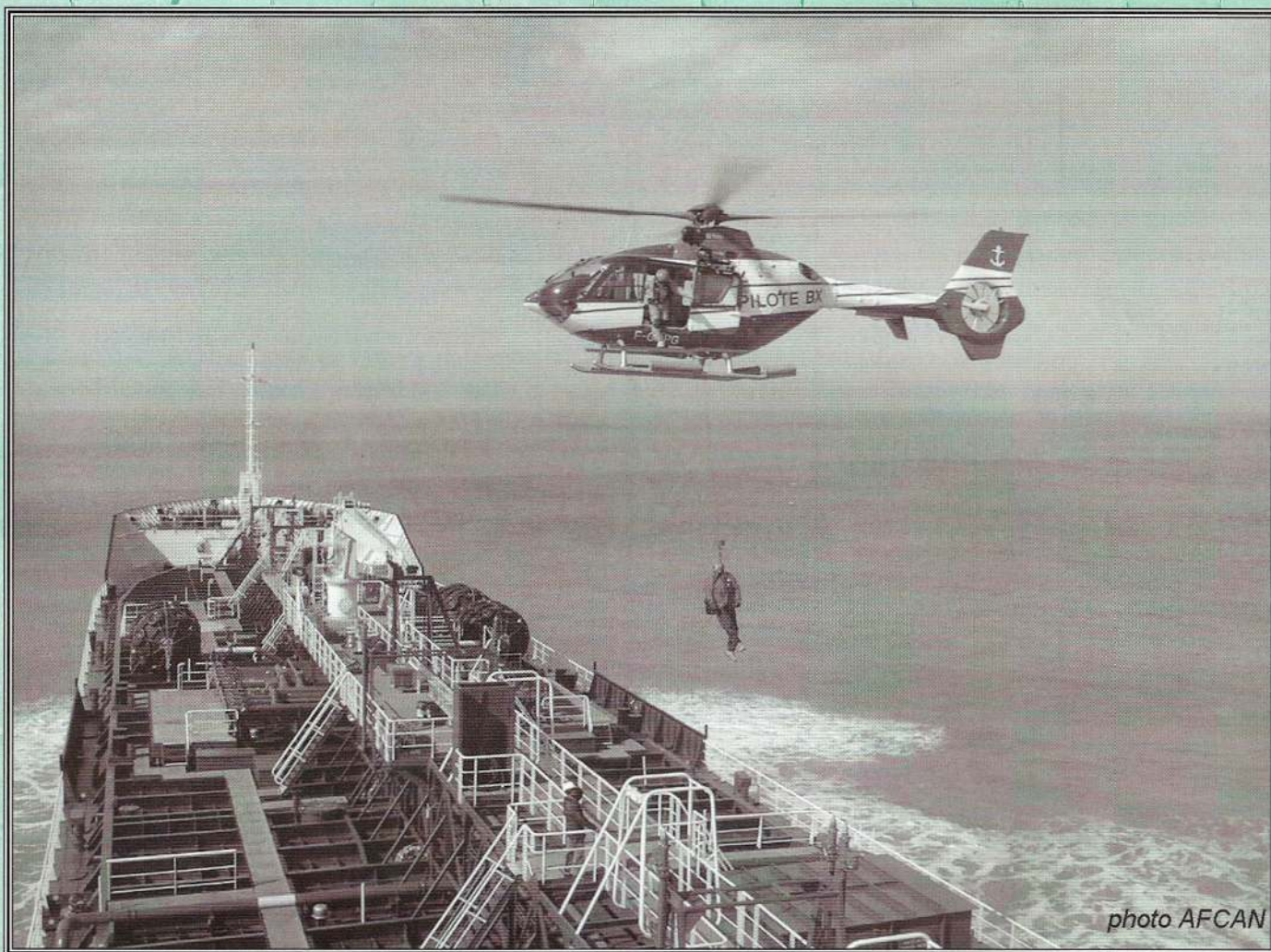


AFCAN

Informations



N° 79 - JUILLET 2008



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 : courrier@afcan.org

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Page 3	Editorial
Page 4	Analyse sur les pertes de conteneurs
Page 5	Radiographie des conteneurs
Page 6	Des Microbes Mangeurs d'Hydrocarbures
Page 9	Sauvetage du paquebot Newhaven
Page 13	Relations entre UE et IACS
Page 18	Imperfections dans le code ISM Incroyable mais vrai
Page 20	Extraits de Fairplay
Page 23	En passant par la cambuse
Page 24	Communications anciennes

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 Hubert ARDILLON

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 -> 2009	Elus -> 2010	Elus -> 2011
J-P Dalby,	H. Ardillon,	B. Apperry
B. Derennes,	L. Barbançon,	Th. Caudal
A. Jegu	M. Bougeard,	F. Capoulade
M. Le Doaré,	Ph. Grall,	G. Guillevic
D. Marrec,	R. Le Bousse,	R. Le Doaré
J-l Penin,	J-F. Le Gall,	H. Quéré
Th. Rossignol.	F-X Pizon.	J. Ruz

Bureau

Président	H. Ardillon
Vice-Présidents	L. Barbançon Ph. Grall F.X Pizon Th. Rossignol
Secrétaire Général	A. Jegu
Trésorier	R. Le Bousse

Conseil Assurance

Guillevic G.

Site web

F.X. Pizon

Présidents de Régions

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

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 : courrier@afcan.org

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

Au cours de mes derniers congés, deux évènements importants ont touché de près le monde maritime français. Ces deux évènements n'ont pas eu droit à la même couverture médiatique.

Pour l'un, Le PONANT attaqué et pris en otage par des pirates somaliens, les médias s'en sont donnés à cœur joie. La télé étant sur place on pouvait voir des images des pirates sur le pont du PONANT. Des photos aussi de la poursuite en hélicoptère des mêmes pirates ont paru dans les journaux.

La Marine Nationale en a profité pour se faire un coup de pub bien mérité.

On a quand même entendu des journalistes regrettant de ne pas avoir eu accès à plus d'informations.

Tout rendre public aurait été, il est vrai, faire bien peu de cas d'un des fondements de l'ISM Code et de tous les systèmes de qualité en général : le Retour d'Expérience.

Nul doute que l'armateur et la Marine Nationale l'aient utilisé, à l'occasion.

Les pirates aussi peut-être ...

Par la suite une résolution autorisant la possibilité de poursuite des pirates dans les eaux territoriales somaliennes a été votée à l'O.N.U. Petit début, mais début quand même.

Pour l'autre, le déversement de fuel par la raffinerie de Donges dans la Loire, les médias ont été beaucoup plus discrets.

Difficile sans habiter la région de savoir ce qui s'était passé.

On n'ose imaginer ce qui se serait dit si le déversement était venu d'un navire (poubelle, voyou, mauvais entretien, équipage sous norme, etc...).

Ainsi que le cortège de nouvelles mesures encore plus contraignantes pour les navires.

Sans parler de l'incarcération immédiate de son Capitaine ...

Autre point important : le Bureau de l'AFCAN change. Ce qui ne change pas c'est le besoin de volontaires pour s'occuper de et faire marcher l'Association.

Alors n'hésitons, n'hésitez pas, c'est pour nos collègues «actifs».

Bon vent, belle mer

Hubert ARDILLON

UNE NOUVELLE ANALYSE SUR LES PERTES DE CONTENEURS

Traduction libre d'un article paru dans le Lloyd's List du 14 mai 2008.

Le «Nautical Institute, London Branch» a saisi l'opportunité du MSC 84 pour organiser un séminaire sur les pertes de conteneurs, suite à la publication par le MAIB du rapport sur la perte du MSC Napoli, avec les questions suivantes :

- Pourquoi des piles de conteneurs s'effondrent-elles.
- Qui est le mieux placé pour planifier un chargement.
- Quels sont les moyens de contrôle pour le navire.
- Les procédures de planification et de chargement peuvent-elles être sûres et opportunes.
- Les déclarations de poids et de contenu des containers sont-elles fiables
- L'effet des conditions de temps est-il vraiment imprévisible
- Le danger créé par les conteneurs à la dérive peut-il être réduit.
- Quelles sont les sommes perdues.



LA SOLUTION POUR LES CONTENEURS DOIT ÊTRE PRATIQUE, ET NON ACADÉMIQUE

Oubliez les mathématiques et recherchez les solutions pratiques, expliquent les experts, alors que l'industrie du conteneur recherche des moyens pour réduire le nombre des pertes de conteneurs.

M. David Tozer, directeur commercial au Lloyd's Register pour les navires porte-conteneurs a expliqué cette semaine qu'il est extrêmement compliqué d'établir les efforts sur le navire et sa cargaison, en tenant compte de la flexibilité de la poutre-navire, des accélérations dues au roulis et à d'autres variables

qui pourraient avoir comme conséquence l'effondrement de piles de conteneurs et la perte par dessus bord de conteneurs.

«Ce problème ne sera pas résolu mathématiquement, nous avons besoin d'une solution pratique, et non académique.»

La question des pertes de conteneur est devenue un thème d'actualité depuis que le bureau d'enquête sur les accidents maritimes du Royaume-Uni (MAIB) a relevé beaucoup de points faibles sur les pratiques de l'industrie maritime dans son rapport sur l'effondrement d'une pile de conteneurs à bord du *feeder* Annabella au début de l'année passée..

La chambre internationale du commerce maritime (ICS) et le Conseil mondial du commerce maritime (WSC) élaborent actuellement un code des bonnes pratiques qui devrait être achevé cette année.

Des preuves ultérieures de mauvaises pratiques ont été découvertes par le MAIB pendant son enquête sur l'accident du MSC Napoli. Les inspecteurs ont constaté que, sur les 660 conteneurs restés au sec sur le pont du navire porte-conteneurs échoué, 137 présentaient plus de trois tonnes que leur poids déclaré. Le plus grand écart était de 20 tonnes, et le poids total des 137 conteneurs dépassait de 312 tonnes celui enregistré sur le manifeste de cargaison.

Avec plusieurs autres incidents graves ces dernières années, l'industrie du transport maritime de conteneurs examine maintenant de nombreux points faibles au long de la chaîne d'acheminement, avec le défaut de déclaration du contenu ou les conteneurs surchargés, ce qui est certainement le plus grand problème.

Mais à la fois la conception des navires et la résistance des conteneurs eux-mêmes font également l'objet d'un examen rigoureux.

Mike Compton, conseiller technique à l'association internationale de coordination de manutention du fret, a déclaré lors de ce séminaire que «beaucoup de conteneurs n'ont aucune capacité à l'empilement, alors que le niveau de l'entretien de conteneur est un autre sujet de préoccupation.

Les conteneurs sont travaillés plus durement que jamais. Comme le sont les navires

et leurs équipages. Comme le sont aussi les ports, les travailleurs portuaires et les appareils de manutention. Le maillon le plus faible est le conteneur de marchandises lui-même.»

Mais comme le soutien se développe dans l'industrie pour que tous les conteneurs soient pesés, M. Compton a relevé des interrogations sur la façon dont les déclarations de poids pourraient être vérifiées, qui devraient en être responsables, où elles devraient être faites, et comment s'assurer que les caractéristiques correctes sont communiquées en temps utile aux officiers à bord.

La plupart de ceux qui étudient cette question estiment que la pesée du conteneur lors du chargement à bord est trop tardive. Une solution serait de peser des conteneurs quand ils sont déplacés dans le terminal par les cavaliers ou les portiques. La technologie existe mais jusqu'à présent, les fabricants d'équipement disent que ni eux ni les opérateurs de terminal n'ont été sollicités pour fournir des informations sur les poids.

La conception des navires est également critiquée, avec des passerelles souvent trop étroites pour permettre à l'équipage de vérifier correctement le saisissage. «Ceux qui conçoivent les porte-conteneurs semblent seulement penser à cela la veille du premier voyage » se plaint M. Compton. Mais les efforts sont maintenant entrepris à l'O.M.I. pour améliorer des procédures de saisissage, avec une norme internationale pour les navires neufs qui devrait être approuvée cette année «ainsi une action est en cours.»

Le nombre exact de conteneurs perdus chaque année reste peu connu, avec une estimation fréquente de 10.000, relevée par le club P&I du Royaume-Uni dont les bases de données internes suggéreraient un nombre considérablement moins élevé - bien que les déclarations de sinistre n'incluent pas les conteneurs vides.

S'adressant à la réunion organisée par le Nautical Institute, M. Karl Lumbers, directeur prévention des pertes du P&I club U.K. a déclaré que la mutuelle d'assurance avait enregistré 776 réclamations de fret en conteneur entre 1987 et 2007 qui ont coûté \$372m. Le nombre de réclamations représente 10% du total du club sur toute cette période, alors

que les porte-conteneurs représentent 12% des entrées du club. En termes de valeur, la part des réclamations de conteneurs était 9%.

Mais il y a eu récemment une augmentation en valeur des réclamations, traduisant en partie le volume des pertes des deux hivers passés quand il y eu plusieurs accidents importants dans les eaux européennes. La plupart des pertes se sont produites à bord de navires grands et relativement neufs. Il y a également eu une «spectaculaire progression» dans les pertes résultant des erreurs commises par le personnel à terre telles que

le mauvais arrimage. «Ce ne sont pas simplement les armateurs qui doivent être blâmés,» d'après M. Lumbers.

La Chine est l'une des plus grandes places sensibles, avec des autorités incapables de suivre le rythme de l'accroissement du marché d'exportation, et d'assurer le maintien des normes d'empotage.

L'Inde est un autre pays qui a des problèmes de contrôle de qualité, mais M. Lumbers a également précisé que l'une des plus grandes exportations de l'Europe est le déchet où l'incidence de la sous-déclaration du poids de la cargaison est vraisemblablement banale.

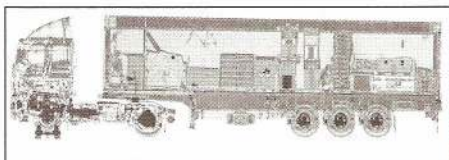
Un premier projet du code de bonnes pratiques sur lesquelles l'ICS et le WSC sont en train de travailler a été maintenant distribué, a indiqué M. Peter Hinchliffe, directeur maritime d'ICS. La pesée des conteneurs est l'un des éléments abordés dans le projet. Cela sera présenté au Comité de sécurité maritime de l'OMI en décembre. L'industrie espère toujours que l'auto réglementation sera suffisante, mais si les autorités décident que des règles obligatoires sont nécessaires pour améliorer les normes de sécurité après l'incident du MSC Napoli, alors le code devrait fournir un modèle pour de futures réglementations.

Radiographie des conteneurs à destination des USA

Un exercice onéreux : la Commission européenne estime que le programme de radiographie pourrait coûter \$500 par conteneur. Le prix à payer a soulevé les inquiétudes les plus intenses au sujet de l'instauration des règles unilatérales des USA.

Traduction libre d'un article paru dans Lloyd's list

UNE NOTE ÉTABLIT LE COÛT DE LA RADIOGRAPHIE DES CONTENEURS AUX USA



Les résultats d'une étude pilote à \$ 18m montrent que la vérification de 100% des conteneurs à destination des USA coûtera \$500 à l'unité.

Le coût massif de la mise en application la législation des USA sur la sécurité des conteneurs a été révélé dans une note confidentielle transmise à Lloyd's List.

L'obligation de radiographier 100% de tous les conteneurs entrants afin d'empêcher leur utilisation par des terroristes pour lancer une attaque aux USA coûterait plus de \$500 par unité aux partenaires commerciaux des USA, déclare la Commission européenne.

Basé sur les résultats initiaux d'un projet pilote dans le port de Southampton et sur «des contributions préliminaires d'Etats membres de l'UE», la Commission a conclu que «un simple calcul du coût total relatif au nombre de conteneurs radiographiés à destination des USA donne un coût moyen par conteneur qui dépasse \$500.»

Les six mois d'essai à Southampton ont

comporté la vérification du rayonnement sur 90.000 conteneurs aux accès du port. 5.500 autres containers à destination des USA ont été radiographiés pour une imagerie non-intrusive du contenu de conteneur.

Dans une lettre envoyée le mois dernier, le ministère de la douane de la Commission a informé les autorités des USA que les essais ont coûté \$18m.

La lettre a exprimé les inquiétudes «les plus fortes» de l'Union européenne concernant la loi «unilatérale» des USA, qui est censée être en vigueur d'ici 2012. «Il est regrettable que les USA n'aient pas attendu les résultats des actions pilotes, y compris l'action pilote européenne dans le port de Southampton... avant d'initier cette législation». La lettre oppose le fait que «la radiographie à 100% puisse même produire une sensation de sécurité trompeuse et miner la sûreté en détournant des ressources rares d'autres mesures essentielles». Elle est également «unilatérale» et «extraterritoriale» du fait que les partenaires commerciaux sont supposés en supporter les coûts. «Si cela était poursuivi, elle tendrait à miner le procédé de la reconnaissance mutuelle USA-UE des normes de sûreté et de contrôle».

La loi frapperait plus durement les plus petits ports, car le commerce à destination des USA s'écoulerait vers des ports plus grands, équipés des moyens de radiographie nécessaires.

Les coûts totaux pourraient être encore plus élevés que ceux montrés par les essais de Southampton, étant donné qu'il y a peu de circulation multimodale dans ce port anglais, la plupart des conteneurs arrivant par la route. Radiographier les containers qui arrivent par rail, chaland et caboteur «soulèverait de durs défis».

Actuellement, entre 0,1% et 3% de tous les conteneurs sont radiographiés dans les ports de l'UE. Les services de sûreté utilisent une matrice qui évalue entre autres choses le risque basé sur les détails des expéditeurs et destinataires.

La lettre de 14 pages explique que la radiographie des conteneurs en transbordement «est susceptible de rallonger le délai d'attente moyen [des navires] de manière significative. Le retour d'informations préliminaire depuis les grands ports de l'UE donne des indices de coût au-dessus de \$300 par container pour déplacer les conteneurs du parc vers les postes de radiographie.»

La lettre ajoute que les coûts indirects, tels que l'augmentation des délais d'attente et l'encombrement, pourraient atteindre «des milliards de dollars annuellement», qui seraient supportés par les expéditeurs et l'industrie du transport.

Pour la Commission, les USA ont également oublié de s'intéresser au commerce non containerisé, tel que le vrac, le fret des rouliers et les navires de croisière, «qui peuvent

transporter des armes de destruction massive ou leurs composantes».

La loi pourrait avoir l'effet opposé de celui désiré : «Comparée à l'approche basée sur le risque actuelle, la radiographie à 100% pourrait réduire la sûreté du commerce international».

La commission sous-entend que les autorités douanières nationales de l'UE ne n'accepteraient pas de bon gré des injonctions de la part des USA sur ce qu'il faut faire : «Il serait difficile que les administrations douanières mettent de côté des attributs de souveraineté afin de pouvoir mettre en application la législation des USA, et investir massivement dans une mesure conçue pour protéger les USA et pour détourner des res-

sources des mesures prévues pour renforcer la sûreté de l'UE».

La loi des USA est «sans aucun avantage clair en termes d'amélioration de la sûreté et induit potentiellement une réorientation importante des flux de transport dans le monde entier».

L'exécutif de Bruxelles laisse entendre dans la lettre que cela pourrait également être illégal: «L'initiative américaine de la radiographie à 100% suppose la compatibilité avec des règles de l'organisation mondiale du commerce (WTO), ce qui n'est pas établi».

La commission a confirmé que la lettre a été envoyée mais a déclaré que les éléments qu'elle contient sont «indicatifs»

«La commission n'a pas encore eu l'opportunité de recevoir les informations détaillées sur lesquelles baser des calculs précis. Nous travaillons toujours sur cela» a déclaré la porte-parole Maria Assimakopoulou.

L'estimation des coûts vient pendant que les négociateurs commerciaux de l'UE et des USA prévoient se réunir maintenant à Bruxelles pour discuter la sûreté du commerce.

Le conseil économique transatlantique, qui se réunit aujourd'hui pour la deuxième fois, est supposé développer l'intégration économique transatlantique et vise à réaliser une meilleure réglementation, l'absence de barrières et la sûreté du commerce.

Des microbes mangeurs d'hydrocarbures et d'huiles

La société Clean Water Solutions nous a fait parvenir une documentation sur les produits qu'elle propose pour traiter les hydrocarbures que ce soit sur des sites industriels ou à la plaisance. Il nous a paru important que nos lecteurs soient informés.

LE RECYCLAGE NATUREL

Nos Microbes

Les microbes sont la manière naturelle de recycler. Nos microbes Archaea, les plus robustes connus, font partie de notre environnement naturel et ont été cultivés pour leur capacité exceptionnelle à consommer les hydrocarbures.

La bioremédiation – Comment ça marche ?



Nos porteurs en mousse flottants brevetés, imprégnés de microbes, absorbent 32 fois leur poids en huile, mais sont imperméables à l'eau. Les microbes sont dormants jusqu'à leur activation par l'oxygène, l'eau, le mouvement et les hydrocarbures. Une fois activés, les microbes agissent comme un bio réacteur consommateur d'hydrocarbures tels que le MTBE, l'huile, le gaz, les nitrates, le kérosène, mais aussi les résidus animaux et le sang de poisson, les transformant en hydrosolubles, acides gras non dangereux (ressemblant à de la glace à la vanille fondue)

qui est de la nourriture pour les poissons et la flore, dont on peut se débarrasser avec les eaux résiduaires normales. Les mêmes microbes se trouvent dans nos CW MICROBIAL POWDER et MICROTABS et agissent de la même manière, avec l'avantage supplémentaire de supprimer les mauvaises odeurs dans les petits environnements contenus, tels que les réservoirs d'eaux usées et les cales.

Comment nos produits peuvent fonctionner pour vous ?

Nautisme – Réduction du temps passé au nettoyage des cales huileuses. Les «Oil Eradicators» vous garantissent la propreté de vos cales pendant 90 jours. Les 'MICROTABS' vont éliminer les odeurs dans vos réservoirs d'eaux usées, entre deux vidanges, plutôt que de les masquer ou les parfumer.

Usage commercial – Réduction des déchets dangereux. Plutôt que d'éponger les flaques d'huile et les résidus, vous les éliminez. Une fois que l'huile a été remédiée, les acides gras obtenus ne sont pas dangereux pour l'environnement.

La facilité d'utilisation ainsi que l'accessibilité de nos produits permettent à tout le monde de : protéger l'environnement, éviter des amendes coûteuses, éviter les tâches longues et malpropres telles que le nettoyage d'hydrocarbures.

OIL ERADICATORS



OIL ERADICATORS combinent microbes et porteurs en mousse absorbants d'huile, pour créer des bio réacteurs uniques qui mangent l'huile!

Série Interne

- Whale : Pour utilisation sur petits bateaux. 15' à 25'
- Sardines (pack de 3) : Protection saison entière, utilisation sur bateaux à cales multiples.
- Grouper : Pour des grands espaces ou événements. Traitera 1qt d'huile tous les 3 jours. Pour bateaux de 40' et au dessus.

En présence de polluants, les microbes se multiplient et restent actifs pendant des mois !

Série Externe

Tous nos porteurs en mousse externes sont recouverts d'une protection en polynet, et

peuvent être attachés ensemble pour une longueur étendue.

Autres Produits

CW MICROBIAL POWDER

A utiliser pour enlever les contaminants sur la surface de l'eau ou sur le béton, la roche et les surfaces poreuses. Efficacité maximale lorsque combiné avec CW BLUE.

CW BLUE SURFACTANT

Décapant polyvalent riche et naturel, pour émulsionner l'huile. Agent nettoyant non toxique, à PH équilibré, biodégradable. Peut être utilisé en conjonction avec un OIL ERADICATOR.

Original MICROTABS

A utiliser dans les réservoirs d'eaux usées, les systèmes septiques et autres environnements fermés. Hydrosolubles, pré mesurés, ces paquets biodégradables éliminent les odeurs et décomposent les solides. (1 Tab pour un réservoir d'une capacité jusqu'à 40 gallons). Pack de 3.

Oil Clean Up Kit



Une petite dose de CW MICROBIAL POWDER, et de CW BLUE SURFACTANT et de l'eau appliqués sur de vieilles taches d'huile, tuera les odeurs et nettoiera les résidus. Surfactant (l'agent tensio-actif) soulèvera l'huile et autres polluants, et les microbes les consommeront. Utiliser RAZOR Sponge pour essuyer facilement les graisses et la crasse. (Ce kit contient 6oz de Powder, 8oz de Surfactant et un RAZOR Sponge).

LES MICROBES MANGEURS D'HUILES

La manière Naturelle de Recycler

La gamme complète de produits Clean Water Solutions, permet de bio remédier efficacement l'huile et les autres polluants que l'on peut trouver sur les sites industriels, les usines, les stations de remplissage marines, les cales, les bacs de trop plein, réservoirs septiques et surfaces poreuses – partout où l'eau et l'huile sont en contact.

Nos produits enlèvent facilement les polluants nocifs. Employez-les pour protéger notre ressource naturelle plus essentielle : l'eau.

Hydrocarbures

Les microbes naturels Archaea utilisés dans nos produits consomment les hydrocarbures (listés ci-dessous), les convertissant en acides gras non dangereux, bénéfiques, qui sont de la nourriture pour les poissons et la flore.

Acenapthene
Acroléine
Acrylonitrile
Oxydes d'Alkilamine
Déchets animaux
Composés aromatiques
Benzène
Diphényle
Liquide de freins
Chloré
Phénols
Chlorobenzène
Chloroforme
Chloronaphtalène
Pétroles bruts
Huiles de découpage
Cyanure
Di chlorobenzène
Carburants Diesel
Naphtalènes
Fluoranthene

Fiouls #1-6
Essence
Graisse
Heptane
Hexane / Hexène
Huiles hydrauliques
Isoprène
Jet Fuels
Kérosène
Long Chain
Alcènes
Huiles de graissage
Carburants marins
Mercaptan
Chlorure de méthylène
Monoalkylbenzenes
Huile de moteur (non synthétique)
MTBE
Ethylbenzène
Fluides à base d'huile

Encres à base d'huile
Peintures à base d'huile
Herbicides organiques
Pesticides organiques
Pentane
Phenoxyacetates
Phenylureas
Esters de phtalate
Polycyclique
Composés aromatiques
Pulp by-products
Secondary
Alkyl benzène
Eaux d'égout
Toluène
Trichloréthylène
Huiles végétales
Voc et xylène
Diethyleneglycol
Phénols nitrates

Notre gamme de produits :

Nos produits sont conçus de manière à utiliser les microbes dans le but d'implémenter le processus de Bioremédiation. Il s'agit d'une solution naturelle et écologique, permettant de traiter les pollutions aux hydrocarbures, aussi bien sur la terre que dans l'eau : dans les cales des bateaux, les marinas, les lacs et rivières.

Notre processus :

Les microbes, invisibles à l'œil nu, sont fournis sous forme de poudre. Un procédé unique permet de les transformer en tablettes sans utiliser d'additifs, de façon à ne pas compromettre le niveau de concentration. Les tablettes sont ensuite introduites dans un diffuseur flottant, qui absorbe 32 fois son poids en huile. Les microbes peuvent rester inactifs pour une période de 5 ans, jusqu'à ce qu'ils soient activés par de l'oxygène, des aliments, le mouvement, et la présence d'hydrocarbures. Une fois activés, les microbes se multiplient, doublant en nombre toutes les 20 minutes. Les microbes digèrent les hydrocarbures tels que les MTBE, l'huile, l'essence, le diesel, les nitrates, le kérosène, les dépôts marins, les résidus animaux, le sang de poisson, et même les odeurs jusqu'à ce qu'elles disparaissent. Les microbes transformeront les hydrocarbures en acides gras, solubles dans l'eau, qui deviennent de la nourriture pour les poissons et la végétation sous marine.

Exemples d'applications :

- stations de carburant dans les marinas
- les cales bateaux de plaisance, de pêche et remorqueurs

- pour éliminer les odeurs et les entrailles de poisson
- barrières de retenue, qui ne font pas seulement contenir mais sont également actives, en bioremédiant.
- lagons et estuaires où les résidus animaux sont un problème.
- lits de mollusques et crustacés où la reproduction à la surface est importante
- les eaux superficielles où le kérosène fait surface et doit être nettoyé
- pour nettoyer les fuites d'huile sur les navires militaires obsolètes.
- pour nettoyer et bioremédier les eaux usées des navires en mer.
- nettoyer les systèmes septiques
- nettoyer la graisse dans les restaurants
- pour les réservoirs de trop-plein, afin de purifier l'eau qui passe dans les tuyaux de décharge.
- pour contenir le E. Coli

INFORMATIONS SCIENTIFIQUES

Les composants vivants sont un mélange de cultures hautement spécialisées, sélectionnées et adaptées spécifiquement, afin de dégrader une large variété de déchets organiques.

L'utilisation de microbes est inoffensive

Alors que l'idée d'un produit basé sur des microbes vivants peut paraître un peu étrange, il s'agit en fait d'un concept écologique. Les microbes font partie de la nature. Tous types de microbes nous entourent constam-

ment, ils sont présents sur votre corps à tout moment, même si ils sont invisibles à l'œil nu.

Alors que certains microbes représentent une menace pour la survie humaine, la plupart d'entre eux n'ont aucun impact sur les humains, ou bien ils ont un effet positif. Les 13 variétés de microbes présents sont classifiées en tant que American Type Culture Collection (ATCC) Class I. Les organismes de cette classification n'ont aucun potentiel dangereux, sous des conditions de manipulations ordinaires. Ils ne font l'objet d'aucune restriction de distribution de la part de l'ATCC, le US Department of Health, Public Health Service et le Toxic Substances Control Act (TOSCA). Les organismes reçoivent cette classification uniquement suite à une étude extensive par l'ATCC et les comités gouvernementaux.

Chaque variété de microbes utilisée dans nos filtres, ainsi que leur développement, font l'objet de contrôles d'intégrité réguliers, sous les conditions ISO 9002. Pendant le processus de fabrication, le personnel des fournisseurs et laboratoires externes effectuent des tests antibiotiques et de contamination. La production ou la fermentation se font sous des normes strictes de propreté, afin d'assurer que seuls les organismes souhaités sont produits.

Que font les microbes ?

Les microbes ont été utilisés avec succès dans les usines pétrochimiques, les usines chimiques, les raffineries, les usines de transformation des produits alimentaires, les chalands marins, les ateliers de construction mécanique marine, les lavages de camions, les usines de traitement de bois, le traitement des eaux souterraines. En particulier, nos microbes permettent de remédier :

- pétroles bruts - créosote - huiles - phénols - solvants
- PCP - BTEX - PNA - Graisses - amines

Comment ça marche ?

La procédure de base comprend deux parties :

- Les microbes mangeurs d'hydrocarbures sont mélangés à des aliments spéciaux et des catalyseurs, ils sont ensuite introduits dans l'eau souillée de pétrole. Les microbes se rattachent aux molécules de pétrole, déchargent des enzymes qui décomposent la structure des hydrocarbures en une matière hydrosoluble, digestible, qui sera ensuite absorbée par le mur de cellules, et digéré.

- Les aliments et catalyseurs mélangés aux microbes accélèrent le taux de reproduc-

tion et de digestion de l'organisme. Dans un environnement favorable, les matériaux de bioremédiation se reproduisent à travers l'eau contaminée, en augmentant la biomasse globale des microbes de façon exponentielle, jusqu'à ce que la totalité des hydrocarbures soit consommée. Le résultat final est que l'eau qui était auparavant souillée de pétrole devient propre, et tous les hydrocarbures sont convertis en eau et dioxyde de carbone.

OIL ERADICATORS MAINTIEN LA POLICE DE LA POLLUTION À L'ECART

Les lois de plus en plus strictes afin d'assurer la qualité de nos ressources en eau, ont changé les opérations nautiques (plaisance et commerciales) à jamais. Oil Eradicators de Clean Water Solutions Inc, sont un moyen efficace pour protéger l'environnement et éviter une amende salée, en éliminant une des cibles préférée de l'Agence de Protection de l'Environnement (EPA) : l'éclat indicateur d'huile sur l'eau.

Oil Eradicators sont des diffuseurs en mousse qui flottent à la surface de l'eau. En présence d'hydrocarbures, ceux-ci sont absorbés et immédiatement attaqués par les microbes spécialisés contenus dans la mousse. Pendant le processus appelé Bioremédiation, les microbes digèrent les hydrocarbures et les convertissent en acides gras comestibles. Ceux-ci servent ensuite de nourriture pour les poissons et la végétation aquatique.

Oil Eradicators permettent aux bateaux (commerciaux ou de plaisance) de pomper leurs cales par dessus bord, de manière sûre et légale. L'eau autour des docks de carburant, les marinas et même les navires coulés qui ont des fuites d'huile peuvent être libérés de tous polluants toxiques.

Oil Eradicators pour cales de bateaux sont proposés dans diverses tailles, afin de répondre aussi bien aux besoins des petits bateaux motorisés, qu'au besoins des navires de 65' et plus. Ils sont présentés sous une variété de modèles comprenant : Whale, Sardine, Grouper et Barracuda.

Pour les marinas, les docks de carburant et les équipements commerciaux, les modèles Orca (4') et Big Blue peuvent être attachés aux pontons, ou connectés ensemble pour couvrir les grands espaces.

En 2005, Clean Water Solutions International a reçu le tout premier «Environmental Innovation Award» décerné par la «National Marine Manufacturers Association».

DES HOLDING TANKS SANS ODEURS GRACE AUX MICROTABS



Les Holding Tanks (ou réservoirs d'eaux usées) sont une nécessité dans le nautisme, mais leur entretien n'a jamais été une tâche facile. Les Microtabs de Clean Water Solutions facilitent le pompage des Holding Tanks, tout en éliminant les mauvaises odeurs, sans efforts pour les marins. Il est recommandé aux propriétaires de bateaux d'utiliser Microtabs à chaque pompage.

Les Microtabs ne font pas que masquer les mauvaises odeurs, celles-ci sont éliminées. Les tablettes absorbent l'ammoniaque et décomposent les solides, ce qui facilite le pompage. Les substances à l'origine des mauvaises odeurs sont éliminées et décomposées.

QUESTIONS FRÉQUENTES AU SUJET DE NOS PRODUITS OIL ERADICATOR ET MICRO TAB :

- Qu'est-ce que la Bioremédiation ?

Il s'agit d'une méthode consistant à utiliser des microbes afin de recycler des matériaux organiques.

- Les microbes ont-ils besoin d'un traitement spécial ?

Ils ont les mêmes besoins que la plupart des formes de vies, cad : oxygène, eau, nourriture (hydrocarbures)

- Que sont exactement les microbes mangeurs d'huile ?

Ce sont des microbes qui ont été récoltés à partir de sources naturelles d'eau et de terre autour du globe. Ils sont sélectionnés pour leur affinité à consommer les polluants à base d'hydrocarbures et une température acceptable (28° - 140° F) et pH (5.5 - 10.0).

- Que deviennent les microbes une fois que l'huile ou l'essence a été consommée ?

Soit ils meurent, soit ils reviennent à leur ancien niveau normal de concentration, ou bien ils sont à leur tour consommés par d'autres organismes.

- Quels sont les produits dérivés finaux ?

Dioxyde de carbone, Eau, Acides Gras et Cellules Bactériennes.

- En combien de temps cela fonctionne ?

Les microbes se mettent au travail immédiatement, une fois activés par de l'eau

salée ou de l'eau fraîche. La période de remédiation peut varier de quelques heures à plusieurs semaines, selon le type et le niveau de concentration d'hydrocarbures. Par exemple, les carburants légers flottant à la surface disparaissent en quelques heures. Le pétrole brut lourd dans le sol prendra quelques mois.

- Est-ce une méthode sûre ?

Oui, les produits Clear Water Solutions Inc. sont à 100% respectueux de l'environnement, non toxiques, et ne contiennent pas de microbes pathogènes.

- Les microbes sont-ils dangereux pour ma santé ?

Non, les microbes font partie de notre environnement et ils sont les recycleurs originaux des matières organiques. L'adulte moyen porte approximativement 3 lbs. de microbes à la surface ainsi qu'à l'intérieur de son corps.

- Quelles sont les conséquences si j'avale ou inhale le produit ?

Vous aurez un goût de terre dans la bouche, et cela vous fera peut-être éternuer. Toutefois, le produit est non toxique et inoffensif.

Voici les coordonnées de la société :

CLEAN WATER SOLUTIONS

Galerie du Port – 26 rue Lacan

06600 ANTIBES, France

Tel. (33) 04 93 34 69 16

Mob : (33) 06 24 03 39 50

Fax : (33) 04 93 34 76 13

Email :

cleanwatersolutions@orange.fr

UN PEU D'HISTOIRE : LE SAUVETAGE DU PAQUEBOT NEWHAVEN

Notre collègue F.X. Pizon sort ses archives...

Le sauvetage d'un navire échoué à grande vitesse est toujours une opération délicate. Aux avaries s'ajoutent le déjaugeage et les efforts de structure consécutifs à l'application sous la coque d'une poussée importante au point d'échouage. Cela nécessite des grands moyens, et de la prudence, car les risques sont très importants : aggravation des avaries, pollution, éventuellement perte totale du navire. Le cas du paquebot Newhaven présente beaucoup d'intérêt, en raison des conditions de l'échouement, et de la méthode de sauvetage utilisée.



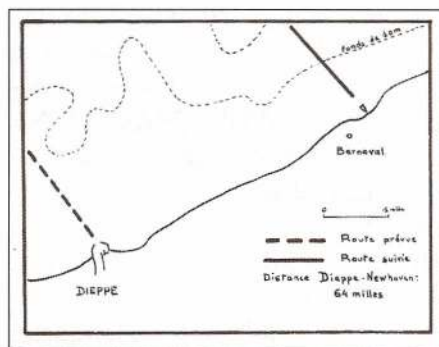
Le paquebot transmanche NEWHAVEN, propriété de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat, avait été construit au Havre en 1911, aux Forges et Chantiers de Méditerranée. Très

rapide pour son époque, ce navire avait fait la guerre de 1914-1918 comme croiseur auxiliaire et repris ensuite son service sur la ligne Dieppe -Newhaven.

Le 5 août 1924, ce paquebot faisait route sur Dieppe à 18 nœuds, par temps de brume. Lors d'un précédent voyage, le capitaine avait reçu un «blâme pour retard»...

A deux heures du matin, le NEWHAVEN s'échoue perpendiculairement à la côte, à 600 m de Berneval, commune située à 10 km dans l'est de Dieppe. Montant sur des fonds présentant une pente de 8 %, parsemés de blocs de marne tombés de la falaise, le navire casse rapidement son erre, mais rentre quand même dans la falaise où il fausse son étrave, et reste déjauge à l'avant de deux mètres environ. Il faut se souvenir qu'à cette époque ancienne, il n'y avait pas de radar, ni de compas gyroscopique et pilote automatique, ni bien sûr de GPS. A marée basse, les passagers débarquent à pied sec et sont dirigés sur Dieppe par autocars. Il n'y a pas de blessés.

A Dieppe, le capitaine d'Armement de la Compagnie demande alors l'aide



d'un puissant remorqueur pour tenter le renflouement à la pleine mer suivante. A 06h40, l'ABEILLE XI (1.200 CV.) appareille du Havre pour Dieppe, mais rend compte à 18h de l'échec de la tentative faite avec l'aide du BORDEAUX, cargo de la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat.



Le 6 août, le NEWHAVEN, qui a été poussé par l'action de la houle et des courants, est maintenant, légèrement couché sur son flanc tribord, cap au sud-ouest, l'avant à 9 m de la falaise et l'arrière à 25 m. Il repose sur de la marne dure, de même nature que la falaise. Les services techniques des Chemins de Fer entreprennent le démontage des hélices, des lignes d'arbres et du gouvernail afin d'alléger l'arrière du paquebot.

Les ABEILLES IV et V et le vapeur de sauvetage MARIE-MADELEINE arrivent sur place dans la matinée. M. BASTIAN, chef de la Branche Sauvetage de la Compagnie des ABEILLES prend alors la direction de toutes les opérations qui seront entreprises. C'est ainsi qu'il fait élonger à 250 m au large des filins d'acier, marqués par des bouées, pour permettre le passage des remorques à bord du NEWHAVEN à la marée montante.

Après quelques difficultés causées par les blocs de marne qui reposent sur le fond, quatre remorques sont tournées sur l'arrière du NEWHAVEN. Celle de l'ABEILLE XI passe par la cage d'étambot et est tournée à bâbord, celle du MARIE-MADELEINE est tournée à tribord arrière, celle de l'ABEILLE V est passée sous les formes de l'arrière et tournée à bâbord, et celle de l'ABEILLE IV est tournée à tribord arrière.

A 14h30, tout étant paré, les quatre remorqueurs commencent à tirer perpendiculairement à la côte. N'obtenant pas de résultat, les remorqueurs évoluent pour se placer à trois quarts sur l'arrière du travers du NEWHAVEN. Au cours de la manœuvre, l'ABEILLE IV, qui était la plus proche de terre, signale qu'elle talonne et revient vers le large, imitée par les autres remorqueurs. Mais elle se fait alors légèrement aborder par l'ABEILLE V. Un peu avant la pleine mer, les quatre remorqueurs tirent ensemble par secousses. L'opération est répétée six fois de suite, mais en vain. Le NEWHAVEN s'est déplacé d'un degré et demi vers le large, et ne bouge plus. Il est alors déjaugé d'un mètre quarante à l'avant, et de 30 centimètres à l'arrière. Vers seize heures, les remorques sont lar-

guées, mais l'ABEILLE V reste sur les lieux pour assister le NEWHAVEN à chaque pleine mer, afin d'éviter qu'il ne monte davantage sur la côte. Les autres remorqueurs rentrent au Havre, où ils restent toutefois prêts à intervenir immédiatement.

Le 7 août, les diverses possibilités de déséchouage sont étudiées au Havre, en tenant compte du fait que le 15 août, jour de vive eau, le NEWHAVEN sera encore déjaugé au minimum d'une trentaine de centimètres. La Compagnie des Abeilles décide alors de prendre les mesures suivantes :

- Pour ramener l'avant du NEWHAVEN sur un plan inférieur, on creusera dans la marne une fosse de 20 m de long, 0m45 de profondeur et 15 m de largeur sur tribord à partir de l'axe du navire. Des rails placés aux bons endroits faciliteront le glissement du navire.

- On tirera le navire au moyen de deux fortes caliornes de 100-120 tonnes placées à l'avant et à l'arrière, doublées par des remorques pour finir de déhaler le navire.

- En raison des difficultés d'accès à marée basse, car il n'est pas possible d'envoyer des camions, tout le matériel sera immergé à marée haute et installé à marée basse. La fosse sera creusée avec des pics, pelles et pioches.



Le 8 août, une équipe de 22 terrassiers commence le creusement de la fosse. Ce même jour, on constate que les fatigues de coque ont distendu les coutures des tôles et que l'eau monte, à chaque marée, d'environ 40 cm dans la salle des machines. La voie d'eau est vite aveuglée et, pour parer tout incident, un groupe moto-pompe de 300 m³/h, et deux de 150 m³/h sont immédiatement demandés au Havre. Enfin, au risque de défoncer ses fonds, le

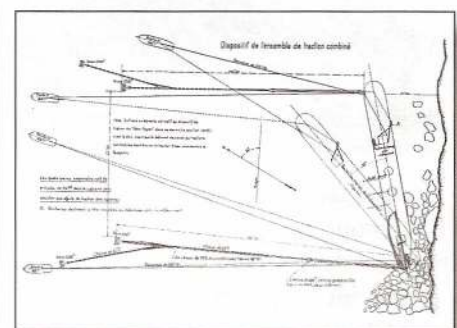
MARIE-MADELEINE mouille, avec un mètre d'eau sous la quille, deux ancres à crapaud de 3,5 t et 2,5 t et des chaînes de 60 mm de section (83 kg par mètre).

Le 9 août, le MARIE MADELEINE mouille les deux dernières ancres, tandis que celles du NEWHAVEN sont débarquées.

Le 10 août, une équipe dispose une pantoire de 8 m de long en fil d'acier de 70 mm par l'écubier bâbord avant du NEWHAVEN. Elle sera fixée sur le bâti du pied de biche bâbord avec une bridure intermédiaire de 12 fils d'acier de 22 mm, que l'on coupera au chalumeau dès que le paquebot sera remis à flot. Les caliornes et leurs dispositifs tombant alors à la mer, le NEWHAVEN restera sous la traction des deux remorques tournées à l'avant et à l'arrière. Toute la durée de la basse mer est employée à l'installation de la caliorne avant. Les ancres empenellées sont enfouies dans la marne, à une profondeur de 80 cm, pour qu'elles résistent aux efforts de traction des caliornes.

Le 11 août, des fils d'acier de 50 mm sont hissés à bord du paquebot pour fixer les points d'attache des pantoires et des caliornes autour des panneaux de cale. Une remorque de 300 m (diamètre 36 mm), élongée au large et à l'avant du NEWHAVEN, est passée par l'écubier de tribord et tournée sur l'hiloire de panneau.

Le 12 août, les motopompes sont installées à bord du paquebot et le dispositif d'amarrage de la pantoire de caliorne arrière a été installé de la même manière qu'à l'avant, en utilisant le panneau de cale arrière. Une remorque a été ensuite tournée à l'arrière sur la même hiloire de panneau et élongée



vers le large. Enfin, quatre orins, avec leurs bouées, sont fixés aux extrémités des remorques et des garants de caliorne, pour faciliter la manœuvre des remorqueurs. Les caliorne sont raidies par palan sur garant, l'installation du matériel étant terminée.

Le 13 août, essai du dispositif. Tout le matériel est soigneusement vérifié pendant la basse mer.

Vers 07h, le MARIE-MADELEINE et les ABEILLES III, V, X, XI arrivent sur les lieux. A 09h, l'ABEILLE XI prend la remorque à l'avant du NEWHAVEN, l'ABEILLE III le garant de la caliorne avant, l'ABEILLE X le garant de la caliorne arrière et l'ABEILLE V la remorque arrière.

Vers 09h30, tout est paré. A 10h, peu avant la pleine mer, des pavillons hissés aux mâts du NEWHAVEN indiquent aux remorqueurs de marcher à demi-vitesse, puis en avant toute. Au bout de quelque temps, les efforts de traction ainsi déployés, augmentés de l'effet de la houle, réussissent à déplacer l'arrière du NEWHAVEN d'environ 1 degré et demi. Mais l'ABEILLE XI, qui était trop tombée dans le nord-est, manœuvre pour revenir dans le sud-ouest, et croche sa remorque dans les ancrs empennelées de la caliorne avant, ce qui les fait chasser. Les remorqueurs reçoivent aussitôt l'ordre de stopper. Sous l'action de la houle, le NEWHAVEN roule durement sur tribord. L'ABEILLE XI reprend alors sa traction et les effets du roulis sont nettement atténués. A 11h15, les ABEILLES III, V et X larguent leurs remorques. A 12h15, l'ABEILLE XI largue sa remorque, n'ayant presque plus d'eau sous la quille. Mais le paquebot ne bouge pratiquement plus.

A 14h, une équipe fait de nouvelles fouilles à l'endroit où les ancrs empennelées de l'avant ont été traînées, et le mou de la chaîne est repris afin de conserver le guindant de la caliorne. On tente en même temps d'étancher le peak avant, mais les déformations causées par le choc contre la falaise empêchent l'accès aux voies d'eau. Il restera 5 tonnes d'eau à un endroit où il y a déjà trop de poids.

Vers 15h, le Directeur de la Compagnie des Abeilles décide d'envoyer les quatre remorqueurs sur les lieux pour la marée du soir. Deux d'entre eux prendront les remorques du NEWHAVEN pour l'empêcher de changer de position, l'opération de renflouement devant être tentée définitivement le lendemain matin.

Vers 20h, le temps fraîchit de l'ouest. rendant les manœuvres difficiles et dangereuses.

Le 14 août, la brise fraîchit de plus en plus. Vers 09h15, l'ABEILLE V prend la remorque avant du NEWHAVEN et l'ABEILLE XI celle de l'arrière. Ces remorqueurs ne sont parés qu'à 9h50.

En manœuvrant, l'ABEILLE III engage son hélice dans l'orin de la bouée de caliorne avant, et l'ABEILLE X casse l'orin de la caliorne arrière, qui retombe au fond de l'eau. Mais avec l'aide du MARIE-MADELEINE, tout rentrera dans l'ordre. A 10h30, l'arrière du NEWHAVEN commence à flotter, et l'avant reste déjaugé de 1,20 m. Le navire fatigue, et sous la force de la houle et du courant, son arrière remonte à la côte de plus de trois mètres, ce qui inquiète fortement les ingénieurs des Chemins de Fer de l'État.

L'ABEILLE X signalant enfin que sa remorque est fixée sur la caliorne de l'arrière, les remorqueurs reçoivent l'ordre de mettre leurs machines en avant. L'arrière du NEWHAVEN se déplace peu à peu vers le large et s'arrête à 30° de sa position initiale.

A 11h15, l'arrière du paquebot flotte avec 33 cm d'eau sous la quille, mais l'avant reste déjaugé de 90cm et les Abeilles de l'arrière tirent sous un angle de 20° (Position n° 2 du schéma).

Mais laissons à M. BASTIAN, qui dirige le sauvetage, le soin de décrire le point culminant de l'opération.

«... Je fais alors hisser le pavillon du mat de misaine à tête de mâ, signalant aux remorqueurs de l'avant, les Abeilles III et V, de mettre en avant toute, en donnant le maximum de puissance. Le NEWHAVEN reste un instant sans bouger, et l'anxiété à bord augmente.

Je fais passer un radio à l'Abeille XI, lui disant d'augmenter la puissance de ses deux machines, en ouvrant les additionnels des moyennes pressions, et, afin de communiquer cet ordre aussi rapidement que possible aux autres remorqueurs, je fais monter un homme dans les haubans et un à l'échelle de la cheminée, en agitant les bras, signal convenu en pareil cas. Je constate du haut de la passerelle que la caliorne de l'avant force considérablement par la tension des câbles de 70 mm de diamètre ; nous donnons alors certainement le maximum des efforts combinés de notre matériel.

Au même moment, l'avant du NEWHAVEN quitte la falaise en descendant par tractions successives, pour trouver la hauteur d'eau nécessaire à sa flottabilité : le navire est sauvé.

Après un parcours d'environ 150 mètres, j'ai fait stopper les remorqueurs, et fait couper au chalumeau les bridures des pantoires des caliorne, afin de filer ces dernières par le fond...».

Plus au large, les ABEILLES III et X envoient leurs remorques sur l'avant du NEWHAVEN, et le paquebot est alors dirigé sur Dieppe. A 12h30, le NEWHAVEN est amarré au quai Henri IV, en présence d'une foule énorme. Il ne restait plus qu'à songer aux réparations. En fait, le rapport de sauvetage fait mention d'un bon déjeuner - bien mérité - puis énumère les avaries subies par les ABEILLES : abordage, talonnement et diverses fatigues du matériel.



Le NEWHAVEN fut conduit ensuite sur le grill de carénage, puis rapidement réparé. Le navire était solide, et peu avarié. Il reprit ensuite son service sans difficultés et l'assura pendant de nombreuses années.

TRADUCTION LIBRE D'EXTRAITS DE LA LETTRE 31 DE L'ICS (INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING)

par JP.DALBY

L'INDUSTRIE MARITIME CONTESTE LES PROPOSITIONS DE L'UE SUR LES SANCTIONS CRIMINELLES

L'ICS garde l'espoir que le Parlement Européen modifiera la proposition de Directive de l'UE sur les Sanctions Pénales pour les Pollutions par les Navires, afin de la mettre en accord avec MARPOL et UNCLOS, et que les navigants ne soient pas poursuivis comme des criminels pour de réels accidents.

L'industrie maritime n'est pas opposée à des sanctions appropriées en cas de violation délibérée aux règles environnementales, mais le principe de criminaliser les accidents n'est ni juste ni raisonnable en raison des dangers que présente la mer. MARPOL indique clairement que la pollution par un navire n'est pas une infraction sauf si elle est commise dans «l'intention de provoquer des dommages ou par imprudence en sachant que cela provoquera probablement des dommages». En outre la criminalisation des accidents aura forcément un impact sur les enquêtes d'accidents et sur la capacité à en tirer des leçons. En octobre, l'ICS et les Associations d'Armateurs de la Communauté Européenne, largement soutenues par une large coalition de l'industrie maritime et d'organisations de navigants, ont préparé des commentaires détaillés sur la position peu satisfaisante adoptée par le Conseil Européen des Ministres des Transports. Malheureusement, les Ministres ont annulé quelques amendements à la Directive qui avaient été proposés par le Parlement Européen. Du côté favorable, cependant, cette importante réaction de l'industrie maritime a attiré l'attention, et en novembre la Commission Européenne a tenu une réunion spéciale avec la profession pour discuter de ses problèmes.

Si les propositions de la Commission ne sont pas modifiées, il existe un réel danger que – comme pour le Capitaine Mangouras, commandant du «Prestige» – les marins deviennent de plus en plus les boucs émissaires pour tâcher d'obtenir les paiements exacts de compensation ou autrement endosser la responsabilité à la suite d'un accident. Ce serait aussi un coup porté à l'autorité de l'OMI et au principe qu'une industrie mondiale a besoin réglementation mondiale.

INCERTITUDE POUR LE BALLAST

Malgré les progrès à l'OMI vers un développement de

directives sur la mise en vigueur de la nouvelle Convention OMI sur la Gestion des Eaux de Ballast, de sérieuses questions restent encore à résoudre sur les exigences auxquelles les navires seront soumis, au vu des incertitudes technologiques existantes. Lorsque les directives seront au point, l'ICS sera alors capable de proposer des directives détaillées et de mettre à jour son modèle de plan de gestion des eaux de ballast, qui deviendra obligatoire à bord lorsque la nouvelle Convention entrera en vigueur.

ANALYSE DU CODE ISM

L'OMI a commencé une analyse sur l'efficacité du Code ISM et son impact sur la sécurité et la prévention de la pollution depuis son entrée en vigueur pour les pétroliers, les navires à passagers et les vraquiers, en 1998 et pour les autres navires, en 2002. En novembre, des représentants de l'ICS ont participé à la première d'une série programmée de réunions d'experts ayant une expérience pratique de l'ISM, qui rendra compte au Comité de la Sécurité Maritime (MSC) en 2005.

PILOTAGE OBLIGATOIRE DANS LE DÉTROIT DE TORRES

L'OMI a étudié les propositions de l'Australie et de la Papouasie Nouvelle Guinée concernant l'extension au Détroit de Torres, qui est utilisé pour le trafic international, du pilotage obligatoire dans le Récif de la Grande Barrière. Bien que très favorable en ce qui concerne l'environnement, l'ICS s'inquiète du précédent légal



qui serait créée par l'adoption par l'OMI de cette mesure, et de son implication sur le principe de la liberté de navigation ailleurs. Cependant, l'Australie a proposé un compromis par lequel l'OMI inviterait les Etats du Pavillon à exiger que leurs navires prennent un pilote dans le Détroit de Torres.

SUIVI DES NAVIRES À GRANDE DISTANCE

Les Etats-Unis persèverent dans leur désir d'identifier et de tracer les navires à grande distance pour des raisons de sécurité. En novembre, l'ICS a participé à une réunion importante à ce sujet, accueillie par le Canada et IALA (Association des Administrations des Aides à la Navigation et des Phares) où il y avait une importante participation des Coast Guards US. Dans l'ensemble les désirs de l'ICS d'avoir des règles OMI sur le suivi à grande distance, de ne pas avoir de nouvelles exigences de matériel à bord et de l'utilisation de l'INMARSAT C existant, ainsi que du fait que tout système devrait être gratuit pour la profession, et que les données transmises devraient se limiter à l'identité du navire, sa position et l'heure du compte rendu, ont été bien accueillis.

RÉUNION CROUSTILLANTE DU FONDS IOPC

En mars, un groupe de travail de l'IOPC (International Oil Pollution Compensation Fund) Fonds International de Compensation des Pollutions Pétrolières décidera s'il faut se lancer dans la révision de la CLC (Civil Liability Convention) Convention sur la Responsabilité Civile. L'ICS s'oppose à la réouverture de ces Conventions qui ont permis de régler avec succès et rapidement les frais de compensation pour pollution par les hydrocarbures aux plaignants à travers le monde. Si les Conventions CLC /

Fonds sont révisées, il y a un grand risque que le système international soit mis en danger, et que le paiement des futures réclamations soit soumis à de longs délais en raison de bataille juridique.

L'élan pour la révision des Conventions est venu d'une poignée de gouvernements, soutenus par les compagnies pétrolières. Bien que les paiements compensatoires aient été historiquement partagés à 50/50 entre les compagnies maritimes et les réceptionnaires du pétrole, l'industrie pétrolière s'inquiète d'avoir à participer à un plus haut niveau lorsque ce que l'on appelle «le troisième étage» du Fonds IOPC entrera en vigueur en mars 2005, augmentant la compensation maximale par déversement à environ 1 Milliard US\$. Cependant l'ICS pense que l'effet potentiel du Fonds Supplémentaire sur le partage actuel est compensé par l'augmentation en 2003 de la responsabilité de l'armateur selon la CLC, et l'augmentation volontaire des niveaux de responsabilité des armateurs pour les petits pétroliers des états contractants au «troisième étage». Dans tout événement, la question de «qui paie quoi» a un intérêt limité pour la plupart des plaignants, et en ce qui concerne la réalisation des attentes politiques la possibilité d'une obligation entre les Clubs et le Fonds IOPC est lancée comme une alternative à la révision des Conventions.

D'une manière encourageante, durant l'assemblée du Fonds IOPC en octobre, un grand nombre de gouvernements ont émis leurs objections à la révision de CLC/Fonds.

Cependant, le débat en mars sera compliqué par la possibilité que les Nations Européennes soient obligées de voter en bloc, et par le désir de certains intérêts d'avoir un élément de «punition» pour les opérateurs sous normes, inclus dans les Conventions qui étaient prévues pour donner une compensation sans tenir compte de la faute.

Les relations malaisées entre U.E. et IACS (Association Internationale des Sociétés de Classification)

Traduction libre d'un article paru dans Lloyd's list le 7 mai 2008



photo Cargolaw

Les vérifications de janvier effectuées sur les cinq membres européens de l'IACS par des inspecteurs de la Commission européenne sur la concurrence ont fait les titres pour

le début de l'année - et le rapport du mois dernier du MAIB sur

le MSC Napoli a certainement fait de même plus récemment.

Les deux compte-rendus ont également servi à souligner une réelle contradiction. Tandis que les membres de l'IACS peuvent et coopèrent réellement pour les règles et les informations techniques dans le cadre de la sécurité - comme cela est montré en réponse au rapport du MAIB et est demandé par les directives de l'Union européenne, par exemple - les inspecteurs de la CEE en janvier portaient leur attention sur les liens entre les cinq sociétés et l'IACS basée à Londres, s'attachant au mot «appartenance» et à deux expressions : «règles communes pour pétroliers et vraciers» et «transfert de classe»

Bernard Anne, directeur général de la division Marine du Bu-

reau Véritas, a déclaré : Le «BV et l'IACS se sont fortement engagés avec l'UE pour essayer d'améliorer la sécurité maritime. Cependant, il y a eu des actions contradictoires de la part de l'UE, ce qui a pris du temps et demandé des efforts de la part de la classification, et pourrait entraver le développement de règles communes pour l'avenir.

«Une discussion de longue durée se poursuit sur la certification du matériel marine et sur les dangers de la reconnaissance mutuelle de la certification. En même temps, la direction de concurrence de l'UE a audité l'IACS et ses membres européens sur des pratiques anticoncurrentielles, bien que nous ne sachions pas pourquoi. Cela rend difficile le partage des informations techniques critiques entre les sociétés ainsi que la coopération sur le développement des règles, et cela prendra du temps pour résoudre le problème.»

M. Tor Svensen, Directeur des Opérations de DNV maritime, et Président de l'IACS a indiqué qu'il n'y avait aucune autre nouvelle sur les vérifications : «Nous sommes, bien sûr, en totale coopération et souhaiterions entamer un dialogue ouvert sur ce que nous faisons et ce qu'est le rôle de la classification dans le régime de la réglementation. Nous n'avons rien à cacher, notre travail est entièrement transparent et tout que nous faisons est accessible publiquement.»

L'ouverture récente d'un bureau de l'IACS à Bruxelles montre la nécessité d'un rôle actif de l'IACS dans l'environnement de l'UE, a déclaré M. Svensen. En fait, cela permettra à l'IACS de vivre avec les eurocrates et les politiciens.

«L'Europe devient de plus en plus importante pour l'industrie maritime, et les décisions prises à Bruxelles affectent non seulement les fabricants d'équipement, les chantiers, les armateurs, les pavillons et les sociétés européennes de classification, mais aussi la totalité de l'industrie internationale» a-t-il déclaré.

«Notre capacité à influencer les prises de décisions affectant notre industrie dépend fortement de la précocité de notre mise en cause par l'obtention de l'information et du dialogue à tous les niveaux. L'IACS étant réellement présente à Bruxelles renforcera considérablement cet effort. Nous emploierons également notre présence pour essayer de mieux expliquer ce que la classification fait réellement, comment le régime d'auto réglementation dans monde maritime fonctionne dans la pratique, et comment nous continuerons à améliorer les règles de sécurité afin d'atteindre notre objectif du zéro accidents et du zéro pollution.»

M. Svensen a ajouté : «Le régime d'auto réglementation dans le monde maritime est unique dans celui du transport, mais il a été prouvé pendant presque 200 ans que cela fonctionne et est très efficace. Notre tâche la plus importante maintenant est d'assurer une confiance suffisante dans ce régime, ainsi que pour le futur à long terme. Honnêtement, je ne vois pas d'alternative crédible existante.»

Revenant sur l'année passée comme Président, et qui se termine le 1er juillet, M. Svensen souligne les actions de l'IACS, telles que l'instauration de l'entretien CSR et de la structure de développement, plus une révision et une mise à jour importantes sur le CSR, la mise à l'ordre du jour des problèmes environnementaux et l'établissement de relations de travail étroites avec l'industrie et les prescripteurs de réglementations sur la réduction par les navires d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que le lancement des indicateurs de performance communs de l'IACS après dialogue avec les associations d'industrie et des organismes de réglementation.

L'année passée a été également dominée par le 3ème ensemble de mesures pour la sécurité maritime, dans lequel l'IACS a eu

un rôle proactif et une consultation véritable avec des législateurs de l'UE, a déclaré M. Svensen - le résultat «n'étant pas forcément la solution que la classification a voulue mais dans la pratique, nous pouvons vivre avec»

L'ensemble de mesures, maintenant en cours de préparation pour une seconde lecture au parlement, comprend beaucoup de questions qui induiront des changements pour la classification, y compris la reconnaissance mutuelle des certificats d'équipements, ce à quoi la classification s'est fortement opposée.

«Ceci influencera le rapport entre la classification et les fabricants d'équipement, et, bien sûr, la classification et les chantiers navals,» a déclaré M. Svensen. «La commission reconnaît que c'est un problème complexe, et accordera plus probablement un délai de cinq ans pour la mise en application après l'entrée en vigueur de la directive.»

L'ensemble de mesures propose également l'instauration d'un cadre d'audit de contrôle de qualité pour l'organisme officiel Européen, basé probablement sur des éléments de l'audit de qualité de l'IACS, a-t-il ajouté.

«Reste encore à établir comment cela sera-t-il fait exactement, et qui assurera l'audit indépendant. Je suis personnellement en faveur d'un régime d'audit fort et qualifié pour assurer le maintien de la norme de qualité la plus élevée pour les organismes officiels européens.»

M. Tor Svensen a déclaré qu'il n'y a aucun plan pour s'engager sur des règles communes de structures pour les navires porte-conteneurs, suite à l'accident du MSC Napoli : «Il n'y en a aucun besoin, car le point crucial est la procédure pour l'analyse et non la règle elle-même. Le MSC Napoli était classé par le DNV, qui a effectué une analyse très poussée de la structure du navire. Ce type d'analyse n'aurait pas été possible lorsque ce navire a été construit, il y a presque 20 ans. Cette analyse a indiqué que les caractéristiques particulières de la conception de ce navire créaient un risque certain de défaillance de structure dans des conditions très rares. Ce risque est faible, mais l'accident s'est produit et ceci a démontré que quelques procédures d'analyse de conception doivent être améliorées afin de réduire dans le futur de tels risques dans la conception. Ces leçons ont été communiquées à toutes les sociétés de l'IACS, et nous considérons que certaines des procédures de l'IACS seront améliorées pour l'analyse de modèle de structure.»



Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

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

Modification du balisage sur le dispositif de séparation du trafic du rail d'OUESSANT

A la demande de la direction départementale de l'équipement du Finistère une commission locale a été instituée à effet de donner son avis sur la modification du balisage pour le dispositif de séparation du trafic du rail d'OUESSANT :

La situation actuelle avec deux bouées :

- Bouée SW à feu 1 éclat 4s en fonctionnement continu nuit et jour de portée nominale de 20' à faible divergence quelques degrés (Feu peu visible dès qu'elle est inclinée)
- Bouée NE

La situation proposée avec une seule bouée :

- Bouée SW à feu nocturne de portée nominale de 7' à grande divergence de l'ordre de 20°
- Bouée NE : Suppression

Composition de la commission locale :

Présidence :

- Le Directeur des Affaires Maritimes

Membres :

- Pêcheurs
- Plaisanciers
- Marine Nationale
- Marine marchande représentée par l'AF-CAN
- Abeille Bourbon
- Le directeur du CROSS CORSEN
- 3 représentants des phares et balises.

Quelques absents parmi les membres, mais une opinion unanime pour conserver la bouée NE.

La réunion a eu lieu à Brest le 11 mars 2008.

Position de bouée SW :

Il existe 2 bouées qui se remplacent régulièrement. Elles sont d'un modèle ancien, pèsent 80 tonnes et sont équipées de 3 groupes électrogènes «hors d'âge» sans pièces de rechange ce qui nécessite une cannibalisation.

La proposition de l'Equipement est en résumé la solarisation. La solution proposée se situe surtout au niveau du feu c'est-à-dire

le remplacement du feu 1 éclat 4s en fonctionnement continu nuit et jour de portée nominale de 20' à faible divergence quelques degrés (Feu peu visible dès qu'elle est inclinée), par un feu en fonctionnement nocturne seulement, de portée nominale de 7' à grande divergence, de l'ordre de 20°.

Il faut savoir qu'une bouée, pour être en accord avec les instances internationales AISM doit avoir une fiabilité de 95%. Elle est actuellement de 80% pour les deux bouées actuellement en service.

L'ensemble les membres de la commission a donné un avis favorable sur les changements proposés par la Direction de l'Equipement, qui garantit de son côté une fiabilité compatible avec les normes internationales.

Position de bouée NE :

L'ensemble des membres est contre la suppression de cette bouée pour diverses raisons propres à leur type de navigation.

La Direction de l'Equipement nous a exposé les difficultés techniques liées au positionnement de cette bouée.

Elle est d'un modèle classique mais jumboisée pour pouvoir supporter une longueur de chaîne plus compatible avec les fonds. Elle est mouillée par des fonds de 100 m nécessitant une chaîne de 400 mètres environ. Cette longueur est en fait un compromis, car théoriquement elle devrait de l'ordre de 600 mètres, mais une telle longueur serait trop lourde pour la bouée. Si la chaîne croche dans divers obstacles du fond sous marin : soit la bouée coule, soit elle casse sa chaîne.

Il faut savoir que cette commission n'a qu'un rôle consultatif sur la décision finale.



Compléments d'information :

A - LA BOUÉE SW

Elle est équipée d'une station météo d'un mesureur de houle et d'un AIS MMSI 99 227 1303 du type synthétique, l'émetteur terrestre étant situé au CROSS

Dans un futur proche d'autres bouées seront équipées d'AIS pour lesquelles il existe 3 systèmes :

- 1 - un AIS réel purement et simplement installée dans la bouée mais étant grosse consommatrice de courant électrique n'est pas compatible avec la solarisation.
- 2 - AIS synthétique : l'émetteur VHF se situe dans la bouée (consommation électrique supportable par la solarisation), mais les paramètres et informations sont générés par une petite station à terre qui les transmet à la bouée pour quelles soient simplement relayées.
- 3 - AIS virtuel : tout est généré et émis par la station terrestre sans présence physique de quoi que ce soit en mer. Ce système a déjà été utilisé pour baliser virtuellement une épave....
Mais se pose la question de la portée car l'emplacement «virtualisé» devra être en portée VHF de la position de la station terrestre et non pas de la portée d'un AIS seulement monté sur une bouée !

Quelques remarques :

Tout repose sur le positionnement GPS, agrémenté du «différentiel» dans certains cas, des différents systèmes géodésiques, et des erreurs en tous genres.

Conclusion sur l'AIS :

Il devient un élément de la signalisation maritime, mais lié aux coordonnées GPS.

B - RACON :

Les discussions en commission de l'OMI vont bientôt débiter sur les fréquences radar, plus précisément sur le rétrécissement de la largeur du spectre des fréquences d'émission/réception.

D'ici une dizaine d'années, les RACON disparaîtront.

Cdt R. Steed

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61
Site Internet : <http://www.afcan.org>



Brest, le 4 avril 2008

COMMUNIQUE DE PRESSE de l'Association Française des Capitaines de Navires

UNE POLLUTION EN LOIRE...

Il y a quelques jours un incident de pollution s'est produit dans une raffinerie française. 400 tonnes de fuel lourd se sont déversées dans la Loire.

Les raisons : un vieux tuyau en mauvais état, un manque de surveillance permanente – soit en langage moderne un manque d'entretien et des procédures d'exploitation non adaptées.

Imaginons ce qui se serait dit dans les médias, les cours de justice, et le monde politique si le même incident s'était produit à bord du navire en chargement à ce moment.

A coup sûr, nous nous dirigerions vers un nouveau paquet de mesures encore plus sévères pour les navires. Sans compter que la première chose faite aurait été d'incarcérer immédiatement avec mise en examen le capitaine du navire et d'exiger de son armateur une caution pour que le navire puisse repartir.

Mais là pas vraiment de vagues, il faut habiter dans la région pour avoir des nouvelles concernant cet incident.

Cela pose quand même une question :

Les majors pétroliers inspectent les navires qu'ils affrètent ou qu'ils pensent avoir à affréter un jour (les fameux vettings). Certains majors tel celui de la raffinerie de Donges inspectent même les navires qu'ils affrètent à temps tous les 6 mois. Au cours de leurs inspections, les représentants des compagnies pétrolières demandent à voir et vérifient la maintenance des navires.

En est-il de même pour les raffineries qu'ils exploitent ? Ne va-t-on pas vers d'autres accidents et pollutions du même type avec des tuyaux en pareil mauvais état ?

La maintenance, se maintenir à un niveau élevé de qualité, tout cela coûte cher. Les armateurs en savent quelque chose.

Les économies faites sur du matériel et du personnel de surveillance sont-elles plus profitables que les dédommagements à payer pour pollution ?

On a beaucoup parlé de navires poubelles, de voyous des mers. Entendrons-nous aussi parler de raffineries poubelles ? Pas sûr.

Le Bureau de l'AFCAN

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61
E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Brest, le 02 mai 2008



A

Monsieur le Directeur des Affaires Maritimes
Direction Générale de la Mer et des Transports
Place de Fontenoy
75007 PARIS

Objet : loi relative à la nationalité des équipages de navires français

Monsieur le Directeur,

Suite à l'adoption de la loi relative à la nationalité des équipages de navires français, l'AFCAN note que cette loi, votée avec l'abstention d'un grand nombre de députés, dont certains faisant partie de la majorité actuelle :

- ne répond pas véritablement à une demande de la Cour de Justice Européenne. En effet ce qui était remis en cause, c'était l'application du privilège de nationalité sur **tous** les types de navires, donc y compris ceux sur lesquels les activités du capitaine liées à son rôle de représentant de la puissance publique étaient très réduites (tels certains navires de pêche ou petits caboteurs restant dans les eaux territoriales ou européennes par exemple).
- entraîne une diminution des prérogatives des capitaines français, rendant encore un peu plus difficile l'exercice d'une fonction à hautes responsabilités. Dorénavant, un capitaine à la mer se verra contraint avant de prendre une mesure qu'il estime indispensable à la sécurité et/ou sûreté du navire, de demander l'autorisation d'une personne pouvant se trouver à des milliers de kilomètres du navire (sans parler du décalage horaire) et n'ayant aucune connaissance des conditions particulières que l'on rencontre à bord.

Les navires français à bord desquels le Capitaine exerce de façon habituelle le rôle de Représentant de la Puissance Publique sont les ferries et les navires de commerce au long cours. Loin d'y être exceptionnels, les actes accomplis par les capitaines au nom de la puissance publique y sont quasi quotidiens : maintien de l'ordre, respect des lois, contrôle de l'identité des passagers, application des règles de sûreté, etc... Il est certains embarquements où les problèmes de navigation représentent une part réduite de l'activité du capitaine.

Quant à la nécessité d'un diplôme validant les connaissances en droit et en français pour les capitaines européens, c'était une demande fort pertinente de Messieurs les Sénateurs, et le Ministre lui-même en avait convenu au cours des débats. Finalement, plutôt que de s'en remettre à leur sagesse comme il s'était engagé à le faire, il a préféré suivre les exigences de Bruxelles. Nous ne pouvons que le déplorer.

Il est regrettable qu'il soit fait aussi peu de cas de l'avis de notre association, composée de professionnels, acteurs incontournables d'un secteur que le gouvernement prétend officiellement vouloir réhabiliter. Qu'en sera-t-il des réformes annoncées, en particulier celles concernant l'enseignement maritime ?

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos respectueuses salutations.

Le Président



UNE ÉTUDE BRITANNIQUE RÉVÈLE DES IMPERFECTIONS DANS LE CODE ISM

Traduction libre d'un article paru dans le Lloyd's List

DES INQUIÉTUDES SOULEVÉES SUR UN MANQUE DE STANDARDISATION

Le premier grand audit du code ISM et de sa mise en oeuvre a été initié par l'agence de garde-côte du Royaume Uni.

Conçu pour établir l'efficacité du code dans l'amélioration de la sécurité et le développement d'une culture de sécurité au cours des 10 dernières années, l'audit a été entrepris par l'expert ISM Phil Anderson et son groupe de consultants ISM, à temps pour présenter un exposé à la réunion du comité de la sécurité maritime de l'O.M.I. qui se tient à Londres du 7 au 16 mai 2008.

Alors que le projet était centré sur les navires britanniques, il a également classé la flotte britannique par rapport à d'autres administrations maritimes dans la «liste blanche» de 1998 à 2006 du Protocole d'accord de Paris et a vérifié d'autres systèmes de gestion de qualité employés par le milieu maritime et d'autres industries.

Les méthodes de direction et d'auto évaluation des compagnies de navires pétroliers étaient l'un des systèmes observés.



Des entretiens et des données ont été rassemblés en provenance de sources comprenant des opérateurs, des assureurs, des auditeurs externes, des marins, des organismes de contrôle de l'État du port et des personnes désignées à terre. Il y a un consensus sur l'idée que l'industrie du transport maritime est une industrie beaucoup plus sûre et plus respectueuse de l'environnement qu'il y a 10 ans.

Des préoccupations ont été relevées sur le manque de standardisation et des évaluations contradictoires des systèmes de gestion de sécurité par les auditeurs externes, qui ont

eu pour effet de miner la politique des entreprises et de diriger vers une «perte de l'esprit du code dans les compagnies affectées».

Il y a des inquiétudes sur le fait que des règles prescriptives et des réglementations sont introduites en réponse à ces problèmes, avec le risque que le code lui-même pourrait devenir prescriptif.

Il y a également des critiques sur le fait que les auditeurs externes sont très libres sur le retour d'information pour les manquements d'un système de gestion de sécurité, mais ne donnent pas une réaction positive ni ne félicitent un système qui fonctionne bien.

Parmi plusieurs recommandations, il a été proposé qu'avec une plus grande standardisation de l'approche, et plus d'enseignement, un programme d'auto évaluation semblable à celui du TMSA puisse être développé pour les compagnies autres que celles de transport pétrolier.

Il a été également recommandé de mettre à disposition pour les parties concernées, et en particulier les navigants, un moyen de fournir leur avis sur les perspectives du code ISM.

AVIS DE CRÉATION À L'UNIVERSITÉ DE NANTES D'UN MASTER 2

«DROIT ET SÉCURITÉ DES ACTIVITÉS MARITIMES ET OCÉANIQUES»

L'université de Nantes vient de créer un «**Master 2e année Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques**» à la suite de l'expertise très favorable de l'Agence d'Évaluation de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur (AERES), qui dépend du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

Cette seconde année de Master est commune à la Faculté de Droit et des Sciences Politiques de l'Université de Nantes, à l'École de la Marine marchande (EMM) de Nantes, et au Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement

du territoire (MEEDDAT) – Direction générale de la mer et des transports (DGMT) - Direction des affaires maritimes (DAM). Ce Master associant les trois partenaires précités a été initié en 2004, et la mouture actuelle élaborée depuis début 2007.

Ce diplôme prolonge et remplace le Master «Recherche de Droit Maritime et Océanique» de l'Université (ancien DEA) qui a une grande ancienneté et s'appuie sur le travail collectif de recherche du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO, équipe d'accueil n° 1165).

Les liens entre l'Université de Nantes et



l'EMM se sont renforcés depuis plusieurs années, notamment autour de colloques relatifs à la sûreté maritime et portuaire.

Par ailleurs depuis plusieurs années un partenariat unit la Direction des affaires maritimes et l'École de la Marine Marchande de

Nantes. La DAM a développé à Nantes, une structure de formation technique de ses cadres et agents en s'appuyant sur le savoir-faire et les ressources pédagogiques de l'EMM. Cette structure, l'unité de formation à la sécurité maritime (UFSM), est un sous-ensemble du Groupe Ecoles-Centre de Formation et de Documentation des Affaires Maritimes (GE-CFDAM).

Le public visé par le nouveau Master est varié :

- Etudiants en formation initiale, titulaires d'une première année de Master de droit (public, privé, affaires, économique ou communautaire, etc.), ou d'un diplôme équivalent, concernés par la formation professionnelle et la recherche. Ces étudiants se destinent à des fonctions juridiques dans le milieu professionnel des activités maritimes en France ou à l'étranger (entreprises maritimes et de transport, organismes portuaires, cabinets d'avocats, compagnies d'assurances, collectivités territoriales, institutions nationales internationales et communautaires à vocation maritime...). Ceux qui le souhaitent peuvent également, par la suite, s'orienter vers la préparation d'une Thèse de doctorat en Droit (spécialité Droit maritime et océanique).
- Inspecteurs de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes (ISNPRPM) recrutés sur concours par l'administration des affaires maritimes.
- Professionnels, notamment des navigants en voie d'évolution ou de conversion.
- L'accès est également ouvert dans le cadre de la formation continue ou la validation des acquis de l'expérience (VAE). La formation a déjà accueilli des navigants, des agents du ministère en charge des transports, des pilotes..., dotés d'une bonne formation juridique de base et intéressés par son approfondissement. La réalisation d'un mémoire est fort utile dans la perspective même de l'insertion professionnelle.

Le premier semestre est commun à la formation des juristes spécialisés en droit maritime et océanique et à la formation des inspecteurs de la sécurité des navires de l'administration des affaires maritimes.

Au second semestre, les étudiants juristes poursuivent leur formation à la recherche, grâce à la réalisation de leur mémoire, avec des séminaires adaptés, des visites de terrain, des stages, tandis que les inspecteurs de la sécurité des navires poursuivent leur formation technique au sein de l'école des affaires maritimes (UFSM) avec la collaboration de l'EMM de Nantes, notamment sur les règles de sécurité des navires, issues de la Convention SOLAS de l'OMI.

La qualité juridique de la formation rési-

de en sa spécialisation, qui dépasse la distinction traditionnelle du droit privé et du droit public, et assure une approche transversale des espaces marins et des activités maritimes. Cette formation est dispensée par des enseignants réputés, effectuant de nombreuses publications, et insérés dans des réseaux professionnels et des relations universitaires internationaux.

La formation professionnelle des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes s'adapte en permanence aux évolutions internationales et communautaires. Dans le cadre du MOU (Memorandum of Understanding, ou Mémorandum de Paris de 1982), ils inspectent tant les navires sous pavillon national, que les navires battant pavillon étranger en escales dans les ports français.

Une excellente connaissance des Conventions de l'OMI et de la Convention OIT du travail maritime, adoptée en 2006, leur est nécessaire.

La formation dispensée dans ce Master aborde toutes les questions concernant le Droit maritime national, international et communautaire, met l'accent sur l'encadre-

ment juridique des activités économiques en mer, et accorde une place de choix à l'étude des réglementations concernant la protection des hommes et des espaces, la sécurité des activités, et la lutte contre les accidents et catastrophes maritimes.

Les inscriptions à ce Master unique en France sont désormais ouvertes, pour une rentrée prévue en septembre 2008.

Martin Ndené, Professeur, Directeur du Master 2.

Gwenaëlle Proutière-Maulion, Maître de conférences, Directrice du CDMO.

Patrick Chaumette, Professeur.

Dominique Flaux, Directeur de l'ENMM de Nantes.

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Aménagement-GE/CFDAM (DAM)

Dossiers de candidature en ligne :

www.univ-nantes.fr ou

www.droit.univ-nantes.fr

Date limite d'inscription : **fin juin 2008.**

Responsable de la scolarité : Mme Nathalie Brault (nathalie.brault@univ-nantes.fr)

INCROYABLE, MAIS VRAI ! LA GRANDE FRATERNITÉ DES GENS DE MER...

Le 6 octobre dernier, à 4h du matin, un chalutier carnois en route vers Douarnenez pour y débarquer le produit de sa pêche, heurte une roche et s'échoue. Fatigué par le dur labeur d'une marée de 3 semaines, le jeune matelot qui est à la barre s'est endormi pendant son quart.

Réveillé en sursaut par le choc, le patron monte à la passerelle et bat fortement en arrière pour dégager son navire de sa fâcheuse position. Sa manœuvre est couronnée de succès et le bateau de pêche poursuit sa route vers son port de déchargement. Tout est mal qui finit bien !

L'affaire aurait pu en rester là. Ah, que nenni ! Courroucé par la somnolente attitude de son matelot, le patron entre dans une violente colère et après avoir battu en arrière, bat violemment le jeune barreur.

Furieux, il insulte son matelot et le roue de coups. Coups de poings et de pieds, au visage et sur tout le corps. Bilan de ce déchaînement : tympan perforé, contusions multiples et dépôt de plainte de l'agressé.

Qu'en conclure ? Au-delà de l'altercation lamentable et inadmissible, il faut prendre en compte le défaut de veille qui existe aussi sur certains navires de pêche, déficience qui n'a rien à envier à celle constatée sur de nombreux navires de commerce où, de nuit, l'officier de quart se retrouve seul à exercer la veille !

Rappelons le triste constat d'une étude Danoise qui affirme que plus de la moitié des navires marchands qui sillonnent les océans pratiquent le quart de nuit en solo, ce qui est interdit par les règlements internationaux, en l'occurrence STCW 95, n'en déplaise à certains esprits qui font une lecture différente et très spéciale du chapitre concerné, allant jusqu'à prétendre que STCW n'interdit pas le quart solitaire de nuit !



Si en plus les pêcheurs n'effectuent pas une veille attentive quand ils sont en transit, en attente de relever leurs casiers ou filets ou tout bonnement en pêche, la mer va se transformer très rapidement en une piste de bateaux tamponneurs !

A l'occasion des dernières fortunes de mer qui ont fait la Une des médias, causées par un défaut de veille manifeste, telles que les collisions, naufrages des chalutiers abordés, délits de fuite des navires de commerce abordeurs, échouements de bateaux ivres, etc., n'est-il pas temps pour l'AFCAN de réfléchir à ce grave et préoccupant problème et d'apporter sa pierre à l'édifice d'une meilleure sécurité ?

Notre association doit en dénoncer les causes : effectifs insuffisants, facteur fatigue, pratiques illégales, et trouver les moyens de forcer les autorités nationales et internationales (OMI, EMSA) à intervenir par des contrôles plus nombreux s'attardant sur les décisions d'effectifs squelettiques trop souvent inadaptées en fonction de la navigation pratiquée et de la taille des navires.

Il y va de notre crédibilité de s'attaquer de ces problèmes de sécurité de la navigation pour éviter que notre renommée ne soit bafouée par des attaques tous azimuts contre les capitaines.

Cdt M. BOUGEARD

EXTRAITS DES FAIRPLAY DU 14 MARS AU 2 AVRIL 2008

Traduits par notre collègue Ph. Sussac

LES COMMANDES APRÈS 2009 VONT-ELLES DISPARAÎTRE ?

Stamford 19 Mars

Des experts dans le Shipping nient que les commandes massives de vraquiers seront honorées. Selon Michel Bourgery, cadre de DVB Bank des M&A advisory services, bien des commandes au-delà de 2009 n'ont pas de financement et ne seront tout simplement pas livrées. Les perdants ne seront pas les armateurs ou les banques, qui «n'ont pas encore investi un seul dollar» pour ces «commandes artificielles»; mais les chantiers, construisant des extensions en prévision de ces commandes vont souffrir. Il prédit que les chantiers seront «dans une situation critique, et les prix vont baisser. Ils prendront n'importe quel prix». Bourgery poursuit que les prix des nouvelles constructions seront touchés par les taux de change, expliquant que beaucoup d'armateurs Asiatiques ont traité en Yen Japonais. Il a dit «Ces armateurs sont piégés parce que le change évolue dans la mauvaise direction». Certains observateurs ne sont pas d'accord avec Bourgery, dans ses prévisions après 2009. Selon Urs Dur, senior analyst chez Lazard Capital: «Il y a une énorme quantité de «mauvaises» commandes, actuellement – commandes à des chantiers qui n'ont pas été construits, commandes à des chantiers sans savoir faire, commandes sans financement. Mais nous croyons que ces navires seront construits. Dur prétend que compter sur plus de 5% des commandes actuelles finalement non construites est un scénario trop optimiste.

LA RÉPARATION EST LE NOUVEAU PROBLÈME D'ENCOMBREMENT.

Stamford 19 Mars

Les ports et le transport à terre ne seront pas les seules causes d'encombrement dans le shipping dans un futur proche: Les chantiers de réparation et les installations de démolition seront rapidement des goulets d'étranglement. Au cours d'une conférence du Connecticut Maritime Association, le directeur commercial de Pacific Carriers, Keith Deinholm a expliqué: «Il y a un autre goulet d'étranglement en vue, auquel personne ne songe – un manque massif de capacité de réparation; Nous-mêmes avons attendu deux semaines pour un bassin». Selon Deinholm, «Avec tout le tonnage prévu à venir, le temps va venir où tous ces navires devront passer au bassin pour visite régulière. Et compte tenu de la prolongation de la vie commerciale des vieux navires (à cause des taux de fret élevés), il y aura un besoin encore supérieur de bassins». Deinholm a expliqué que si un navire est en attente d'une place pour réparation «Vous ne pouvez pas quitter la queue, ou bien vous aurez à revenir et redemander une place». Dans le même temps, Urs Dur, senior analyst chez Lazard Capital, a noté qu'un autre étranglement menace: Il n'y a pratiquement pas eu de ferrailage de pétrolier alors que la date butoir d'élimination des simples coques – 2010 – approche. Tenant pour acquis que cette date de l'OMI sera respectée, Dur a noté qu'une capacité jamais égalée de destruction sera brusquement nécessaire. «Il se demande: «Verrons nous des attentes devant les plages de démolition ? Il y aura-t-il assez de plages ?».

DES COMPENSATIONS POUR LES FUELS PEU SOUFRÉS À LOS ANGELES, LONG BEACH.

San Francisco 19 Mars

Selon un projet proposé par la Pacific Merchant Shipping Association, les armateurs recevraient une subvention si leurs navires passent sur des combustibles peu soufrés sur le MP dans les 24 à 40 milles des ports de Los Angeles et Long Beach. John Mac Laurin, président de l'association a dit que les ports étaient d'accord sur le principe de payer la différence entre les coûts du bunker fuel et fuel peu soufré à titre d'encouragement à utiliser des fuels plus propres. Pour y prétendre, les navires doivent aussi utiliser un fuel peu soufré dans les auxiliaires quand ils sont à quai et se conformer à la vitesse maximum de 12 nds lors de l'utilisation de ces fuels. Le coût pour les ports, qui ont encore à approuver officiellement le projet, serait de environ 20M USD par an.

UNE ACTION RAPIDE DE L'OMI EST DEMANDÉE SUR LES ÉCHAPPEMENTS.

Washington, DC 26 Mars

Alors que l'OMI prépare ses prochaines réunions, il est demandé une action rapide pour l'élaboration de règles plus strictes pour les navires marchands. La semaine prochaine, le MEPC doit se réunir à Londres pour examiner plusieurs propositions – Et la Chambre de Commerce Internationale (ICC) s'est invitée pour demander à l'OMI d'agir... , et vite. L'ICC, basée à Paris et d'autres sont préoccupés du fait que, si le MEPC n'agit pas rapidement et efficacement avec un effet international, différentes nations et même

des États US peuvent publier rapidement un puzzle de règles contradictoires qui pourrait faire du tort à la profession. Barbara Boxer, démocrate de Californie, a déposé un projet de loi demandant une règle US pour les échappements des navires et le California Air Resources Board a fait des pressions pour des règles dans l'État. On peut penser que ces deux actions vont se poursuivre si l'OMI n'a pas une action rapide et efficace. Don O'Hare, du World Shipping Council et conseiller de la délégation US à la réunion de la semaine prochaine, s'est félicité du communiqué de l'ICC: «C'est d'un intérêt important pour tous les secteurs de notre profession, que l'OMI développe des standards efficaces pour l'environnement et cela dans un système international. Des décisions seront prises, la semaine prochaine à Londres, qui vont amener, j'espère, l'OMI dans la bonne direction».

LA CALIFORNIE ÉBAUCHE UNE INITIATIVE POUR LE COMBUSTIBLE.

San Pedro 26 Mars

Les ports de Los Angeles et Long Beach ont officiellement accepté de payer les exploitants de navires utilisant du fuel peu soufré. Le Conseil du port a approuvé le projet de payer la différence de prix entre le bunker fuel et le fuel distillé peu soufré pour les exploitants qui y passeraient entre 24 et 40 milles des ports. Cette initiative commencera

le 1er Juillet jusqu'au 30 Juin 2009, sauf prolongation. Pour prétendre à ces conditions, les navires doivent se conformer au programme volontaire de réduction de vitesse, qui oblige à une limite de 12 nds. John McLaurin, président de la Pacific Merchant Association, a qualifié ce programme de «résultat direct d'un partenariat concerté public-privé», ajoutant qu'il se félicite que programme de réduction de vitesse soit suivi à 90%. Ces initiatives fuel sont prévues coûter 8,6 MUSD par an au port de Los Angeles et 9,9 MUSD au port de Long Beach. Les ports comptent que cette initiative va diminuer les émissions de dioxyde de soufre de 11% et des particules de 9%. Mario Cordero, président de la commission du port de Long Beach a dit: «Nous ne voulons pas attendre des règles de l'État pour démarrer», décrivant l'initiative comme «un besoin». Les règles du California Air Resources Board proposent un utilisation du fuel peu soufré dans les 24 milles de cotes, à partir du 1er Juillet 2009. Un tribunal fédéral a jugé que l'État ne pouvait pas imposer de telles règles sans l'approbation de Environmental Protection Agency, mais la Californie insiste pour imposer cette règle par un appel de cette décision.

LE CHOC DU COSCO BUSAN CAUSÉ PAR LA BRUME ET L'ERREUR HUMAINE.

Washington, DC 11 Mars

L'erreur humaine et une brume épaisse

sont les causes de la collision du Cosco Busan, porte container de 5551 evp (maintenant rebaptisé Hanjin Venezia), avec un pont de la baie de San Francisco, en Novembre dernier, d'après l'amiral des USCG de la cote Ouest. Au cours d'un briefing, à Washington DC, Craig Bone, contre amiral, qui, maintenant, commande les USCG 11e district, a dit que la décision d'appareiller malgré la brume, le 7 Novembre 2007, avait mené clairement à l'accident qui avait entraîné une pollution de 200 t d'hydrocarbures. Bone a noté que les capitaines de quatre autres navires devant transiter dans la baie avaient décidé de surseoir plutôt que de risquer un déplacement dans la brume. Il a dit au cours de ce briefing: «Il est assez évident que ce navire a appareillé par brume avec une visibilité inférieure à un quart de mille». «Il y avait d'autres navires à fort tirant d'eau prévus au départ ce jour là, dont les capitaines, équipages ou autres personnes impliquées dans la décision ont pensé prudent de ne pas bouger en attendant une amélioration de la visibilité». Il a noté que la décision d'appareiller dans la brume de Mao Cai Sun, capitaine, et de John Cota, pilote ancien, a été une cause de l'accident. Cota a déjà été poursuivi par le ministère de la Justice US pour plusieurs infractions dans cet accident, susceptibles de condamnation de 115000 USD d'amende et de 18 mois de prison. Il a plaidé «non coupable».

CROISIÈRE ET RETRAITE...

Traduit de Marine Advocate par le cdt J.P Dalby

Il y a deux ans environ, mon épouse Alice et moi faisons une croisière en Méditerranée occidentale sur un navire à passagers. Au dîner nous remarquâmes une dame âgée dinant seule auprès du grand escalier dans la salle à manger. Je remarquai aussi que tout le personnel et les officiers semblaient bien la connaître. Je demandai à notre serveur qui était cette dame espérant apprendre qu'elle était la propriétaire de la compagnie. Mais il me répondit qu'il savait seulement qu'elle avait fait les quatre dernières croisières de bout en bout.

En quittant la salle à manger j'accrochai son regard et m'arrêtai pour la saluer. Nous bavardâmes et je lui dis :

«J'ai cru comprendre que vous étiez à bord depuis les quatre dernières croisières.»

«C'est vrai», répondit-elle.

«Je ne comprends pas», dis-je.

Elle répondit aussitôt :

«...C'est moins cher qu'une maison de retraite. A l'avenir je n'irai jamais dans une maison de retraite. Lorsque je deviendrai vieille et faible, je m'embarquerai sur un navire de croisière. Le coût moyen pour une maison de retraite est de 200\$ par jour. J'ai vérifié avec le service de réservations de cette compagnie et je peux obtenir une ristourne de fidélité et une ristourne pour personne âgée ce qui me fait la journée à 135\$. Cela me laisse 65\$ pour les pourboires, qui ne seront que de 10\$ par jour.

Je pourrai avoir jusqu'à dix repas par jour si je peux me traîner jusqu'au restaurant, ou bien je peux être servie dans ma cabine, ce qui veut dire que je peux avoir le petit déjeuner au lit tous les jours de la semaine. Il y a jusqu'à trois piscines à bord, une salle de mise en forme, des machines à laver et des sèche-linge gratuits. Tous les soirs il y a des spectacles de

variétés. Le dentifrice, les rasoirs, le savon et le shampoing sont gratuits. Vous êtes traité comme un client non comme un patient.

Un petit pourboire supplémentaire de 5\$ mettra tout le personnel à votre dévotion. Je rencontrerai des gens nouveaux toutes les semaines ou tous les quinze jours. Si la télévision est en panne, si une lampe doit être remplacée, si je veux que l'on me change mon matelas, la compagnie fera tout cela et s'excusera pour le désagrément. Vous avez des draps et des serviettes propres tous les jours sans avoir même à le demander.



Dans une maison de retraite si vous tombez et vous fracturez le col du fémur vous passez sous le régime social général. Si vous tombez et vous fracturez le col du fémur sur un navire de croisière vous êtes logé en suite pour le reste de vos jours.

Et voilà le meilleur. Voulez-vous voir l'Amérique du sud, le Canal de Panama, Tahiti, l'Australie, la Nouvelle Zélande, l'Asie ou quoi que ce soit ? La compagnie aura un navire prêt à appareiller. Alors ne me cherchez pas dans une maison de retraite. Appelez juste le navire !»

LE BON SENS MARIN...

Nous publions les réflexions d'un lecteur sur le bon sens marin. Nombre d'entre nous y retrouveront une situation déjà vécue. Les décisions prises par le commandant doivent toujours être bien expliquées pour obtenir l'adhésion des subordonnés, condition essentielle pour maintenir la cohésion d'un équipage de plus en plus réduit.

Souvent j'entends dans nos conversations à bord une référence au bon sens marin. A l'évocation de ce terme je ne peux m'empêcher d'esquisser un sourire. Qu'est ce que le bon sens marin? Si je pose la question on me rétorque une série d'explications floues et teintées d'esprit malthusien.

Le bon sens Marin est une notion floue:

En effet, en invoquant le bon sens marin, on me parle d'une capacité à réagir à une situation difficile en fonction des divers éléments extérieurs, en obtenant le meilleur compromis entre une décision qui pourrait être contradictoire entre les impératifs commerciaux et de sécurité par exemple.

Ainsi l'anecdote suivante en découle:

Il est 11h30. Sur la passerelle, je discute de cela avec le commandant. A la

relève de quart de midi, il ordonne un cap différent de la route parce que le navire roule trop, pour limiter les fatigues de coque.... et jusqu'à la fin de sa sieste!

Il se retourne et me sourit : «c'est ça le bon sens marin» (en passant, au bout d'une semaine, on a raté les laycans de peu).

Une autre fois, le lieutenant avait fait une petite boulette sur le journal passerelle. Comme on était en retard sur les laycans, il s'est fait reprendre sur la façon dont il avait estimé la direction et la force du vent, qu'il avait un peu sous-estimé alors que le commandant aurait préféré le sur-estimer. En plus le lieutenant est de nationalité roumaine...

C'est ici que le bon sens marin m'est apparu malthusien: il y aurait une génétique du sens marin...! Il serait réservé aux marins de la nationalité du pavillon. Le commandant après l'avoir enchaîné sur cette question, me sourit et me dit:

«tu vois, ils n'ont pas le réflexe maritime».

Je récapitule l'anecdote:

Mon commandant pétri de bon sens marin, s'est autorisé des décisions de confort qui nous ont fait prendre du retard sur l'ETA.

Le lieutenant s'est fait descendre en flammes pour n'avoir pas menti de façon appropriée sur le journal passerelle.

A mon sens, le bon sens marin n'existe pas, au mieux il sert à des gens frappés du complexe du Capitaine Haddock de justifier des décisions on ne peut plus originales.

Il ne reste en réalité que le bon sens qu'il soit marin, terrien, aérien voire martien!

Meilleures salutations

Je reste anonyme pour ne pas enfoncer davantage mon collègue.

Anecdote authentique transmise par notre collègue CHARLOT

Courte escale à NAPLES. le Commandant dit au cuisinier de commander des pizzas au shipchandler : «elles sont délicieuses et pas chères». Appareillage, dîner, pas de pizza, ce qui n'a rien de surprenant puisque les cuisiniers établissent leurs menus et leurs sorties la veille. Le lendemain au déjeuner, rien, de même qu'au dîner.

Le Commandant demande alors :

- quand aura-t-on de la pizza ?
- Je n'en ai pas Commandant.
- Comment cela ?
- Je n'en ai pas commandé, je ne savais pas comment cela se disait en italien !

En passant par la Cambuse

ENCORE DES FRIANDISES !

Les friandises sont à base de sucre et le premier sucre connu fut le miel, pas très commode pour la confection des bonbons, il a fallu qu'Alexandre le Grand ramène de Perse ce roseau qui donne du miel sans l'intervention des abeilles, introduit en France par les Croisés au XIIème siècle pour qu'il y ait un essor des confiseries, les confiseurs assimilés aux épiciers et apothicaires eurent leurs statuts en 1311.

La première confiserie fut sans doute les épices de chambre, un cuisinier eut l'idée de rouler dans le sucre des graines, des amandes, des épices et de les torrifier dans une poêle pour les offrir aux invités qui allaient les déguster dans leur chambre pour aider à la digestion. De là, et non pas des nombreux obus de la Grande Guerre est née la dragée de Verdun, remède créé au XIIIème siècle par un apothicaire lorrain pour purifier l'haleine et aider la digestion : une amande enrobée de sucre, et devenue symbole de baptême, communion et mariage, Louis XIV ordonna même qu'elle soit distribuée aux élèves en fin d'année.

Si le sucre permit l'essor des confiseries, il n'en reste pas moins que son coût élevé a conservé à ces produits un rôle thérapeutique ou de confort pour les nantis, et c'est au XIXème siècle, avec la production devenue très vite industrielle du sucre de betterave qu'est née l'immense richesse du patrimoine de nos friandises.

Une des dernières en date a été la niniche de Quiberon, créée en 1946 et référencée au patrimoine culinaire de France, c'est une sucette cylindrique avec pour base : sucre, glucose, beurre et sel de Guérande et déclinée en une cinquantaine de variétés dont 28 aux essences naturelles de fruits.

Citons les pâtes de fruits de Provence, qui permettaient d'utiliser les fruits d'une récolte tout au long de l'année, elles étaient appelées confitures sèches.

Dans cette gamme, on trouve le Cotignac d'Orléans, une pâte de coing qui faisait les délices des filles de Louis XV. Il y a aussi les pâtes de fruits d'Auvergne dont une IGP est en cours.

C'est un chimiste, Darcet, qui trouva le moyen d'extraire les sels actifs des eaux de Vichy, et c'est Bartillat, pharmacien, qui les incorpora à du sucre pour créer en 1825 les Pastilles Vichy, marque déposée en 1833.

En 1662, Clément Jaluzot, cuisinier du duc de Choiseul, comte de Plessis-Pralin, crée à Montargis une amande enrobée grossièrement d'un mélange de sucre cuit : la praline.

A Cambrai comme un peu partout, les confiseurs fabriquaient les bonbons selon les recettes du moment, Emile Afchain, apprenti chez ses parents, préparait la pâte pour bonbons et voilà qu'en 1830, il se trompe et rate cette pâte, et sa mère en colère lui crie «tu ne fais que des bêtises !», mais pas question de gâcher la marchandise, et les bonbons ratés furent mis en vente avec grand succès, les Bêtises de Cambrai étaient nées, produit et appellation le même jour. C'est un mélange de sucre et de glucose cuit et battu pour incorporer de fines bulles d'air, parfumé à la menthe, il est orné d'un filet de caramel.

De nombreuses versions et dates sont données pour le Calisson d'Aix, mais étant fait de pâte d'amande et de melon et autres fruits confits, il n'a pu être créé qu'après l'introduction de l'amandier en Provence au XVIème siècle. Cette pâte est prise entre une feuille de pain azyme et un nappage de sucre poli. Signalons que le calisson a été utilisé comme hostie au début du XVIIème pour prévenir les épidémies !

Une coutume a prévalu quelque temps, qui était de créer un bonbon pour un événement marquant. Bien souvent, il tombait dans l'oubli, l'évènement passé. L'un a survécu : le Négus de Nevers, en l'honneur de l'empereur Ménélik, le Négus d'Ethiopie, qui en 1901 est venu en visite officielle en France. C'est un caramel mou chocolaté enrobé de sucre cuit.

N'oublions pas le berlingot qui à l'origine fut de Carpentras, car créé, dit-on, par un pâtissier du pape Clément V au XIVème siècle, alors qu'il y avait sa résidence. Il s'agissait de Bertrand de Got, cherchez l'homonymie....

Il s'agit d'un cylindre de sirop, cuit plusieurs fois, étiré avec de la pâte de sucre, et coupé en biais en alternance. Tout simple, il a fallu quand même 5 siècles pour le mettre au point !

Il y a les coques et les menhirs de Bretagne, les galets d'Etretat, les Quernons d'ardoises d'Angers, les bûchettes de Clamecy, les cocons de Lyon..., et pardon à toutes les villes non citées.

Cdt Y. CHARLOT

Notre collègue Y. CHARLOT nous parle de la marine d'autrefois lorsque les communications se faisaient avec les porte-voix et les pavillons.

Les communications paraissent bien simplifiées grâce à la VHF et aux satellites.

En effet au début du siècle dernier, les communications entre navires ou entre navire et terre se faisaient par pavillons, selon un code commun, qui limitait les échanges, ou alors par porte-voix qui permettait des échanges beaucoup plus précis et variés.

Ainsi arrivait au Havre un trois-mâts, en provenance de Valparaiso comme l'indiquait sa drisse de pavillon en réponse au sémaphore, il arborait aussi le pavillon H pour signaler qu'il avait un pilote à bord, ainsi que le pavillon Q signalant qu'il était indemne de toute maladie contagieuse.

Les douanes devaient alors se contenter du porte-voix et, selon la coutume, au passage des jetées interrogeaient les navires.

- Quelle est votre cargaison ?
- Du guano
- Quoi ?
- Du Guano
- QUOI ?
- GU-A-NO
- QUOI ?
- De la m..... !
- Ah d'accord.