

AFCAN

Informations



Photo Thierry CHOQUET
"ABEILLE BOURBON"



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 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

Colloque sur le pavillon 2(et fin)	p.3
Nationalité du capitaine	p.8
OMI Nav 53	p.15
Gigantisme en construction navale	p.22
OMI MEPC 56	p.27
Fatigues de coque	p.31
Mars	p.33
En passant par la cambuse	p.35

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles
Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,
Pour ceux qui ont un E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Hervé QUÉRÉ

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2006

Membres actifs navigant : 202 €
Actifs en Mission à terre : 150 €
Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

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

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

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

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

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

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

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

AFCAN
Rue de Bassam
29200 BREST

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

Merci.

Conseil d'Administration

Elus -> 2008	Elus -> 2009	Elus -> 2010
B. Apperry, Th. Caudal, F. Capoulade, R. Le Doaré, H. Quéré, J. Ruz, J-D Troyat.	J-P Dalby, B. Derennes, M.Le Doaré, J. Loiseau, D. Marrec, J-I Penin, Th. Rossignol.	H.Ardillon, L. Barbançon, M. Bougeard, Ph. Grall, R. Le Bousse, J-F. Le Gall, F-X Pizon.

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

Présidents de Régions

H. Ardillon : Normandie
J.P Declercq : Loire
Ch. Loudes : Finistère
R. Préa : Marseille
Ph. Sussac : Bordeaux
J.D. Troyat : Ile-et-Vilaine
B. Derennes : Morbihan

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

Notre président étant embarqué, je me trouve volontaire désigné pour l'édito de ce numéro.

La période actuelle est de plus en plus agitée du point de vue réglementaire pour la marine marchande française. Quel sera son avenir ?

La réserve de nationalité pour le capitaine et son remplaçant tant pour le RIF que pour le premier registre semble malheureusement vivre ses derniers jours. L'AFCAN a envoyé un mail de protestation au président de la République et certains adhérents ont écrit à leur député. Par voie de conséquence le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande sera modifié et le capitaine perd ses prérogatives d'Officier de Police judiciaire, quoi que dans la pratique il soit toujours tenu de conserver les éléments de preuve.

L'enseignement maritime est dans l'expectative avec la mise en extinction du corps des professeurs de l'Enseignement maritime et la possible régionalisation de nos écoles qui semble poser plus de problèmes qu'elle n'en règle. L'AFCAN est favorable à une école unique, mais nationale.

Les tribunaux maritimes commerciaux seraient appelés à disparaître, remplacés par une chambre spéciale des tribunaux correctionnels avec disparition du pair de l'accusé.

Que ceux qui n'ont jamais eu affaire à cette juridiction ne pensent pas que ce n'est pas important !

La marine nationale commence à s'inquiéter des conséquences des pertes de conteneurs. On sent déjà poindre une responsabilisation supplémentaire pour les capitaines qui entre deux pollutions pousseront à la mer les conteneurs dont ils ne veulent plus !

Là-dessus vient s'ajouter l'affaire de l'abordage OCEAN JASPER / SOKALIQUE qui a provoqué la mort du patron du caseyeur. Si les raisons de l'abordage restent obscures, l'attitude du commandant de l'OCEAN JASPER après l'abordage ne fait vraiment pas honneur à notre profession. Avoir continué sa route sans s'assurer de l'état de l'autre navire nous révolte et est au minimum la marque d'une grande incompétence.

Une bonne nouvelle quand même, le secrétaire d'Etat aux transports a déclaré, lors du congrès des pensionnés, que le régime spécial des marins ne serait pas touché. Nous espérons que les faits viendront confirmer ces paroles.

Ch. LOUDES

Colloque international sur le «Pavillon» (2) Paris, 2 et 3 mars 2007

RAPPORT GÉNÉRAL : VERS UN NOUVEL ÉQUILIBRE

Par Annick de Marffy-Mantuano

CHAPITRE II - ACTIONS PRISES A L'ECHELLE INTERNATIONALE POUR CONTRAINdre LES ETATS A APPLIQUER LES REGLES INTERNATIONALES

La mobilisation du système international puise ses origines dans des actions engagées au sein des Nations Unies. L'organisation mondiale a déclenché un processus qui a amené les organisations internationales techniques compétentes à agir.

A.) La mobilisation du système des Nations Unies en vue d'assurer une meilleure application des normes internationales

A côté du rôle direct joué par l'Assemblée générale, d'autres organes mis en place pour s'attaquer aux problèmes de la non application des règles ont procédé à des études et susciter de la part de la communauté internationale des actions pour tenter de mettre fin au laxisme et au manquement des Etats du pavillon.

1. Le rôle de l'Assemblée générale des Nations Unies

L'Assemblée générale des Nations Unies représente le forum de compétence générale pour les affaires maritimes. La primauté reconnue à l'Assemblée Générale pour débattre des océans s'imposa de facto après l'adoption de la Convention (A/37/561 de 1982). Elle fut consacrée par la résolution 49/28 après l'entrée en vigueur de celle-ci et rappelée par la résolution 55/7 du 30 octobre 2000. Ces dernières années, les résolutions sur le droit de la mer dont l'importance politique s'est accrue sont devenues plus substantielles et contiennent des recommandations précises faites aux Etats. Elles mettent en relief les problèmes qui nécessitent une mobilisation

de la communauté internationale en vue de la recherche de solutions concrètes. Leur caractère programmatique les inscrit dans la catégorie du droit dit «mou» qui dans l'arsenal juridique s'appliquant aux océans semble jouer un rôle de plus en plus prééminent.

Dans sa résolution 57/141 sur les océans et le droit de la mer, l'Assemblée Générale a exprimé ses préoccupations devant la dégradation du milieu marin et en a appelé «aux États pour qu'ils coopèrent et prennent des mesures, soit directement soit par l'intermédiaire des institutions internationales compétentes, pour protéger et préserver le milieu marin» (para. 41). Depuis lors, chaque année les résolutions demandent aux Etats de pavillon de prendre toutes les mesures pour assurer le respect des obligations qui sont les siennes. La dernière en date (A/RES/61/222) adoptée lors de la soixante et unième Assemblée générale réitère son appel en «exhortant les Etats du pavillon qui n'ont ni une solide administration maritime ni un cadre juridique approprié à créer ou à renforcer les capacités qui leurs sont nécessaires en matière d'infrastructure, de législation et de forces de l'ordre pour pouvoir s'acquitter efficacement des obligations qui leur incombent en vertu du droit international...» elle va plus loin en demandant aux Etats d'envisager de refuser leur pavillon à de nouveaux navires, de ne plus immatriculer de navires ou de ne pas ouvrir de registres». (A/Res/61/222)

La Commission du développement durable (CDD) dans sa décision 7/1, paragraphe 35 a), avait dès 1999 demandé que les États du pavillon respectent les règles et normes internationales afin

de donner effet aux dispositions de la Convention, particulièrement à l'article 91, ainsi qu'aux dispositions des conventions pertinentes.

Ses recommandations ont été à l'origine de la mise en place en 1999, par la résolution 54/33 de l'Assemblée Générale, du Processus consultatif officieux informel sur les océans et le droit de la mer chargé de se pencher sur des sujets qui méritent une attention particulière et d'offrir des recommandations à l'Assemblée générale.

2. Le rôle du Processus consultatif officieux informel sur les océans et le droit de la mer

Le Processus consultatif né pour favoriser la coopération et la coordination dans l'appréhension de sujets particuliers fonctionne en invitant la participation non seulement d'États mais également d'organisations gouvernementales et non gouvernementales dans le but de favoriser un débat constructif et une meilleure compréhension des problèmes afin d'aboutir à des solutions concrètes.

La question de la sécurité maritime fut à l'ordre du jour de la 4ème réunion tenue à New York en juin 2003. Le Processus, ayant rappelé l'urgence pour des Etats du pavillon de mieux s'acquitter des obligations qui leur incombent en droit international, a souligné l'importance d'une approche multilatérale pour faire face aux enjeux internationaux en matière de sécurité des navires, de normes de prévention de la pollution, de normes de travail des gens de mer et de mesures de conservation et de gestion des ressources vivantes. (A/58/95, para. 10)

Le Processus, ayant particulièrement insisté pour une amélioration de la coopération et la coordination dans le travail des organisations internationales compétentes, recommanda que, le Secrétaire Général de l'ONU, établisse un groupe de consultation inter-agences (task force) pour se pencher en profondeur, en prenant en compte tous les aspects, économiques, juridiques, politiques et sociaux, sur la question de l'application des règles internationales par l'Etat du pavillon. Les recommandations demandaient en particulier que soit étudié et clarifié le rôle du «lien substantiel» au sujet du devoir des Etats du pavillon d'exercer un contrôle effectif des navires auxquels ils attribuent leur nationalité. (voir A/59/63 para. 208 et 209, pp.72 à 148)

A sa cinquième session, en 2004, le Processus consultatif discuta des questions d'applications par l'Etat du pavillon et adopta plusieurs recommandations à ce sujet (A/59/122 para. 10 et 31 à 42).

Les recommandations proposées par les Processus consultatif qui sont incorporées dans les résolutions de l'Assemblée Générale, que celles-ci traitent des questions d'ordre général sur les océans ou qu'elles s'appliquent plus spécifiquement à la pêche (A/58/240 et 58/14 ; 59/24 et 59/25 ; 60/30 et 60/31 ; 61/222 et 61/105) renforcent la cohérence et l'uniformité des travaux existants qui doivent se nourrir de tous les efforts entrepris afin de mobiliser efficacement les énergies.

Ces résolutions de l'Assemblée ont déclenché une série d'actions au sein des organisations internationales compétentes. Celles-ci ont été amenées à adapter aux réalités nouvelles la réglementation internationale souvent à la remorque d'événements provoqués par le fait d'acteurs qui, se souciant peu de la vie des gens de mer, des écosystèmes marins et côtiers et de l'économie des régions touchées, cherchent des échappatoires afin de sauvegarder un état de fait plus propice à leurs entreprises commerciales.

Les organisations internationales ont mobilisés toute leur force y compris leurs experts.

3. L'impact des groupes d'experts internationaux

Deux groupes se sont réunis pour analyser tous les aspects de la non application des normes internationales par les Etats du pavillon.

En premier lieu, les résolutions de l'ONU 58/240 par 28 et 58/14 par 22) invitaient l'OMI et les autres organisations compétentes à étudier, analyser et clarifier

le rôle du «lien substantiel» au sujet du devoir des Etats du pavillon d'exercer un contrôle effectif sur les navires auxquels ils attribuent leur nationalité, y compris les navires de pêche. Elle pria également le Secrétaire général de diffuser un exposé détaillé des devoirs et obligations de l'Etat du pavillon prévus par les instruments internationaux pertinents y compris les conséquences éventuelles en cas de non respect.

Le groupe consultatif sur l'application par l'Etat du pavillon s'est réuni en mai 2003 à Paris au siège de l'OCDE, convoqué par le Secrétaire Général de l'ONU sur la base d'une lettre adressée par Greenpeace international, la fédération internationale des travailleurs des transports et le fonds mondial de la nature (WWF).(A/59/63 annexe D). Le groupe inter-institution (OMI, OIT, FAO, PNUE, CNUCED, ONU et OCDE) devait étudier la principale cause du problème, à savoir l'immatriculation des navires, l'absence de lien substantiel entre les navires et leur Etat du pavillon et les carences constatées chez certains Etats du pavillon dans l'application et le contrôle de l'application des instruments internationaux. Le groupe devait porter son attention sur les sujets suivants :

- le navire, son propriétaire, son exploitant, son équipage ;
- l'Etat du pavillon, notamment les conditions à remplir pour l'inscription des navires à son registre et le degré de contrôle exercé par la suite sur ses navires ;
- le contrôle exercé par l'Etat du port (voir A/59/63)

Deux ans plus tard, les résolutions 59/24 para. 41 et 59/25 para. 30 priaient le Secrétaire général de lui présenter un rapport à sa 61ème session sur l'étude entreprise par l'OMI en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes sur le rôle du lien substantiel et les conséquences potentielles d'un manquement par les Etats du pavillon à leurs devoirs et obligations tels que ceux ci sont décrits dans les instruments internationaux pertinents. Sur la base de ces résolutions, l'OMI a convoqué la Réunion consultative ad hoc de représentants de haut niveau d'organisations internationales consacrée au «lien substantiel». Elle s'est tenue à Londres en juillet 2005. Les résultats des travaux sont contenus dans le rapport A/61/160 transmis à l'Assemblée générale. Le rapport reprend les éléments contenus dans le rapport 59/63 de la réunion tenue en 2003 en y introduisant toutes les mesures prises par les organisations concernées pour adresser les problèmes et y apporter les éléments factuels. Malheureusement les résultats proposés par cette étude jugée

exhaustive par le Secrétaire général de l'OMI qui note qu'«il n'est pas nécessaire de convoquer une nouvelle réunion à ce stade à moins que des éléments nouveaux l'exigent» (A/61/160, Annexe), restent faibles car, d'une part le respect de la souveraineté des Etats empêche d'aller trop loin dans la mise en place de mesures pour imposer une application uniforme et efficace des instruments de l'OMI et d'autre part certaines sanctions ont été jugées trop rigoureuses comme la radiation du registre de l'Etat du pavillon jugée comme risquant d'affaiblir la portée des conclusions de ces études. Le poids politique exercé par certains Etats sur le travail des organisations techniques constitue, malgré tous les progrès réalisés, un frein sérieux à la prise de décisions qui s'imposent.

La question du lien substantiel entre le navire et l'Etat est bien au coeur du problème. Le rapport de la réunion tenue à Londres souligne la différence entre la définition du lien substantiel qu'il appartient aux Etats et aux tribunaux nationaux ou internationaux de donner et la question du rôle du lien substantiel en vertu de la Convention, qu'il considère comme directement lié au problème de l'exercice effectif des obligations de l'Etat du pavillon. (A/61/160, para. 10 et 11) Le lien substantiel entre le navire et l'Etat n'est pas requis uniquement par la Convention de 1982 à l'article 91. Il apparaît dans d'autres accords : au paragraphe 3 de l'article 3 de l'Accord de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion. Il aborde la question de savoir si les liens entre les navires et les Etats respectifs permettent d'atteindre les objectifs fixés. L'accord de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants suit une approche analogue en mettant l'accent sur les obligations de l'Etat du pavillon (art. 18). Auparavant, la Convention de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires qui traitait de façon exhaustive la question des critères uniformes aux fins de l'immatriculation des navires compte tenu du lien substantiel requis, n'est jamais entrée en vigueur. Le refus d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres Etats pour contester la validité de l'immatriculation d'un navire dans un Etat reste au coeur du débat. Le Tribunal international du droit de la mer dans l'affaire Saiga 2 a rappelé que la détermination des critères et la mise en place des formalités pour l'attribution et le retrait de la nationalité aux navires sont des questions qui relèvent de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon.

L'impossibilité d'invoquer des critères uniformes continue de favoriser les Etats du pavillon, en particulier ceux qui offrent leur pavillon sans l'exercice d'un contrôle efficace. Ils peuvent ainsi continuer leurs activités sans entrave. Il est intéressant de noter que, sur la base des données les plus récentes, 45 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce sont immatriculés dans des pays de libre immatriculation (rapport CNUCED 2005). La propriété effective des navires est concentrée dans les 10 grands pays armateurs qui comptent environ 70 % des registres de libre immatriculation.

Le système des Etats de libre immatriculation ou des pavillons de complaisance transforme l'inscription des navires sur le registre maritime en simple opération commerciale donnant aux armateurs qui y ont recours un avantage sur leurs concurrents, encourageant ainsi la navigation sous-normes. L'Etat complaisant tire profit en acceptant que des armateurs étrangers immatriculent leur navire sur leur registre maritime national mais négligent d'exercer leur juridiction et leur contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon. Ces Etats complaisants n'ont souvent aucune administration capable d'effectuer un contrôle efficace. Il s'agit souvent d'une adresse. Ces Etats ne répriment pas les infractions. Les poursuites judiciaires sont rarement engagées et les amendes éventuelles sont généralement moins élevées que le montant des économies réalisées en ne respectant pas la réglementation. En outre la responsabilité civile est limitée et les assureurs couvrent tous les risques. Les milieux de la marine marchande ont élaboré des directives sur la conformité des Etats du pavillon aux normes internationales et présentent sous forme de tableau des critères de conformité établis sur la base de données factuelles. Douze notes négatives ont été attribuées aux Etats suivants : Albanie, Belize, Bolivie, Cambodge, Costa Rica, Honduras, Jordanie, Madagascar, Syrie, Rep. dem. du Congo, Sao Tome et Principe et Suriname.

Que peut donc faire l'ordre international pour imposer aux Etats du pavillon de se conformer à la réglementation internationale et les contraindre à mettre en place des solutions pour éliminer les navires hors normes et exercer un contrôle efficace sur leurs navires comme le demande le droit international?

La communauté internationale au sein du système des Nations Unies a accéléré l'adoption de mesures de nature à accroître les pressions sur les Etats du pavillon. Des actions ont été également engagées par des organisations régionales.

B.) Les mesures récentes **prises par les organisations** **internationales globales et** **régionales**

1. Mesures prises par l'OMI

L'OMI a redoublé d'efforts ces dernières années pour faire appliquer les règles spécialisées élaborées sous ses auspices. Après la conclusion en 1999 de la formule d'auto évaluation de la performance des Etats du pavillon, l'Organisation a adopté par une résolution en décembre 2005 (res A.974(24)) des normes d'audit volontaire offrant des critères uniformes pour juger du fonctionnement et des performances des administrations de ces Etats, en particulier, les administrations en charge des affaires maritimes, l'arsenal juridique existant et les moyens de faire exécuter les réglementations. Il s'agit d'un système de vérification volontaire des Etats membres permettant d'évaluer si les Etats de pavillon ont suivi les règles édictées dans les conventions de l'OMI en leur communiquant comment leur prestation a été perçue. Les Etats qui veulent améliorer leurs prestations peuvent demander une assurance technique. Les européens poussent pour que le système d'audit volontaire devienne obligatoire.

L'autre initiative concerne l'examen de l'efficacité du code international de gestion de la sécurité (code ISM) effectuée par un groupe d'experts indépendants qui entre autre a recommandé que des études plus poussées soient entreprises ultérieurement pour examiner l'incidence de l'application du code sur les résultats obtenus par les Etats du pavillon.

La sécurité maritime sort encore renforcée par l'adoption en octobre 2005 des protocoles à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA) et à son Protocole de 1988 sur les plateformes fixes. La liste des actes illicites s'est élargie dans le but de lutter contre le terrorisme.

En 2001, MARPOL 73/78 fut amendé afin de mettre en place un nouveau calendrier en vue d'accélérer l'élimination des pétroliers à coque simple de plus de 5000 tonnes. D'autres mesures techniques ont été introduites pour réformer les vieux pétroliers et améliorer la sécurité des vraquiers.

L'entrée en vigueur en 1995 de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC Convention) et l'adoption du protocole à cette Convention en 2000 pour couvrir les substances dangereuses et nuisibles fut

saluée comme un succès significatif dans la lutte contre les accidents.

En matière de navires de pêche, l'OMI s'emploie en coordination avec la FAO à promouvoir l'entrée en vigueur du protocole de Torremolinos qui énonce les responsabilités de l'Etat du pavillon à l'égard des navires de pêche.

2. Mesures prises par la FAO

L'absence de contrôle effectif de l'Etat du pavillon a été identifiée comme le facteur principal du problème de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. La nécessité d'assurer un contrôle efficace des bateaux de pêche par l'Etat du pavillon a été soulignée par le programme d'action de Johannesburg au paragraphe 30 d).

La FAO confrontée au non respect des mesures de conservation et de gestion des pêches attribué dans une large mesure à la difficulté de contrôler les navires de pêche et leurs prises a engagé de nombreux efforts pour contribuer à l'adoption d'instruments internationaux. L'entrée en vigueur en avril 2003 de l'Accord de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion est un outil précieux dans la lutte contre les changements de pavillon des navires de pêche. Il établit pour la première fois le lien entre le droit de battre le pavillon d'un Etat et le droit de pêcher en haute mer. En 1995, la FAO adoptait le Code de conduite pour une pêche responsable. Bien que non contraignant, le Code de portée mondiale couvre toutes les activités de pêche tant à l'intérieur qu'en dehors des zones relevant de la juridiction nationale. Il touche une gamme étendue de sujets ayant une incidence sur les efforts visant à assurer une meilleure conservation et une meilleure gestion des pêches dont le contrôle inefficace des navires par les Etats du pavillon. Les principales activités de l'organisation concernant l'application du Code sont la tenue de consultations d'experts et de consultations techniques, en particulier sur la libre immatriculation et la pêche illicite.

Elle a également adopté des plans d'action internationaux en particulier le plan d'action international contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ce plan fait une large part aux responsabilités de l'Etat du pavillon. Elles sont plus détaillées que celles définies dans l'Accord de 1993 et le Code de conduite de 1995. Il comporte de nouvelles mesures comme les changements successifs de pavillons, le contrôle des navires de pêche par l'Etat du port et les contrôles de l'Etat sur ses ressortissants. (voir A/59/63 para. 41 à 91

et A/61/160, para. 25 à 39). La réunion importante de Bergen (Norvège) en octobre 2004 a porté sur l'harmonisation de la présentation des données relatives au suivi, au contrôle et à la surveillance qui s'échangent entre pays. (A/61/160, para. 34)

3. Mesures prises par l'OIT

La Convention du travail maritime adoptée le 23 février 2006 par l'OIT, destinée à remplacer les soixante huit conventions et recommandations adoptées depuis 1920 portant sur les conditions de travail des gens de mer attribue plus clairement à l'Etat du pavillon les responsabilités de toutes les questions de travail et les questions sociales à bord des navires. (A/61/160, para. 33)

Un progrès certain s'est réalisé ces dernières années, en particulier, l'amélioration de la coordination entre institutions internationales, moyen essentiel pour favoriser l'application des normes internationales. Il est vrai que la sectorialisation dans l'approche du problème de la non application des normes par l'Etat du pavillon est un frein important dans toute action prise à l'échelle internationale. Seule une approche solidaire peut resserrer l'étau autour des Etats du pavillon.

Au niveau régional des actions ont été engagées par l'Union européenne en réactions aux incidents causés par le naufrage de navires sous normes qui ont affectées les côtes de certains de ses Etats membres.

4. Mesures prises par l'Union Européenne

Le parlement européen a demandé instamment que le dispositif d'audit, établi sur une base volontaire soit rendu obligatoire sans retard ; il a de plus invité le Conseil et la Commission à inclure des programmes visant à renforcer les administrations maritimes. Par ailleurs, les institutions européennes ont réagi en menaçant de prendre des mesures allant à l'encontre des règles internationales comme celles visant à restreindre la liberté de navigation dans la zone économique exclusive. Il a demandé à nouveau la révision du droit international afin de conférer des pouvoirs accrus aux Etats côtiers dans leur ZEE. Cette requête demande une réflexion très approfondie afin d'assurer qu'une telle démarche n'ait pas pour effet d'ouvrir une boîte de pandore, en particulier dans le contexte géopolitique du moment et entraîner des réactions pouvant

affecter d'autres domaines comme le statut des détroits internationaux.

Plus récemment, la Commission européenne a adopté le 2 juin 2006 un livre vert sur une future politique maritime dans laquelle elle énonce entre autres trois principes à suivre pour traiter la question des pavillons de complaisance et des navires ne répondant pas aux normes requises :

- 1) toute action visant à améliorer le niveau des prestations des Etats du pavillon doit être appuyée avec force ;
- 2) elle suggère d'adopter de nouveaux instruments destinés à renforcer le suivi de l'application des règles internationales en haute mer et leur contrôle par les Etats du port et faire appel aux technologies de pointe telles que la navigation par satellite ;
- 3) enfin elle a demandé aux Etats européens de réfléchir pour améliorer la compétitivité des navires opérant sous pavillons européens.

CONCLUSION

Malgré toutes ces mesures et les progrès réalisés, le contrôle exercé par l'Etat du pavillon reste défaillant et ceci s'explique pour plusieurs raisons en particulier le manque de moyens humains, techniques et financiers. Des institutions internationales ont insisté sur certains points. L'OCDE démontre que la navigation sous normes perdure parce que des Etats considèrent que l'obligation de lien est satisfaite par la simple existence d'une relation commerciale, rémunérée à l'acte, entre le propriétaire du navire et l'Etat du pavillon. Les registres maritimes auxquels les navires doivent être immatriculés exigent en principe que certains renseignements concernant la propriété soient fournis au moment de la demande d'immatriculation; cependant, certains registres prônent l'anonymat comme un attrait propre au registre. A cela s'ajoutent des mécanismes juridiques complexes, disponibles au niveau international (les actions au porteur), n'ayant rien à voir avec la navigation, qui sont utilisés pour créer un écran efficace garantissant l'anonymat des propriétaires effectifs.

Pour améliorer la transparence en ce qui concerne la propriété et le contrôle des navires, l'OCDE recommande de favoriser la confidentialité plutôt que l'anonymat qu'elle voit comme le compromis utile entre les impératifs de sécurité et les considérations commerciales. L'OCDE recommande également que les Etats du pavillon s'abstiennent d'enregistrer des navires dont les armateurs prennent des précautions pour cacher leur identité,

par exemple en utilisant des mécanismes complexes de raisons sociales. Voir rapport OCDE de mars 2003, www.oecd.org et A/59/62/add.1 par 72)

Si l'on veut trouver au niveau international le moyen de mieux contrôler les Etats du pavillon, il faut élargir le débat afin de trouver des mécanismes pour intervenir lorsqu'il est prouvé que l'Etat du pavillon a manqué à ses obligations vis à vis des navires battant son pavillon. L'OMI par exemple devrait compléter ses travaux sur les critères à respecter en matière de partage d'information dans l'application du code ISPS qui exige des navires qu'ils soient toujours munis d'une fiche synoptique indiquant tous les changements de propriété et de contrôle.

Certes de nombreux efforts ont été entrepris pour créer une atmosphère de confiance et de transparence dans la gestion par les Etats du pavillon des navires immatriculés à leur registre. Cependant, de trop nombreux navires continuent à battre des pavillons permettant d'échapper à un contrôle efficace.

Le transport maritime étant la courroie de transmission du commerce international et d'une économie mondialisée, il convient de rechercher des solutions permettant de réaliser un équilibre entre plusieurs éléments de nature différente. L'équilibre doit parvenir à, d'une part, mettre en place une organisation rationnelle et viable à long terme du secteur des transports maritimes en balançant les intérêts des armateurs, banquiers, assureurs d'un côté, et des gens de mer, de l'autre ; et d'autre part à responsabiliser les Etats dans l'octroi de leur pavillon afin que cesse les déviances qui coûtent cher en terme de vies humaines, de pollution de l'environnement marin et de pertes économiques.

L'approche suivie par le processus consultatif réunissant tous les acteurs qu'ils appartiennent aux représentants des Etats et aux organisations internationales ou qu'ils représentent les intérêts privés, armateurs, affréteurs, banquiers est peut être le type de mécanisme le plus approprié pour trouver les compromis pouvant satisfaire l'ensemble des parties prenantes. Sortir de la distinction droit privé, droit public comme le suggérait Rodière ainsi que se départir d'une approche sectorielle, ce mal qui empoisonne l'appréhension des sujets touchant aux questions maritimes, pour chercher les solutions aptes à résoudre certains maux qui affectent les transports maritimes, là, réside le défi à relever afin de faire en sorte que la mondialisation devienne une force positive pour l'humanité tout entière. (Déclaration du millénaire, résolution 55/2, par 5).

LA NATIONALITE DU CAPITAINE : UN ENJEU POUR LE RIF

Des arrêts de 2003 de la cour de justice des Communautés Européennes et la loi de 2005 relative au registre international français divergent sur un point essentiel : la nationalité du capitaine, commandant de navires battant pavillon d'un Etat européen. Celui d'un navire sous pavillon français pourrait-il être d'une nationalité différente ? Les conséquences d'une telle position méritent d'être analysées pour dégager les éléments d'une politique moins contraignante.

La cour de justice des communautés européennes a rendu le 30 septembre 2003 deux arrêts relatifs à la nationalité du capitaine commandant des navires battant pavillon d'un Etat européen. Ces arrêts adoptent une position très claire déclarant que le commandant d'un navire immatriculé dans un des Etats de l'Union doit avoir la nationalité d'un de ces Etats mais pas nécessairement la nationalité de l'Etat du pavillon.

La loi du 3 mai 2005 relative au registre international français prend une position totalement différente en imposant à tout navire inscrit au RIF d'avoir un commandant et son substitut de nationalité française.

Ces deux positions sont antinomiques et symbolisent parfaitement les oppositions qui peuvent résulter du partage des compétences entre les Etats membres et les institutions européennes.

La cour de justice s'est fondée sur des considérations pratiques, résultant de circonstances de fait liées aux cas qui lui étaient soumis, elle a estimé que les fonctions d'officier d'état civil, dont est investi le capitaine, ne justifient plus un privilège de nationalité lorsque les navires reviennent au port, soit tous les jours soit très fréquemment et sont susceptibles de faire enregistrer à terre les actes authentiques autrefois faits à bord. Elle a par ailleurs raisonné en fonction d'un principe de droit communautaire et estimé que le commandant d'un navire n'ayant aucune raison de disposer d'un régime différent de celui des autres membres de l'équipage devait comme eux se voir appliquer la règle de la libre circulation des travailleurs.

La cour de justice fait alors totalement abstraction des pouvoirs particuliers du capitaine pour se préoccuper uniquement de l'application du droit européen. Or, les pouvoirs du capitaine entrent dans la sphère des droits souverains pour lesquels chaque Etat membre conserve son autonomie. La question telle qu'elle a été tranchée aurait donc dû être appréciée en fonction de la hiérarchie des normes juridiques et non pas sur la base de considérations de faits comme l'a fait la cour de justice des communautés européennes.

La loi du 3 mai 2005 s'inscrivant dans une tradition fort ancienne exige que le capitaine et son suppléant soient français en se fondant, non sur un droit national ou international relatif au statut du capitaine qui n'existe pas, mais sur les fonctions assumées telles qu'elles ressortent du code disciplinaire et pénal ou de la loi du 3 janvier 1969 sur l'Armement. La description de ces fonctions fait du commandant un représentant de l'Etat à bord. A ce titre le capitaine est non seulement officier d'état civil mais il est aussi officier de police judiciaire. Les fonctions traditionnelles dont certaines sont de toute évidence privées de contenu par les conditions actuelles de navigation ne sont cependant pas les seules qui incombent au

commandant, responsable également de la sécurité et de la sûreté.

Ces deux dernières fonctions prennent dans le contexte actuel une importance accrue et ne peuvent pas être confiées à des commandants qui pourraient se dissocier des intérêts du pavillon en raison de leur nationalité. Ce sont ces aspects qui justifient le texte de la loi RIF.

La nationalité du commandant, associée à la loi du pavillon, contribue à donner un contenu au lien unissant le navire à l'Etat dont il relève. Envisagée sous cet angle la nationalité du commandant n'est plus un aspect dépassé de l'exploitation des navires mais une condition nouvelle de leur sécurité entendue au sens le plus large du terme.

Et pourtant les instances européennes exigent du gouvernement français qu'il modifie la loi du 3 mai 2005, sous peine de sanctions, afin de se mettre en conformité avec la pratique des autres Etats de l'Union et faire triompher le principe de libre circulation ces travailleurs applicable, sans distinction, au commandant et à son substitut aussi bien qu'à l'ensemble de l'équipage. Le gouvernement français a donc préparé un projet de loi en ce sens qui devrait être voté dès que le parlement sera à nouveau réuni.

Une telle évolution est tout à fait représentative de l'influence que le droit européen prend progressivement en matière maritime sans pour autant se fonder sur une véritable connaissance du fonctionnement des navires. Elle risque à terme d'être très négative. D'abord de rendre très difficile l'application des normes de sûreté et l'application du Code ISPS, ensuite de mettre un frein à la collaboration entre marins marchande et marine nationale, qui se justifie de plus en plus, aussi bien pour des raisons budgétaires que de développement de la logistique et pourrait être freinée par la présence en tant que commandant d'un navire marchand battant pavillon français d'un capitaine d'une quelconque nationalité européenne.

En ce qui concerne les Codes ISM et ISPS respectivement chapitres IX et XI de la convention Solas, ils ont renforcé les pouvoirs du capitaine et lui assignent un rôle clef dans la mise en œuvre des normes de sécurité et de sûreté; ainsi, la règle 6-1 du Code ISPS prévoit que « la compagnie doit veiller à ce que le plan de sûreté du navire contienne un énoncé clair mettant l'accent sur l'autorité du capitaine ». Les textes internationaux et plus précisément ceux relatifs au Code ISPS se traduisent par des dispositions nationales (Décret du 28 mars 2007) prévoyant ces sanctions pénales qui devront être mises en œuvre par une personne chargée de certaines fonctions de police Judiciaire ou mieux encore par un officier de police judiciaire, tel que le capitaine dans le rôle prévu par l'article 28 du code disciplinaire et pénal.

Si le capitaine est un étranger, au surplus ressortissant d'un État qui n'appartiendrait pas à l'espace Schengen, les compétences pour ouvrir toute information à l'égard de crime ou délit commis à bord pourraient être discutables. La désignation d'un capitaine de nationalité européenne à bord d'un navire battant pavillon français poserait donc des problèmes graves mettant en évidence les contradictions entre deux textes : la loi RIF modifiée, et les textes d'application du Code ISPS.

En ce qui concerne les relations avec la marine nationale, d'autres inconvénients sont à prévoir. La marine nationale cherche à utiliser dans les meilleures conditions les navires marchands pour accomplir certaines de ses tâches logistiques. Qu'il s'agisse d'affrètement de plus ou moins longue durée ou d'autres types de contrat, la marine nationale ne pourra pas - pour des raisons de sécurité évidente - utiliser des navires marchands dont le commandant serait étranger. La mise à disposition de navires qui pourrait s'inscrire facilement dans certaines modalités d'exploitation deviendrait probablement

difficile à mettre en œuvre avec les armateurs ayant de nombreux commandants étrangers.

Il apparaît donc que, quoi qu'en ait pensé la cour de justice des communautés européennes, les prérogatives du capitaine justifiant le privilège de nationalité ne sont ni «sporadique, voire exceptionnelles» mais correspondent toujours aux réalités actuelles de la navigation.

Il serait judicieux dans ces conditions que le projet de loi modifiant la loi du 3 mai 2005 puisse, sans contredire le principe de libre circulation des travailleurs, rappeler les pouvoirs du commandant à bord d'un navire.

Il appartiendra alors aux armateurs de gérer le recrutement de leur personnel de telle sorte qu'une filière française d'officiers de qualité soit entretenue et fournisse les commandants dont la flotte française a besoin.

Françoise Odier

Présidente de l'association française du droit maritime

AUDITION DU 6 SEPTEMBRE 2007 sur le projet de loi relatif à la nationalité des équipages devant la Commission des Affaires Economiques du Sénat

1/- Les conséquences prévisibles de ce projet de loi.

1.1) - sur l'emploi et la formation

La loi de 2005 instituant le RIF (registre international français) réservait le poste de capitaine et de son suppléant à des nationaux (article 5). L'article 6 était directement lié au précédent, en prévoyant la promotion d'une filière nationale de formation maritime, dont le but final était bel et bien la formation de capitaines français. Le sénateur De Richemont, promoteur de la loi, s'était engagé à préserver ces postes et cette filière. La disparition de cette obligation risque d'entraîner la disparition de toute la filière, et avec elle de toute une culture et tradition maritime chère à notre pays.

1.2) - sur la qualité du recrutement

De plus en plus de jeunes se détournent du métier compte tenu du poids des responsabilités et de la «criminalisation» du capitaine, en particulier pour tout ce qui concerne les affaires de pollution. Ce projet de loi ne va pas dans le sens d'une revalorisation de ce métier à hauts risques.

1.3) - sur les conditions de l'exercice de la fonction de Capitaine

Alors que les responsabilités du Capitaine de Navire sont de plus en plus lourdes, que ce soit en terme de préservation

de l'environnement, de sécurité du travail, de sûreté, le chapitre II du projet de loi diminue ses prérogatives, allant ainsi à l'encontre de la philosophie du code international ISPS qui insiste quant à lui sur la nécessité de conforter voire de renforcer l'autorité du capitaine.

L'obligation pour le capitaine d'exercer un certain nombre de prérogatives sous le contrôle du procureur de la république ne va pas être aisée à respecter. Qui appelle-t-on à 02H00 du matin lorsqu'il faut consigner un individu menaçant la sécurité du navire ou des autres passagers ? Que fait le capitaine d'un navire au milieu du Pacifique si le procureur de la république n'est pas d'accord sur les mesures à prendre ?

De par son statut le capitaine remplit également un rôle essentiel dans la lutte contre la clandestinité et l'immigration illégale. Il est habilité à effectuer des contrôles d'identité. Cela sera-t-il toujours le cas ?

2/ Les arguments pour conserver la clause de nationalité du capitaine

2.1) - Elle n'est pas en contradiction avec les règles européennes.

A la lecture de l'exposé des motifs, il apparaît que ce texte trouve son origine dans la volonté de répondre à la saisine de la Cour de Justice des Communautés Européennes par la Commission Européenne d'un recours en manquement contre la France, qui ne respecterait pas l'article 39 du traité CE.

Or cette saisine est basée sur des jurisprudences dont les interprétations sont loin de faire l'unanimité des juristes.

Le professeur BONASSIES en particulier estime que les arrêts ANAVE et ANKER du 30 septembre 2003 laissent une marge d'appréciation au juge éventuellement saisi. Par ces arrêts la cour n'a pas rejeté le principe de la clause de nationalité en soi, mais elle a seulement subordonné cette clause à la condition que l'exercice du pouvoir de puissance publique ne représente pas une part très réduite des activités du Capitaine.

L'arrêt de la cour de cassation du 23 juin 2004 concerne quant à elle un navire de pêche pratiquant son activité sans quitter les eaux européennes.

Or sur un navire à passagers ou un navire au long cours, le capitaine exerce effectivement de manière permanente son rôle de représentant de la puissance publique, avec notamment le maintien de l'ordre à bord, pendant toute la durée du voyage. A cela s'ajoutent désormais ses responsabilités en terme de sûreté. On peut dire sans aucun doute que sur ces navires, l'exercice du pouvoir de puissance publique représente une grande partie du travail du capitaine.

2.2) - Elle permet de respecter les conventions internationales

Le capitaine est responsable à bord de l'application des diverses conventions internationales, en particulier celles qui concernent la sécurité du navire, la

préservation de l'environnement, et enfin la sûreté (code ISPS).

La convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 (convention de Montego Bay) indique dans son article 91 qu'il doit « exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ».

Chaque état est libre de définir ce que peut être ce lien. La France peut décider des qualités que doit remplir le capitaine, en particulier l'obligation d'être de nationalité française, afin de garantir le respect de sa législation nationale à bord de ses navires.

CONCLUSION

Pour éviter d'être poursuivie devant la cour de justice européenne, la France a entrepris de modifier sa juridiction, avec des conséquences qui risquent d'être très négatives. Il serait simple de modifier le seul code du travail maritime en rajoutant au critère de nationalité du capitaine la condition édictée par Bruxelles : « sous réserve que ses activités comprennent une part substantielle d'exercice des prérogatives de la puissance publique ».

Nous espérons qu'il n'est pas trop tard pour cela.

Th. CAUDAL

Arguments supplémentaires envoyés à Monsieur Charles REVET, sénateur, rapporteur de la loi sur la nationalité des équipages de navires français.

1/ Concernant le risque de saisine de la Cour de Justice par la Commission :

1/1 - La même menace pèse sur la profession de notaire. Le gouvernement a adopté dans ce cas une position nettement en faveur du maintien de la condition de nationalité. Voir à cet égard les articles en PJ. Les Capitaines apprécieraient de voir leur ministre adopter une attitude similaire à leur égard.

1/2 - Les députés européens semblent vouloir conserver à l'écart de l'application du principe de libre circulation des travailleurs les professions ayant un rapport avec la sécurité publique.

1/3 - En 2003 la Commission Européenne était favorable au privilège de nationalité, ainsi que le Royaume Uni, l'Allemagne et l'Espagne. Seule la Norvège, pays non membre de la Communauté, y était opposée. Ayant changé d'avis une fois, on peut espérer qu'une forte argumentation puisse la faire changer d'avis à nouveau et la faire renoncer à son recours auprès de la CJE.

2/ Concernant les problèmes de recrutement de marins français :

On peut lire dans le journal «LE MARIN» du 7 septembre 2007 (page 2) : «le lycée maritime de Saint Malo obligé de refuser des élèves». Rechercher à l'étranger des marins que nous n'avons pas été capables de former par manque de moyens est une solution à court terme, qui risque de coûter au final très cher à notre pays.

3/ Concernant l'encadrement étranger

Au moment où notre chant national «La Marseillaise» est de retour dans nos écoles, envisager de confier l'application des lois de la République à un encadrement étranger n'est-il pas en contradiction avec les principes remis en valeur par le Président de la République ?

4/ Concernant le suppléant du capitaine

La possibilité inscrite dans la loi sur le RIF de désigner le Chef Mécanicien comme suppléant est en contradiction avec le règlement international STCW, qui prévoit que le suppléant du Capitaine est le Second Capitaine (Cf extrait du règlement en PJ).

Le 12/09/07

Cdt Marc PREBOT

Compte rendu de la Réunion de la CAMM au Sénat organisée par Monsieur le Sénateur Revet, au sujet du RIF européenisé...

Etaient présents : M. Patrick Vigneron-Larosa, Président de la CAMM, Directeur Management Boström ; représentant ACOMM2000 ;

Cdt Bernard Datcharry – CLC – Retraité, capitaine armement Delmas, représentant CLC-C1 ;

Cdt Thierry Caudal –C1, Capitaine à la Cie Fouquet –Sacop, représentant AFCAN ;

Cdt Denys Cardon, CLC, retraité CGM, représentant HSM ;

Remarque : M.le Sénateur Revet était accompagné de Me Marion Jolivet, administrative, commission des Affaires économiques.

Préalablement à cette convocation, une réunion avec Mrs Datcharry, Caudal, Vigneron-Larosa et Cardon a permis de mettre «en ligne» les sujets à aborder où chacun devra s'exprimer selon sa spécificité et la connaissance du dit sujet à savoir :

- La CAMM a participé en amont aux

travaux du RIF et ainsi relancé le débat pour aboutir au document final avec des réserves quant à l'application de l'article 6 qui a fait l'objet d'un décret concernant uniquement les élèves.

- Les conséquences sur l'avenir de la marine marchande

- Les conséquences sur l'autorité, le lien substantiel entre l'Etat et le navire, les rapports avec la marine nationale.

- Les conséquences sur l'image du pavillon français en cas d'événements

- Désaccord avec le code ISM et le code ISPS pour le statut du cdt «étranger» à bord des navires nationaux... Responsabilité en cas d'événement de mer, l'aboutissement d'un capitaine sans aucun pouvoir pénal

L'ouverture de la séance commence par une question du président de la CAMM, «les politiques actuels sont-ils bien au courant de ce qui se passe dans le monde maritime et en particulier à bord des navires marchands avec la présence d'étrangers ?»

L'annonce du RIF a retiré 20% des navigants d'où ce manque d'officiers français aggravé par le départ prématuré des 5è année dans les cinq ans qui suivent l'obtention de leur brevet.

Qui va gérer la marine marchande suite «aux étrangers français» au poste de commandant ?

Le texte présenté, c'est la goutte d'eau qui va entraîner la déchéance de notre marine marchande.

M. Revet demande, pour «recaler» notre réunion dans le contexte des modifications à venir du texte proposé au RIF, ce que nous en pensons.

Denys Cardon prend la parole pour resituer rapidement l'historique du RIF par l'intermédiaire de la CAMM qui lors du CA de celle-ci à Cancale en décembre 2003, a mis en place une commission pour l'étude de ce projet de loi ayant pour coordinateur Denys

Cardon. La rencontre, en janvier 2004 à l'ENMM de M. Besselat (rapporteur du texte à l'Assemblée Nationale) nous demande de lui remettre un document reprenant les articles du RIF avec suggestions ou reformulations sur la proposition de Monsieur de Richemont investigateur du texte et présentateur au Sénat.

Ce qui s'effectue le 3 février 2004 après de nombreuses consultations au sein de la CAMM. L'aboutissement de l'article 5 avec son *commandant et son suppléant français* (qui peut être le chef mécanicien suite amendement du Sénat) permet d'envisager avec l'article 6 l'embarquement d'officiers ; et pour rappel : chaque armateur assure la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs visés à l'article 5. Ce qui implique à bord des navires RIF un second capitaine, second mécanicien et des lieutenants pour subvenir aux deux services.

Des réunions d'informations avec les jeunes des écoles de la marine marchande ont été nécessaires pour les rassurer. De plus avec l'assurance politique auprès des armateurs, d'assurer un bon déroulement de la carrière de nos navigants sous pavillon RIF.

D'où ce sentiment d'être trahi après tout ce travail durant un an et demi (3 mai 2005 parution au JO de la loi) et d'avoir servi à l'annonce d'un déblocage d'une situation perdue dès l'origine pour nos représentants politiques..

La libre circulation des travailleurs pouvant être contrôlée, voire protégée comme c'est le cas, suite au refus de l'Assemblée Européenne sur la proposition de la Commission des Transports (M. Barrot) en janvier 2006, pour le personnel de l'administration publique, le pilotage, le lamanage, la manutention, le remorquage et les services aux passagers... Il semblerait ainsi que la commission de Bruxelles sur la libéralisation «change de style» pour une démarche plus consensuelle. Cela n'a pas empêché, une fois de plus, de constater l'indifférence quant à notre marine marchande de la part de nos interlocuteurs politiques dits maritimes, sentiment partagé par l'ensemble des présents à la réunion de ce jour.

M. Revet a bien relevé le désarroi ici exprimé et ne peut que rappeler qu'il faut faire quelque chose puisque sans cela nous sommes condamnés par la cour de justice européenne.

A partie réservée à Patrick Vigneron-Larosa

(pour rappel) avenir de la flotte de la marine marchande et de ses états majors

La création stable au sein des armements comme le demande l'application du code ISM de transmettre une volonté de porter au plus haut la navigation par une motivation sans cesse renouvelée

La mise en internalisation directe par l'emploi de mercenaires

Esprit d'une culture maritime avec la conviction et le désir d'enseigner aux jeunes le métier

Pour l'application du plan Vigipirate, le commandant possède des recommandations confidentielles : que se passe-t-il avec un commandant étranger ?

B partie réservée à Bernard Datcharry

C partie réservée à Thierry Caudal (pour rappel) le législateur doit enfin prendre position

Un pavillon français sans français : mise en exergue de la responsabilité du législateur quant à la vision qu'il a de l'avenir de marine marchande Française. Si la volonté est uniquement de faire flotter le pavillon pour répondre aux souhaits des armateurs en ne prenant aucune mesure pour soutenir et protéger l'emploi de marins Français de façon pérenne il est certain que le pavillon Français deviendra purement un pavillon de complaisance et cela dans un délai très court. Il est clair que la démotivation des jeunes envers la profession en sera renforcée entraînant la perte du savoir-faire Maritime et Para-Maritime.

Une politique des codes ISPS et ISM entraînant la responsabilité du cdt: avons insisté sur les conséquences de la disparition de tout lien substantiel entre le navire et le pavillon et des risques pris par l'état dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement si le Capitaine n'est pas un ressortissant Français. Rappelé que le Capitaine est à bord celui qui est en charge de faire respecter les obligations de l'état (compétence exclusive de l'état et non de l'UE). Les textes internationaux ISPS et ISM ainsi que les dispositions nationales ont assignés un rôle primordial au Capitaine dans leurs mises en œuvres, il semble donc totalement incohérent que le projet de loi réduise ses prérogatives et son autorité légale. Quant à l'idée de le mettre sous le contrôle du procureur de la république elle nous semble «ubuesque» dans son application et posera de toutes les manières des graves problèmes de légalité voir de non constitutionnalité si un Capitaine étranger est en charge de son application.

Avons demandé si les conséquences en matière de sûreté et de relations avec les différents services de l'état concernés par la défense et le renseignement ont bien été appréhendés par les services de l'état en cas de crise majeure. Cela ne semble pas avoir été le cas au regard des réactions du sénateur Revet...

Avons insisté (au cas où hélas la loi devrait passer en l'état) pour la mise en place d'une commission d'attribution des autorisations

d'accès à la fonction qui comprennent des représentants de la profession (association, syndicats, armateurs...) et des différents services de l'état concernées par les affaires maritimes et l'action de l'état en mer. Ces autorisations ne devront en aucun cas dévaloriser les fonctions de Capitaine ni instaurer sous un même pavillon des obligations différentes entre des Capitaines nationaux et non-nationaux.

Pour conclure, la fonction de Capitaine de navires n'est pas assimilable à celle des autres membres d'équipage de par sa spécificité en matière de responsabilité et de pouvoir qui entrent dans la sphère des droits souverains d'un état. Se désengager c'est couper le lien substantiel entre l'état et le pavillon. Voyant chaque jour la diminution dramatique tant en qualité qu'en quantité des équipages si le dernier verrou saute nous allons jouer «chronique d'une mort annoncée» dans un temps très court. Il est fort dommageable que nous n'ayons eu que 45 minutes pour exposer nos sentiments et nos craintes.

En conclusion

Le rappel très important de M. Revet : si on ne fait rien, nous serons condamnées par la Cour de Justice Européenne, et sauver ce qui peut l'être.

Quant au manque de commandants, M. Revet ne retenait que le côté armatorial de la situation et non les conséquences d'une politique peu encourageante pour les jeunes et moins jeunes. Patrick Vigneron-Larosa propose un garde fou par le contrôle de la langue française suite à la mise en place d'une commission mixte et paritaire (contrôle plus sérieux) qui pourrait entraîner la remise d'un diplôme comme le suggère M. Revet. Et pourquoi ne pas l'étendre sur les connaissances techniques et de navigation (du fait que le pavillon français pourrait être «sali» par un événement de mer).

Le Président de la CAMM, P. Vigneron-Larosa, présentera, suite à des recherches, à M. Revet, le MCA britannique sur l'embarquement des étrangers à bord (connaissances nécessaires...). Il souligne, pour terminer, le risque du Capitaine de ne pas avoir assez d'autorité puisqu'il n'y a plus rien qui le confirme dans ce sens.

Enfin, nous avons remis les documents suivants à M. Revet sur :

- L'article de Me Odier sur la nationalité du capitaine.

- Les points résumant les diverses communications des intervenant lors du colloque sur le pavillon les 2 et 3 mars 2007 faits par le Commandant Jean-Paul DECLERQ de l'AFCAN

- La conclusion du séminaire HSM sur le «devenir de l'officier de la marine marchande» du 6 avril 2006.

Résolution du Parlement européen, 23 mars 2006

La commissaire à la concurrence Mme Neelie Kroes s'était rendue à la Commission des affaires juridiques du Parlement européen, le 29 novembre dernier, pour un débat sur la déréglementation des services professionnels. À cette occasion, elle avait pris position ouvertement en faveur de l'ouverture à la concurrence des professions juridiques.

À la suite de cette déclaration, le parlement européen a pris une résolution relative «aux professions juridiques et à l'intérêt général relatif au fonctionnement des systèmes juridiques».

Dans cette résolution, les députés estiment, face aux volontés de la Commission d'ouvrir les professions juridiques réglementées à la libre concurrence sur le marché intérieur, que toute réforme de ces professions a «des conséquences de grande portée, qui vont au-delà du droit de la concurrence et touchent au domaine de la liberté, de la sécurité et de la justice et, plus généralement, à la protection de l'état de droit».

Le Parlement rappelle que le devoir qu'ont les membres des professions en cause de maintenir leur indépendance, d'éviter les conflits d'intérêts et de respecter la confidentialité avec le client sont «particulièrement mis en péril, d'une part, lorsqu'ils sont autorisés à exercer leur profession dans une organisation qui permet à des professionnels extérieurs aux professions juridiques de contrôler les affaires de ladite organisation, ou de participer à leur contrôle, par voie d'investissements financiers ou par d'autres moyens ou, d'autre part, dans le cas de partenariats multidisciplinaires avec des professionnels qui ne sont pas tenus par des obligations professionnelles équivalentes». La résolution insiste sur l'importance de l'éthique et du maintien de la confidentialité par les professionnels, «au bénéfice de leurs clients et de la société en général et pour protéger l'intérêt commun».

La résolution souligne que chaque type d'activité d'un organisme professionnel doit être examinée séparément et, concernant les notaires, les députés affirment que la délégation partielle de l'autorité de l'État est un élément premier inhérent à l'exercice de cette profession, qu'elle est pratiquée sur une base régulière et représente un volet majeur de l'activité, raisons pour lesquelles l'article 45 du Traité (qui exempte les activités participant, même à titre occasionnel, à l'exercice de l'autorité public des impératifs liés au droit d'établissement) devrait s'appliquer «intégralement» à la profession.

De manière plus générale, le Parlement invite la Commission à tenir compte du «rôle spécifique que les professions juridiques jouent dans une société d'État de droit», et à procéder à une analyse approfondie du fonctionnement des marchés des services juridiques. Plus directement encore, il est recommandé à la Commission de ne pas appliquer le droit communautaire de la concurrence à des questions qui, dans le cadre

constitutionnel de l'Union européenne, restent du ressort des États membres, telles que l'accès à la justice.

Sur la question précise des barèmes d'honoraires et tarifications obligatoires applicables par les professions juridiques, même pour des services extrajudiciaires, le Parlement européen estime qu'ils ne sont pas contraires à la libre concurrence, à condition que leur adoption soit justifiée par le souci de répondre à un intérêt public légitime, et que les États membres surveillent activement la participation des acteurs privés au processus décisionnel. Les députés avancent en outre que le Traité et le droit dérivé prévoient en outre l'application du principe du pays de destination à ces barèmes.

Pour parvenir à l'objectif d'ouverture des marchés, les députés préfèrent que les organisations professionnelles établissent par elles-mêmes, au niveau européen, des codes de conduite comportant des règles en matière d'organisation, de qualifications, de déontologie, de surveillance, de responsabilité et de communications, propres à offrir toutes garanties au consommateur final de services juridiques.

Résolution du Parlement européen, 23 mars 2006

Condition de nationalité pour les notaires : la CJCE est saisie

Le 1^{er} juin 2007, Rachida Dati a rencontré le président Bernard Reynis et le vice-président Jean-Pierre Ferret du Conseil Supérieur du Notariat pour leur apporter son soutien dans la lutte contre la Commission Européenne au sujet de la condition de nationalité.

A cette occasion, la ministre a affiché son soutien à la profession dans le combat engagé par le notariat face à la Commission européenne sur la question de la condition de nationalité.

L'entretien, qualifié de «chaleureux» par Bernard Reynis, semble également avoir été fructueux, puisque le soutien annoncé par Rachida Dati s'exprime clairement et publiquement sous la forme de déclarations, communiquées par la Place Vendôme le 19 juillet 2007, de M. Jean Quintard (magistrat, sous-directeur des professions judiciaires et juridiques à la direction des affaires civiles et du Sceau).

Celui-ci a affiché sans détours la position de la chancellerie face aux demandes réitérées de la Commission Européenne pour que la France ouvre le métier de notaire aux autres ressortissants de l'Union. Après avoir rappelé le droit positif (existence dans notre pays d'une condition de nationalité pour les notaires), M. Quintard a indiqué les arguments mis en avant par la Commission européenne pour exiger de la France l'accès à la profession aux autres ressortissants de l'UE (l'article 45 du traité C.E. ne serait pas applicable dans la mesure où les notaires n'auraient pas le pouvoir d'imposer leurs décisions aux parties).

Il a clairement indiqué que la France refuse cette analyse. «Nous considérons que le notaire en France est détenteur d'une parcelle de la puissance publique dans la mesure où il établit des actes authentiques qui ont force exécutoire. L'exercice de cette prérogative permet dans nombre de cas d'éviter le recours au juge et par là le notariat fait partie intégrante de notre organisation judiciaire laquelle relève de la compétence exclusive des États membres. À ce titre il entre dans le champ d'application de l'article 45.

La Cour de justice des communautés européennes (CJCE) est maintenant saisie et nous allons nous battre jusqu'au bout. Nous sommes absolument déterminés à maintenir le notariat en France tel qu'il existe. Pour nous, c'est une profession fondamentale, elle donne toute satisfaction. Ce serait un affaiblissement de notre organisation judiciaire que de voir disparaître le système des offices.»

Sources : LexisNexis

Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

OUESSANT - MOLENE 02 98 80 80 80
SEIN 02 98 70 70 70

COMPAGNIE MARITIME
PENN AR BED

A

Monsieur Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat aux Transports
40 rue du Bac
75007 PARIS

LETTRÉ OUVERTE

Paris, le 08 Juin 2007

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

La France possède des atouts maritimes majeurs qui, en toute logique, devraient la faire figurer en bonne place au niveau mondial en matière de Marine Marchande.

Or, il n'en est rien, loin s'en faut. Avec son 29^{ème} rang mondial, la France est dépassée par de nombreux Etats à la puissance économique inférieure, et moins favorisés qu'elle en matière d'espaces maritimes.

Ce triste constat est désormais bien connu de tous. Les Gouvernements se succèdent avec leurs trains de mesures qui se veulent incitatives et de décisions plus ou moins heureuses, mais rien n'y fait. Grâce aux aides de l'Etat, la flotte marchande française est pourtant composée de navires neufs et performants. Certains Armements français réussissent des percées spectaculaires dans leur domaine d'activité. De nombreuses initiatives sont tentées, comme les autoroutes de la mer, qui ne semblent pas pour autant redonner du lustre à notre Marine Marchande, faute peut-être d'une réelle volonté politique. De même, sous l'impulsion de Francis Vallat, le Cluster Maritime Français travaille d'arrache-pied pour essayer de « fédérer » les différents acteurs du monde maritime français et trouver des solutions solides pour permettre à notre pavillon de reprendre sa place de grande nation maritime.

Mais dans le même temps, un mal profond s'instaure, que tout marin avait clairement vu venir depuis longtemps, et qui sera sans doute le plus grand défi à relever dans ces prochaines années. Il manque aujourd'hui au moins 10 000 officiers, voire beaucoup plus, au niveau mondial, essentiellement dans les pays « occidentaux », et cette situation est prévue empirer. Le réservoir tant convoité qui semblait se constituer au niveau de la Chine et des Philippines se dégonfle comme un ballon de baudruche. Même les gens des pays pauvres de l'Asie du Sud-Est ne veulent plus naviguer, et çà... personne ne l'avait prévu. Si cette tendance se poursuit, de nombreux navires risquent bien de rester un jour à quai, faute d'équipages compétents et qualifiés pour les armer. Faut-il que ce soit ceux de notre pavillon ?

Dans les années soixante, la France comptait 46.000 marins de commerce. Aujourd'hui, il en reste à peine 7.000, chiffres en constante diminution. Les marins restants tendent à se regrouper chez les Armateurs qui affichent une volonté nette de conserver un noyau dur de marins français, mais, faute de prétendants, même ces Armateurs là peinent à regrouper les équipages de leur choix. Notre savoir faire s'évanouit.

Si aujourd'hui la pénurie est bien réelle, elle n'est pas le fruit de la fatalité.

Pourquoi notre Marine Marchande ne crée-t-elle plus de vocations ?

Depuis 20 ans, afin de lutter contre la complaisance, la réponse usuelle a été de réduire les effectifs de français à bord des navires, et de les remplacer par une main d'œuvre « meilleur marché ». Ainsi, d'une situation d'environ 20 à 25 marins nationaux par navire, nous sommes progressivement descendus à 7 ou 8 avec le registre TAAF (premier « second registre » français, créé en 1986, et qui imposait un effectif minimum de 35% de nationaux), puis arrivons à 2 ou 3 avec le registre RIF (deuxième version du « second registre » français voté en 2007). Les marins ainsi débarqués restaient disponibles sur le marché, si bien que la « manne de savoir-faire » qu'ils représentaient semblait à première vue intarissable. Mais les anciens ont fini par partir en retraite, et n'ont pas été remplacés par les jeunes.

Aujourd'hui, lorsqu'ils ont décidé d'embrasser une carrière maritime, nos jeunes recrues parviennent à embarquer sans trop de problèmes tant qu'ils occupent la fonction d'élève puisqu'un accord a été signé dans ce sens entre l'Administration et les Armateurs. Mais dès qu'ils prétendent à une fonction d'officier, il n'y a pratiquement plus de place pour eux, TAAF et RIF obligent ! 85 % d'entre eux abandonnent alors la navigation pour exercer leurs talents à terre.

Ceux qui restent et parviennent aux fonctions supérieures, doivent alors faire face aux exigences toujours grandissantes d'un métier qui a perdu ses repères et bien souvent son éthique. Le réel savoir-faire remplacé par des connaissances artificielles matérialisées par une multitude de procédures et de check-lists, une bureaucratie écrasante pour ce métier qui est essentiellement un métier de techniciens, des responsabilités accrues par la criminalisation de la pollution, des inspections à répétitions où le commandant a, à chaque fois, l'impression de repasser son examen après 30 ans de carrière, des escales ultra courtes au cours desquelles le marin n'est souvent même pas autorisé à descendre à terre (interprétations locales du Code ISPS obligent), des navires de 200 mètres de long qui accusent un roulis de 35° de chaque bord en 8 secondes aller et retour au moindre mauvais temps à cause de réglementations sur les doubles coques qui ne tiennent pas suffisamment compte les éléments de stabilité excessive du navire (d'où fatigue du marin, et accidents), etc...

Et surtout, ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'un marin ne travaille pas seulement sur un navire ; il y vit, ce qui est tout à fait différent. Toute personne normalement constituée aspire à une vie sociale, c'est-à-dire à retrouver après son travail l'environnement qui lui est cher et qui lui permettra de se détendre et de s'épanouir. Comment cela peut-il se concevoir lorsque l'on n'est plus que deux ou trois à partager la même culture, à parler la même langue, à rechercher les mêmes distractions, à s'intéresser aux mêmes sujets de conversation, et que ces rares personnes sont de service lorsque l'on est disponible ? Comment éprouver du plaisir seul devant son assiette à consommer une cuisine qui ne correspond pas à ses coutumes alimentaires ? Ce qui peut être agréable pendant quelques jours de vacances ne l'est pas forcément pendant 35 ans ! Et lorsque l'on est au milieu de l'océan, il n'y a pas d'échappatoire...

Tous ces facteurs semblent une lapalissade pour tout marin qui a navigué un minimum de temps dans ces conditions actuelles. Mais il reste à l'expliquer à tous ceux qui ignorent cette vie.

Au moment où tout le monde s'accorde à dire qu'il faut absolument prendre les mesures qui s'imposent, pour sauver notre Marine Marchande du naufrage, le corps des Professeurs de l'Enseignement Maritime est mis en extinction (bien que STCW 95 précise que cet enseignement doit être effectué par des gens issus du métier), les Inspecteurs des Affaires Maritimes d'origine Marine Marchande (qui, grâce à leur expérience d'ex-navigants, savaient avec beaucoup de sagesse faire la part des choses) sont progressivement remplacés par des Inspecteurs d'origines diverses, certes instruits et compétents à bien des égards, mais qui n'ont jamais eux-mêmes expérimenté les règlements dont ils sont chargés de contrôler la bonne application, l'immeuble de la Place Fontenoy, édifice emblématique pour tout marin de Commerce, est mis en vente (vente actuellement gelée sous la pression de certains Elus), les régimes spéciaux de retraite sont sur la sellette...

Imaginez une seconde que vous avez 20 ans, et que vous voulez effectuer des études supérieures. Auriez-vous l'idée de vous engager sur une voie qui présente tant de symptômes de déclin ?

La disparition progressive des marins posera un problème majeur non seulement à bord des navires, mais également dans tout le monde maritime et para maritime où, faute de savoir faire, nous risquons fort de nous voir complètement distancés par des pays qui auront su rester à la pointe dans ce domaine. Certains d'entre eux l'ont d'ailleurs très bien compris, puisque, pour maintenir leurs effectifs et créer de nouvelles vocations, ils mettent en œuvre des mesures particulièrement incitatives à l'égard des marins. Ainsi, un Commandant de navire norvégien se voit attribuer un salaire de 10.000 à 16.000 \$ par mois (plutôt en haut de la fourchette m'a-t-on confirmé récemment), tandis qu'un Commandant de gazier norvégien obtient pour sa part 28.000 \$ par mois. Afin de compenser la dureté des conditions de navigation en Mer du Nord, les Compagnies norvégiennes qui opèrent des navires chargeant sur des plateformes de forage sont en train de mettre en place un système de congés 2 mois / 4 mois (je précise : 2 mois à bord, 4 mois en congés). La Norvège était un des premiers pays européens à avoir mis sur des équipages mixtes, mais devant la disparition de son savoir faire, elle a su réagir vivement et conserve de ce fait sa suprématie en Europe. Par contre, l'Allemagne qui, par la création d'un pavillon bis, avait vu un certain nombre de navires revenir sous pavillon allemand, les voit progressivement repartir sous pavillons tiers, faute de marins allemands pour les conduire.

Quelle sera l'attitude de la France ?

Après avoir tout misé sur le renouvellement de sa flotte (pari plutôt réussi, réjouissons-nous en), va-t-elle être capable de définir les mesures adéquates qui permettront d'attirer et conserver des jeunes marins pour conduire ces navires et faire survivre nos Armements ?

Pourvu qu'elle sache tirer en temps utile les enseignements nécessaires à redonner de l'espoir à la jeune génération avant que celle-ci n'abandonne ou ne se dirige vers d'autres pavillons.

Des mesures ont été prises en vue de sauvegarder notre Marine Marchande, mais ce n'est pas leur nombre ni leur ampleur qui conditionnera leur résultat, c'est plutôt leur adéquation avec les réels besoins du métier et ce qu'en attendent les marins.

Sans la mise en œuvre de ces mesures adéquates, il est illusoire de penser que les vocations maritimes vont se multiplier, voire même se maintenir, et par là même que notre Marine Marchande prendra un nouvel essor.

Le temps presse.

N'oublions pas : Pour faire un navire, il faut 18 mois, pour faire un marin, il faut 15 ans...

Par la haute fonction qui vous a été attribuée par le Président de la République et le Premier Ministre, il vous appartient de proposer et mettre en œuvre les solutions d'avenir qui garantissent l'avenir de notre métier et de tout le secteur d'économie qu'il représente.

Nous vous serions donc très reconnaissants de bien vouloir nous faire connaître les principales mesures que vous comptez mettre en œuvre dans ce but.

Je vous en remercie vivement part avance, et vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, l'assurance de ma haute considération.

Patrick VIGNERON-LAROSA
Président de la CAMM *

Confédération des Associations de la Marine Marchande (ACLCC1, ACOMM 2005, AFCAN, FNAPMM, Hydro Sup Marine, La Touline.)

[Les chiffres concernant les salaires norvégiens sont extraits de la revue *Ship Management International* du 4/11/2006.]

Un mois chargé en événements de mer

• Collisions et échouements (Janvier 2007)

La liste des collisions et échouements de navires du mois, avec ou sans pollution, est impressionnante. En voici une sélection, par ordre d'entrée en scène. L'abordage du pétrolier japonais en charge *Mogamigawa* par le sous-marin nucléaire américain *Newport News* le 8, dans le détroit d'Ormuz, sans pollution. L'abordage entre les deux pétroliers singapouriens *Sea falcon* et *Frontrek* au sud de Singapour le 9, avec déversement de 200 t de brut. L'échouement, le 12, sur la côte du Hordaland (Norvège) et la rupture en deux, avec déversement de 370 t de fioul de soute, du pétrolier chypriote *Server*, heureusement léger. L'échouement du cargo chypriote *Golden sky* sur la côte lettone le 15, sans pollution. Toujours le 15, l'abordage de l'hydroglisseur *Segesta Jet* par le porte-conteneurs *Susan Borchard* dans le détroit de Messine (Italie), avec hélas des morts et blessés, mais sans pollution. Le 18, la dérive du porte-conteneurs *Claudel* dans le port de Rotterdam avec rupture d'un oléoduc et déversement de 800 m³ de pétrole, sans oublier le 18 le *MSC Napoli*. Le 28, l'échouement du cargo frigorifique *Sierra Nava* avec déversement de fioul de soute en baie d'Algésiras (Espagne).

• juin 2007

USA : pire que l'Exxon Valdez ?

Non signalée à l'époque, un article du bulletin *Oil Spill Intelligence Report* du 20 novembre 2006 relate la pollution par hydrocarbures du site de Greenpoint, sur le Newton Creek, qui sépare les quartiers New Yorkais de Brooklyn et du Queens. Il s'agit de fuites d'hydrocarbures estimées autour de 60 000 tonnes survenues dans les années 1940-1950, depuis une raffinerie fermée en 1966. Il est estimé que seulement 50 à 70% des hydrocarbures déversés ont été récupérés à ce jour, malgré un accord de remédiation entre le département de conservation environnementale de la ville de New York et les compagnies pétrolières impliquées. Après de multiples études et réunions, une demande de 58 milliards de \$ de dommages punitifs a été déposée par des résidents, au titre d'une exposition à des risques de cancer. Une nouvelle étude des actions restant à mener a été confiée par le gouvernement fédéral à l'Agence pour la protection de l'environnement, pour 2,5 millions de \$, financés par l'*Oil Spill Liability Trust Fund*.

• OMI : convention épaves

Après une longue préparation, l'Organisation Maritime Internationale est parvenue à faire adopter ce mois, par une convention diplomatique, le texte d'une convention pour l'enlèvement des épaves situées dans les eaux internationales, pouvant présenter un danger pour la navigation ou un risque de pollution. La convention sera ouverte à la signature à partir de novembre. Elle entrera en vigueur après 10 adhésions.

O.M.I. : 53^{ème} session du sous-comité de la sécurité de la navigation

Cette session s'est tenue au Royal Horticultural Hall à Londres, du 23 au 27 juillet 2007, sous la présidence de M. Kees Polderman (Pays-Bas), et a rassemblé environ 400 personnes représentant 69 Administrations et 26 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales. Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation Française, nous en fait le compte-rendu.

Le Sous-comité NAV est organisé et procède de la même manière que le MSC (Maritime Safety Committee). Le consensus est de règle pour la prise de décisions, les accords nécessaires étant conclus lors des pauses café. Le Sous-comité NAV adresse ensuite ses conclusions au MSC pour approbation, l'entrée en vigueur s'effectuant dans les six mois qui suivent.

Au niveau européen, une réunion préparatoire à Bruxelles harmonise les positions de tous les pays membres, ce qui donne un poids exceptionnel aux interventions des différents états de la communauté.

En ce qui concerne la France, malgré une action soutenue dans la gestion du trafic maritime, la quasi-disparition d'équipementiers maritimes induit la prise de contrôle des instances de direction (présidences et secrétariats de groupes) par d'autres pays beaucoup plus actifs en la matière. Cela suffirait pour justifier un soutien actif des nos rares industriels en ce domaine.

En plus de la session plénière, trois groupes de travail ont été constitués :

GT1 : Organisation du trafic maritime, comptes rendus de position des navires et questions relatives aux routes maritimes utilisées.

GT2 : Révision des normes de fonctionnement des systèmes INS et IBS.

Elaboration de directives pour l'installation du matériel radar de bord.

Élaboration de normes de fonctionnement pour les feux de navigation et les contrôleurs de feux de navigation.

Révision des normes de fonctionnement des ECDIS.

GT3 : Elaboration d'une stratégie en matière de navigation électronique

Le sous-comité NAV a examiné en fin de séance plénière le rapport qui sera adressé au MSC84, proposant les décisions et mesures à prendre, consécutives à l'étude des documents présentés par les différents pays ainsi qu'à ceux des trois groupes de travail

Points sur la sécurité de la navigation traités par le Sous-comité NAV 53

I. ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME

1. Nouveaux dispositifs de séparation du trafic (DST)

- Maas North-West.
- Aux abords de Hoek van Holland et au North Hinder.
- Zone à éviter dans les Galápagos.
- Abords des ports polonais du golfe de Gdańsk.
- Au large de la côte sud-ouest de l'Islande.

2. Modification des dispositifs de séparation du trafic existants (DST)

- Route obligatoire pour les navires-citernes entre le North Hinder et la baie d'Helgoland et aux DST connexes au large de Texel,

au large de Vlieland, Vlieland North et jonction de Vlieland, à Terschelling-baie d'Helgoland et voie d'accès occidentale à la baie d'Helgoland.

- Aux abords de Hoek van Holland et au North Hinder.
- Dans le Sund.
- Aux abords de la baie Chedabucto.
- Pas de Calais et eaux adjacentes.

3. Mesures d'organisation du trafic maritime autres que les dispositifs de séparation du trafic (DST)

- Création d'une zone à éviter et modification de la largeur des zones de sécurité autour des plates-formes pétrolières situées au large de la côte brésilienne – Bassin de Campos.
- Modification et élargissement des six zones à éviter existantes dans la région des îles Hawaii du nord-ouest.
- Modification de la route en eau profonde menant à Europort.
- Modification de la zone à éviter au Maas Central et à la jonction du North Hinder.
- Recommandations relatives à la navigation vers les ports polonais à travers la zone de trafic du golfe de Gdańsk.
- Création d'une nouvelle route à double sens de circulation au large de la côte sud-ouest de l'Islande.
- Création de zones à éviter au large des côtes sud et sud-ouest de l'Islande.
- Modification de la Recommandation relative à la navigation dans les détroits donnant accès à la mer Baltique.
- Création de nouvelles zones de mouillage interdit obligatoires à Sharks Bank et Long Shoal.
- Création d'une zone à éviter saisonnière dans le bassin Roseway, au sud de la Nouvelle-Écosse.
- Modification des limites nord et sud de la route en eau profonde de Sandettié et modification de la position de la station F3.
- Amendements aux Recommandations sur la navigation dans la Manche et le Pas de Calais.
- Modification de la route en eau profonde au nord-est de Gedser.

4. Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

- Nouveau système de comptes rendus de navires à caractère de recommandation/obligatoire applicable au Monument marin national de Papahānaumokuākea (Hawaï).
- Nouveau système obligatoire de comptes rendus de navires aux abords des ports polonais du golfe de Gdańsk.
- Nouveau système obligatoire de comptes rendus de navires au large de la côte sud et sud-ouest de l'Islande.
- Modification des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires existants au large d'Ouessant, au large des Casquets et dans le Pas de Calais.

Le Sous-comité a noté que dans certains cas bien précis, il était important d'utiliser les systèmes de comptes rendus de navires prévus par la règle V/11 de la Convention SOLAS. Une liaison verbale

pourrait être utile lorsqu'un navire entre dans une zone de comptes rendus ou la quitte. Tout en étant un outil essentiel, l'AIS ne remplace pas toujours comme il convient des communications vocales entre le navire et la terre (par exemple, un centre STM). En conséquence, le Sous-comité a invité tous les Gouvernements Membres à revoir et à réviser les systèmes obligatoires de comptes rendus de navires, afin d'éviter le chevauchement des renseignements et de limiter le nombre d'éléments à indiquer dans les comptes rendus à ceux qui ne sont pas disponibles par le biais de l'AIS ou d'autres sources.

Les systèmes obligatoires de comptes rendus de navires, nouveaux ou modifiés entreront en vigueur à 00 h UTC six mois après leur adoption par le Comité.

II. RÉVISION DES NORMES DE FONCTIONNEMENT DES INS ET DES IBS

*(INS : integrated navigation systems
IBS: integrated bridge systems)*

Ce projet a été élaboré au sein d'un groupe par correspondance présidé par l'Allemagne avec la participation de la France. La future résolution pourrait entrer en vigueur pour les nouveaux systèmes installés à partir du 1^{er} janvier 2011. Cela mettra fin à l'empilement chaotique de nombreux appareils sur les passerelles, où l'ergonomie cédait le plus souvent devant la facilité d'implantation.

Cette norme a été définie comme suit :

Un INS devra remplir au moins les fonctions suivantes :

- Le suivi de route.
- L'anticollision.

Il devra permettre les commandes manuelles et ou automatiques des fonctions de navigation (pilote automatique, sondeur...).

Le projet de norme de fonctionnement comporte 4 modules :

- A - Prescriptions relatives à l'intégration des renseignements de navigation (validité, plausibilité, intégrité).
- B - Prescriptions opérationnelles fonctionnelles en fonction des tâches intégrées :
 - Les configurations d'affichage par défaut (réarmement du système),
 - la sauvegarde des données,
 - l'interface homme machine (HMI),
 - la redondance,
 - la prise en compte des parties logicielles.
- C - La gestion des alertes sous 3 niveaux : alarme, avertissement, mise en garde (Alarm/Warning/Caution).
Nota : Dans le développement des alarmes de l'INS et de l'IBS, les alertes pourront être diffusées via un système utilisant la parole en supplément des moyens existants.
- D - Prescriptions relatives à la documentation (manuels d'utilisation et entretien, entraînement de l'équipage...).

Le projet contient en annexe 2 des recommandations sur l'application de la règle V/15 qui concerne la conception, l'agencement des passerelles et la gestion des ressources humaines (personnel de quart, Commandant, Pilote). En annexe 3, il contient des informations et des recommandations sur le concept modulaire des futures normes de fonctionnement. Ces recommandations devront être mises en application par les fabricants et les chantiers lors de la conception des passerelles avec IBS/INS.

Concernant le futur développement des normes de fonctionnement des IBS et vu la complexité de ces systèmes, le groupe a convenu d'éditer une nouvelle circulaire contenant des directives pour le développement des systèmes de passerelles intégrées.

Le Sous-comité NAV a noté que cet avant-projet visait uniquement les systèmes intégrés de grandes dimensions conformes à la définition donnée pour les INS dans ces nouvelles normes et ne visait pas les systèmes intégrés de petites dimensions, tels que l'ECDIS intégré avec contrôle de la route. Il a approuvé le projet de résolution MSC portant adoption des

normes de fonctionnement des systèmes de navigation intégrés en vue de le soumettre au MSC pour adoption.

Le Sous-comité a fait sienne la recommandation du Groupe visant à convoquer à nouveau le Groupe de travail par correspondance intersessions sur les IBS, dont les travaux sont coordonnés par l'Allemagne avec le mandat suivant :

- 1 - élaborer des directives pour les IBS, y compris des normes de performance pour la gestion des alertes à la passerelle, en tenant compte de la nécessité de faciliter l'application complète de la règle V/15 de la Convention SOLAS;
- 2 - élaborer des propositions en vue de la mise au point d'une circulaire SN sur l'application du principe modulaire pour les futures normes de performance;
- 3 - rester en rapport avec le Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire (DE) afin de garantir le traitement uniforme de la gestion des alertes, y compris les alarmes et les indicateurs;
- 4 - soumettre son rapport au NAV 54, pour examen.

III. ÉVALUATION DE L'UTILISATION DES ECDIS ET MISE AU POINT DES ENC

Un projet de circulaire SN a été adopté par le Sous comité NAV afin d'attirer l'attention sur la problématique des mises à jour du logiciel des ECDIS. En particulier, il demande que les différentes administrations

maritimes informent les utilisateurs des mises à jour des normes régissant les systèmes ECDIS (S57, S52, S61 et S63) et que les ECDIS soient capables de supporter les amendements de ces normes. Toutes les normes de l'O.H.I. en vigueur sont publiées sur le site Web à l'adresse : www.iho.int (Cliquer sur ENC/ECDIS puis sur ECDIS)

L'OHI a informé l'OMI de la progression dans l'élaboration d'un catalogue ENC directement accessible en ligne, donnant sous format graphique la couverture en ENC. et continue de développer le portefeuille de carte papier minimum requis par la SOLAS, qui devrait être suffisant lors de l'utilisation

des ECDIS en mode RCDS.

Ce catalogue en ligne comprend les éléments suivants :

- 1 - la liste des ENC;
- 2 - la liste des RNC lorsqu'il n'existe pas d'ENC;
- 3 - les recommandations des États côtiers relatives au portefeuille approprié de cartes marines sur papier à jour pour les zones dans lesquelles les ECDIS sont utilisés en mode RCDS;
- 4 - l'index de toutes les cartes sur papier disponibles à l'échelle mondiale.

Dans le cadre de la future obligation d'emport d'un ECDIS, l'OHI a informé l'Organisation que la couverture mondiale en ENC des principales routes de navigation et zones portuaires est en augmentation et qu'elle pourrait être complète pour 2010.

L'OHI et le Royaume Uni ont élaboré une circulaire sur la maintenance des logiciels des ECDIS, qui devront être capables de supporter les amendements des normes S-57 (transfert des données) et S-52 (Librairie). Le Sous-comité NAV a approuvé ce projet de circulaire SN, en vue de sa soumission au MSC 83 pour approbation.

IV. PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'EMPORT D'UN SYSTÈME D'ALARME DE QUART À LA PASSERELLE DE NAVIGATION

«Résumant les délibérations, le Président a fait remarquer que la proposition visant à modifier la règle V/19 de la Convention SOLAS afin de prescrire l'emport d'un BNWAS (Bridge Navigation Watch Alarm System) bénéficiait d'une large adhésion. De toute évidence, les Membres n'avaient aucun doute quant au fait que l'emport du BNWAS ne devrait



Le président et le bureau de l'assemblée

pas entraîner une réduction des effectifs à la passerelle. Le matériel prévu pour le BNWAS devrait faire appel à la technologie des capteurs et ne devrait pas être considéré comme réglant le problème de la fatigue. Les Gouvernements Membres ont été invités à soumettre des propositions et des observations pertinentes aux fins d'examen au NAV 54.»

Nota : On remarquera que les navires Français en sont équipés depuis longtemps, et que cela avait servi à justifier des réductions d'effectifs. Mais il est évident que cela n'entraînera pas une réduction d'effectif supplémentaire alors qu'il n'y a plus qu'une seule personne de quart sur la passerelle.

V. ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR L'INSTALLATION DU MATÉRIEL DE RADAR DE BORD

Ces directives ont pour but de définir le positionnement de l'antenne radar afin de réduire les brouillages et les secteurs morts, la qualité minimale de l'installation radar, et la présence à bord de la documentation appropriée.

Le Sous-comité a donné son aval au projet de circulaire SN sur ces directives qui figurent à l'annexe 4 du WP2, pour approbation par le MSC 83.

VI. AMENDEMENTS À L'ANNEXE I DU RÈGLEMENT COLREG PORTANT SUR LES SPÉCIFICATIONS RELATIVES À LA COULEUR DES FEUX

L'utilisation de LED au lieu de lampes à incandescence, notamment par la Plaisance, a nécessité la modification des gammes de températures de couleur des feux, ce qui a entraîné un changement de chromaticité du blanc au bleu. Même si cela ne semble pas très problématique, cette modification pose néanmoins un problème pour la gamme actuelle de feux de navigation en service, stockés et en cours de fabrication. Le Sous-comité NAV a invité les Gouvernements Membres et les ONG à soumettre leurs observations et propositions à sa prochaine session, pour examen.

En conséquence, le MSC a été invité à reporter à 2008 la date souhaitable d'achèvement des travaux sur ce point de l'ordre du jour.

VII. QUESTIONS TRAITÉES PAR L'UIT, Y COMPRIS LA COMMISSION D'ÉTUDES 8 DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT-R

Le Sous-comité NAV a approuvé le projet de circulaire MSC sur les marges de sécurité visant à protéger les systèmes radar qui figure à l'annexe 5 du WP2, en vue de le soumettre à l'approbation du MSC83.

VIII. DIRECTIVES SUR LA PRISE DE CONTRÔLE DU NAVIRE DANS UNE SITUATION D'URGENCE

«Le Sous-comité NAV a donné son aval au projet de circulaire MSC du groupe de rédaction pour les Directives sur la prise de contrôle du navire dans une situation d'urgence, aux fins de soumission au MSC 83 pour approbation.»

Nota : Ce projet de circulaire est particulièrement important, et figure en annexe 1.

Le paragraphe 2.2 de l'introduction du texte de ces directives établit parfaitement l'un des problèmes qui focalisent l'intérêt de l'AFCAN:

«On a de plus en plus tendance à traiter ceux qui sont impliqués dans un événement de mer comme s'ils avaient commis un délit; les présentes Directives permettront de clarifier un élément de la situation qui conduit à imputer la responsabilité pénale aux gens de mer et à d'autres personnes.»



Des membres de la délégation française

IX. ÉLABORATION DE NORMES DE FONCTIONNEMENT POUR LES FEUX DE NAVIGATION, LES CONTRÔLEURS DE FEUX DE NAVIGATION ET LE MATÉRIEL CONNEXE

Le Sous-comité NAV a approuvé le projet de résolution MSC portant adoption des normes de fonctionnement des feux de navigation, des contrôleurs de feux de navigation et du matériel connexe, telle que figurant à l'annexe 6 du WP2, aux fins de soumission au MSC 83 pour adoption.

Nota : Depuis plus d'un demi-siècle, le contrôleur des feux de navigation est obligatoire à bord de tous les navires Français.

X. SYSTÈME MONDIAL DE RADIONAVIGATION

Le Sous-comité NAV a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'adresser une note de liaison au Comité d'études 80 de la CEI.

XI. ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE EN MATIÈRE DE NAVIGATION ÉLECTRONIQUE

1. Rapport du Groupe de travail sur la navigation électronique

«La navigation électronique est la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisées d'informations maritimes à bord et à terre par voie électronique visant à améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, la sécurité et la sûreté en mer et la protection du milieu marin.»

2. Objectifs premiers de la navigation électronique

Le Sous-comité a examiné les objectifs premiers définis par le Groupe de travail par correspondance et a convenu, à titre provisoire, que les objectifs premiers d'un concept de navigation électronique fondé sur la saisie, la communication, le traitement et la présentation électroniques de données devraient :

- 1 - faciliter la navigation en toute sécurité et sûreté des navires, compte tenu des informations et des risques concernant l'hydrographie, la météorologie et la navigation ;
- 2 - faciliter l'observation et la gestion du trafic maritime depuis les installations de navigation à terre/côtières, le cas échéant ;
- 3 - faciliter les communications, y compris l'échange de données, dans les sens navire-navire, navire-terre, terre-navire et terre-terre et avec d'autres utilisateurs ;
- 4 - créer des possibilités d'amélioration de l'efficacité des transports et de la logistique ;
- 5 - favoriser l'efficacité du fonctionnement des interventions en cas d'urgence et des services de recherche et de sauvetage ;
- 6 - faire preuve des niveaux définis d'exactitude, d'intégrité et de continuité appropriés à un système indispensable pour la sécurité ;
- 7 - intégrer et présenter les informations à bord et à terre au moyen d'une interface humaine qui maximalise les avantages en termes de sécurité de la navigation et réduise au minimum tout risque de confusion ou d'erreur d'interprétation de la part de l'utilisateur ;

- 8 - intégrer et présenter les informations à bord et à terre afin de gérer la charge de travail des utilisateurs, tout en les motivant et en les faisant participer et en facilitant la prise de décisions;
- 9 - intégrer des prescriptions en matière de formation et de familiarisation à l'intention des utilisateurs et ce, tout au long du processus d'élaboration et d'application ;
- 10 - faciliter la couverture mondiale, l'uniformité des normes et des arrangements, la compatibilité et l'interopérabilité du matériel, des systèmes, de la symbolique et des procédures d'exploitation, afin d'éviter tout conflit éventuel entre les utilisateurs ;
- 11 - être modulable, pour faciliter l'utilisation par tous les utilisateurs maritimes potentiels.

XII. ÉLABORATION DES PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'EMPORT D'ECDIS

Le Président a invité les Membres et les observateurs à envisager de prendre les mesures suivantes :

- 1 - la Fédération de Russie est invitée à fournir des informations supplémentaires sur ses travaux de recherche à l'occasion du NAV 54 ;
- 2 - l'OHI est invitée à communiquer des informations sur les derniers développements de la situation concernant la couverture des ENC et les questions connexes au NAV 54 ;
- 3 - les États Membres et les observateurs sont invités à fournir toute contribution utile permettant au Sous-comité de poursuivre son examen de la question et de prendre une décision professionnelle, avisée et mesurée à l'occasion du NAV 54.

XIII. DIRECTIVES POUR L'HARMONISATION DES LIMITATIONS IMPOSÉES À L'EXPLOITATION DES ENGIN À GRANDE VITESSE

Observant qu'aucun autre document de fond n'avait été soumis sous ce point, le Sous-comité NAV a décidé de reporter l'examen plus approfondi de cette question à sa prochaine session, lorsque les résultats des travaux du DE 51 sur ce sujet seraient également disponibles. Les Membres ont été invités à soumettre des propositions au NAV 54 pour examen.

XIV. DIRECTIVES SUR L'AGENCEMENT ET LA CONCEPTION ERGONOMIQUE DES CENTRES DE SÉCURITÉ À BORD DES NAVIRES À PASSAGERS

Le Sous-comité a décidé que, aucun autre document de fond n'ayant été soumis à ce sujet à la présente session, il faudrait différer l'examen de la question jusqu'au NAV 54. Les Membres ont été invités à soumettre des propositions pour examen au NAV 54.

XV. ANALYSE DES ACCIDENTS

Le Sous-comité NAV a observé qu'à la présente session, aucun document n'avait été soumis pour examen ou transmis ni par le Sous-comité FSI ni par aucun autre organe technique de l'Organisation pour examen, et a convenu de reporter la suite de l'examen de ce point au NAV 54.

XVI. EXAMEN DES INTERPRÉTATIONS UNIFORMES DE L'IACS

Le Sous-comité a invité l'IACS à soumettre toute autre proposition d'interprétation uniforme pertinente au NAV 54, pour examen.

XVII. DIVERS

Normes de fonctionnement révisées des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS)

Compte tenu de ces travaux en cours, le Groupe a conclu qu'il était prématuré de réviser les normes de performance des ECDIS à ce stade et qu'il convenait d'attendre de connaître les résultats de ces travaux.

Prévention des accidents de mer causés par du bois flottant

«Le Sous-comité a examiné le document dans lequel le Japon indiquait qu'à son avis, les navires qui trouvaient des bois flottants devraient être priés de le signaler aux navires se trouvant dans le voisinage et aussi aux autorités compétentes, conformément à la règle V/31 de la Convention SOLAS.

Le Sous-comité NAV a approuvé le projet de circulaire MSC sur la prévention des accidents de mer causés par des bois flottants, tel qu'il figure à l'annexe du WP9, en vue de le soumettre à l'approbation du MSC 83.»

Nota : Ce n'est pas une réglementation faite pour compléter une règle non appliquée, mais cela s'en approche !

Examen du Règlement COLREG du point de vue de la priorité de passage des navires sur les embarcations de plaisance

Ce point de l'ordre du jour, examiné en très peu de temps, risque fort d'être poliment reporté aux calendes grecques.

«Le Sous-comité NAV a pris note avec intérêt des renseignements fournis par l'Italie en vue de modifier le COLREG 1972, afin de donner aux navires de commerce la priorité sur les bateaux de plaisance de façon à réduire les risques d'abordage dans les zones où le trafic de bateaux de plaisance est très dense et où il est difficile pour les navires de grandes dimensions de naviguer en toute sécurité...»

«Le Sous-comité NAV a pris note avec intérêt du document dans lequel l'ISAF appuie pleinement toute initiative pratique visant à contribuer à prévenir les accidents mais affirme énergiquement que le cas présenté dans le document de l'Italie ne justifie pas d'apporter au Règlement COLREG les modifications proposées.»

Nota : La communication de l'ISAF(en annexe 2) rejoint entièrement l'avis de l'AFCAN et celui de la délégation Française, dans l'idée que le COLREG 72 est amplement suffisant, et qu'il est préférable de le faire bien connaître et appliquer plutôt que de l'alourdir.

Élaboration d'un code de conduite pour garantir la sécurité de l'équipage et de la navigation en mer pendant les manifestations/campagnes menées à l'encontre des navires en haute mer

«Le Sous-comité NAV a pris note des renseignements fournis par le Japon sur la nécessité d'élaborer un code de conduite visant à garantir la sécurité de l'équipage et de la navigation maritime au cours des manifestations et campagnes menées à l'encontre des navires en haute mer et il a noté en particulier que le Japon préconisait d'inscrire une question à ce sujet à l'ordre du jour provisoire du NAV 54.»

OBSERVATIONS FAITES AU COURS DE CETTE SESSION NAV53 :

- Le sous-comité estime que la présentation d'un nouveau matériel par les fabricants ne doit aboutir à une obligation d'installation que s'il répond à un besoin effectif et non pas uniquement en raison de sa création.
- La reconnaissance du facteur fatigue est désormais officielle, ce qui rend nécessaire la gestion des ressources humaines sur la passerelle.
- Une inflation certaine apparaît dans la création des DST et des zones réglementées.
- Le rapport du Groupe de rédaction sur les Directives pour la prise de contrôle du navire dans une situation d'urgence fait apparaître, enfin et sans équivoque, la nécessité de la présomption d'innocence des équipages.
- Le document présenté par l'Italie sur un réexamen du Règlement COLREG du point de vue de la priorité de passage des grands navires sur les embarcations de plaisance semble voué à l'oubli.

L'ordre du jour de cette session du Sous-comité NAV était particulièrement chargé au point d'amener le Président à réduire drastiquement les pauses repas, et même d'en supprimer la dernière. En félicitant le président Polderman pour sa réélection, la délégation française a fait remarquer que cette réélection n'aurait peut-être pas été aussi brillante s'il avait décidé cette suppression avant le vote.

Mais les délégués conserveront surtout le souvenir de l'accueil remarquable lors de la réception donnée par «The honourable Company of Master Mariners» à bord du HQS WELLINGTON, ancien sloop de la Royal Navy, transformé en musée, et siège de l'association.

ANNEXE (1) :
PROJET DE CIRCULAIRE MSC SUR LES DIRECTIVES SUR LA PRISE DE CONTRÔLE DU NAVIRE DANS UNE SITUATION D'URGENCE

1. INTRODUCTION

- 1.1 - Il est reconnu que, dans une situation d'urgence, la filière hiérarchique doit être claire et les responsabilités de chacune des parties en cause doivent être sans équivoque.
- 1.2 - Deux questions capitales sont en jeu :
 - 1.1.1. Il est indispensable que la chaîne de commandement soit bien établie en cas de situation d'urgence si l'on veut optimiser les efforts déployés pour sauver des vies et des biens et prévenir les cas de pollution.
 - 1.1.2. On a de plus en plus tendance à traiter ceux qui sont impliqués dans un événement de mer comme s'ils avaient commis un délit; les présentes Directives permettront de clarifier un élément de la situation qui conduit à imputer la responsabilité pénale aux gens de mer et à d'autres personnes.
- 1.3 - Lorsque la sauvegarde de la vie humaine est en jeu, il faudrait respecter les dispositions de la Convention SAR. Lorsqu'un navire a besoin d'assistance alors que la sauvegarde de la vie humaine n'est pas en jeu, il faudrait respecter les présentes Directives. Il faudrait toutefois que le MRCC soit toujours tenu informé des mesures envisagées afin de pouvoir déterminer s'il est nécessaire qu'il déclare une phase d'urgence.
- 1.4 - Si le navire qui a besoin d'une assistance requiert un lieu de refuge, les présentes Directives devraient être appliquées conjointement aux Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'une assistante (résolution A.949(23)).

2. OBJET

- 2.1 - Les présentes Directives visent à mettre à la disposition des États Membres, des capitaines de navires, des compagnies, des assistants et de tous ceux qui interviennent en cas de situation d'urgence en mer un cadre hiérarchique dans lequel ils seront censés opérer.

3. DÉFINITIONS

Navire ayant besoin d'une assistance désigne un navire qui se trouve dans une situation, autre qu'une situation nécessitant une opération coordonnée par un MRCC conformément à l'une des trois phases d'urgence : incertitude, alerte et détresse, qui risquerait d'entraîner la perte du navire ou un danger pour l'environnement ou la navigation.

Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité.

Manuel IAMSAR désigne le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer désigne la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

Convention sur l'intervention désigne la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures.

Code ISM désigne le Code international de gestion de la sécurité, ayant force obligatoire en vertu de la règle 3.1 du chapitre XI de la Convention SOLAS.

Lieu de refuge désigne un lieu où un navire ayant besoin d'une assistance peut prendre des mesures en vue de stabiliser son état, de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement, tel que défini dans la résolution A.949(23) de l'Assemblée.

MRCC signifie centre de coordination de sauvetage maritime.

MAS désigne un service d'assistance maritime, tel que défini dans la résolution A.950(23) de l'Assemblée.

Convention SAR désigne la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes.

4. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- 4.1 - Durant la phase de recherche et de sauvetage (SAR) d'une situation d'urgence en mer, on se fonde sur le principe établi dans la Convention SAR selon lequel les activités de coordination de l'intervention SAR sont effectuées par le RCC ou par un coordonnateur sur place, qui n'est généralement pas le capitaine du navire en détresse. Toutefois, le principe fondamental est que le capitaine garde le commandement de son navire et il est supposé contribuer aux activités de recherche et de sauvetage.
- 4.2 - Une fois que la phase SAR de la situation d'urgence est achevée, si un navire n'a besoin d'aucune aide des services SAR mais nécessite quand même une assistance, le rôle et les responsabilités des différentes parties ne sont plus aussi clairs. Toute intervention en mer en vue d'un sauvetage devrait être menée en étroite coopération avec le MRCC responsable pour que ce dernier puisse évaluer la situation et, si nécessaire, déclarer la phase d'urgence appropriée.
- 4.3 - La section 5 du Code ISM, intitulée Responsabilités et autorité du capitaine, dispose ce qui suit : «La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité, que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.»
- 4.4 - Ce passage indique qu'il appartient et qu'il incombe au capitaine de prendre des décisions en cas de situation d'urgence et de se mettre en rapport avec la compagnie si nécessaire. Toutefois, il ne traite pas des responsabilités et obligations d'un État côtier qui pourrait disposer d'une législation régissant la conduite de l'intervention en cas d'urgence maritime dans des eaux relevant de sa juridiction ou qui souhaiterait exercer les pouvoirs qui lui sont conférés pour intervenir en vue de prévenir toute pollution pouvant résulter d'accidents de mer, en particulier au-delà de sa mer territoriale.

5. DIRECTIVES À L'INTENTION DES ÉTATS CÔTIERS

- 5.1 - La résolution A.950(23) énumère les situations dans lesquelles les services d'un MAS entrent en jeu :
 - 5.1.1 - le navire a été victime d'un événement (tel que perte de cargaison, rejet accidentel d'hydrocarbures, etc.) qui ne diminue pas sa tenue à la mer, mais qui doit toutefois faire l'objet d'un compte rendu;
 - 5.1.2 - le navire, selon le jugement de son capitaine, a besoin d'une



L'assemblée en séance plénière

assistance mais n'est pas dans une situation de détresse (nauffrage imminent, développement d'un incendie, etc.) qui exige de secourir les personnes à bord; et

- 5.1.3 - le navire est jugé être dans une situation de détresse et les personnes à bord ont déjà été secourues, sauf éventuellement celles qui sont restées à bord ou qui ont été envoyées à bord pour tenter de remédier à la situation dans laquelle se trouve le navire. Ce sont les situations visées par les présentes Directives.
- 5.2 - Le MAS sert principalement de point de contact lors de l'intervention destinée à remédier à la situation. Toutefois, il est recommandé dans la résolution que des instructions nationales indiquent au moins à l'organisme assurant les fonctions de MAS l'autorité ou l'organisme :
- 5.2.1. à laquelle/auquel il devrait transmettre les informations communiquées par un navire; et
- 5.2.2. de laquelle/duquel il devrait recevoir des instructions relatives à son action ainsi que les éléments à transmettre au navire.
- 5.3 - Lorsque plusieurs États côtiers sont en cause, les États intéressés devraient décider d'un commun accord quel sera l'État qui coordonnera l'opération et qui sera chargé de transmettre les ordres et les renseignements.
- 5.4 - Certains États disposent d'une législation qui leur permet d'intervenir plus activement dans les situations énumérées au paragraphe 5.1 lorsqu'un navire se trouve dans des eaux relevant de leur juridiction. Un État qui envisage d'exercer les pouvoirs que lui confère cette législation devrait s'assurer que :
- 5.4.1. la chaîne de commandement de son organisation à terre est bien définie et chaque niveau hiérarchique dispose de procédures précisant les mesures qu'il devrait prendre et les limites de ses compétences;
- 5.4.2. le capitaine du navire, la compagnie et toute équipe d'assistants entrant en jeu sont clairement informés de l'organisation de la chaîne de commandement à terre;
- 5.4.3. l'État du pavillon est informé dans les meilleurs délais et son avis est sollicité;
- 5.4.4. le capitaine du navire, la compagnie et toute équipe d'assistants entrant en jeu sont clairement informés du degré de responsabilité qui leur incombe et de la latitude dont ils disposent;
- 5.4.5. lorsqu'un ordre est donné, celui qui le reçoit sait manifestement qui l'a donné, à qui il est adressé et sous quelle autorité il a été donné;
- 5.4.6. dans un souci de cohérence, il est préférable que tous les ordres donnés depuis la terre soient transmis par l'intermédiaire d'un seul point de contact. Tous les messages provenant du navire devraient aussi être transmis par le même point de contact;
- 5.4.7. les personnes se trouvant à bord du navire sont libres de prendre les mesures nécessaires pour remédier à une situation, sauf s'il est jugé nécessaire à cet effet de les priver de cette liberté;
- 5.4.8. le capitaine est autorisé à communiquer avec la compagnie conformément aux dispositions du Code ISM sauf si des contraintes de temps rendent ces communications impossibles.
- 5.5 - L'article 221 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reconnaît le droit qu'ont les États, «en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables». Le droit des États à intervenir en haute mer pour prévenir ou réduire des dommages par pollution qui en découle est également réglementé par la Convention sur l'intervention en haute mer. Les États qui ne sont Parties ni à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ni à

la Convention sur l'intervention en haute mer peuvent prendre des mesures au-delà de leur mer territoriale conformément au droit international coutumier, tel qu'applicable par le biais de leur législation nationale.

- 5.6 - Les navires qui prennent des mesures conformément au paragraphe 5.5 devraient indiquer qu'ils le font conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et/ou à la Convention sur l'intervention en haute mer ou au droit international coutumier. Ce faisant, les États devraient appliquer les mesures recommandées au paragraphe 5.4.

6. DIRECTIVES À L'INTENTION DES CAPITAINES

- 6.1 - En cas de situation d'urgence, le capitaine devrait informer le plus tôt possible les autorités compétentes de l'État côtier, y compris celles de l'État côtier le plus proche, l'État du pavillon et la compagnie de la nature de la situation et de l'assistance requise. (Se reporter à la circulaire MSC/Circ.892 sur les procédures à suivre pour alerter les autorités de recherche et de sauvetage.)
- 6.2 - Sauf instruction contraire, le capitaine exerce les responsabilités et l'autorité mentionnées dans le Code ISM, telles qu'indiquées au paragraphe 4.3 ci-dessus.
- 6.3 - Si la compagnie charge un assistant de prêter assistance au navire, il conclut un contrat dans lequel sont définies les responsabilités respectives des parties en jeu. S'il a été désigné un capitaine responsable de l'assistance pour organiser les opérations de sauvetage d'un navire, le capitaine du navire devrait coopérer avec le capitaine responsable le plus possible.
- 6.4 - Lorsqu'un navire ayant besoin d'une assistance se trouve dans des eaux relevant de la juridiction d'un État côtier et que cet État dispose d'une législation lui permettant d'intervenir en cas de situation d'urgence et souhaite effectivement intervenir, le capitaine devrait :
- 6.4.1. demander des précisions quant à l'entité qui exerce l'autorité de l'État côtier;
- 6.4.2. si nécessaire et s'il en a le temps, communiquer avec la compagnie, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 4.3 ci-dessus;
- 6.4.3. demander des éclaircissements sur la mesure dans laquelle il peut continuer à exercer l'autorité dans le cadre de l'intervention et du sauvetage du navire;
- 6.4.4. demander à l'État côtier un avis d'expert sur l'état du navire en cas de doute sur l'intervention en cours;
- 6.4.5. s'il ne comprend pas bien ou n'approuve pas les mesures ou les instructions préconisées par l'État côtier, le faire savoir clairement.
- 6.5 - Si un État intervient au titre des paragraphes 5.5 et 5.6 lorsqu'un navire est en haute mer, il lui faudrait appliquer les mesures recommandées au paragraphe 6.4 ci-dessus.
- 6.6 - Il est primordial qu'un navire tienne à jour un relevé des événements qui soit le plus précis possible. Si le navire est équipé d'un enregistreur des données du voyage (VDR), il faudrait prendre en considération les limitations concernant la durée de l'enregistrement. Il faudrait aussi tenir un registre séparé des événements, présentés dans l'ordre chronologique.

7. DIRECTIVES À L'INTENTION DES ASSISTANTS

- 7.1 - Il est essentiel, en premier lieu, que tout assistant reçoive les renseignements les plus fiables possibles sur le navire, la nature de l'accident, la situation concernant les personnes, la cargaison et les soutes à bord.
- 7.2 - Ces renseignements devraient notamment comprendre :
- 7.2.1. les plans du navire;
- 7.2.2. le manifeste de cargaison, y compris la liste des marchandises dangereuses;
- 7.2.3. le plan d'arrimage et la nature et l'emplacement des marchandises dangereuses se trouvant à bord;
- 7.2.4. l'emplacement et la quantité des autres soutes à bord;
- 7.2.5. des renseignements d'ordre général sur l'accident, notamment la position du navire, les dommages subis et l'état du navire;
- 7.2.6. les procédures de remorquage d'urgence, avec référence au projet de circulaire MSC sur les directives à l'intention des

propriétaires/exploitants sur l'établissement de procédures de remorquage d'urgence qui a été mis au point par le DE 50 afin que le MSC 84 en adopte le texte définitif lorsqu'il adopterait les amendements à la règle II-1/3-4 de la Convention SOLAS.

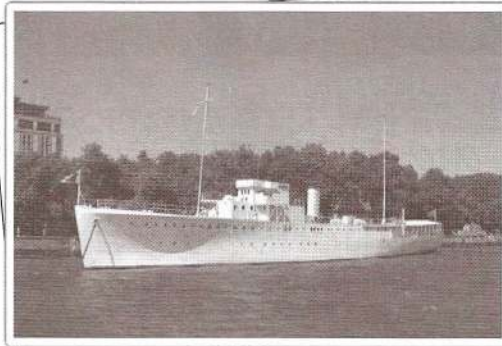
- 7.3 - L'assistant a pour obligation de faire tout son possible pour secourir le navire et sa cargaison, et de s'efforcer, dans le cadre de ces opérations, d'éviter ou de réduire au minimum les dommages causés à l'environnement.
- 7.4 - L'assistant devrait rester en liaison et en coordination avec le capitaine et l'État côtier dans toute la mesure du possible.
- 7.5 - L'assistant devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à la compagnie/au capitaine du navire et aux autorités compétentes de l'État côtier le plan d'assistance, ainsi que des informations sur le personnel et le matériel qui seront utilisés pour mener à bien les opérations de sauvetage.
- 7.6 - L'assistant devrait désigner un point de contact qui serait en liaison 24 heures sur 24 avec le capitaine/la compagnie et les autorités de l'État côtier.
- 7.7 - L'État côtier investi de l'autorité devrait accorder à l'assistant désigné l'accès au navire.
- 7.8 - L'assistant devrait veiller à ce que le plan d'assistance et les mesures d'intervention offrent la meilleure solution du point de vue environnemental pour la compagnie et le ou les États côtiers intéressés.
- 7.9 - Au cas où le navire accidenté aurait à être acheminé vers un lieu de refuge afin de permettre le bon déroulement des opérations d'assistance nécessaires, telles que plongée, réparations, transbordement de la cargaison, etc., l'assistant devrait observer la section 2 des Directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'une assistance, tout comme devrait le faire le capitaine/la compagnie, et devrait faire en sorte que le ou les États côtiers en fassent de même conformément aux dispositions de la section 3 de ces directives.

ANNEXE (2)

EXAMEN DU RÈGLEMENT COLREG EU ÉGARD À LA PRIORITÉ DE PASSAGE DES NAVIRES DE COMMERCE SUR LES EMBARICATIONS DE PLAISANCE

Extrait du document présenté par la Fédération internationale de voile (ISAF)

1. L'ISAF appuie pleinement toute initiative pratique contribuant à prévenir les accidents. Toute évaluation des mesures possibles doit non seulement inclure l'examen de nouvelles propositions mais aussi envisager le maintien du statut quo. Il est fort possible, en effet, que conserver le statu quo soit l'option la plus efficace et la plus sûre.
2. Il a été possible de réduire le nombre d'abordages, notamment dans les zones portuaires de Southampton, Portsmouth, Dublin et Harwich, en appliquant la réglementation locale. Les statistiques relatives aux abordages fournies dans le document NAV 53/INF.9 ne s'appuient sur aucune analyse. Il n'est donc pas possible d'établir une corrélation entre les modifications proposées et les cas cités.
3. Le Règlement COLREG définit les embarcations en fonction de



Le Wellington

- leur aptitude à se tenir à distance et tient compte de toute éventuelle limitation de leur capacité de manœuvre. La proposition présentée dans le document NAV 53/INF.9 s'écarte fondamentalement de ce mode de classification principale des navires, en prenant en considération l'utilisateur et non pas les caractéristiques du navire et sa capacité de manœuvre. Un tel changement de perspective pourrait aboutir à des situations compliquées dans lesquelles, par exemple, un navire à voile qui tenterait de se tenir à l'écart, mais n'aurait pas la puissance de moteur nécessaire pour ce faire, devrait être considéré comme un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre (règle 3 f).
4. L'application d'une prescription exigeant de placer un signal de jour relativement grand au sommet ou à proximité du sommet du mât d'un navire de petites dimensions (étant entendu qu'une telle prescription s'appliquerait quelles que soient les conditions météorologiques) compromettrait gravement la stabilité et donc, la sécurité de nombreux engins de petites dimensions, à cause de la masse d'un tel signal et de sa surface exposée au vent.
 5. Les niveaux sonores suggérés dans les propositions relatives aux navires de plaisance d'une longueur hors tout inférieure à 20 m sont ceux qui sont actuellement spécifiés pour les navires d'une longueur hors tout de 20 à 75 m (Règlement COLREG, Annexe 3 1 c). Si l'intention est d'augmenter la sortie acoustique (et donc la puissance requise) à bord des navires de petites dimensions, aucune justification n'est fournie. Toute modification des caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore doit se fonder sur une analyse approfondie et exhaustive pour que l'on puisse déterminer si elle est ou non justifiée.
 6. Ajouter un nouveau signal de nuit efficace peut sembler à première vue être une tâche simple, mais il n'en est rien. Le feu à éclats proposé serait facilement confondu avec des aides à la navigation et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle certains experts des techniques de survie ont privilégié l'utilisation d'un feu fixe blanc sur les équipements de survie. Il ne faudrait introduire aucun nouveau signal qui ne soit pas clair, efficace et sans ambiguïté.
 7. Modifier le Règlement COLREG entraînerait des dépenses considérables au titre du recyclage et de l'évaluation du personnel de quart du secteur de la navigation de plaisance comme dans celui de la navigation marchande, et à cause des nouveaux signaux sonores et lumineux à installer. Néanmoins, si le coût est un élément important, la question fondamentale est de savoir si les nouvelles propositions sont essentielles pour améliorer la sécurité en mer. L'ISAF estime que cela reste à démontrer.

A propos de l'Editorial du n° 75 d'AFCAN Informations

Je souhaite ajouter mon optimisme à celui du Commandant QUERE quand il écrit que « l'OMI semble s'être rendu compte que l'excès de réglementation peut nuire à la sécurité et a décidé d'une pause dans l'élaboration de nouvelles lois, se penchant sur la bonne application de celles existantes » car cela illustre bien le suivi de la pensée de l'OMI.

En effet, il y a quelques dix-huit ans j'étais à l'OMI avec la délégation française, et le Président du Comité sécurité de la navigation avait fait remarquer qu'il n'était pas urgent d'élaborer de nouveaux règlements, et que le seul qui était alors nécessaire, serait celui qui obligerait à observer ceux déjà en vigueur.

C'était en ce temps où le grand sujet était l'OMBO, c'est-à-dire un homme seul de quart à la passerelle, et pour ce faire de nombreuses « aides » étaient proposées pour assister l'officier de quart, et ce même Président nous disait que cette abondance obligerait à avoir un deuxième officier de quart pour pouvoir les exploiter.

Qui a parlé d'un éternel recommencement... ?

Cdt Y. CHARLOT

Le gigantisme en construction navale, ses conséquences sur la sécurité des navires⁽¹⁾

- Partie 1 -

Pierre DE LIVOIS, Directeur adjoint de la division marine du Bureau Veritas
et Bernard PARIZOT, membre de l'Académie de marine

Résumé

Cet article traite de l'évolution croissante des dimensions de différents types de navires tels que les pétroliers, les vraquiers, les gaziers et les navires à passagers. Cette évolution résulte du contexte économique mais a été rendue possible notamment grâce au développement de l'informatique mais aussi de l'amélioration des matériaux, en particulier des aciers utilisés, et de la qualité des méthodes et moyens de soudure.

(1) Ce sujet a fait l'objet d'une conférence à l'Académie de marine, le 3 mai 2006, on en trouvera les extraits des parties essentielles.

Introduction

On a vu dans les années soixante, le tonnage des pétroliers doubler tous les deux ans : 30 000 t, 60 000 t, 120 000 t, 240 000 t, pour terminer au début des années soixante-dix par les 550 000 t, ou voir en 2005 ou 2006, la capacité des méthaniers passer de 130 000 à 240 000 m³ et celle des porte-conteneurs de 6 000-8 000 EVP à 13 000-15 000 EVP. Ces évolutions se traduisent par le même genre de défis à relever.

Le gigantisme découle d'un processus très général, que l'on pourrait dire indissociable de toute activité humaine. Il a existé dans toutes les civilisations qui nous sont connues, Égypte, Grèce, les mégalithes celtes, les cathédrales, Versailles, etc. La différence avec celui avec lequel nous vivons vient de ce qu'il était plutôt la manifestation de puissance d'un individu ou d'une communauté d'individus, alors qu'il se présente aujourd'hui avec une justification économique.

Construction navale et transport maritime n'ont aucune raison d'échapper à ce phénomène de gigantisme ainsi d'ailleurs que les autres systèmes de transport. Les conditions de son apparition sont très simples : il faut qu'à l'origine se crée un trafic «spécialisé», de quelque nature que ce soit, bananes, viande réfrigérée, voitures, bien entendu hydrocarbures et dérivés. Il apparaît rapidement que la qualité et la rentabilité de ce transport spécifique peuvent être considérablement améliorées avec l'utilisation de navires spécialisés, bananiers, navires frigorifiques, etc. Si la demande de

transport continue à croître, alors la taille des navires spécialisés augmente elle-aussi, et elle peut augmenter très rapidement, si l'on prend en considération la tendance à la spéculation qui est une seconde nature de l'armement maritime.

Il y a quelque chose de contradictoire entre la prudence des marins et des ingénieurs navals - qui savent qu'ils sont confrontés avec les exigences d'un milieu naturel, la mer, qui ne livre pas facilement ses secrets, d'où une certaine réserve dans l'augmentation des tailles des navires - et cette course à la spéculation sur la capacité de transport de ces navires qui, dans bien des cas, a empêché la maîtrise des problèmes techniques que cela posait.

Cela étant, les équipes qui se sont chargées du *Normandie* ou du *Richelieu* avant la guerre n'ont pas eu d'état d'âme ; elles ont étudié des navires qui, à leur livraison, étaient des réalisations magnifiques. Elles l'ont fait avec les outils qui étaient les leurs, en suivant les normes de sécurité en vigueur à l'époque. Les archives du paquebot *Normandie* ont été détruites pendant la guerre ; le Bureau Veritas de Saint-Nazaire avait eu la chance de les conserver et les a redonnées aux Chantiers de Penhoët après la guerre, lors des premières études du paquebot France. Et à leur examen, M. Laredo, ce grand architecte naval qui présidait au destin du projet, s'est écrié : «mais comment ont-ils pu faire un tel navire ? L'escalier de la grande salle à manger des premières s'étale sur quatre hauteurs d'entrepont. Moi, je dois fermer l'escalier à chaque étage, les règlements m'y contraignent».

Disons, une fois de plus, que chaque époque a son gigantisme.

LES NAVIRES PÉTROLIERS

Généralités

C'est cette catégorie de navires qui a été atteinte la première par le phénomène du gigantisme. Au début des années soixante-dix, comme le montre ce graphique (Figure 1), on voit que l'on passe de 31 000 t en 1950 (*Bérénice*, *Bethsabée*, navires *Getty* et *Onassis*) à 220 000 t en 1970, soit un port en lourd multiplié par 7.

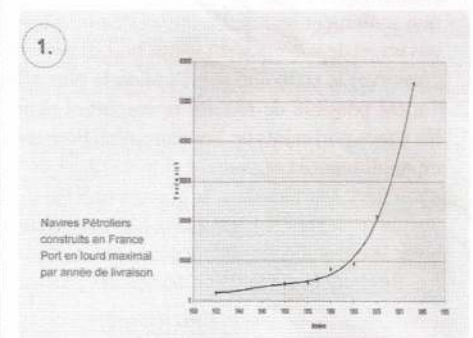


Figure 1 : Port en lourd unitaire maximal en fonction des années de livraison, établi sur les navires livrés en France, mais à cette époque, la France était un très gros constructeur de pétroliers.

Mais ce qui est surtout à signaler dans ce graphique c'est la pente de la courbe. S'il a fallu dix ans pour passer de 100 000 à 200 000 t, le début des années soixante-dix montre une croissance quasi exponentielle :

250 000 à 550 000 t en quatre ans. Il n'était pas illogique alors d'envisager le million de tonnes dans un délai de quatre ans également et on comprend la décision de grands responsables de chantiers navals de se doter de moyens de production correspondants. Cela a été le cas de M. Pierre Loygue à Saint-Nazaire. Le grand dock de construction de Saint-Nazaire, celui que l'on appelle le bassin C, permet la construction d'un pétrolier d'un million de tonnes, avec une largeur de 90 m ; les 550 000 t ont été armés dans ce bassin, le *Queen Mary 2* a été mis en cale sèche dans ce même bassin. Il suffisait d'augmenter légèrement sa longueur pour être compatible avec ce million de tonnes qui aurait eu les dimensions suivantes :

$$L = 475\text{m}, B = 80\text{m}, C = 43\text{m}, \\ T = 33 \text{ à } 35\text{m}.$$

(*L* = longueur, *B* = largeur, *C* = creux, *T* = tirant d'eau)

Les projets avaient été poussés très loin, il y avait même une solution à propulsion nucléaire.

Considérons les principales caractéristiques de pétroliers représentatifs de ces étapes de croissance :

- *Bérénice*, 31 000t livré en 1950 par les Chantiers de l'Atlantique à la Compagnie Auxiliaire de Navigation (record mondial à l'époque) : $L = 202$ m Port en lourd = 31444 t ;
- *Isocardia*, 60 000 tdw, livré en 1960 par les mêmes à la Société Maritime Shell ;
- un 120 000 tdw, série *Saintonge*, *Dauphiné*, *Bételgeuse*, livré en 1968 ;
- *Magdala*, 211 780 tdw, livré par les Chantiers de l'Atlantique à la Société Maritime Shell, en 1968 : $L = 324,72$ m, $B = 47,17$ m, $C = 24,5$ m, $T = 17,68$ m, Épaisseur fond = 27 mm, DH Épaisseur minimale = 10,5 mm.

Ce qui est intéressant c'est de noter les valeurs des épaisseurs principales : les bordés de fond de *Bérénice* sont en 31 mm. On voit également que les constructeurs ont retenu une solution « conservatrice », avec des joints rivés aux bouchains, sur le pont, à la jonction carreau-gouttière, qui tenait lieu d'arrêteurs de criques (les *crack-arrestors*). On avait encore à l'esprit les ruptures brutales des *Liberty-ship* américains et la confiance dans la mise en œuvre des aciers était limitée.

Pour les 120 000 tdw, l'épaisseur des fonds est de 26 mm en acier DH (limite d'élasticité égale à 325 N/mm²). Pratiquement, le tonnage a été multiplié par 7 et les épaisseurs ont très peu varié.

Il est nécessaire de rappeler le contexte économique de l'époque et l'atmosphère qui régnait chez les armateurs avec cette demande

toujours plus impérieuse de transport de brut et, en face d'eux, des chantiers limités par leur capacité de production et leurs possibilités d'investissement. Le mot d'ordre était de gagner du poids de coque métallique et donc d'accroître le port en lourd pour une taille donnée, l'opération s'accompagnant subsidiairement d'un gain financier pour le constructeur par la diminution du poids de tôles à traiter. Aucune de ces catégories de navires, dont le port en lourd doublait à chaque fois, n'a rencontré de problèmes significatifs de structure. Tout au plus pouvait apparaître, comme un signe prémonitoire, un régime de vibrations préoccupant dans les éléments de tôlerie de la tranche citernes. Les ingénieurs, tant dans les chantiers que dans les sociétés de classification, considéraient que si la longueur de la poutre navire augmentait, et avec elle les efforts de chargement, la capacité de résistance de la section droite de cette poutre serait suffisante. Ajoutons que les marges de sécurité, très importantes, étaient susceptibles d'être réduites et que les procédés de soudage et la qualité des aciers permettaient une bien meilleure qualité des constructions. C'est à cette époque que l'on voit apparaître les aciers à haute limite d'élasticité élaborés pour la construction civile, les qualités « militaires » ayant été utilisées depuis longtemps.

C'est également durant cette période que les Sociétés de classification, poussées en cela par les armateurs et à leur demande expresse, ont accepté des réductions d'épaisseur des tôles en diminuant leur marge d'usure et de corrosion, normalement incluse dans l'échantillonnage initial. On avait donc un navire neuf déjà usé dans une proportion non négligeable et c'était à l'armateur de prendre les précautions pour limiter la corrosion durant l'exploitation (peinture, anodes) ou bien d'avancer les dates des travaux de maintenance.

1968 : le Magdala

Ce navire faisait partie d'une série de navires de 220 000 t commandés par Shell Tanker UK aux Chantiers de l'Atlantique. Dans le cadre des études menées pour diminuer les poids (une coque métallique d'un navire de ce type pesait environ 22 000 t), on a tout d'abord appliqué, à la demande de l'armateur et avec l'accord du Bureau Veritas, la diminution de la marge réglementaire de corrosion. L'épaisseur minimale des éléments était donc de 10,5 mm au lieu de 11,5 mm. La structure transversale des citernes latérales consistait en de grandes poutres hautes et basses, d'une hauteur d'âme de 7 m dans la partie

haute et de 5,5 m dans la partie basse, espacées de 5,5 m. De ce fait, les tirants horizontaux avaient été supprimés. Tout se passe bien, jusqu'aux essais hydrauliques des citernes avant livraison, durant lesquels on constate un affaissement des citernes latérales par rapport aux centrales, entraînant un déversement de ces grandes poutres. Même si ces déformations ne sont que de l'ordre du centimètre, elles ne sont pas acceptables. Après un rapide examen, on s'est rendu compte que les sociétés de classification et les bureaux d'études du chantier avaient mal pris en compte la capacité de résistance au flambement de ces grandes poutres transversales, très élancées pour leur épaisseur ; les méthodes de calcul empiriques étaient trop rudimentaires.

On a renforcé le navire, toutes les transversales des citernes latérales, les bords des découpures d'allègement ; cela a représenté quelques 400 à 500 tonnes et comme dit précédemment, le navire a eu une carrière courte mais sans problème. Mais la véritable leçon du *Magdala*, quelle est-elle ? **On venait tout bonnement de sonner le glas de l'ère de l'extrapolation.** De nombreuses générations d'ingénieurs suivaient la pratique de l'extrapolation. Comment cela se passait-il ? On partait d'une situation bien connue qui, la plupart du temps, avait déjà la sanction de l'expérience. Si, pour le futur projet, on augmentait une dimension ou une grandeur de 10%, on augmentait de façon homogène toutes les grandeurs concernées de 10% (parfois 15% en vertu du « Trop fort n'a jamais manqué »). Ne caricaturons pas, et plutôt que le linéaire, on pouvait faire appel à des courbes en x2, x3 suivant les éléments concernés, mais cela signifiait toutefois que la sécurité du futur reposait sur celle du passé ou du présent. Comment pouvait-on continuer dans cette voie, si l'on imagine qu'un chantier reçoit commande d'un 120 000 tdw alors que le navire de 60 000 tdw est encore sur la cale de construction ? Comment peut-on faire appel à l'expérience dans ces conditions ? Et c'est bien ce qu'ont vécu les équipes de cette époque.

Ce sont ces incidents - (il y a eu d'autres avatars du même ordre ; on peut citer les incidents survenus sur une série de 220 000 t étudiés en Allemagne, construits à Howaldswerke Deutsche Werft, pour Esso dont 2 sisterships étaient commandés à Saint-Nazaire, et dont les transversales de fond avaient flambé aux essais.) - qui ont donné naissance à une **nouvelle approche de la conception des structures métalliques en construction navale.** On a considéré le pétrolier comme une entité bien définie, une individualité et non pas un dérivé d'une famille donnée de navires.

C'est à peu près à cette époque - fin des années soixante et début des années soixante-dix - que les outils informatiques ont commencé à se répandre dans les bureaux d'études en apportant aux équipes de R & D la puissance de calcul qui permettait de mener à bien, dans des conditions de délai raisonnables, les investigations qui ont permis de définir les méthodes directes d'échantillonnage des coques métalliques.

Cette mise à disposition des moyens informatiques était nécessaire ; elle n'était pas suffisante, et l'on rappelle les trois étapes que comporte la validation de la sécurité d'une structure :

- la connaissance des charges auxquelles est soumise cette structure ;
- l'évaluation des contraintes dans les différents éléments de cette structure ;
- l'interprétation des résultats et la fixation des niveaux acceptables de contraintes dans ces éléments.

Ce sont les progrès considérables obtenus dans ces trois domaines qui ont permis de maîtriser les problèmes de structure des VLCC et des ULCC.

En bref :

- On est parvenu à une identification des états de mer, grâce aux investigations intimement liées à la science de la météorologie et, de ce fait, on a été en mesure de positionner le navire dans son environnement réel en déterminant ses mouvements sur la houle, pour aboutir à un schéma de chargement de la structure, d'une part par la cargaison, y compris les efforts d'inertie, et d'autre part par les efforts engendrés par la houle. Dans la grande majorité des cas, les ingénieurs font appel à des valeurs statistiques couvrant les secteurs de navigation prévus. Pour les pétroliers de cette taille, c'est bien entendu *world wide* ; il peut être toutefois signalé que des navires de l'ordre de 100 000 tdw, utilisés en allégieurs de ULCC à fort tirant d'eau, ont pu bénéficier de conditions moins sévères pour leur échantillonnage en raison des zones de navigation dans des eaux relativement abritées.

- Comme il est de règle en informatique, les logiciels mis à la disposition des bureaux d'étude sont devenus de plus en plus performants dans un temps toujours plus court, que ce soit dans la description des structures pour définir le modèle de calcul ou que ce soit pour les codes de calculs eux-mêmes. Puisque nous parlons de gigantisme, notons que celui qui affecte les outils informatiques est sans commune mesure avec celui qui est l'objet de notre exposé, ces outils devenant systématiquement obsolètes au bout de deux ans. Ces codes sont à même de résoudre dans un délai

tout à fait compatible avec des impératifs industriels de nombreux chargements de la structure sur des modèles comprenant des dizaines de milliers d'éléments. Les sorties ordinateur sont présentées de telle sorte que les utilisateurs peuvent les utiliser facilement.

- Enfin, tout cela ne servirait à rien, si l'on n'était pas capable de décider si les résultats sont acceptables pour la tenue dans le temps de la structure. Et ce sont les connaissances acquises sur la qualité des matériaux, leur élaboration et leur mise en œuvre qui ont pu en quelque sorte donner aux ingénieurs la garantie sur leur emploi dans la structure. De très importants et très longs programmes de recherche et d'essais ont été mis en place dans ce but. C'est ainsi que l'on a mis au point l'élaboration de qualités d'acier particulièrement résistants à la rupture brutale (aciers à très basse teneur en soufre) et que l'on a généralisé l'emploi des aciers du commerce à haute limite d'élasticité. On ne soulignera jamais assez le rôle primordial joué par nos collègues de la sidérurgie dans les progrès de la construction navale, en permettant la mise en œuvre de matériaux d'un bon niveau de qualité, tout en restant dans des gammes de prix acceptables pour cette industrie. L'Europe, et particulièrement la France, était chef de file dans le domaine. Et que dire des progrès réalisés dans la mise en œuvre des procédés de soudage, associés d'ailleurs à une qualité de préparation de plus en plus élevée ?

- Un secteur primordial de ces travaux de recherche, concerne **la connaissance du comportement en fatigue des structures**. On a défini avec la meilleure précision possible les cycles de mise en charge ; on a étudié les détails de structure par le calcul et par des essais en laboratoire. Ces recherches continuent et **les spécialistes considèrent qu'il s'agit là du facteur primordial de garantie de la sécurité des structures**. On a pu ainsi aboutir à un échantillonnage optimal, assurant donc la plus économique répartition des matériaux. En définitive, ces navires étaient soumis à un degré de contrainte plus faible que leurs prédécesseurs, tout en étant plus légers. Tout le monde était satisfait. En service, la situation ne serait pas aussi brillante.

Quelques sorties ordinateur résumant ce rapide développement :

- o modélisation de la structure d'une tranche citernes ;
- o niveau de contraintes dans la tranche (Figure 2) ;
- o calcul affiné dans une zone des citernes ;
- o estimation de la durée de vie en fatigue d'un détail de structure.

1. Cartographie des contraintes

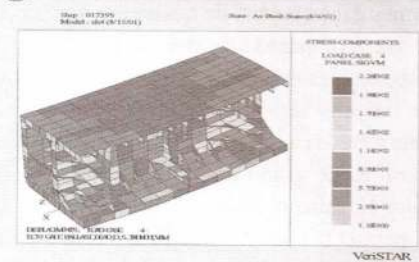


Figure 2 : Cartographie des contraintes

1970 : les pétroliers de 550 000 tonnes

Quelques mots de ces navires qui se situent au sommet de la courbe du gigantisme. La France a tenu le record du monde, avec quatre navires commandés aux Chantiers de l'Atlantique au début des années soixante-dix : deux pour la Société maritime Shell, *Batillus* et *Bellamy* et deux pour la Compagnie nationale de navigation (CNN), à l'époque filiale de transport maritime du groupe Elf, *Pierre Guillaumat* et *Prairial*. Les livraisons ont eu lieu entre 1976 et 1979 (Figure 3).



Figure 3 : Le Batillus

Caractéristiques générales :

- Épaisseur de fond = 27,5 mm DH
- Épaisseur de muraille = 25 mm
- Épaisseur minimale = 14,5 mm
- Épaisseur de pont = 25,5 mm
- L = 414,22 m longueur hors tout
- L = 395,73 m, longueur de calcul
- B = 63 m
- C = 35,9 m
- T = 28,6 m
- DWT à ce tirant d'eau = 553 600 tons.

Il y a 41 citernes, réparties en 9 tranches principales.

La maîtresse section a été bien évidemment échantillonnée par les méthodes mentionnées précédemment. À signaler l'originalité de cette structure : le creux des citernes étant plus grand que leur largeur et leur longueur, il était logique de disposer de

raidissage primaire horizontalement pour réduire la portée des éléments ; il y a ainsi 6 serres qui supportent elles-mêmes les poutres constituant les anneaux transversaux. C'est une disposition judicieusement adaptée à cette structure qui permettait en outre de se déplacer assez aisément dans les citernes en empruntant les plateformes que constituaient les serres. (Echafauder une capacité de 36 m de hauteur est une opération coûteuse et dangereuse).

C'est également sur ces navires qu'ont été mis au point les calculs de comportement à la mer et la réponse aux vibrations engendrées par la houle ou par les appareils propulsifs. Ces navires ont été une incontestable réussite technique. Mais, pour des raisons économiques, à partir de 1983, la Société maritime Shell décidait de vendre les navires à la casse. Elf se séparait également de ses deux navires ; l'un terminera comme ponton de stockage, l'autre serait encore exploité.

Il n'y avait pas que la structure métallique qui était une réussite, mais également la production d'énergie, les équipements, et la propulsion malheureusement non redondante d'où un problème important de manoeuvrabilité (notamment au «*crash stop*» : arrêt du navire sur une distance égale à 15 fois sa longueur).

Les réglementations internationales de l'OMI ont abordé ce problème de la manoeuvrabilité, assez timidement d'ailleurs, à l'occasion de protocoles à la convention SOLAS 1974, en 1978 et 1981. C'était la conséquence de l'*Amoco Cadiz*, qui consacrait le doublement de la commande des appareils à gouverner. A priori, on en est resté là.

Que s'est-il passé depuis ce «peak» des ULCC ?

On a commencé par subir la crise du shipping, avec une quasi-absence de commandes puis dans les années quatre-vingt-dix les commandes sont reparties, à une cadence normale, mais en restant dans des tonnages classiques de VLCC, l'équilibre s'étant fait autour de 270-300 000 tdw. Aujourd'hui, le marché est en pleine expansion, 44 millions de tonnes de pétroliers avaient été commandées en 2004, dont dix-huit millions de tonnes en VLCC, soit 58 unités. Il y en a un peu moins en 2005, 28 millions de tonnes de port en lourd, mais actuellement, le carnet de commandes global des VLCC comprend 103 navires, à livrer jusqu'en 2009. Les prix sont excellents (100-120 millions de dollars pour un 250 000 t, alors qu'il pouvait être de 40 millions de dollars lors de la crise). Bien évidemment, cent pour cent de ces constructions se

passent, dans l'ordre, en Corée, au Japon et en Chine. L'Europe est absente, y compris l'Europe de l'Est. Nos collègues d'Asie sont des gens responsables : leurs navires sont très bien étudiés, très bien construits, ils sont l'achèvement logique de la saga des grands pétroliers dans laquelle nous étions impliqués au premier titre. Ils donnent satisfaction à leurs armateurs. Et on peut constater le soin avec lequel sont étudiés les détails de structure, ceux qui donnent lieu aux crises de fatigue que l'on peut aujourd'hui éviter par des calculs et des essais en laboratoire. Autrement dit, il s'agit d'un design «mature» qui ne soulève plus d'inquiétude sur le plan de la sécurité.

Sur ce plan de la sécurité, qui est l'objet de cette présentation, quelle est l'évolution ? Nous dirons qu'elle s'est principalement axée sur la protection de l'environnement, puisque le navire lui-même ne donne plus d'inquiétude.

Il y a eu l'OPA 90 des États-Unis (*Oil Pollution Act*) sur les navires double coques transportant des hydrocarbures. Auparavant, l'OMI avait institué les capacités dédiées au ballastage d'eau de mer, puis la protection locative des citernes AV des navires, en principe les plus exposées en cas de collision ou d'échouement. Des alternatives, comme le pétrolier 3 E, (européen, écologique et économique) ont été proposées par les européens (groupe de travail mené par les Chantiers de l'Atlantique) ou par les Japonais (le *mid-deck tanker*) ; elles étaient sans nul doute plus efficaces et plus professionnelles. Les États-Unis n'ont pas reconnu ces systèmes comme équivalents au leur. Si la règle 13 E de l'OMI admet cette équivalence, le rapport des forces en présence a conclu très rapidement à l'obligation de la double coque.

Aujourd'hui donc, la construction des grands pétroliers est un marché actif, rentable pour les chantiers asiatiques et les taux de fret permettent aux armateurs d'afficher une certaine sérénité. On commence à reparler des ULCC, et quatre navires de 442 500 tdw ont été livrés récemment par Daewoo à Hellepont (Armement Papachristidis).

Les publications techniques font état de projets et même de commandes de pétroliers destinés à opérer dans des zones resserrées ou soumises à fort trafic, ou dans des conditions hivernales très sévères (Baltique, Golfe de Finlande) ; ces navires seront à 2 lignes d'arbre. Rien n'est perdu.

L'entretien de la structure des grands navires : VERISTAR HULL

C'est un logiciel qui, au départ d'un projet, permet l'étude de la structure, sous toutes les

conditions envisagées pour le chargement de la cargaison, ainsi que pour celui résultant des efforts dus à la mer. Il fournit une image en 3 D des contraintes maximales subies par les éléments de structure contribuant à la sécurité de cette dernière. Les représentations graphiques indiquent les zones hautement sollicitées. Une modélisation plus poussée permet par ailleurs de détecter les zones de concentration de contraintes engendrées dans certains détails de la coque métallique.

- **Modélisation d'une tranche de citerne au neuveage.** Ce logiciel a permis, lors des études, de procéder à un échantillonnage optimisé de la coque métallique du navire neuf. On peut reprendre ce même modèle au cours de la vie du navire, la géométrie des éléments restant évidemment la même, tant qu'il n'y a pas de cassures qui introduisent une discontinuité et en introduisant dans le calcul les valeurs des épaisseurs mesurées lors des opérations d'inspection. Le résultat donnera les valeurs des contraintes dans la situation actuelle. Une aide efficace sera également apportée aux équipes d'inspection, dans la mesure où VERISTAR HULL leur aura indiqué les zones critiques à l'égard de la tenue en fatigue.

- **Modélisation de la même tranche après inspection.** Le résultat vers lequel on doit tendre (on n'y est pas encore à 100%) est de pouvoir prendre la décision des zones à remplacer ou à renforcer, par la connaissance en temps réel de la réserve de solidité de la structure. Et cela ira dans le sens à la fois de la sécurité - car les niveaux de contrainte «actuels» s'afficheront en repassant le calcul avec les éléments remplacés ou réparés, et de l'économie - car, plutôt que de s'en remettre à des règles empiriques de critères de remplacement, on aura porté un jugement sur l'utilité des travaux à entreprendre, tout en conservant le même degré de sécurité. Quant aux détails dits «sensibles», ils auront été inspectés en priorité car déjà répertoriés dans VERISTAR HULL du neuveage et, en cas de dégradation, ils seront traités en temps utile.

- **Visualisation des contraintes dans les zones sensibles, au neuveage et après inspection (Figures 4 et 5).** En conclusion, la mise en œuvre d'une telle méthode permet une approche «intelligente» du problème de la maintenance des grands pétroliers et d'ailleurs de la plupart des grands navires de commerce. Elle n'est pas encore passée dans les mœurs des services techniques, mais on peut parier que l'on y viendra rapidement. L'industrie

parapétrolière y est favorable et l'a mise en œuvre pour de nombreuses installations. Les nouvelles générations font systématiquement appel aux outils informatiques très performants, et en parallèle, les inspecteurs expérimentés «sur le tas» se font de plus en plus rares : leur époque est révolue.

Tribune libre

Dans son édition du 06 Juillet 2007 Le Marin a publié en page 4 l'information suivante :

«**NEW JERSEY : prison ferme pour un chef mécanicien.** Une cour de justice du New Jersey (Etats-Unis) vient de condamner à cinq mois de prison et 2240 euros d'amende le chef mécanicien d'un chimiquier jugé coupable de rejets d'hydrocarbures en mer. L'Officier a plaidé coupable, reconnaissant avoir présenté un livre de bord falsifié et avoir fait obstacle à l'enquête des Coast Guards. Dire que les capitaines français trouvent notre législation sévère...»

Deux de nos adhérents ont réagi à ce texte et fait part à la rédaction du Marin de leur désapprobation.

Voici la première :

«Bonjour mesdames, messieurs,
Il me semble que la phrase finale de cet article est de trop. Je cite «Dire que les capitaines français trouvent notre législation sévère...»

En qualité d'ex-capitaine français, je pense que personne en France n'est contre la condamnation de quelqu'un qui a commis une faute, et/ou essayé de tricher. «Je» trouve par contre, comme beaucoup d'autres, qu'un emprisonnement immédiat, une astreinte à résidence, une condamnation, sans qu'il y ait eu ni faute avérée, ni intention de nuire, ni tentative de tricherie, est/sont disproportionné(s).

Je suis un peu déçu de cette «dérive mal contrôlée», je paye un abonnement pour obtenir des informations impartiales, pas des commentaires orientés sur une corporation.

Salutations

Jean Le Guern»

Voilà la deuxième :

«Monsieur le Rédacteur en Chef,
Je n'ai aucune idée d'où mon message aboutira ni même si il sera reçu par une personne en mesure d'apprécier à qui le transmettre.

Le Marin publie en page 4 de son édition du 06/07/07 une «brève» – donc non signée – relative à la condamnation d'un chef mécanicien intervenue dans l'état du New Jersey aux USA à 5 mois de prison (ferme ? ce n'est pas précisé et ce doit être sans doute un détail pour le rédacteur des ces quelques lignes) et 2.240 euros d'amende. Cette condamnation fait suite à un rejet de boues et d'eaux de cales mazouteuses. Le Chef Mécanicien du navire a non seulement reconnu les faits mais a également admis avoir falsifié le registre des hydrocarbures (il y a, encore, plusieurs centaines d'officiers de la marine marchande en France à même d'expliquer au rédacteur de cette «brève» ce que cela signifie) et avoir menti aux inspecteurs de l'US Coast Guard. Permettez moi de vous dire, en tant qu'ancien navigant pont et machine et désormais expert maritime dans diverses instances qui ne sont pas des moindres, que – telle que – c'est une sanction qui paraît amplement méritée. Mais, en vrai journaliste, pourquoi ne pas avoir recherché si ce Chef Mécanicien du M/T CLIPPER TROJAN (curieusement il n'est pas fait état du nom du navire ni de son pavillon Bahamas) n'était pas soumis à des pressions de son armateur ? Un armateur tout ce qu'il y d'europpéen puisque CLIPPER MARINE A/S a ses bureaux au Danemark et en Grande Bretagne.

Les lecteurs de votre journal peuvent comprendre le manque de culture générale – donc de discernement – de certains de vos collaborateurs. L'absence de curiosité est déjà plus ennuyeuse, pour un journaliste. On peut vous pardonner ces lacunes mais sûrement pas le fait d'avoir clôt ces 6 lignes de «brève», bien incomplètes et déjà biaisées, par ce commentaire «Dire que les capitaines français trouvent notre législation sévère...» Faut-il rappeler au rédacteur de cette infâme appréciation qu'en France les Capitaines de navires sont mis en prison avant jugement (en prison, pas en résidence surveillée) parce que leur navire s'est cassé ou s'est échoué suite à une avarie de machine ? Dans notre législation française, un Capitaine de navire est responsable de tout, même de ce qu'il ne peut contrôler ou de ce qui lui est imposé, sauf à perdre son emploi. Au moins, aux USA, c'est un responsable plus direct, en l'occurrence le Chef Mécanicien, qui a été condamné.

Oui, les Capitaines français trouvent que notre législation est non seulement sévère mais proprement scélérate. Avant de laisser écrire n'importe quoi à vos collaborateurs, envoyez-les donc un peu se former au métier.

LE MARIN et ses lecteurs ne pourraient qu'y gagner.

J-D Troyat.»



Figure 4 : Zones sensibles au neufrage.

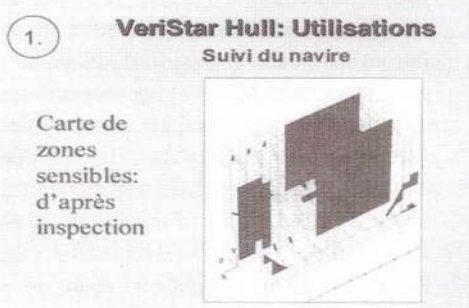


Figure 5 : Zones sensibles d'après inspection.

(A suivre : les porte-conteneurs, les méthaniers et les grands navires à passagers).

A PROPOS DE PRIME DE FIN DE CARRIERE

La cour de cassation a validé le jugement de la cour d'appel de CAEN du 14 Janvier 2005 déclarant que la mise à la retraite d'un officier en raison de son âge (55 ans) alors qu'il ne pouvait prétendre à une retraite à taux plein constituait un licenciement nul.

Il faut noter la différence entre licenciement sans cause réelle et sérieuse qui amène des indemnités et le licenciement nul qui peut amener la réintégration du marin et le paiement des salaires qu'il aurait touchés s'il était resté dans la compagnie.

Tirant les conséquences de ce jugement et craignant qu'un marin puisse aussi se faire reconnaître le droit de continuer à naviguer au delà de 55 ans même avec une retraite à taux plein puisque dans le régime général l'âge de mise à la retraite est de 65 ans sauf accords de branche, ce qui n'existe pas dans le Code du Travail Maritime (le marin PEUT faire valoir ses droits à la retraite à 50 ou 55 ans) ARMATEURS DE FRANCE recommande à ses adhérents de ne pas mettre un marin d'office à la retraite avant 65 ans.

Il résulte de cela que c'est au marin de faire la demande et que dans ce cas c'est une prime de fin de carrière en grande partie imposable qu'il touchera.

L'AFCAN tient à la disposition des intéressés la lettre d'ARMATEURS DE FRANCE sur le sujet.

Compte rendu du MEPC 56

Le MEPC 56 s'est tenu du 9 au 13 juillet 2007 à Londres au Royal Horticultural Hall.

INTRODUCTION

Le discours d'accueil du Secrétaire Général de l'OMI a relevé l'importance de la ratification des conventions existantes plutôt que de chercher à développer de nouvelles conventions internationales ou régionales.

Pour étayer l'importance des décisions prises à ce Comité (MEPC) sur notre environnement, le Secrétaire Général de l'Organisation Météorologique Mondiale nous a présenté les enjeux environnementaux auxquels nous devons faire face.

Pour enfoncer le clou, le soir du premier jour, les différentes délégations étaient invitées à assister à la présentation du film d'Al Gore «Une vérité qui dérange». Ce film est en parfait accord avec le film de l'OMI «Invaders from the sea» créé en coopération avec la BBC, sur le problème de la gestion des eaux de ballast (pour avoir vu ces 2 films, je recommande à tous nos lecteurs de les visionner ; le film de l'OMI est en vente sur le site de l'OMI et permet de sensibiliser les équipages et opérateurs de navires sur le problème environnemental que pose la non gestion des eaux de ballast).

Global Warming (or Warning ?) fut le maître mot de cette réunion.

DEROULEMENT DU COMITE

Ce Comité était présidé par M. Andreas Chrysostomou (Chypre). Lequel a été réélu, à l'unanimité, aux fonctions de Président et M. Ajoy Chatterjee (Inde) aux fonctions de Vice-président, l'un et l'autre pour 2008.

Les conventions en attente de ratification sont :

- la gestion des eaux de ballast,
- les systèmes antifouling,
- les soutes,
- les substances dangereuses et toxiques.

Ce MEPC fut très chargé (23 sujets différents, 2200 pages de documentation à analyser...). Pour ce faire, des groupes de travail furent créés sur :

- la gestion des eaux de ballast
- le recyclage des navires,
- la prévention de la pollution de l'air par les navires,
- l'élément humain, le code ISM et la Personne Désignée,
- les amendements aux codes et règlements existants.

- l'entraide entre Etats dans le cadre de la lutte contre les pollutions marines,
- l'évaluation et la reconnaissance des zones spéciales ou sensibles,

Tous les autres sujets à l'ordre du jour de ce comité (exemple : entraide entre Etats dans le cadre de la lutte contre les pollutions marines, évaluation et la reconnaissance des zones spéciales ou sensibles,...) furent discutés en session plénière.

Pour ce faire, les groupes de travail placent sur des propositions qui portent le nom MEPC56/xx.yy, avec xx pour le numéro du thème à l'ordre du jour et yy pour le numéro d'ordre de la proposition dans le thème retenu.

A l'issue de leurs réflexions, ces groupes présentent le fruit de leur travail en session plénière pour approbation par les délégations et le Comité de leurs «working papers» (WP nn).

Pour comprendre ces documents il faut connaître le code d'écriture de l'OMI :

A savoir, des [] signifient que le texte compris entre ces [] attend l'approbation du comité pour être validés. Plus il y en a, plus cela prouve que les débats sont riches et que le consensus n'est pas encore trouvé (ce fut le cas pour le sujet sur le recyclage des navires).

Pour ma part j'ai participé aux groupes de travail sur la gestion des eaux de ballast et le rôle de l'élément humain quand il fut question de l'ISM et de la Personne Désignée. La participation aux groupes de travail permet de s'exprimer et de proposer le point de vue de la France à l'approbation du groupe afin d'amender les textes soumis.

Toujours dans la description du déroulement des réunions de Comité, lors de la pause de mi-journée, il est possible d'assister à des présentations techniques sur l'état de l'art des équipements à la disposition des armateurs pour être en mesure de répondre aux exigences des différents codes (dans le cas présent : lavage des gaz, traitement des eaux de ballast,...).

Les demi-journées de travail sont coupées par le traditionnel thé (ou café). Ces pauses sont également propices aux échanges d'idées entre membres de différentes délégations.

A l'issue de cette réunion du MEPC des circulaires seront émises. Elles sont composées d'instructions, de guides de conduite et parfois de recommandations. Certains papiers partiront vers d'autres comités ou sous comités pour approbation ou analyse complémentaire. Enfin les textes à caractères obligatoires seront, eux,

soumis à l'approbation de l'assemblée, qui se réunit tous les 2 ans, et font ensuite l'objet de résolutions.

RESUMES DES DOCUMENTS DE TRAVAIL DES DIFFERENTS GROUPES

Ces différents «Working Papers» ont été transmis en pièces jointes avec ce document à l'AFCAN et sont également accessibles sur le site de l'OMI.

WP1 : Mise en œuvre de la convention OPRC et du protocole OPRC-HNS :

- Présentation de guides pour organiser la lutte contre la pollution.
Manuel sur l'évaluation des risques de déversement d'hydrocarbures et des moyens de lutte
Manuel OMI/PNUE sur l'évaluation et la réparation des dommages causés à l'environnement à la suite de déversements d'hydrocarbures en mer.
Manuel sur la pollution chimique consacré aux aspects juridiques et administratifs des événements mettant en cause des substances HNS
- Présentation de formations possibles :
Cours d'introduction de l'OMI sur la préparation et l'intervention en cas d'événements mettant en cause des substances HNS.
Cours de formation OPRC à l'intention des instructeurs
- Echanges d'informations entre états lors d'accidents maritimes.

WP2 : Programme de travail du Comité de protection de l'environnement marin pour les prochaines sessions (jusqu'au MEPC 59 en juillet 2009).

WP3 : Evaluations préliminaires de documents soumis par des délégations avant de les poser au Comité :

La Dominique fait une proposition sur un système de contrôle des séparateurs à eaux mazouteuses... Projet d'enregistrement automatique et inviolable des mouvements d'hydrocarbures (coût 20 k\$/navire). Ce dossier sera étudié à la prochaine réunion du sous comité Design and Equipment (DE).

La Nouvelle Zélande, s'inquiète des organismes vivants transportés sur les zones sensibles par les coques encrassées des navires (antifouling usé et présence d'organismes vivants ancrés sur la coque).

WP4 : Organismes nuisibles dans les eaux de ballast.

Plus de 23 dispositifs techniques sont en cours d'évaluation selon les exigences des procédures d'approbation. La technologie devrait être au point au jour de l'entrée en vigueur de cette convention. Le Lloyd's Register a présenté une étude de synthèse sur les moyens actuellement à l'essai.

Les produits et dispositifs de traitements des eaux de ballast devront être analysés sous leur caractère toxicologique ou de mise en danger aussi bien pour l'homme que pour l'environnement.

La mise en application de cette convention WB est le point le plus important, car quand bien même les équipements existeront, le groupe de travail a estimé à la majorité qu'il conviendrait de repousser la mise en application de cette convention à 2010 (plutôt que 2009), afin qu'il y ait un plus grand nombre d'équipements et que l'on ait un meilleur retour d'expérience de leurs fonctionnements respectifs. Cela ne pourra se faire qu'après avis du comité légal de l'OMI.

La méthodologie d'approbation sera prochainement disponible sur le site de l'OMI. Cet outil fera l'objet d'amendements selon l'évolution de nos connaissances sur ce sujet.

Pour avoir participé à plusieurs présentations d'équipements en cours d'accréditation, je retiens que l'on s'oriente vers des systèmes d'épuration en 2 phases :

une première de destruction mécanique des cellules des organismes vivants (cavitation, filtration,...) puis, une phase de désinfection à base d'ozone et/ou «d'eau de javel», l'ozone étant souvent produit à bord à l'aide d'un générateur d'ozone.

Voici quelques liens vers des fabricants de ce type d'équipements.

NK Co Ltd, Corée <http://www.nkcf.com/>
Resource, Afrique du sud <http://www.resource-technology.com/>

Pour mieux comprendre les enjeux de cette convention, je vous recommande de visionner le film «invaders from the sea» et de visiter le site dédié au traitement des eaux de ballast (<http://globallast.imo.org/>).

WP5 : Recyclage des navires.

Il s'agissait d'un groupe de travail conjoint entre l'OMI, le Bureau International du Travail (BIT ou ILO) et les représentants de la convention de Bâle.

Le texte de la convention et des propositions d'avenants ont été passés en revue et de nombreux [] supplémentaires sont apparus... Ces atermoiements ont pour effet de retarder l'édition d'une convention finale, mais attestent d'un énorme travail diplomatique pour arriver à un consensus. Pour faire avancer ce projet, la

France s'est proposé d'accueillir le groupe de travail en réunion intersession en janvier 2008. Pour rassurer les plus sceptiques, je dirais que ce projet de convention n'a jamais été aussi près d'aboutir.

La dernière version de cette convention en cours de rédaction est donnée en annexe pour information.

WP6 : Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

La technique retenue pour réduire les émissions de gaz consiste à effectuer un «lavage» des gaz d'échappement. Ces techniques sont au point mais se pose alors le problème de que faire de ces eaux de lavage sans générer de pollution pour l'environnement marin.

- Concernant les gaz à effet de serre, une étude est en cours à l'OMI sur les gaz produits par les navires.

- Un projet de mise en ligne sur le site de l'OMI (GISIS) d'une base de données des navires est à l'étude (quel navire consomme combien et transporte quoi sur quelle distance...). Cette base donnerait un indice de pollution par tonne transportée par navire.

- Deux représentants d'entreprises françaises étaient présents en qualité de conseillers techniques à ce Comité et participaient au groupe de travail

- 1 - Lab SA <http://www.lab.fr>
- 2 - Xbee <http://www.xbee.com>

WP7 : Examen et adoption d'amendements aux codes

- Marpol :

- 1 - Annexe I : avoir dans tous les ports en dehors des zones spéciales des installations de réception des eaux de cale.
- 2 - Annexe IV : rejet non instantané des eaux usées et à au moins 4 nœuds.
- 3 - Annexe II : nouvelle définition des substances liquides nocives.

- Recueil IBC : modification du chapitre 11 sur la «Protection contre l'incendie et extinction de l'incendie».

WP8 : Rôle de l'élément humain.

Enquêtes accidents/incidents : il serait utile d'encourager les équipages et les compagnies à participer au renseignement des enquêtes anonymes afin d'en faire un large retour d'expérience.

Projet de circulaire MSC/MEPC sur l'ISM sur les Personnes Désignées. Propositions de qualifications formation et expérience nécessaire pour assurer cette fonction en vertu du code ISM. Cela fera l'objet d'une circulaire MSC-MEPC-circ7.

Pour faciliter l'application du code ISM il est prévu d'inclure dans la prochaine édition de ce code les différentes recommandations émises

au cours des différentes réunions des comités MSC ou MEPC.

Ces points seront soumis à l'approbation du MSC du mois d'octobre pour une mise en application en 2008. Je vous les passe pour information en annexe.

(Pour mémoire ces directives, recommandations, guides de conduite, s'ils n'ont pas toujours le caractère obligatoire d'un code ratifié, ont été rédigés à l'issue d'observations relevées lors des vérifications périodiques des compagnies et navires et devraient être prises en considération par les armements s'ils ne veulent pas avoir d'observations lors des audits externes ou inspections en PSC ; enfin notre Administration française sera elle aussi auditée par l'OMI, pour s'assurer que la France met bien en application les différentes conventions de l'Organisation). Attention dès lors que ces recommandations seront adoptées, il faudra s'attendre à des questions sur ces points lors des audits externes ISM siège...

WP9 : Identification et protection des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement sensibles (PSSA)

Reconnaissance comme zone spéciale (Marpol 1) des eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du sud.

Reconnaissance de la zone des golfes comme zone spéciale sous Marpol 1 et 5, et Création d'une PSSA dans le «Monument marin national Papahānaumokuākea» (îles Hawaii du nord-ouest ou NWHI)

Tableau récapitulatif des différentes zones spéciales en annexe.

WP10 : Réserve au compte rendu du comité MEPC 56 (WP10, 106 pages). Consultable, pour les courageux, sur le site de l'OMI.

WP11 & 12 : Demandes et Admission au sein du MEPC des organisations non gouvernementales suivantes :

International paint & printing ink council (IPPIC),

Fond international pour la protection des animaux (IFAW),

International spill control organisation (ISCO).

Enfin une info que je ne sais pas où placer... le genre d'informations diverses relatives à la protection de l'environnement :

Zones à éviter «Dans le bassin de Roseway, au sud de la Nouvelle-Écosse»

Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Canada (MEPC 56/INF.10) au sujet de la proposition soumise au Sous-comité NAV (NAV 53), qui visait à établir une zone périodique à éviter de préférence «Dans le bassin de Roseway, au sud de la Nouvelle-Écosse», laquelle visait à protéger la baleine franche de l'Atlantique Nord, en voie d'extinction, en réduisant le risque de collision entre navires et baleines.

Rendez-vous à l'issue du prochain MEPC ?...

Christophe MAGUIN - 13/07/2007

Pour éviter les abordages, appliquer les règles

Tout le monde s'accorde à dénoncer le caractère répétitif des abordages en mer au large de nos côtes et à déplorer l'allongement sans fin de la liste des marins pêcheurs qui perdent inutilement leur vie en cherchant à la gagner. Mais au-delà des déclarations compassionnelles de circonstance, qu'est-il fait de concret pour tarir autant que faire se peut la dramatique litanie des navires de pêche impliqués dans les accidents maritimes ? Peu de choses en réalité.

Les constats sont clairs : les abordages sont consécutifs à des défauts de veille sur les passerelles, lesquels sont généralement eux-mêmes la conséquence de l'embarquement d'un équipage insuffisant en nombre et en qualité. Mais il est malsain de dresser les gens de mer les uns contre les autres, en ne voyant que de sombres brutes d'un côté et de valeureux professionnels de l'autre.

Ce manichéisme inconséquent, guidé parfois par des intérêts annexes inavoués, est on ne peut plus stérile. En 2002 déjà, le BEA mer mettait en exergue que si la qualité de la veille était bien souvent déficiente à bord des navires de commerce étrangers, elle n'était guère meilleure sur bon nombre de navires de pêche français. La situation ne s'étant pas améliorée depuis cette mise au point justifiée, il convient de rechercher des solutions efficaces et pratiques en ayant le courage de regarder la réalité en face.

COMMERCE : REMEDIER AUX EFFECTIFS INSUFFISANTS

En ce qui concerne les navires marchands, à court et moyen termes, il est illusoire d'espérer amender les conventions de Genève et de Montego Bay qui déterminent les principes de la liberté des mers, de la libre immatriculation des navires et de l'immunité souveraine des Etats du pavillon, en offrant de solides bases juridiques aux pavillons de complaisance.

Toutefois, pour remédier aux effectifs

insuffisants en nombre et qualité sur ces bâtiments, les autorités maritimes françaises pourraient se concerter, avec la Commission européenne, pour faire réellement appliquer, dans le ressort de l'Union européenne, les dispositions de deux conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) : l'une appelée STCW95 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et l'autre dénommée ISM code (Code International de gestion de la sécurité).

Pour ne citer qu'un exemple précis, le simple respect de l'alinéa stipulant que «**le repos de 10 heures minimum, dont 6 heures consécutives, est impératif par périodes de 24 heures**» est susceptible de bouleverser beaucoup d'organisations du travail, principalement à bord des caboteurs étrangers. Cette suggestion est certainement plus réaliste que la délirante demande de contrôler systématiquement tous les navires empruntant le rail d'Ouessant.

PÊCHE : CHANGER LES MENTALITÉS

Pour ce qui est des navires de pêche, l'ambitieux objectif affiché en 2001 par le ministre de «**faire entrer la sécurité dans la culture des métiers de la pêche**» ayant fait long feu, il s'agit de remettre l'ouvrage sur le métier. La tâche est certes des plus ardues puisqu'elle nécessite de changer les mentalités. Elle ne demande pourtant pas d'imaginer une nouvelle réglementation, mais de faire appliquer les textes existants et notamment le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Elle exige qu'une action déterminée, faisant une large place à la concertation et à la pédagogie, soit conduite dans le milieu de la pêche. Les problèmes à traiter, sans ceillères, sont largement connus de vieille date. A bord des navires de pêche :

- une veille visuelle et auditive appropriée doit être assurée en permanence,

- toutes les aides à la navigation doivent être utilisées pour déterminer les risques d'abordage (radar, alarme anticollision, radio ...),
- le quart ne doit être confié qu'à une personne certifiée connaissant bien les règles de barre et de route. Elle doit être physiquement apte à la veille et maîtriser les rudiments de la langue anglaise,
- le patron ne pouvant assumer ce rôle en permanence, les décisions d'effectifs des navires armés à la pêche côtière et hauturière doivent être revues dans cette optique, en faisant primer la sécurité sur des considérations économiques,
- la notion de navire privilégié en pêche (et non pas prioritaire) n'exclut pas l'obligation de manœuvrer pour éviter les collisions,
- les feux et marques de pêche ne doivent être montrés ni en route, ni au port évidemment, pour qu'ils soient pris au sérieux,
- l'homme de quart ne doit pas s'occuper en priorité des appareils de pêche (sondeurs, commandes à distance tournées vers la poupe...). Il ne doit pas négliger l'écoute des fréquences radio de détresse au profit des fréquences de pêche,
- l'installation de téléviseurs dans les passerelles est interdite,
- l'octroi de dérogations à la formation professionnelle est à réduire drastiquement.

La mise en œuvre de toutes ces obligations dictées par le bon sens représente un énorme challenge pour les pouvoirs publics, les organisations professionnelles, les équipages et les établissements d'enseignement maritime. Elle peut permettre de sortir de l'hypocrisie actuelle, qui entoure ces sujets souvent tabous. Cette quasi-révolution culturelle, bien plus difficile à mener que la validation, par l'OMI, de l'installation de gyrophares spécifiques à bord des navires de pêche, est la condition *sine qua non* pour réduire le nombre des abordages et, corrélativement, celui des marins qui y laissent leur vie.

PAPERASSE !!!

ISPS : A propos des documents que le bord doit fournir dans les ports voici comment un de nos collègues a vécu cette charge au quotidien ! L'uniformisation de la documentation au niveau de l'Europe pourrait réduire la fatigue et améliorer la sécurité des navires effectuant du cabotage intra-européen

Les codes qui se succèdent, MARPOL, qui ajoute régulièrement un chapitre à son ouvrage, les critères de qualité, les mesures de sûreté, les exigences des affréteurs, les demandes particulières des terminaux s'additionnent et engendrent une quantité sans cesse grandissante de paperasses à préparer et envoyer avant l'escale. S'il suffisait de changer la date et le nom du port, la tâche ne serait point trop lourde mais que nenni ! Chacun y va de sa petite touche perso, de sa forme perso, ce qui fait que le travail est sans cesse à renouveler.

Je vous livre ci-dessous quelques exemples en liaison avec la navigation que je pratique, à savoir le transport de produits pétroliers raffinés principalement en Méditerranée / Atlantique nord / Mers du Nord, Noire, Rouge, Blanche (et pas toujours bleue !) :

Vu en Belgique et Hollande : les documents à préparer sont différents pour deux escales de même nature au même poste avec 2 agents différents à 1 mois d'intervalle.

Parmi les exemples de ce à quoi on peut faire face, il y a le port d'Augusta en Sicile. Si on regarde le *Guide to Tanker Port* on constate que les appointements de Santa Panagia sont intégrés au port d'Augusta.

Il m'est arrivé de charger à Santa Panagia et de souter à Augusta, 4 milles entre les deux. Avant l'arrivée à Santa Panagia, j'ai rempli les formes ISPS, Déclaration de résidus, Pre-arrival check list, puis naïvement j'ai cru que plus rien ne serait nécessaire pour aller souter trois moques de HFO de l'autre côté de la baie. Le nom de l'Agent était le même, même si l'un dépendait du bureau de Syracuse et l'autre d'Augusta.

En prévision de cette «escale» (au mouillage) de soutage, j'ai eu la désagréable surprise de recevoir un nouveau jeu de formulaires à remplir. Passablement agacé, j'ai renvoyé le jeu déjà envoyé pour l'arrivée à Santa Panagia en apportant quelques modifications (date, nom du port ...). L'Agent me renvoya le tout en me faisant remarquer que même si les informations demandées étaient les mêmes, la forme différait - (du style un fichier sous Word d'un côté de la baie était sous Excel de l'autre côté).? Deux coups d'aviron changent parfois bien des choses !

Toujours en Italie, une escale à Fiumicino (mi 2007) implique l'envoi de 5 messages différents sur lequel il sera mentionné 4 fois le nom du navire, 4 fois le Call sign, 3 fois le Pavillon ... jamais dans le même ordre de sorte que le «copier / coller» n'est pas aisé. L'Agent envoie un document de 11 pages (14 du même style à Gênes... toujours en Italie, ils ne sont pas champion du monde pour rien) avec des impératifs de retour à date imposée. Le Génois est aussi très demandeur d'informations du style liste des personnes impliquées dans la gestion des opérations commerciales avec type et numéro de brevet alors que ses collègues du même pays ne le demandent pas.

L'Espagne a déjà mis en place une harmonisation des formulaires dans ce, domaine ; 5 ports sur 6 récemment touchés ont des documents

uniformisés. Un bon point donc qui ne peut effacer celui ô combien mauvais du coût prohibitif (pour ne pas l'appeler autrement) lié au déchargement obligatoire des eaux de lavage de citernes cargo et résidus de cargaisons hydrocarbures. Mais ceci est une autre histoire.

Les Tanker Check List de Cartagena et de Tarragone, cités pourtant très proches ne sont pas les mêmes. L'une réclame une forme EC tandis que l'autre propose, ou plutôt impose une forme espagnole. Parti un jour de La Corogne avec 2 lots de naphtha vers Cartagena d'abord pour décharger un lot et en recharger un autre, pour ensuite continuer sur Tarragone pour tout y décharger, je me vis réclamer par l'Agent de Tarragone, alors que nous étions encore à La Corogne, un tombereau d'infos (ETA, Quantité de Cargo, déclaration de résidus...) ceci alors que je n'avais pas de prévisions pour l'accostage au port intermédiaire, ni d'infos sur la quantité du produit à recharger, le tout accompagné d'un (je cite) «*yr prompt reply appreciate*» avec un coup de fil à bord quand ce n'est pas assez «*prompt*».

Hollande / Rotterdam + Amsterdam : plusieurs escales en 2007, 2 formes différentes pour un même document. Certains terminaux ont leur propre forme, parfois envoyée sous forme scannée donc impression et remplissage à la main + scan ou fax.

Il est très fréquent sur le marché maritime

des produits pétroliers blancs de ne connaître le port de déchargement que 48 ou 36 heures avant l'arrivée. Les messages tombent alors en pluie avec réponses demandées rapidement «pour éviter des délais à l'accostage...». La pression est mise sur le Commandant pour qu'il envoie sa liasse de documents au plus vite.

Ces documents doivent être envoyés au moins 24 heures à l'avance en invoquant (en ce qui concerne la déclaration de résidus) le même règlement européen. Ce qui n'empêche pas certains de les demander 48 heures avant l'arrivée, en brandissant toujours le même texte de base. (L'espagnol de Tarragone le veut même 3 jours avant !)

Si la référence est donc la même, pourquoi ne pas uniformiser (forme et support) les informations à envoyer avant une escale en concentrant dans un document unique la déclaration de résidus, forme ISPS, liste d'équipage...

Une uniformisation au niveau mondial est utopique, les USCG (entre autres) ne feront jamais comme les autres ! Mais si déjà les ports Européens pouvaient s'entendre on ferait un grand pas, surtout pour ceux qui cabotent dans le coin.

Nous passons beaucoup de temps à notre bureau à préparer les escales, c'est autant de temps que nous ne passons pas à la passerelle ou à la formation des jeunes !

D.B

Notre collègue B. APPERRY nous transmet l'information ci-dessous. Cela intéressera aussi les retraités et rappelle son article paru dans AFCAN Infos de Novembre 2006. (NB: il y en a autant pour les installations portuaires.)

Document transmis par la Direction des Affaires Maritimes aux compagnies et aux quartiers.

Exercices et entraînements ISPS

Bonjour Messieurs,

Il me paraît nécessaire de rappeler que le Code ISPS rend obligatoire l'article A-4.4 : Mise à l'épreuve des plans de sûreté de navires approuvés pour vérifier leur efficacité.

Sur cette base réglementaire, les inspecteurs des affaires maritimes ont instruction d'effectuer une mise à l'épreuve systématique des plans de sûreté de navires lors des visites de vérification intermédiaire.

Je vous serais reconnaissant de transmettre cette information à vos agents de sûreté de navires afin qu'ils s'y préparent et prévoient le délai nécessaire à cette mise à l'épreuve.

De même les articles B-13.6 et B-13.7 sont rendus obligatoires par l'article 3.5 du règlement (CE) 725/2004.

La traduction française des articles B-13.6 et B-13.7 comporte une erreur manifeste : au lieu de «exercices», il faut lire «entraînements».

L'application de ces mesures doit nous être communiquée : les exercices effectués tous les 3 mois sont à consigner dans un registre à bord et les entraînements effectués une fois par année civile, sans dépasser 18 mois, doivent faire l'objet d'un compte rendu à nous adresser.

Avec mes remerciements pour votre attention.

Cordialement.

Philippe-Jacques ROUX

Chef de la Mission Sûreté des Navires - Direction des Affaires Maritimes
3 Place de Fontenoy - 75007 PARIS 07 SP

Surveillance et gestion de la fatigue des coques

Répondant à l'aimable invitation de son Directeur scientifique, un membre de l'AFCAN a visité l'établissement Nantais de la société PRINCIPIA R&D, dont les systèmes de surveillance et d'interprétation pour les structures métalliques sont remarquablement porteurs de sécurité, et méritent d'être connus, ne serait-ce qu'en raison de leur facilité étonnante de montage et d'exploitation.

La recherche des performances techniques, et donc financières, conduit à repousser toujours plus loin la limite d'utilisation des structures, quelles que soient leur nature : béton, acier, fibres de carbone, et bien d'autres encore. Les conditions d'efforts sont déterminées par les données du cahier des charges, le concepteur détermine les limites d'emploi, et l'utilisateur est censé les respecter.

Encore faut-il connaître l'évolution des efforts auxquels est soumise la structure dans son domaine d'emploi. Cette connaissance peut être négligée, méconnue, ou ignorée, ce qui se traduit par des accidents et des catastrophes, dont l'actualité est trop souvent remplie, notamment dans le domaine maritime : Erika, Prestige, MSC Napoli pour ne citer que les plus récents. C'est là que se situe l'action de recherche et développement de PRINCIPIA dans son établissement de Nantes. Cette recherche est très diversifiée, car elle traite aussi bien de l'amélioration des liaisons entre éléments des voiliers multicoques que des méthodes d'évacuation des passagers à bord des paquebots géants, et de la détection et prédiction des cassures de coque. Cela touche de très près les centres d'intérêt et d'action de l'AFCAN, dont les membres sont, ou ont été au contact de

ces problèmes. Certains d'entre nous ont commandé le CGM NORMANDIE, qui a connu récemment une triste fin sous le nom de MSC NAPOLI.

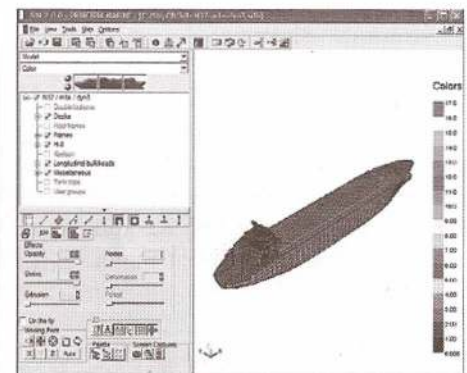
LE DOMAINE D'ACTIVITÉ «RÉSISTANCE DES COQUES» DE PRINCIPIA :



- Conception des systèmes, maîtrise d'œuvre.
- Définition, développement et mise en place de systèmes innovants:
 - o Capteurs et réseaux optiques
 - o Balises autonomes
 - o Emission Acoustique
 - o Systèmes d'échanges / réseaux
 - o Intégration de systèmes durcis à base d'ordinateurs type PC (1)
 - o Comparaison Mesure-Simulation numérique, simulation numérique de comportement de structure
- Commercialisation de solutions utilisant des composants de base intégrés par des partenaires et des sous-traitants.
- Suivi, entretien et évolution des systèmes en service, interprétation des données collectées.

LES SYSTÈMES DE SURVEILLANCE DÉVELOPPÉS PAR PRINCIPIA :

- **Surveillance de structure :**
 - o Fatigue, Fissuration, Corrosion.
 - o Vibrations, Mouvements de plateforme.



- **Surveillance de machines tournantes :**
 - o Surveillance sur seuils.
- **Systèmes associés :**
 - o Logiciels de communication.
 - o Interfaces Homme-Machine dédiés.

I. Les systèmes autonomes type balise

Ces systèmes ont pour particularité une facilité d'implantation remarquable:

- Les capteurs, fixés par des aimants ou par collage, sont intégrés aux structures ou déportés, et ne nécessitent aucun câblage.
- Intégrée aux balises, l'alimentation est effectuée par des piles dont la longévité est très importante en raison d'une consommation spécifique très réduite.
- Chaque balise est équipée de mémoires internes, et effectue la sauvegarde des données qu'elle recueille.
- L'envoi des données par radio vers la baie de traitement est automatique et paramétrable, les trames étant reçues sur un ordinateur portable ou nomade (PDA)



1. SPÉCIFICATIONS COMMUNES AUX

BALISES :

- Intégration possible de tout type de capteur (accélération, température, pression, jauge, émission acoustique...)
- Emission/réception supérieure à 100 mètres en champ libre (ISM 868 MHz).
- Masse inférieure à 880 grammes (avec batterie, suivant scénario).
- Résolution de 12 à 16 bits, et une bande passante entre 0 et 5 000 Hz suivant le capteur.
- Autonomie de 3 mois à 5 ans et plus, suivant la stratégie de déclenchement.
- Mémoire interne de 2 Go (4 Go en cours de validation).
- Envoi de trame d'état de la balise (défaut pile, capteur,...).
- Logiciel d'interface et de configuration sous Windows, avec reconnaissance automatique des balises.
- Précision d'horloge +/- 3,5 ppm.
- Intégration d'un GPS en option.

2. LA BALISE EN ÉMISSION ACOUSTIQUE

C'est une balise de surveillance «intelligente» et autonome, avec les caractéristiques suivantes :

- Émetteurs/transmetteurs ISM 868 MHz, ou autres sur demande.
- Logiciel sous Windows XP durci⁽¹⁾, permettant de configurer la balise et de dialoguer avec elle.
- Datation interne paramétrable pour déclencher une surveillance (précision +/- 3,5 ppm).
- Protection efficace aux environnements, IP 67, Ex en option.
- Traitements intégrés dans la balise (en option).

Utilisation :

- suivi des fissurations, fatigues, usures,
- détection de fuites, du développement de corrosions foisonnantes,...

3. LA BALISE ACCÉLÉROMÉTRIQUE

C'est une balise de surveillance «intelligente» et autonome, avec les caractéristiques suivantes :



- Accéléromètre triaxial interne pour surveillance de machine tournante.
- Accéléromètre triaxial externe pour surveillance de structures.
- Logiciel sous Windows XP durci⁽¹⁾ permettant la configuration de la balise et la récupération des données par radio.
- Datation interne paramétrable pour déclencher une surveillance (précision +/- 3,5 ppm).
- Protection efficace aux environnements, IP 67, Ex en option.
- Traitements de données intégrés dans la balise (FFT, autres en option).
- GPS intégré en option.

Utilisation :

- Surveillance de structure, de machines tournantes et alternatives,
- Surveillance de chocs (coups de ballast, accostage, remorquage ...)

4. LA BALISE JAUGE DE DÉFORMATION

- Pont complet ou demi pont 350 Ohm.
- Déclenchement sur seuil ou par paramètre d'environnement.
- Logiciel sous Windows XP durci⁽¹⁾ permettant la configuration de la balise et la récupération des données par radio.
- Datation interne paramétrable pour déclencher une surveillance (précision +/- 3,5 ppm).
- Protection efficace aux environnements, IP 67, Ex.
- Traitements intégrés dans la balise (Rainflow, et d'autres en option).
- GPS intégré en option.



Utilisation :

- Surveillance et analyse de structure, expertise

II. Les systèmes de surveillance intégrés, à base de sous-ensembles optiques

1. CARACTÉRISTIQUES COMMUNES :

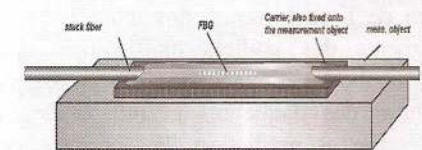
- Grande durée de vie, estimée à 20 ans,
- Insensibilité aux rayonnements électromagnétiques,
- Grande quantité de capteurs sur quelques fibres (1 seul câble),

- Stabilité de fonctionnement dans le temps,
- Assemblage de capteurs allant de quelques Hz à plusieurs KHz dans le même système d'acquisition temps-réel.
- Ensemble compact, industrialisé et durci⁽²⁾.

2. LES SOUS-ENSEMBLES COMPOSANT LE SYSTÈME TEMPS RÉEL :

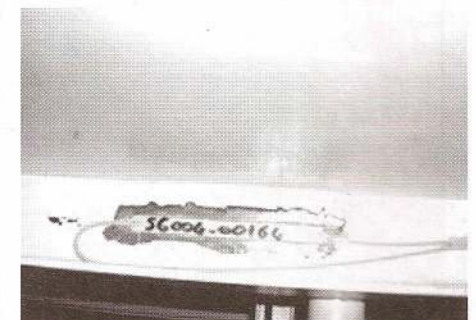
- Ordinateur type PC durci⁽¹⁾, écran standard 19 pouces, et disques durs sécurisés (RAID).
- Onduleur acceptant les coupures d'alimentation jusqu'à 1 heure.
- Synchronisation de toutes les voies d'acquisition (1ms entre voies déformations, <10ms entre déformations et attitude de la plateforme).
- Visualisation d'aide à la navigation déportée (écran de contrôle en passerelle).
- Capacité d'acquisition en temps réel de plusieurs mois sans intervention.
- Aide à la décision (pré-alarme et alarme) par changement de couleur d'une voie visualisée.
- Nombreuses options comme l'aide à la maintenance, et d'autres outils en ligne.
- Communication avec d'autres systèmes (boîtes noires, autres).
- Logiciels de communication avec les réseaux bord.

3. LE CAPTEUR À RÉSEAUX DE BRAGG :



Le capteur est une partie intégrante de la fibre.

Chaque capteur est collé sur son support, lui-même collé sur l'objet à mesurer.



Les protections sont adaptées à l'environnement, du cryogénique à 400°C, et le câblage est recouvert d'une gaine en kevlar.

Utilisation :

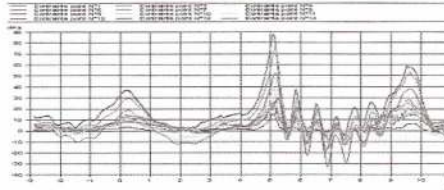
- Surveillance et génération d'alarme sur des structures d'accès difficile (capacités contenant des gaz ou des hydrocarbures, portes d'écluse ou de cale sèche, etc...)

III. La mise en œuvre



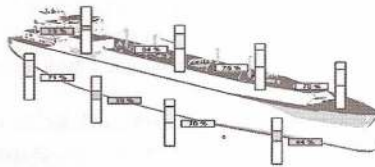
Ces systèmes de surveillance associent en temps réel:

- des informations d'environnement (états de mer, vent, courant, etc.) par des



capteurs d'environnement.

- des informations de plate-forme (mouvements, position, contraintes, accélération, etc.) par des capteurs de comportement.



- des modèles de simulation

Ce sont des outils d'aide à la décision, aussi bien pour le capitaine qui recherche la meilleure prise de cape par très gros temps, que pour l'ingénieur qui recherche la connaissance précise des fatigues et cassures de structures, ainsi que de l'instant où l'intervention devient nécessaire.

Les potentialités de ces systèmes concernent ainsi :

- les navigants,

- les armateurs,
- les sociétés de classification,
- l'État du port,
- l'État du pavillon.

(1) le durcissement consiste en la suppression complète des moyens d'utilisation de l'ordinateur autres que ceux prévus par les programmes installés, et la suppression des accessoires du système d'exploitation (Linux, Windows) dont il ne reste que le noyau. La stabilité du système est enfin acquise, et il n'est plus possible d'utiliser l'ordinateur pour autre chose que l'exploitation du programme dédié

(2) Les câbles et connexions ainsi que les fréquences de travail sont sélectionnés pour rester insensibles aux perturbations mécaniques, thermiques et électromagnétiques

Pour tous renseignements :

PRINCIPIA R.D. Nantes
1 rue de la Noë - BP 22112
44321 Nantes cedex 3 - France

Tel : +33 (0)2 40 14 50 31
Fax : +33 (0)2 40 14 34 00

International Marine Accident Reporting Scheme
MARS REPORT

MARS 200725

Presque accident assisté par VTS

Un VLCC chargé en route vers l'est naviguait dans une route étroite et très fréquentée suivant la route recommandée en eau profonde à la vitesse d'environ 12 nœuds en montrant les marques de navire à grand tirant d'eau. La visibilité était bonne et la mer peu agitée. Vers 02h15 locale, ayant atteint un point tournant habituel et effectué le changement de route prévu, nous nous sommes stabilisé à notre nouvelle route. Jusque là le trafic important vers l'ouest semblait passer sans problème comme on pouvait le constater aussi bien à vue qu'avec l'ARPA.

Une fois en route au nouveau cap nous avons observé un grand navire en route vers l'ouest, à quelques degrés sur bâbord, montant un beau feu vert et traversant manifestement de bâbord à tribord. Notre ARPA le prit en charge à 3 milles avec une vitesse de 21 nœuds. A ce cap là le navire en route à l'ouest courait le risque non seulement de traverser la zone de séparation très étroite et de naviguer à contresens dans la voie est, mais en outre de

naviguer dans la zone en eau profonde en violation des règles.

Avec la distance qui diminuait rapidement on observa qu'il dépassait une remorque en route sur son côté tribord ce qui l'empêchait de venir sur tribord au cap voulu vers l'ouest. On remarqua aussi que son AIS avait été stoppé ce qui empêchait de l'identifier.

Nous avons essayé, sans succès, d'entrer en contact avec ce navire route à l'ouest, mais à la VHF nous avons entendu un porte conteneur informant le VTS de son intention de croiser «un VLCC route à l'est vert sur vert». Le VTS nous 'demanda' de croiser le porte conteneur de cette façon (vert sur vert). Ne disposant pas de temps pour réfléchir à la situation nous avons fait une manœuvre d'urgence en mettant la machine avant lente et en venant sur bâbord. Cela nous a amené à faire soudain cap au nord dans une route vers l'est pour quelques instants, créant une frayeur à deux autres navires à proximité en route à l'ouest.

Lorsque le navire contrevenant nous croisa (vert sur vert) à environ 150 mètres, on vit que c'était un

grand porte conteneur, mais on n'a pu connaître son identité avec certitude son AIS étant toujours stoppé. Après quoi un VTS repentant donna ordre au navire dévoyé de rejoindre la voie vers l'ouest.

Nous protestâmes véhémentement auprès du VTS, et lui demandâmes d'identifier le navire et d'informer son armateur. Nous adressâmes aussi un rapport de presque accident à notre propre compagnie en espérant que des pressions aient lieu par l'intermédiaire de l'administration de son pavillon.

Note de l'éditeur : Cet incident qui donne des cauchemars amène à demander que les autorités portuaires et les gouvernements d'états côtiers étudient sérieusement la mise en place, dans les eaux resserrées, de vitesses limitées et de zones où les dépassements seraient interdits.

MARS 200726

Cours de COLREG par VHF

Conversation entendue sur canal 16 à proximité d'un passage étroit en Méditerranée, par un beau

soir d'été et une visibilité parfaite, entre un pétrolier et un cargo. Le pétrolier avait le cargo sur l'avant bâbord et était manifestement inquiet d'un risque de collision ou d'une situation rapprochée. Le pétrolier appela nominativement le cargo pour lui demander ses intentions. Le cargo ignora son appel. Le pétrolier rappela quelques minutes plus tard et le cargo répondit.

Pétrolier : Quelles sont vos intentions ?

Cargo : Maintenir ma route et ma vitesse.

Pétrolier : Mais vous êtes sur mon bâbord, vous devez changer de route.

Cargo : Mon commandant m'a dit de conserver ma route.

Pétrolier : Il faut retourner à l'école mon gars. Vous êtes sur mon bâbord, vous êtes le navire qui doit céder le passage. Vous devez changer de cap.

Cargo : Je dois changer de cap ?

Pétrolier : Oui vous devez changer de cap.

Cargo : Je dois prévenir mon commandant.

Puis ce fut le silence pour environ une minute.

Pétrolier : D'accord, gardez votre cap. Ne changez pas de cap. Je vais changer de route. Ne changez pas de cap.

Cargo : OK, je garde ma route.

Note de l'Éditeur : Une telle ignorance d'une règle fondamentale est effrayante et demande une surveillance et une gestion plus efficace du trafic par les VTS et les États côtiers. Le contrôle par l'État du Port a déjà le pouvoir d'enquêter sur les cas de navigation dangereuse. Dans des cas comme celui-ci, qui peuvent être hors des limites d'un VTS, les navires mis en danger devraient pouvoir signaler des navires dangereux aux autorités côtières et permettre à des agences d'investigation d'avoir accès aux enregistrements de leurs données de voyage pour lancer des actions contre des officiers de quart négligents par l'intermédiaire des autorités de l'état du pavillon délivrant les brevets. Ce serait peut être le stimulant nécessaire pour une amélioration mondiale des niveaux de formation à la veille et à la conduite du quart.

MARS 200732

Violation d'un DST par inadvertance

Un gazier de taille moyenne qui naviguait dans la voie côtière d'un DST fut contacté par les Gardes Côtes lui posant les questions habituelles concernant le navire, sa cargaison, sa destination. Après avoir eu confirmation du tonnage l'Officier des Gardes Côtes informa le navire qu'il violait les règles de navigation concernant ce DST car son tonnage brut était supérieur à celui autorisé dans cette voie côtière. Informé de la chose le commandant proposa de faire demi tour et regagner la voie de navigation normale.

Le Coast Guard déclara que l'infraction ayant déjà eu lieu, il fallait s'attendre à une amende à l'arrivée à destination, et qu'en exécutant la manœuvre proposée le navire violerait d'autres règles du DST et serait sujet à d'autres sanctions. Les opérateurs furent rapidement contactés et informés de la situation et soutinrent le capitaine.

Le navire continua son voyage sans autre problème et fut visité à l'accostage par le PSC qui donna une amende pour l'infraction du navire.

En réexaminant les cartes et documents après avoir reçu l'information du Coast Guard le capitaine fut en mesure de confirmer que le navire avait réellement violé les règlements locaux en utilisant ce dispositif de séparation de trafic. L'officier qui avait préparé le plan de voyage, le commandant qui l'avait autorisé et l'officier de quart qui l'avait accepté avaient tous omis ce détail.

Le commandant expliqua à l'officier du PSC que le navire faisait du cabotage et que la charge de travail de l'officier responsable de la création des plans de voyage était forte. En fait, il apparut que l'officier concerné ne respectait pas les règlements STCW concernant les heures de repos en raison de la nature du trafic.

Leçons tirées :

- 1 - Cet incident heureusement ne résulta qu'en une petite amende à l'arrivée au port. Il est rappelé aux navigants qu'il est indispensable de vérifier toute information relative au voyage prévu, les règlements et consignes indiqués sur les cartes et autres publications concernant la zone du voyage, y compris les avis aux navigateurs temporaires et préliminaires et les avis reçus de toute autre source.
- 2 - Avant de commencer le voyage, le capitaine, et si possible les autres officiers de pont, devraient soigneusement re-vérifier et s'assurer du respect de tous les règlements.
- 3 - S'il existe une situation dans laquelle la charge de travail du navire devient trop importante et que l'on dépasse les heures de travail, le gestionnaire à terre doit être informé, de sorte que des ressources supplémentaires soient allouées en fonction des nécessités.

Action corrective:

Après cet incident, l'opérateur a mis en supplément à bord un troisième officier sur ce trafic pour réduire la charge de travail des officiers de navigation.

MARS 200720

Attribution des places dans les embarcations de sauvetage à chute libre

Les Compagnies et les capitaines de navires

équipés d'embarcations de sauvetage à chute libre devront s'assurer que les deux places vitales soient attribuées aux membres d'équipage les plus appropriés et expérimentés.

On a constaté, sur certains navires à embarcation de sauvetage à chute libre, que si le poste de pilotage est assigné à l'officier le plus ancien, la place d'où l'on peut faire fonctionner le largage de secours était parfois laissé libre ou allouée à un surnuméraire.

Ce système de largage de sécurité est habituellement placé près de l'arrière de l'embarcation. Au cas où le système de largage principal, commandé depuis le poste de pilotage, ne fonctionnerait pas, il est vital qu'une personne responsable, assise près de la commande de largage de sécurité puisse l'actionner rapidement sur les ordres du patron afin de permettre un abandon rapide et en sécurité du navire endommagé.

RAPPORT OFFICIEL : Accident mortel lors de la récupération d'une embarcation de sauvetage.

(Bureau Canadien de la Sécurité des Transports - Avis Sécurité Maritime 11/06)

Un vraquier venait de terminer un exercice de mise à l'eau d'embarcation au mouillage et était en train de remonter l'embarcation de type fermée avec 5 membres à bord. Alors que l'embarcation se trouvait à environ 11m au dessus de l'eau, le système de largage arrière s'ouvrit. Lorsque la charge se transféra sur les garants avant le système de largage avant s'ouvrit aussi et l'embarcation chuta verticalement à l'eau la poupe en premier. Un membre d'équipage fut mortellement blessé.

L'enquête a révélé que la conception du système de largage (fabricant : **Shigi Shipbuilding Co Ltd**, Sakai City, Osaka, Japan, **model SRS-37**) permettait le blocage normal de la poignée de commande et le verrouillage par la goupille de sécurité, même si les systèmes de largage n'étaient pas complètement réenclenchés. De ce fait les membres d'équipage dans l'embarcation se croyaient en sécurité après avoir goupillé la poignée pensant les crocs apparemment réenclenchés et verrouillés.

Ce modèle de système de largage a été abandonné depuis de nombreuses années et a été remplacé par un système amélioré mais, selon le fabricant, environ 500 navires ont été équipés de ce système dans le passé. Le Bureau Canadien de la Sécurité des Transports a informé le fabricant, les Sociétés de classifications et les P&I pour permettre une large diffusion de l'information. Il informera aussi les Secrétariats des MOU de Paris et Tokyo, pour faire inspecter ces systèmes de largage et vérifier que les équipages savent les utiliser correctement.

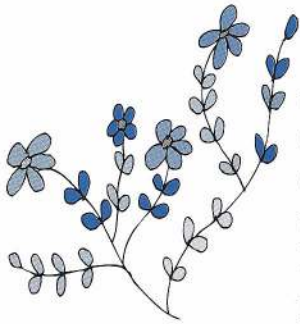
Les fascicules de corrections aux ouvrages du SHOM en téléchargement gratuit

Depuis fin mai, tous les fascicules de corrections aux ouvrages généraux et aux instructions nautiques du SHOM sont disponibles gratuitement en téléchargement sur le site www.shom.fr.

Ces fascicules sont accessibles à partir de la liste des ouvrages généraux et de la liste des instructions nautiques dans la colonne « Mise à jour ».

Pour connaître les autres publications du SHOM
www.shom.fr, Produits et publications

AVEC DES FLEURS...



Invité à un repas, une tradition veut que l'on apporte des fleurs pour la maîtresse de maison, mais la tradition ne prévoit pas du tout que l'on reçoive avec des fleurs, pourtant quelques fleurs au menu n'ont rien de déplacé !

La chose n'est pas aisée, car il y a les fleurs toxiques et les comestibles, une plante toxique pouvant avoir des fleurs comestibles (acacia ou glycine...) ou l'inverse.

D'autre part les fleurs comestibles doivent en plus être exemptes de pollutions comme les échappements de voitures près des routes, les engrais, pesticides, insecticides près des cultures et en pleine nature sauvage vous avez le marquage territorial de certains animaux sauvages ! Alors, cueillez dans votre jardin s'il est sain, ou adressez vous à des maraîchers ou épiciers spécialisés, soit ayant boutique, soit sur Internet.

Les fleurs ne vont pas faire à elles seules un plat d'accompagnement (à la crème, au lard, à la bretonne, braisées etc...) mais vont s'ajouter au plat complet pour le plaisir des yeux et surtout apporter une saveur acidulée avec le bégonia, sucrée avec la marguerite, ou camphrée avec la lavande...

On fera un beurre de soucis, de capucine ou de violette, un sirop de coquelicot comme à Nemours, toutes fleurs que l'on peut rajouter à une salade. Et puisque nous parlons de salade, pourquoi ne pas assaisonner avec un vinaigre de lavande : un litre de vinaigre de cidre qui a la propriété de bien assimiler les parfums, 100 g de fleurs de lavande, laisser macérer 6 semaines et filtrer.

Quant au beurre, le principe est de laisser le beurre à température ambiante pour le ramollir et lui incorporer des pétales de fleurs hachées, on pourra aussi y ajouter quelques herbes aromatiques, voire du poivre, mais surtout un filet de jus de citron, puis mettre au réfrigérateur. Ensuite vous pourrez utiliser ce beurre comme un beurre maître d'hôtel sur un poisson ou des pommes de terre chaudes.

Combinez fleurs, feuilles, épices pour faire des tartines à votre goût, pour ½ livre de beurre, comptez 100g de pétales de fleurs.

Benoît Prieur (le jardinier) nous propose ce petit dessert vite fait : faire frire quelques violettes dans du beurre, verser dans un bol de crème fraîche et saupoudrer généreusement de sucre.

Pour décorer une pâtisserie, un dessert ou tout autre plat, il est agréable de le faire avec des pétales de fleurs givrées ou cristallisées, en particulier des pétales de roses ou de coquelicots : battre légèrement en neige un blanc d'œuf, y passer les pétales pour qu'ils soient bien enduits, les poser sur du sucre glace ou cristallisé et les saupoudrer de ce sucre, poser sur une plaque de cuisson ou mieux sur une toile de cuisson, mettre au four 30 à 40°, légèrement entrouvert durant 2 heures environ.

On peut faire la même chose avec des feuilles, comme la menthe ou la sauge...

Si vous passez par Montélimar, dans le pays de la lavande, allez à l'Office du Tourisme et demandez à manger «fleuri» et l'on vous dira où vous pourrez déguster un menu «lavandé» comme celui-ci :

*Millefeuille de Chèvre frais
Et sa vinaigrette de Lavande*



*Les Aiguillettes de canard au miel de Lavande
Et ses petits Légumes*



Fromage



La mousseline de poire à la Lavande

Je vous souhaite une bonne promenade et un bon appétit.

Cdt Yves CHARLOT

Ça se passe au Paradis

La nuit précédant leur mariage, un jeune couple fut tué dans un accident de voiture. Ils se retrouvèrent aux portes du Paradis escortés par Saint Pierre. Après une quinzaine de jours passés au Paradis, le futur marié prit Saint Pierre à part et lui dit : *«Saint Pierre, ma fiancée et moi sommes très heureux d'être au Paradis, mais nous regrettons profondément de ne pas avoir pu célébrer notre serment de mariage. Est-il possible pour des gens du Paradis de se marier ?»* Saint Pierre le regarda et lui dit : *«Je suis désolé, je n'ai jamais entendu parler, au Paradis, de quelqu'un désirant se marier. J'ai bien peur qu'il vous faille en parler à Dieu Tout Puissant. Je peux vous avoir un rendez-vous pour mercredi en huit.»*

Arrive le jour du rendez-vous, le couple fut conduit auprès du Tout Puissant par des anges gardiens, ils lui présentèrent leur requête. Dieu les regarda solennellement et leur dit : *«Voyons, attendez un an et si vous êtes toujours décidé à vous marier, revenez me voir et on en reparlera.»*

L'année s'écoula et le couple revint. A nouveau Dieu leur dit : *«Je suis désolé de vous décevoir, mais il vous faut attendre encore un an, et je reverrai votre demande.»*

Il en fut ainsi année après année pendant dix ans. A chaque fois ils réaffirmaient leur désir d'être mariés, à chaque fois Dieu leur disait d'attendre un an de plus. La dixième année ils revinrent à nouveau devant Dieu pour réitérer leur demande. Cette fois Dieu leur répondit : *«Oui vous pouvez vous marier ! Samedi prochain à deux heures de l'après midi. Nous aurons une belle cérémonie dans la grande chapelle. La réception est à mes frais.»*

Le mariage se déroula sans anicroche. La mariée était magnifique, Bouddha s'occupa des fleurs pour lesquelles Moïse fournit des paniers élégants quoique simples. Jésus prépara le plat de poisson. Tous les habitants du Ciel étaient présents, et tout le monde eut du bon temps. Tragiquement, mais peut-être inévitablement, après quelques semaines, les jeunes mariés réalisèrent qu'ils avaient fait une terrible erreur. Ils ne pouvaient rester mariés. Ils demandèrent un autre rendez-vous auprès du Tout Puissant.

Prosternés et effrayés, ils demandèrent s'ils pouvaient divorcer. Dieu écouta leur demande, les regarda et leur dit : *«Ecoutez, il nous a fallu DIX ANS pour trouver un prêtre ici. Avez vous seulement UNE IDÉE du temps que cela va demander pour trouver un avocat ?»*