) et d'un jeune homme tentant l'aventure de l'immigration clandestine. L'Eldorado c'est évidemment l'Europe pour ces désespérés à la recherche d'une vie meilleure.

C'est aussi le surnom donné à un cimetière sicilien où finissent bon nombre de tentatives.

Laurent Gaudé apporte son talent pour exposer la réflexion que se font bon nombre de capitaines quand ils récupèrent des clandestins économiques.

LE NAUFRAGE DU SANTIAGO

Sur les "Bancs de la Juive" (Bassas da Índia, 1585)- Relations traduites du portugais par Philippe Billé & Xavier de Castro
Préface de Michel L'Hour

Au milieu du canal de Mozambique, par 21° 27' S et 39° 45' E, gît un récif qui terrifia des générations de marins. Les Bassas da India, autrefois appelés Baixos da Judia (les "Bancs de la Juive") et depuis 1897 possession française, forment un atoll de coraux fragiles et tranchants, de 30 km de circonférence et qui disparaît à marée haute. Cimetière de centaines de navires et de leurs équipages, il fut le théâtre de l'un des plus effroyables naufrages de l'histoire maritime : celui de la nef portugaise Santiago, survenu la nuit du 19 août 1585.

Les témoignages des rares survivants sont hallucinants. Ils nous décrivent des hommes ensanglantés implorant Dieu au milieu de nulle part, battus par des flots charriant épaves et cadavres. Seule leur d'espoir : la fuite sur des radeaux de fortune des plus hardis, qui croient échapper à cet enfer en gagnant, tenaillés jusqu'à la folie par la faim et la soif, les côtes de Mozambique. À terre, cependant, d'autres épreuves les attendent...

Editions Chandaigne - 10 rue Tournefort - 75005 - Paris
Tél : 01 43 36 34 37 - Fax : 01 43 36 78 47 - www.editions-chandaigne.com
Collection Magellane - 192 p., 23 - isbn : 2-915540-23-3
Isbn-13 : 978-2-915540-23-9 - diffusion & distribution : Belles Lettres

NAVIRES DE CROISIERE

(extrait de "SHIFFS u. HAFEN" Mars 2006) et traduit par JM. Billot

Après la livraison du 1er des 3 navires de croisières, le "Freedom of the Seas" de 158.000 BRZ en commande cher Aker yards aux chantiers de TURKU (Finlande), navires d'un coût unitaire de 600 Millions), on entre dans "une autre dimension".

Ces navires, jusqu'à ce jour les plus gros du monde, vont être dépassés par le dernier contrat du croisiériste RCI (Royal Caribbean International) en discussion avec AKER YARDS (Finlande).

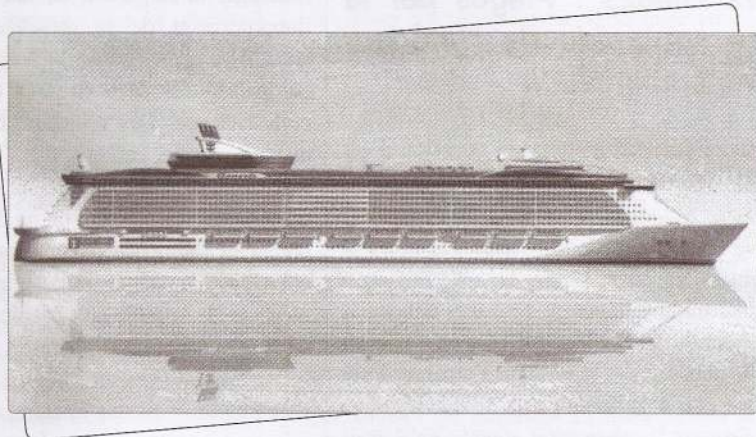
Le prototype du nom provisoire de "GENESIS" devrait être livré en Automne 2009 et assurer le travail de 5800 "années/emplois".

Les caractéristiques seraient :

Longueur HT = 360 m - Largeur 47 m

Hauteur au dessus flottaison de 65 m

5400 Passagers - Prix 900 Million €



Une compagnie allemande va utiliser une voile pour réduire ses coûts de combustible.

L'augmentation du prix des soutes a poussé une compagnie à s'aider du vent pour réduire le montant de ses factures. La société Beluga Shipping basée à Brême a signé un contrat en vue de l'installation d'une aile de traction (kite sail) sur un de ses bateaux neuf. Développé par la société allemande SkySails, le système devrait faire économiser jusqu'à 20% des dépenses de soutes. "Nos dépenses en combustible ont été multipliées par 3 au cours des 3 dernières années" a déclaré Niels Stolberg, Président de Béluga. "Il est indispensable que l'industrie du transport maritime recherche des solutions." Le système SkySail, représenté sur la vue d'artiste jointe, se compose d'une grande aile tractrice qui est mise en service et rentrée automatiquement. Un système informatisé positionne l'aile en fonction de la force, de la direction du vent et du cap du navire. Beluga va installer cet équipement sur un navire de divers de 140 mètres de long et de 10.000 t de port en lourd

Extrait de "The Sea" n° 180 mar/apr 2006
Traduit par JP Dalby



Avertissement du LONDON P&I Club sur les Espaces Clos Mardi 22 Août 2006

Bertrand APPERRY a lu et traduit pour nous
un article du London P&I Club

Le LONDON P&I club a averti encore récemment des dangers potentiels auxquels sont exposés les marins lors de l'entrée dans des espaces clos, au cas où des procédures de sécurité appropriées ne seraient pas prises.

L'OMI recommande qu'une personne compétente fasse une évaluation préliminaire de risque sur l'atmosphère interne qui pourrait être toxique, inflammable ou insuffisante en oxygène. Dans son dernier bulletin "StopLoss", le club dit, "le besoin de telles mesures a été encore souligné par un cas récent dans lequel l'officier responsable a entrepris une évaluation de risques avant l'entrée dans un puits aux chaînes, et a conclu qu'il n'y avait aucun risque significatif impliquant des vapeurs ou les gaz toxiques ou inflammables. Mais le risque de manque d'oxygène semble avoir été mal jugé : la teneur en oxygène de l'atmosphère n'a pas été mesurée. L'erreur de jugement est devenue évidente quand un membre d'équipage s'est effondré peu de temps après être entré dans le puits aux chaînes. Et puisqu'une telle difficulté n'avait été prévue, ses collègues n'avaient pas d'appareil respiratoire sur place !

Néanmoins, un hommage doit être rendu aux membres d'équipage qui étaient présents, qui se sont souvenus de leur formation et ont résisté à la tentation normale de se précipiter sans équipement au secours de leur collègue en détresse. Un hommage doit être rendu également à l'équipe de secours du navire, convenablement équipée, qui a pu rapidement récupérer le marin, qui est depuis entièrement tiré d'affaire.

L'enquête de l'Armateur a conclu que le processus progressif d'oxydation de la chaîne d'ancre elle-même et de la structure du compartiment avait épuisé l'oxygène dans le puits aux chaînes, qui n'a pas été convenablement ventilé avant l'entrée."

Le P&I club conclut de se servir de ce near-miss pour rappeler les dangers de la raréfaction de l'oxygène dans les espaces clos apparemment inoffensifs. Et, alors qu'un tel sauvetage réussi souligne l'importance d'une bonne formation sécurité et sauvetage, les armateurs concernés considèrent à présent que "des détecteurs personnels de gaz pourraient améliorer les procédures de prévention".

Mars 200629 : Piégés par la mise sous vide de l'intérieur d'une embarcation

Le navire étant au mouillage l'occasion a été saisie pour descendre à l'eau l'embarcation de sauvetage à chute libre (capacité 16 personnes) afin de tester le moteur, le système d'arrosage et entraîner l'équipage.

L'embarcation fut amenée à l'eau et armée par 4 personnes. Le moteur fut mis en route au régime maximum et le système d'arrosage testé avec succès. A la fin de l'essai le Sd Capitaine qui dirigeait l'embarcation signala qu'il était impossible d'ouvrir les portes ou panneaux de l'embarcation du fait de la mise sous vide de l'intérieur de l'embarcation. L'équipage mit en service le système d'air de l'embarcation mais le stoppa en raison de visibilité réduite par le brouillard provoqué par la condensation de l'air libéré.

Le vide fut ensuite cassé par démontage d'un tuyau sur la pompe de cale et les portes et panneaux purent être ouverts.

L'embarcation et l'équipage furent remontés à bord et les recherches effectuées ont révélé que :

- Le vide avait été provoqué par le fonctionnement du moteur.
- La soupape de dépression montée sur la porte de l'embarcation était grippée et ne fonctionnait pas
- Personne à bord n'avait connaissance ni de l'existence ni de l'emplacement de cette soupape sur l'embarcation
- La notice du fabricant indique qu'il faut contrôler cette soupape tous les mois et lors de chaque exercice d'embarcation

Si l'embarcation avait contenu tout l'équipage et en situation réelle d'urgence, les conséquences du défaut d'entretien de ce simple système auraient pu être désastreuses.

Mars 200631 : Arrimage incorrect de rouleaux de tôle d'acier (steel coils)

J'écris pour rendre compte d'un accident presque mortel qui s'est produit lors du déchargement de rouleaux de tôle d'acier pesant chacun environ 2 tonnes.

Nous utilisons des élingues en fil d'acier pour

décharger la cargaison, du fait de la quantité importante et de la présence d'engins de levage puissants nous déchargeons les coils par palanquées de 6 en deux élinguées de 3 coils chacune. Des rouleaux avaient été mal arrimés et, pire, certains, dans le dernier tiers, reposaient sur l'arrondi de celui immédiatement en dessous. Au moment où un de nos hommes préparant l'élinguée passait dans le troisième coils, le deuxième déjà élingué roula le piégeant de la taille aux épaules. Il fallut plus de 5 minutes pour le libérer et le récupérer, il fut envoyé aussitôt sur l'hôpital où Dieu merci il ne fut trouvé aucune fracture, ses blessures se résument à quelques contusions.

L'homme qui avait deux années d'expérience dans le déchargement de fils d'acier en rouleaux avait reçu une formation sur la prévention des accidents au travail (J'étais l'instructeur principal lors de son dernier stage). Il n'était pas seul dans la cale en déchargement, il était avec trois autres dockers sous le contrôle d'un chef de panneau et d'un contremaître qui réunissaient environ 30 années d'expérience en manutention portuaire.

Cela fait des années que nous élinguons les coils ainsi, et nous avons acquis une bonne expérience en effectuant des opérations de réarrimage et de ressaisissage après désarrimage à la mer. Nous avons amélioré nos mesures de sécurité au niveau et même bien au-delà de ce qui serait considéré comme normal pour ce type de cargaison, que je traite depuis plus de 10 ans.

A mon point de vue on s'intéresse trop à l'ISM, l'ISPS, la conduite et la gestion et autres sujets de la dernière actualité, et on perd de vue les bases du bon sens marin. Aucun Second, méritant sa fonction, n'aurait autorisé un arrimage aussi mauvais que celui que nous avons trouvé, et, par pitié, n'accusez pas le mauvais temps subit au cours de la traversée, c'étaient juste les conditions que l'on pouvait attendre pour cette route et cette période de l'année.

Dans mon rapport d'accident, j'indiquerais sûrement que le mauvais arrimage en est la cause principale. Comme ancien second, j'ai du mal à comprendre que nombreux sont les second et commandant actuels à ne pas porter attention à l'arrimage et au saisissage. N'oubliez pas qu'en plus de SOLAS et du Code CSS (Code of Safe Practice for Cargo Stowage) de IOMI, les capitaines doivent aujourd'hui prendre en compte et appliquer les nombreux règlements internationaux et nationaux concernant la sécurité et la santé sur les lieux de travail.

Mars 200632 : Blessure mortelle par une amarre

Cet accident s'est produit au cours de l'appareillage d'un navire de 15.000 t dwt. Le navire avait dédoublé et restait sur une amarre de bout et une garde devant, toutes les amarres de l'arrière étaient claires et à bord. Un remorqueur était pris sur la hanche tribord. Selon les ordres de la passerelle les deux amarres furent larguées à bord et il fut confirmé qu'elles étaient larguées des bittes sur le quai.

Alors que l'avant s'écartait du quai, un matelot qui se trouvait dans une boucle de la garde a été mortellement écrasé. Il semble que l'amarre ait croché dans une obstruction sous-marine de la jetée et se soit raidie autour de ses chevilles, remontant le long du corps jusqu'à la taille, il fut traîné autour des bittes, sur lesquelles l'amarre était tournée auparavant, vers le chaumard.

Causes immédiates :

Une absence momentanée d'attention de la part du matelot a fait qu'il s'est retrouvé dans la boucle de la garde, sur le pont du gaillard, après qu'elle ait été larguée des bittes à bord. Il savait que l'œil avait été largué des bittes à terre et jeté à l'eau. Il attendait l'aide de ses collègues pour virer l'aussière à bord avec le treuil. Il ne s'attendait pas à ce l'amarre soit prise dans une obstruction sous-marine de la jetée pendant que le navire s'écartait du quai. Il n'était pas sur ses gardes et ne s'attendait pas à ce que l'amarre raidisse brutalement.

Un minimum de bon sens marin, de la part du matelot, lui aurait permis de se tenir à l'écart des amarres et hors de la direction dans laquelle elles peuvent filer en cas de tension soudaine. La routine pourrait aussi avoir conduit à l'accident. Le navire touchait ce port régulièrement et avait effectué la même opération à plusieurs reprises. Cependant l'existence d'une obstruction sous-marine de la jetée, qui a provoqué le crochage et le raidissement brutal de l'amarre alors que le navire s'écartait du quai, était inconnue.

Il est important de noter que ni l'alcool, ni un mauvais éclairage, ni la fatigue, ni des difficultés de langage ou de communication n'ont contribué à l'accident.

Causes essentielles :

- Non respect des procédures fondamentales et des instructions de sécurité pour l'amarrage contenues dans le manuel de sécurité

compagnie, du manuel des procédures passerelle et du Code of Safe Working Practices for Merchant Seaman du MCA Britannique.

- Non respect, par l'équipe passerelle, des procédures sécurité de base de ne pas utiliser l'hélice ou le propulseur d'étrave tant que toutes les amarres n'ont pas été vues et signalées clair de l'eau et de toute obstruction.
- Absence de surveillance, par l'équipe de l'avant, de l'amarre après l'avoir larguée et jusqu'à ce qu'elle arrive hors de l'eau.
- Aucune évaluation formelle des risques lors des opérations d'amarrage en général n'avait été faite. Des instructions sur ce sujet existent dans le chapitre 1 du Code of Safe Working Practices.
- Défaut de mise en ordre sur la plage avant – les amarres larguées du quai, n'ont pas été rentrées et rangées immédiatement sur le gaillard. (*NDLR : peut être un effectif trop réduit pour pouvoir virer deux aussières à la fois ?*)
- La hauteur du pavois du gaillard, d'environ 1.5 m, empêchait les matelots, chargés des aussières sur les treuils ou les bittes, de voir les amarres à l'extérieur du bordé.

Mars 200633 : Perte d'un bras dans un guindeau :

Un accident très grave s'est produit à bord d'un 45.000 t dwt lorsqu'un matelot a perdu un bras en virant une ancre. Il était occupé à graisser les dentures des engrenages du guindeau à l'aide d'un pinceau de 20 cm de long environ à travers un petit regard d'inspection, le levier du guindeau verrouillé en position "à virer". Un défaut d'attention momentané a fait que sa main a été prise par l'engrenage et entraînée jusqu'au coude, la main était totalement broyée et sectionnée.

La seule autre personne sur le gaillard était le Second capitaine. Le matelot a été évacué immédiatement par embarcation et envoyé à l'hôpital. L'Officier du contrôle par l'Etat du port est venu à bord pour enquêter. Au cours de l'enquête il est apparu que le graissage des engrenages ne pouvait se faire que guindeau en route. Un système de sécurité est placé sur le trou du regard et empêche l'accès accidentel aux engrenages.

Causes immédiates :

- Absence momentanée de concentration de la part du matelot
- Peu de conscience des dangers et d'évaluation des risques de la part du Second et du matelot en effectuant un graissage des dentures avec un petit pinceau.
- Contrôle inadéquat, absence de surveillance lors du graissage. Non respect des instructions

du *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen* qui exige qu'il y ait toujours quelqu'un aux commandes des appareils de pont lorsqu'il sont en fonctionnement. Ils ne doivent jamais fonctionner avec la commande "marche" verrouillée.

Causes essentielles :

Non respect des instructions contenues dans le manuel compagnie de gestion du personnel concernant la composition d'une équipe de mouillage (3 personnes). Il n'y avait que le Second et le matelot pour le poste de mouillage. Non respect des instructions du manuel de sécurité compagnie à bord ainsi que de plusieurs circulaires et notes sur la sécurité du personnel.

Actions correctives :

Le manuel de gestion du personnel à bord sera modifié pour préciser les instructions concernant le graissage du guindeau et des treuils d'amarrage. Ce bulletin de sécurité a été adressé à tous les navires en gestion et les commandants devront parler de cet accident, de ses causes et des actions correctives lors de réunions sécurité à bord. Il a été aussi envoyé aux bureaux des compagnies et des centres de recrutement pour être inclus dans les instructions de pré embarquement de tous les officiers et marins. Il a été recommandé que ce rapport soit adressé à MARS pour être diffusé à toute l'industrie.

Les procédures pour le graissage du guindeau et des treuils d'amarrage dans le système planifié d'entretien de tous les navires a été modifié pour recevoir en ajout ce qui suit :

Mesures de sécurité :

- A- Lors du graissage du guindeau, des treuils d'amarrage et des fils d'acier, on devra s'assurer que quelqu'un est aux commandes, lorsque l'appareil est en mouvement, et en vue de la personne qui effectue le graissage. Le guindeau ou le treuil ne devront jamais fonctionner avec une commande verrouillée sur la position "à virer".
- B- Ne jamais essayer de graisser ou huiler des engrenages à la main lorsque la machine tourne. Utiliser un pinceau à manche long d'au moins 1.000 mm
- C- Les opérations de graissage des engrenages, lorsque la machine tourne, devront être effectuées de façon sûre et surveillée, à petite vitesse, et lorsque la chaîne ou l'amarre est dévirée de sorte que l'effet soit de rejeter au lieu d'entraîner le corps étranger.

Les superintendants, chargés de la formation, incluront ce rapport dans les discussions sur l'évaluation des risques avant d'effectuer des travaux d'entretien, lors de la formation sur la sécurité et la prévention des pertes, à bord de tous les navires.

RAPPORT OFFICIEL Marine Department Notice No 80 of 200

Marine Department – Government of the HKSAR - Date: 30 May 2006

Chargement sans risque de cargaison de fluorine

Le 20 Mai 2005, un navire sous pavillon de Hong Kong a chaviré et coulé dans les eaux à l'est du Sri Lanka. L'enquête a révélé que la cause probable de l'accident a été la liquéfaction de la cargaison de fluorine dans les cales. On pense que le déplacement de la cargaison instable et semi liquéfiée de fluorine dans la cale aura provoqué, pendant la traversée, une gîte qui se sera amplifiée entraînant le chavirage et le naufrage du navire.

La fluorine avait été chargée à Hong Kong. Le chargeur n'avait pas donné l'humidité limite de transport (*TML - transportable moisture limit*) de la cargaison de fluorine au commandant avant le chargement comme c'est prévu par le *Règlement Merchant Shipping (Safety) (Carriage of Cargoes)* et le *Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code)*.

Dans cet accident le chargeur avait utilisé pour la fluorine une TML de 10%, sans aucune documentation provenant d'un laboratoire, et qui avait été acceptée par le commandant.

La Section 3 du *Règlement Merchant Shipping (Safety) (Carriage of Cargoes) (Cap. 369)* stipule que l'armateur ou le capitaine du navire ne doit pas accepter de charger une cargaison si le chargeur n'a pas fourni les informations sur la TML et la teneur en humidité de la cargaison. Le Capitaine ou l'armateur d'un navire ne doit pas accepter de charger une cargaison qui pourrait se liquéfier lorsqu'elle est transportée par mer à moins que la teneur actuelle en humidité ne soit inférieure à sa TML.

Même si le chargeur a fourni les informations sur la TML et la teneur en humidité de la cargaison, si le capitaine a des doutes en ce qui concerne l'aspect ou les conditions du matériau, voici une méthode simplifiée de test, sur place, qui peut donner un idée approchée sur la possibilité de liquéfaction. En remplissant à moitié un récipient cylindrique d'environ un litre, avec un échantillon de cargaison, et en le tapant contre une surface dure au moins 25 fois, si de l'eau libre apparaît à la surface de l'échantillon, des test supplémentaires en laboratoire devront être effectués.

Mars 200659 Accident mortel par électrocution

De jour, à la mer, par temps chaud et humide, l'électricien et un jeune mécanicien recherchaient une perte sur la grue électrique avant du navire

qui avait eu des problèmes intermittents au cours de l'escale précédente. L'équipage pont piquait la rouille sur le gaillard sous la grue, ce qui rendait l'environnement très bruyant. A un moment, l'électricien a décidé de demander à son assistant d'observer le fonctionnement des relais du tableau de distribution situé dans un espace étroit du corps de la grue, pendant qu'il manipulait le levier de commande. Ceci amena l'assistant à descendre dans l'étroit espace cylindrique via un petit trou d'homme situé sous le siège du grutier. Le couvercle du tableau de distribution avait été enlevé ce qui fait que le jeune mécanicien se trouvait très près de la partie haute tension du boîtier. Malgré le ventilateur extracteur en service il était trempé de sueur, il eut la mauvaise idée de remonter ses manches et d'ouvrir les boutons de sa combinaison. Il avait aussi des outils non isolés (clés, tournevis etc..) dans les poches de sa combinaison. L'électricien manoeuvrant les commandes, des instructions et des observations étaient échangées au milieu du bruit du ventilateur et du vacarme des marteaux à piquer. Il est plus que probable que leurs voix passaient mal à travers le trou d'homme, et lorsque l'électricien ne reçut pas de réponse à ses instructions, il regarda par le trou d'homme et vit le mécanicien effondré au fond de l'espace. Pris de panique l'électricien percuta le bouton d'urgence de coupure d'alimentation et réalisant qu'il ne pourrait assister le blessé sans assistance, essaya d'appeler les matelots sur le pont, d'abord en criant puis en jetant des outils légers sur le pont. Malheureusement les hommes utilisant les assourdissants marteaux à piquer étaient bien protégés par des sortes de cagoules, des lunettes et des casques antibruit

et de ce fait ignoraient ce qui se passait dans la grue. Des secondes précieuses furent perdues tandis que l'électricien descendait de la cabine de la grue et du socle et finalement obtenait de l'aide des matelots.

L'alarme fut rapidement donnée dans les emménagements par un matelot parcourant en courant environ 150 m vers l'arrière, tandis que les autres matelots se pressaient dans la cabine de la grue, et réussirent à sortir le mécanicien de l'espace tableau de commande. En quelques minutes l'équipe chargée de la civière arrivait. Cependant la civière était inutilisable dans un espace confiné comme celui de la cabine, et après encore quelques minutes de délai une solide verrine fut rapportée du magasin bosco avant et le corps sans vie du mécanicien était déposé sur le pont. On estime qu'à cet instant le cœur du mécanicien avait cessé de battre depuis 10 minutes et malgré des efforts vigoureux pour le ressusciter, il ne pu reprendre conscience et fut déclaré mort peu après. Son corps fut placé dans la chambre froide du bord et rapatrié par avion vers sa famille en deuil du port d'escale le jour suivant.

Arbre de causes/ facteurs contributifs

- 1- Absence d'étude des risques et de plan de travail.
- 2- Utilisation inappropriée des vêtements de protection
- 3- Transport dangereux d'outils non isolés sur la personne
- 4- Coordination inadéquate entre l'électricien et l'équipe pont effectuant le piquage
- 5- Pas d'équipement de secours préparé sur les lieux.

Autres leçons

- 1- Les recherches de défauts doivent toujours être effectuées méthodiquement et en respectant scrupuleusement le manuel du fabricant. Partout où c'est possible, après avoir isolé l'alimentation, les composants peuvent être enlevés en toute sécurité et testés sur un banc en atelier. Les tests en place, particulièrement s'il y a des hautes tension ou des courants élevés présents, peuvent être dangereux.
- 2- Les vêtements et équipements de protection ne doivent jamais être enlevés ou ajustés pour des raisons de confort.
- 3- Lorsque 2 personnes ou plus sont impliquées dans une opération, elles doivent comprendre parfaitement les actions de chacun. Si possible elles doivent être en vue l'une de l'autre, et dans tous les cas doivent disposer en permanence de moyens de communication fiables.
- 4- Les opérations critiques ne doivent être effectuées que lorsque les conditions sont favorables. Des facteurs environnants défavorables tels que bruit, vibration, et température doivent être supprimés ou correctement contrôlés.
- 5- Des plans d'urgence doivent être soigneusement expliqués et répétés avant de commencer le travail et les équipements de secours doivent être préparés sur place. Des moyens de communications fiables avec la passerelle et autre central de contrôle doivent être mis en place et testés avant de commencer des opérations critiques.

Pas de traitement pour le lisier. 10.000 euros d'amende à l'éleveur

Extrait du Télégramme de Brest du 28/06/2006

20.000 euros d'amende, dont la moitié avec sursis, ont sanctionné un éleveur de porcs de Loc-Eguiner-Ploudiry, peu respectueux de la législation en matière de traitement du lisier.

Son exploitation compte plus de 3.400 bêtes. En avril 2004, son autorisation d'exploitation lui avait été accordée, à la condition de construire une station de traitement du lisier avant fin 2005. Or, début 2006, après un nouvel arrêté préfectoral rappelant les obligations, les services vétérinaires ont constaté que les travaux n'avaient pas débuté, ce qui a entraîné cette citation devant le tribunal correctionnel de Brest. Pour Eau et Rivières, le prévenu fait partie de ces exploitants qui "privilégient leurs revenus personnels sur le dos de l'environnement". Même discours du côté du ministère public qui parle de "délinquant écologique au même titre que les pollueurs des mers", de "mauvais élève de la profession agricole qui a tenté de jouer la montre et de passer en force". Me Bergot, défenseur de l'éleveur, a opposé des arguments économiques. "Une station coûte 370.000 euros, soit la moitié du chiffre d'affaires annuel de l'exploitation. Si aujourd'hui, elle gagne de l'argent, il a eu un déficit en 2003 et les bénéfices réalisés les autres années ont servi à éponger les dettes". Le tribunal a finalement réduit de moitié les sommes demandées par l'accusation, et a accordé 2.500 euros à la partie civile.

La même juridiction aurait infligé 35000 à 45000 euros à un capitaine (sans oublier les 300000 ou 400000 euros à l'armateur) dont le chef mécanicien aurait fait fonctionner un 15ppm défaillant et laissé filer bien involontairement à l'eau 150 à 200 litres d'huile.

QUELQUES FRIANDISES



Puisque certaines sont inscrites au patrimoine culinaire de France, elles ont donc leur place dans cette rubrique. Je me suis penché sur le sujet, et là, le vertige, tant nous avons de bonbons, pastilles, sucettes, berlingots etc...

Pour commencer, honneur au seul bonbon ayant son IGP (Indication Géographique protégée), la *bergamote de Nancy*.

La bergamote, du turc beg-armâdé : "poire du seigneur" est le fruit du bergamotier, né accidentellement de l'hybridation entre le citronnier et le bigaradier vers le 15ème siècle, et obtenu maintenant en greffant du citronnier sur des orangers sauvages, c'est la peau qui est plusieurs fois pressée qui donne l'essence de bergamote, 1 kg de fruit donne 5 g d'essence !

80% de la production mondiale vient de Calabre, qui seule approvisionne Nancy. C'est à cette époque que René d'Anjou et René II, ducs de Lorraine et Rois de Sicile introduisent cette essence à Nancy et en 1750, elle est réservée à la Royauté, et Gilliers, cuisinier du Roi, l'ajoute à son sucre d'orge pour en faire le bonbon favori du Roi. C'est le confiseur Godefroy Lilig qui va lui donner sa forme carrée actuelle et en faire cette spécialité de Nancy pour tous. Elle a le label Lorraine depuis 1993.

Il y a longtemps, ce sont sans doute les grecs qui par Marseille, introduisirent le " nougo " fait de miel, blanc d'œufs et de cerneaux de noix, un produit de piètre conservation. Au 15ème siècle, le sud de la France voit naître Olivier de Serres qui devient le grand agronome de son temps, et parmi bien d'autres cultures apporte l'amandier, et dès qu'ils produisent, on s'aperçoit que l'amande est d'une meilleure conservation que la noix, et à Montélimar on va remplacer la noix par l'amande (et la pistache) pour faire le *nougat de Montélimar*.

Pourquoi spécialement de Montélimar alors que l'on peut le cuire ailleurs, c'est que les confiseurs de cette ville ont créé un cahier des charges qui n'autorise l'appellation de Montélimar que si ce nougat contient 30% d'amandes (28% amandes et 2% pistaches) et 32% de miel dont 7% de miel de lavande. Cette

rigueur laisse espérer pour 2008, une IGP " nougat de Montélimar ".

Un emballage classique du nougat est la boîte en forme de borne kilométrique, c'est un clin d'œil à l'époque bénie des vacances où Montélimar était un énorme bouchon routier et où les confiseurs pouvaient commercer directement avec les automobilistes (une sorte de drive-in du nougat !) Ce nougat contenant sucres rapides et sucres lents est une aubaine pour les sportifs de fond. Ne pas oublier qu'il fait partie des 13 desserts du Noël provençal. Maintenant plus de bouchons mais les confiseurs se sont regroupés pour offrir sur l'aire de Montélimar de l'autoroute A7 tous les produits d'antan, les boutiques se sont déplacées.

Autre friandise, unique au monde : l'anis de Flavigny ; il s'agit d'une graine d'anis vert, qui en une quinzaine de jours sera enrobée de sucre parfumé à différentes saveurs, dont l'anis bien sûr. Aurait pu être apportée par Jules César qui avait établi son camp à Flavigny face à la colline où se situait Alésia...puis on parle d'anis, mais est-ce le bonbon ou la graine seule ? En 1591, on offrait ce bonbon aux visiteurs et en 1650 des Ursulines s'installent à Flavigny pour fabriquer des dragées anisées. Mais il faut attendre la Révolution pour que se développe ce bonbon avec les confiseurs. Maintenant, toujours dans l'ancienne abbaye, une équipe de 25 personnes fabrique quelques 250 tonnes de ce petit bonbon, emballé dans une boîte ronde ou ovale dont le couvercle représente une scène champêtre, ce qui en fait des boîtes de collection. Sachez que Louis XIV en avait toujours une boîte dans sa poche.

Voilà pour aujourd'hui, mais je remarque une chose, c'est l'Eglise qui a élevé la gourmandise au rang de péché capital, c'est le corps médical qui ne cesse de mettre en garde contre l'obésité, les caries ...et dans mes recherches sur les friandises j'ai trouvé qu'il y avait beaucoup de Religieux, médecins et pharmaciens qui avaient contribué à leur élaboration !

Cdt Yves CHARLOT

VIEILLE MARINE !!!

Le U.S.S. Constitution (Marine à voile) en tant que navire de combat embarquait 48.600 (rappelez vous ce chiffre) gallons d'eau douce pour 475 officiers et hommes d'équipage. Ceci était suffisant pour une période de six mois en opérations à la mer. Il ne disposait pas de bouilleurs (pour produire de l'eau douce). Les temps ont, à coup sûr, bien changé.

Cependant, on peut noter en parcourant son journal de bord : "Le 27 Juillet 1798, l'U.S.S. Constitution appareilla de Boston équipage au complet composé de 475 officiers et hommes d'équipage, 48.600 gallons d'eau douce, 7.400 projectiles pour canons, 11.600 livres de poudre noire et 79.400 gallons de rhum." Sa mission : "Détruire et harceler le commerce maritime Anglais."

Touchant la Jamaïque le 6 Octobre, il embarqua 826 livres de farine et 68.300 gallons de rhum. Puis il fit route sur les Açores, atteintes le 12 Novembre. Il y fit provision de 550 livres de bœuf et de 64.300 gallons de vin Portugais. Le 18 Novembre il appareillait pour l'Angleterre. Dans les jours suivants il vainquit cinq navires de guerre Britanniques, s'empara et saborda 12 navires de commerce Anglais, sauvant uniquement le rhum se trouvant à bord de chacun d'eux.

Le 26 Janvier sa poudre et ses projectiles étaient épuisés. Néanmoins, bien que non armé, il effectua un raid nocturne en remontant le Firth of Clyde, en Ecosse. Son corps de débarquement s'empara d'une distillerie de whisky et transféra 40.000 gallons de whisky pure malt à bord avant l'aube. Puis il fit route vers son port d'attache.

L' U.S.S. Constitution arriva à Boston le 20 Février 1799, SANS projectiles, SANS vivres, SANS poudre à canon, SANS rhum, SANS vin, SANS whisky mais avec 38.600 gallons d'eau douce croupie.

VIVE LA MARINE !!!