

AFCAN

Informations



photo Afcan

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

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

Editorial.....	p 3
In memoriam	p 4
SOLAS 2009 : Harmonisation des règles de compartimentage et de stabilité	p 4
O.M.I. : 84 ^{ème} session du Comité de la Sécurité	p 11
O.M.I. : 54 ^{ème} session du Sous-comité de la navigation	p 21
Lettre ouverte au Président de la République, à MM les Députés et Sénateurs.	p 27
Session du Tribunal Maritime Commercial d' Ajaccio	p 28
Nouvelles, lettres et extraits	p 29
En passant par la cambuse.....	p 31
Réédition de traité de navigation de J.B. Denoville (1760)	p 32

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. Loudès : 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

L'actualité maritime est une nouvelle fois dominée par la piraterie. Malheureusement, tout porte à croire que ce ne sera pas la dernière.

Le golfe d'Aden est devenu une des zones les plus dangereuses où naviguer. De même qu'au large, en océan Indien, puisqu'on note des attaques à plus de 300 milles des côtes somaliennes. Certes, les actions menées par les forces armées françaises sont efficaces, pour le moment. Mais ce sont des actions de «réaction», et non de «prévention». Et de réaction en réaction...

- Oui, il est certainement difficile de mettre en place une politique de prévention, tellement la zone est grande et fréquentée, et il faudrait une unité politique onusienne, à tout le moins, européenne.
- Des accompagnements individuels ? c'est possible, mais il va falloir beaucoup de navires accompagnateurs (80 navires par jour au détroit de Bab el Mandeb).
- Des convois de navires ? un convoi n'avance qu'à la vitesse du navire le plus lent. Comment concilier des intérêts économiques différents ?
- Des escortes ? Ce n'est pas toujours compatible avec la cargaison, la drôme de sauvetage, sans compter les ralentissements pour l'embarquement et le débarquement des hommes et des armes.
- Et ensuite ? personne n'a encore proposé une modification des codes ISM et ISPS imposant des stages de close-combat aux marins. Pour combien de temps ?

Un capitaine est parti. Comme le chantait Brassens, «jamais son trou dans l'eau ne se refermait...». Le président TROCHERIS navigue désormais sur d'autres mers, dans nos mémoires.

Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON

Nota : *accompagnement = navire escorteur*
escorte = hommes armés à bord

IN MEMORIAM

Le Commandant André TROCHERIS vient de nous quitter. Avec lui c'est une figure marquante du monde maritime qui disparaît. Né en 1933, il descendait d'une longue lignée de capitaines marchands Grandvillais. C'est tout naturellement qu'il s'engagea dans leur sillage en intégrant les écoles de la Marine Marchande pour obtenir le brevet de Capitaine au Long Cours.

Depuis son premier embarquement d'élève officier jusqu'au commandement, il a été fidèle à un même armement : la Transat devenue depuis CMA-CGM. Ses qualités d'organisation furent remarquées par les responsables de cette compagnie, qui lui confièrent des missions à terre, tant aux Caraïbes hispaniques qu'en Martinique.

Conscient des responsabilités et des devoirs des Capitaines, il intégra très vite au début des années 80 l'Association Française des Capitaines de Navires, l'Afcan. Là aussi on apprécia sa valeur à tel point qu'il sera porté à la présidence de l'Afcan en 1986. Cette charge, il l'assuma brillamment, tenant ferme la barre, tout en faisant preuve d'un sens profond de la concertation et de la conciliation qui a été reconnu aussi bien par les membres de l'Afcan que par ses interlocuteurs extérieurs. On se rappellera, entre autres, la remarquable organisation de l'Assemblée Générale de l'International Federation of Ships Masters Associations en 1988 au Havre dont il fût le maître d'œuvre.

Au cours de ses années de présidence de 1986 à 1991, et par la suite, il a su représenter les capitaines français auprès de divers organismes tels que l'Organisation Maritime Internationale au cours de nombreuses réunions nationales et internationales où sa compétence et la justesse de ses avis furent saluées par tous.

Mais l'Afcan ne suffisait sans doute pas à son sens du dévouement pour les autres, puisqu'il consacrait également son temps à des associations à buts sociaux éducatifs comme par exemple «Tante Fine».

Le Commandant André TROCHERIS était chevalier de l'ordre du Mérite National et officier de l'ordre du Mérite Maritime. En sa personne, le monde maritime français et en particulier havrais a perdu un de ses «capitaines».

SOLAS 2009 :

L'harmonisation des règles de compartimentage et de stabilité des navires après avarie ou le triomphe du concept probabiliste

Les règles probabilistes, entrées progressivement depuis 30 ans dans le monde maritime, et dont le «triomphe» apparaît dans Solas 2009, ont comme caractéristique principale... une parfaite opacité. Nous pouvions encore, avec les règles déterministes, de façon pragmatique, voire même instinctivement, «sentir» un cloisonnement de navire. Désormais aucune approche de ce genre ne sera possible. Seuls des calculs particulièrement abscons et exclusivement de traitement automatisé dans des programmes de grande complexité, au bout de quelques heures ou jours, vous diront ce qu'il en est.

1 - INTRODUCTION

Les risques encourus par un navire à la mer, et donc son équipage et ses éventuels passagers, sont nombreux et bien connus. Parmi ceux-ci, le naufrage est certainement le plus grave. La perte de l'intégrité du « flotteur » avec toutes les conséquences dramatiques que l'on peut imaginer dans un

tel cas est ce qui peut arriver de pire à un navire et aux personnes embarquées.

Un navire même bien construit et bien entretenu coulera si une brèche est faite à son bordé sous la flottaison, celle-ci conduisant à un envahissement, un enfoncement excessif et/ou une perte de stabilité et à la perte totale par chavirage ou disparition de

la flottabilité. La seule manière d'éviter la perte du navire en cas de brèche est de prévoir un certain nombre de compartiments afin que la flottabilité et la stabilité, même réduites après avarie, soient maintenues. Un navire dont la coque ne serait divisée par aucun cloisonnement coulerait ou chavirerait sans espoir à la suite d'une voie d'eau. Les navires doivent donc

obligatoirement être cloisonnés. Encore faut-il que des règles techniques d'architecture et de construction navales existent, ce qui n'est le cas que depuis un peu plus d'un siècle.

Le risque considéré dans cet article est celui d'une brèche avec envahissement, brèche causée par une collision avec un autre navire, un « obstacle » ou un talonnage. L'objectif de cet article est de présenter l'évolution des règles avec l'introduction progressive depuis 35 ans de la méthode « probabiliste ».

2 - HISTORIQUE

A la fin du 19^{ème} siècle, les Britanniques et les Allemands développent des standards de compartimentage et de résistance à l'avarie, pour les navires à passagers des lignes d'Atlantique Nord. Le drame du «Titanic» en 1912 va permettre la mise en place de discussions internationales devant aboutir à des règles communes applicables dans le monde des navires à passagers. En 1914, la première Conférence internationale «Solas» (Safety of Life at Sea) se tient. Le conflit mondial de 14-18 ralentira la mise en place des décisions prises, mais l'élan est donné.

Les premières règles pour les navires de charge ne viendront que plus tard (confer l'historique général ci-dessous). Les navires de charge ne seront longtemps «protégés» que par les règles de la Convention internationale sur le franc-bord (Load Lines), lesquelles avant 1966, ne traitent pas explicitement de compartimentage et de stabilité après avarie. A partir de 1966, la règle 27 introduit une prescription en matière de résistance à l'avarie.

Les règles sont d'abord de nature «déterministe». Les premières règles «probabilistes» arriveront bien plus tard, dans le dernier tiers du 20^{ème} siècle.

Historique simplifié des règles de compartimentage et stabilité après avarie :

- 1914 première Convention internationale Solas , premières règles internationales pour navires à passagers traitant du compartimentage (concept déterministe), non ratifiée

- 1929 nouvelle Convention internationale Solas, sur la base de celle de 1914, introduction d'un «critérium de service» dans le corpus de règles des navires à passagers pour le calcul de compartimentage (concept déterministe)
- 1930 première Convention internationale sur le Franc-bord
- 1948 nouvelle Convention internationale Solas, introduction d'un critère stabilité après avarie pour les navires à passagers (concept déterministe)
- 1966 la Convention sur les lignes de charge (franc-bord)édicte les premières règles de stabilité après avarie pour les navires de charge (concept déterministe)
- 1974 introduction de règles probabilistes pour navires à passagers (Résolution A 265)à titre d'équivalent aux règles déterministes de la Convention internationale Solas 1960
- 1973/1978 la Convention Marpol et les Codes IBC et IGC introduisent les premières règles pour les navires pétroliers, chimiquiers et gaziers (concept déterministe)
- 1990 renforcement des règles déterministes pour les navires à passagers (Solas 1990, à la suite du drame de l'«Herald of Free Enterprise»)
- 1992 les navires de charge «secs» doivent être conçus selon des règles probabilistes (Solas 1992)
- 1992 les navires rouliers à passagers existants sont évalués par rapport aux règles de Solas 1990 à l'aide d'une version simplifiée des règles probabilistes de la Résolution A 265 (calcul du A/Amax)
- 1995 introduction d'un renforcement des règles Solas 1990 pour les navires rouliers à passagers européens pour tenir compte d'un envahissement au dessus du pont de cloisonnement (Accord de Stockolm, à la suite du drame de l'«Estonia»)
- années 90 jusqu'à 2005 : travaux de l'OMI sur l'harmonisation des règles de compartimentage et de stabilité après avarie qui vont aboutir à l'adoption de règles pour navires à passagers et navires de charge qui entreront en vigueur le 1/1/2009 (Solas 2009).

Remarque :

Des règles de nature probabilistes ont été également édictées par la Convention Marpol pour ce qui concerne la construction des pétroliers, mais dans une optique anti-pollution plus que résistance à l'avarie telle que nous l'entendons dans cet article (dispositions protectives, équivalence double-coque); on notera dans le même ordre d'idées les nouvelles règles applicables à tous les navires concernant la configuration des soutes à combustible (règles 12A de l'annexe I).

3 - CONCEPT DÉTERMINISTE

Les règles dites «déterministes» en matière de compartimentage et de stabilité après avarie imposent à priori :

- 1 - un compartimentage essentiellement transversal, dont la configuration est issue d'un calcul prescriptif décrit dans les règles
- 2 - une avarie théorique donnée (fixée à l'avance, décrite dans les règles) à appliquer au navire à n'importe quel endroit du bordé latéral
- 3 - des critères finaux donnés après avarie (en termes d'enfoncement et de stabilité)à respecter

Les règles déterministes de Solas stipulent (Chap. II-1 partie B pour les navires à passagers , les navires de charge étant déjà couverts par des règles probabilistes depuis 1992) :

>>> on applique l'avarie théorique suivante =

Longueur avarie = $[(3 + 0,03.L) m]$ ou 11 m, la plus petite des 2 valeurs étant retenue

Largeur avarie = $0,2 \cdot B = B/5$

Hauteur = de la quille vers le haut sans limite

(L= longueur navire ; B = largeur, voir définitions exactes de ces données dans Solas)

>>> au navire construit avec le compartimentage suivant =

Compartimentage essentiellement transversal déterminé en fonction :

- d'une ligne de surimmersion donnée (76 mm sous pont de cloisonnement) à ne pas dépasser dans l'enfoncement post avarie
- de la longueur envahissable, LE, n'entraînant pas le noyage de la ligne de surimmersion

- de la longueur permise (sous entendu d'un compartiment), LP, déduite de la longueur envahissable
- du facteur de cloisonnement F, fonction de la longueur du navire et de son service (pur navire de charge ou pur navire à passagers, avec interpolation entre ces extrêmes à l'aide du critérium de service) ; F permet de calculer la longueur admissible par $LP = F \cdot LE$
- le critérium de service qui permet, entre autres, d'effectuer l'interpolation ci-dessus

>>> et l'on doit respecter les critères suivants =

Une fois l'avarie survenue, le navire doit conserver une stabilité résiduelle donnée. La règle 8 impose les critères suivants :

- le nombre de compartiments envahissables en fonction du facteur de cloisonnement F
- l'arc de courbe de stabilité positive doit s'étendre sur au moins 15° au delà de l'angle d'équilibre après envahissement
- l'aire sous la courbe de stabilité doit être au minimum de $0,015 \text{ m.rad}$ de l'angle d'équilibre jusqu'à 27° pour un navire à 2 compartiments envahissables ou 22° pour un navire à un compartiment (ou l'angle auquel se produit un envahissement non contrôlé)
- le bras de levier résiduel en zone de stabilité positive d'au moins $GZ = 0,10 \text{ m}$ doit être obtenu, en tenant compte du regroupement des passagers sur un bord, de la mise à l'eau de la drome de sauvetage sur un bord et du moment d'inclinaison dû au vent
- en phase intermédiaire d'envahissement (avant équilibrage, « automatique » ou par intervention de l'équipage sur les dispositifs ad hoc) le bras de levier GZ doit être $> 0,05 \text{ m}$ et l'arc de courbe de stabilité $> 7^\circ$; l'angle de gîte pris doit être $< 15^\circ$
- l'envahissement dissymétrique doit être minimalisé et l'équilibrage obtenu en 15 minutes
- au stade final de l'envahissement, la hauteur métacentrique GM doit être $> 0,05 \text{ m}$ et l'angle de gîte $< 7^\circ$ (navire à un compartiment) ou 12° (navire à 2 compartiments) et bien sûr la ligne de surimmersion ne doit jamais être noyée.

On se rappellera que le standard «deux compartiments envahissables» est associé à l'idée qu'une cloison étanche est touchée, induisant l'envahissement des deux compartiments entourant cette cloison étanche. Dans le standard « un compartiment envahissable », on fait donc l'hypothèse qu'aucune cloison étanche n'est touchée. Un navire à « un compartiment » qui, dans une collision, aurait une cloison étanche touchée serait a priori perdu (il y a un côté « probabiliste » dans cette règle déterministe du navire à un compartiment envahissable ...). La Convention internationale sur le Franc-bord (Load Lines) et sa règle 27 sont dans cet esprit également.

Le degré d'envahissement des compartiments aux fins des calculs ci-dessus est précisé en fonction de leur usage : c'est la notion de perméabilité (qui définit le pourcentage du volume du compartiment occupé par l'eau d'envahissement). Les perméabilités sont définies dans les règles (avec des subtilités d'interpolation dans certains cas): espaces machines = 85%, espaces passagers = 95%, espaces cargaison = 60%, liquides = 0 ou 95%. La définition d'une **perméabilité pour un compartiment est au cœur des problèmes d'avarie**. La variation de quelques % d'une perméabilité peut faire basculer un calcul dans certains cas. La notion de perméabilité se retrouve également dans les règles probabilistes.

Les calculs à effectuer pour montrer que les critères sont respectés sont relativement lourds. Ils sont bien sûr réalisés actuellement sur ordinateur avec des applications spécialisées d'architecture navale dont les codes ont été établis à la fin des années 1960 et au début des années 1970 et améliorés depuis continuellement. Le volume de calculs à effectuer est déjà important, notamment si des itérations de design sont à faire (pour un projet « sortant de l'ordinaire »).

Remarque :

L'Accord de Stockholm pour les navires rouliers à passagers (ferries) européens, impose que les

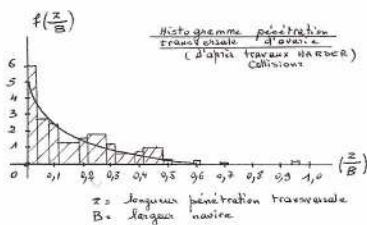
critères déterministes Solas 1990 ci-dessus soient respectés avec une certaine hauteur d'eau sur le pont de cloisonnement (qui est en général sur ce type de navire le pont roulier principal). On est toujours bien dans le domaine déterministe, même si une touche probabiliste apparaît avec la prise en compte pour le calcul de la hauteur d'eau sur le pont d'une probabilité de hauteur de vague issue des statistiques océanographiques. La réglementation prévoit la possibilité de faire des essais sur modèles en remplacement des calculs, pour valider les critères.

4 - CONCEPT PROBABILISTE

Le concept probabiliste est issu des travaux originels du Professeur K.Wendel dans les années 1960. Ses travaux ont été approfondis ensuite par les architectes navals et les ingénieurs-chercheurs des universités et écoles spécialisées en architecture navale. On ne postule plus une donnée de départ (une avarie « théorique », un compartimentage) qui doit conduire à un résultat fixé (immersion et stabilité après avarie). On calcule un niveau de sécurité lié au navire, son architecture générale étant « librement » dessinée, et on le compare à un niveau réglementaire. Le niveau de sécurité lié au navire est calculé par une analyse détaillée d'envahissement compartiment par compartiment sur une base probabilistique, avec évaluation à chaque fois des conséquences en termes de survivabilité.

La méthode probabiliste s'appuie sur l'analyse de statistiques d'accidents et la description détaillée de ceux-ci : **position de l'avarie, longueur de l'avarie, pénétration de l'avarie, hauteur de l'avarie, conditions météo au moment de l'avarie (hauteurs de vagues), chargement, franc-bord après avarie**. Des fréquences d'événements peuvent ainsi être déterminées et donc des fonction de densité de probabilités établies. On en déduit des fonctions de répartition. On aboutit à des régressions statistiques comme celle de la figure ci-après qui schématise quelques résultats -

récents - du programme de recherche européen HARDER dont il sera question un peu plus loin dans cet article.



Les spécialistes déterminent ensuite des formules réglementaires, sur la base de ces fonctions de densité et de répartition de probabilité, après « arbitrages » au niveau le plus élevé (OMI).

La méthode probabiliste est apparue pour la première fois dans Solas en 1974 avec la Résolution A 265 (1973) utilisable en option à titre d'équivalent aux règles déterministes pour les navires à passagers (Chapitre II-1 partie B). Elle a été peu utilisée à l'époque, car le volume de calculs nécessaire était rédhibitoire. Il n'existait pas encore d'applications informatiques codées pour cette méthode. De plus la radicalité de son esprit a certainement rebuté beaucoup de concepteurs de navires. Sa « lisibilité » par des non spécialistes est également délicate (c'est d'ailleurs toujours le cas...). L'OMI a poursuivi dans cette voie et a introduit dans Solas en 1992 la méthode probabiliste pour les navires de charge. C'est le chapitre II-1 partie B-1 de Solas. Les statistiques utilisées pour la détermination des formules réglementaires sont les mêmes que celles de la Résolution A 265 ce qui peut paraître surprenant compte tenu de l'évolution des navires sur près de 20 ans. Ce point a été l'objet de nombreuses critiques de la méthode.

On notera que les navires suivants ne sont pas tenus d'appliquer les règles probabilistes, relevant d'une réglementation « avarie » spécifique :

- les navires pétroliers / annexe I de Marpol (règles 27 et 28)
- les navires chimiques / Bulk Chemical Code et les navires gaziers / Gas Carrier Code
- les navires offshore / résolution A 469; les navires spéciaux / résolution A 534

- les navires au franc-bord type B / règle 27 de la Convention Load Line
- les vraquiers avec le Chapitre XII de Solas qui leur est exclusivement consacré
- les navires rapides (HSC Code)

Cela fait beaucoup de navires non probabilistes... En fait, ne restent que les porte-conteneurs, les rouliers, les navires de charge conventionnels autres que les vraquiers.

La méthode probabiliste s'appuie sur la notion de risque. Celui-ci peut s'exprimer ainsi :

$$\text{Risque} = P \cdot C$$

P = probabilité pour qu'un événement survienne

C = gravité des conséquences de la survenue de l'événement

Dans le cadre qui nous intéresse :

=> on part d'un navire donné dont l'architecture est libre (pas de contraintes pour le cloisonnement)

=> on effectue une analyse d'avarie de bordé sur toute la longueur du navire

=> pour chaque espace/compartiment on calcule un « niveau de sécurité » basé sur :

- la probabilité d'impact à l'endroit considéré
- une probabilité d'étendue et de pénétration de l'avarie
- une survivabilité associée, laquelle est évaluée en termes probabilistes en fonction de la stabilité résiduelle, du chargement, des conditions environnementales (état de la mer)

=> on effectue ensuite la somme de tous ces niveaux de sécurité individualisés afin d'obtenir un niveau de sécurité global.

L'analyse s'effectue compartiment par compartiment (ou groupe de compartiment). Confer la figure ci-après extraite des Notes Explicatives de l'OMI associées aux règles de Solas 2009 :

The triangle in the figure below illustrates the possible single and multiple zone damages in a ship with a watertight arrangement suitable for a seven-zone division. The triangles at the bottom line indicate single zone damages and the parallelograms indicate adjacent zones damages.

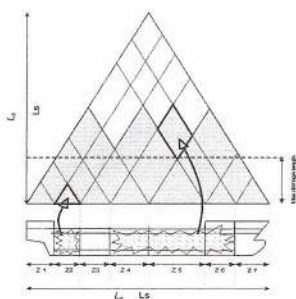


Figure illustrates the possible single and multiple zone damages in a ship. As an example, the triangle illustrates a damage opening the rooms in zone 2 to the sea and the parallelogram illustrates a damage where rooms in the zones 4, 5 and 6 are flooded simultaneously.

Pour chaque compartiment ou un groupe de compartiments, on calcule le facteur : $a_i = p_i \cdot s_i$

- i , indice du compartiment considéré (ou du groupe de compartiment considéré)
- a représente le « niveau de sécurité » du compartiment considéré (ou du groupe de compartiment considéré)
- p représente la probabilité d'envahissement du compartiment considéré (ou du groupe de compartiment considéré)
- s représente la probabilité de survie après envahissement du compartiment considéré (ou du groupe de compartiment considéré)

Remarque :

On aura reconnu un calcul de probabilité conditionnelle : soient E_1 et E_2 deux événements et soit $P(E_2 | E_1)$ la probabilité que E_2 se réalise, E_1 étant réalisé; si $P(E_1 | E_2)$ est la probabilité de voir les événements E_1 et E_2 se réaliser, on a alors : $P(E_1 | E_2) = P(E_1) \cdot P(E_2 | E_1)$. Nous sommes bien dans ce cas : le niveau de sécurité après impact sur un compartiment est bien la probabilité de survie cet impact étant survenu, pondérée par la probabilité d'avoir un impact sur ce compartiment. Le calcul est ensuite poursuivi tout au long du navire pour chaque compartiment et/ou groupe de compartiments.

On obtient ainsi la valeur

$$A = \sum_{i=1}^n a_i = \sum_{i=1}^n p_i \cdot s_i$$

A est appelé « index atteint ».

L'« index atteint » A représente un « niveau de sécurité » du navire ; il faut maintenant le comparer à un critère pour dire si ce niveau est bon ou pas.

La méthode probabiliste établit un index R appelé « index requis » et l'on doit avoir : $A > R$.

R est en quelque sorte un « niveau de sécurité minimal ».

La formulation de R est déterminé sur la base de recherches et travaux théoriques et, là encore, d'« arbitrages » au plus haut niveau de l'OMI. Le principe d'établissement de la valeur de R repose :

- sur des comparaisons avec des navires existants considérés comme « sûrs »
- sur des comparaisons avec des na-

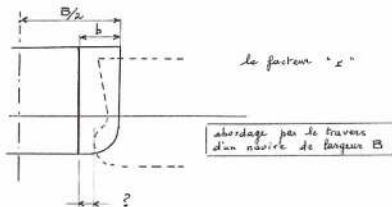
vires existants répondant aux régle-
mentations du moment

Les discussions autour de la fixation
de la formule donnant R sont tou-
jours très délicates puisque c'est par
cet index que l'on fixe le niveau de
sécurité : jusqu'où doit-on aller et à
quel prix ?

Illustrons la méthode par une courte
analyse de Solas 1992 (navires de
charge de plus de 100 m), plus facile
d'approche que la Résolution A 265,
admise en équivalence au chapitre
II-1 B de Solas pour les navires à
passagers.

R est calculé par la formule suivan-
te : $R = (0,002 + 0,0009 \cdot L_5)^{1/3}$, L_5
étant la longueur de compartimen-
tage.

Le calcul de p_i est décrit dans les rè-
gles. La longueur d'avarie maximale
est de 48 m. Le calcul fait intervenir
un facteur r_i qui prend en compte la
présence d'une cloison longitudinale
pour le compartiment considéré et re-
présente la probabilité que la cloison
longitudinale adjacente au compartiment
considéré ne soit pas touchée (p_i
est multipliée par r_i et $0 < r_i < 1$).
On considère, par exemple pour une
cloison longitudinale, que si sa proba-
bilité d'être touchée est très faible
 $\Rightarrow r_i = 1$ et donc cela ne modifie pas
la valeur de p_i , ce qui fait que si la
valeur de s_i est = 1 («bonne» surviva-
bilité) la contribution de ce compartiment
sera bonne. A contrario, si la probabilité
d'avarie de cette cloison est importante,
 $r_i = 0,2$ par exemple, la contribution
de ce compartiment à la sécurité du navire
sera plus faible. La méthode probabiliste
autorise la prise en compte du compartiment
située à l'intérieur de la cloison longi-
tudinale, par un calcul identique mais
avec le facteur multiplicatif $(1 - r_i)$,
ce qui permet de faire contribuer le
compartiment à l'intérieur de la cloison
longitudinale (vers l'axe) au calcul général
de niveau de sécurité si ce compartiment
intérieur (avec le premier, en abord, envahi)
donne une bonne stabilité résiduelle.



Le facteur de probabilité de survie si
est calculé ainsi :

$$s_i = C \cdot \sqrt{0,5 \cdot GZ_{\max}(\text{range})}$$

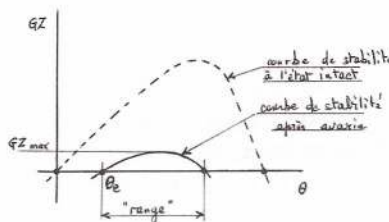
$C = 1$ si l'angle de gîte final θ_e est $< 25^\circ$,
 $= 0$ si θ_e est $> 30^\circ$ et interpolé
entre les deux par

$$C = \sqrt{\frac{30 - \theta_e}{5}}$$

$s_i = 1 \Rightarrow$ probabilité maximale de
survie (le A général augmente)

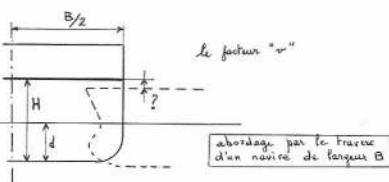
$s_i = 0 \Rightarrow$ probabilité nulle de survie
(le A général n'augmente pas)

$GZ_{\max} = 0,10$ m et (range) = $20^\circ \Rightarrow$
 $s_i = 1$



On notera bien la différence de point
de vue avec la méthode déterministe :
on évalue une **probabilité de survie**,
donnée par le s_i calculé selon la
formule ci-dessus, laquelle est une
fonction de nature quadratique du
demi produit du GZ_{\max} par l'arc positif
(range) de la courbe de stabilité en
avarie. En termes déterministes,
on analyse les éléments individualisés
de la courbe de stabilité suivant
certains critères.

Le s_i doit être multiplié par le facteur
 v_i s'il y a présence d'un pont au des-
sus de la flottaison dans la zone du
compartiment considéré. Ce facteur
 v_i représente la probabilité que le
pont situé au dessus de la flottaison
pour le compartiment considéré ne
soit pas touché ($0 < v_i < 1$). Voir plus
haut la logique similaire du facteur r_i
pour la pénétration transversale.



Il faut de plus faire les calculs pour
deux conditions de chargement :
chargement maximal (donc tirant
d'eau maximal) et chargement partiel
(donc tirant d'eau intermédiaire) et
obtenir s_i par $s_i = 0,5s_{i1} + 0,5s_{ip}$ (avec

s_{i1}, s_{ip} les valeurs de s pour les charge-
ments maxi et partiel).

Les calculs, enfin, doivent être faits
pour les deux bords et moyennés en
cas de configuration (architecture) a
symétrique. Ce point, compte tenu
de la liberté donnée au concepteur,
pourrait conduire à des configura-
tions peu sûres car aucune contrainte
(valeur minimale) n'est donnée par
les règles sur les index atteints parti-
els.

Les règles probabilistes, comme les
règles déterministes, édictent des
limites à l'enfoncement du navire
mais sous une autre forme. On ne
doit pas noyer les ouvertures condui-
sant à un envahissement progressif.
Le s_i devient nul dans ce cas et donc
rend nulle la contribution du compar-
timent ou groupe de comparti-
ments considéré. On doit avoir $s_i > 0$
pour que l'avarie étudiée débouche
sur une augmentation de l'index at-
teigne A.

Les règles probabilistes de Solas
1992, pour navires de charge, dé-
finissent les valeurs de perméabili-
té pour les compartiments envahis.
L'influence de ces paramètres est
donc toujours aussi cruciale.

Le volume de calculs à effectuer est
très important. C'est désormais le
règne des applications informatiques
spécialisées. Les calculs de p_i et sur-
tout de s_i sont carrément inexpugna-
bles sans application spéciale. Les
calculs de s_i impliquent le calcul, à
chaque fois, d'une courbe de stabi-
lité après avarie afin de déterminer
le bras de levier GZ et l'arc inter-
cepté (range) ! Les calculs complets
sont effectués ou itérés des milliers
de fois, car il faut refaire les calculs
pour chaque compartiment, chaque
groupe de compartiments, chaque
cas de chargement prévu par la ré-
glementation, etc. Sans parler du fait
que si $A < R$ en fin de calculs, il faut
re-dessiner le navire et recommencer
tous les calculs... Seules les applica-
tions informatiques spécialisées peu-
vent aborder ces calculs qui nécessi-
tent une modélisation non seulement
de la carène (lignes d'eau) mais aussi
du compartimentage interne prévu
au projet. Les fournisseurs d'appli-
cations informatiques spécialisés
(NAPA, GHS, TRIBON, MAX-

SURF, etc) et les Sociétés de Classification développent et proposent ces logiciels sophistiqués. Les constructeurs navals doivent s'équiper de ces gros cubes informatiques pour mener leurs calculs et préparer les dossiers de stabilité à fournir aux Classes pour approbation et aux Administrations pour validation.

Remarque :

Le concept probabiliste a été utilisé de façon particulière dans les années 1990 pour évaluer les navires rouliers à passagers (ferries) en fonction des règles déterministes de Solas 1990. Une version «simplifiée» de la Résolution A 265 a été mise au point par les chercheurs pour décider d'un calendrier de mise à l'écart ou à niveau par conversion, des ferries. Cette version «simplifiée» est connue sous le nom de «calcul du A/Amax». Elle n'a de simplifiée que le nom, car elle implique un vrai calcul selon la méthode probabiliste avec seulement quelques hypothèses simplificatrices.

5 - SOLAS 2009 OU LE TRAVAIL D'HARMONISATION ENTREPRIS PAR L'OMI AIDÉ DE L'U.E.

De nombreux spécialistes ont poussé à l'emploi de la méthode probabiliste et à la poursuite des travaux liés à cette méthode à l'OMI, en lien avec les universités et écoles spécialisées. **La liberté donnée au concepteur de navire est très grande.** C'est un avantage certain pour beaucoup de projets de navires. Par ailleurs les défauts des règles déterministes ont été identifiées au cours de la deuxième moitié du 20^{ème} siècle : rigidité de l'architecture générale du navire, cloisonnement transversal trop privilégié, avarie théorique trop limitée pour les grands navires (paquebots de croisière par exemple), limitation à 1/5 de la largeur de la pénétration d'avarie, «perversion» du projet de navire par un concepteur jouant habilement des règles...

D'autre part une tendance lourde observée également dans l'industrie sensible (nucléaire, chimie) milite en faveur de ces méthodes probabilistes, à la suite de nombreux travaux théoriques et appliqués menés dans le domaine du risque industriel. L'OMI considère que la voie probabiliste au

sens large doit être suivie et préconise l'usage de méthodes comme le « Formal Safety Assessment » (FSA) pour l'analyse des risques, et ce de la conception à l'opérationnel. Dans le même ordre d'idées, le « Performance Based Design » est mis en avant pour les études. Les règles probabilistes de compartimentage et survivabilité après avarie sont proches «philosophiquement» de ces concepts.

Au cours des années 90, l'OMI a décidé d'entreprendre un **travail d'harmonisation** des règles en matière de compartimentage et de stabilité après avarie. L'objectif était d'harmoniser, pas d'améliorer. L'OMI a demandé aux pays membres et aux organismes non gouvernementaux comme l'IACS (association des 10 plus grandes sociétés de classification) de travailler sur cette question. L'Union Européenne a conduit un travail de recherche remarquable, s'appuyant sur les universités et écoles spécialisées en architecture navale, le programme HARDER (= Harmonisation of Rules & Design Rationale). HARDER a utilisé l'ensemble des statistiques d'avarie disponibles pour obtenir un jeu de fonction de densité de probabilités plus conséquent que celui sur lequel s'appuyait la Résolution A 265 (et donc les règles de Solas 1992).

Des essais sur modèles ont également été effectués, notamment pour la formulation des facteurs, représentant la probabilité de survie. Les recherches scientifiques, très actives, en matière de survie de navire (notamment après les accidents dramatiques et meurtriers de ferries) ont permis des avancées considérables dans ce domaine en terme de connaissance des phénomènes physiques conduisant au chavirage, etc. Les recherches du programme HARDER ont été fournies à l'OMI et sont devenues une référence.

En 2005, l'OMI a adopté par la Résolution MSC 194 (80) un ensemble de nouvelles règles probabilistes s'appliquant **aux navires à passagers et aux navires de charge** et dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1/1/2009 en tant que nouveau chapitre II-1 de Solas (pour les navires neufs). Il n'y a plus dans «Solas 2009» de différences entre les types de navires, déclinées en chapitres différents; les distinctions n'interviennent qu'au

niveau du détail des règles qui tient compte de la nature du service du navire calculé. On notera que malgré les évolutions des règles, les bases jetées par la «vieille» Résolution A 265 de 1974 (et donc celles de Solas 1992) demeurent.

Les navires non astreints à appliquer les règles probabilistes sont à peu près les mêmes que pour la version précédente de Solas.

L'index requis R est désormais calculé ainsi (L_s étant la longueur de compartimentage) :

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

pour les navires de charge de plus de 100 m (entre 80 et 100 m => formule d'interpolation)

$$R = 1 - \frac{5000}{L_s + 2,5N + 15225}$$

pour les navires à passagers, avec $N = N_1 + 2N_2$ (N_1 = nombre de personnes pour lesquelles des embarcations de sauvetage sont prévues; N_2 nombre de personnes - y compris les officiers et l'équipage - que le navire est autorisé à transporter, en excès de N_1)

Le calcul des p_i demeure sur le même principe, mais il s'est «sophistiqué». La longueur d'avarie maximale est désormais de 60 m (48 m dans Solas 1992 pour les navires de charge). La pénétration transversale est limitée à $b = B/2$ (B = largeur). Le calcul des s_i , facteurs traduisant la probabilité de survie, a lui aussi évolué. L'analyse statistique des avaries, notamment dans le programme HARDER a permis d'aller «chercher» une formulation de probabilité de survie plus en corrélation avec la réalité des conditions observées (?). Le calcul est différencié selon qu'on a affaire à un navire à passagers ou un navire de charge. Pour un navire de charge, on a :

$$s_{\text{charge}} = K \cdot \left(\frac{GZ_{\text{max}}}{0,12} \cdot \frac{\text{range}}{16} \right)^{14}$$

Avec Solas 2009 : $GZ_{\text{max}} = 0,12$ m et (range) = 16° => $s_i = 1$ (maximum)

Rappel : avec Solas 1992, $GZ_{\text{max}} = 0,10$ m et (range) = 20° => $s_i = 1$ (maximum)

Pour les navires à passagers on doit tenir compte des moments inclinants dus à l'usage des bossoirs de mise à l'eau de la drôme sur un seul bord, au

tassement des passagers sur un seul bord, à l'effet du vent traversier. Les phases intermédiaires d'envahissement (définies réglementairement) doivent être étudiées et un facteur doit être calculé à chaque fois.

Comme on l'a déjà vu pour les règles probabilistes de Solas 1992 (navires de charge) les textes donnent une limite à l'enfoncement du navire. On ne doit pas noyer les ouvertures qui pourrait conduire à un envahissement progressif. Pour les navires à passagers, on ne doit pas noyer les routes d'évacuation situées ou passant sur le pont de cloisonnement. Il ne doit pas y avoir d'envahissement dissymétrique. De plus Solas 2009 définit des limites en phase intermédiaire d'envahissement : toute possibilité d'envahissement progressif, tout noyage du ou des poste(s) de commande des portes étanches, noyage d'un panneau d'échappée verticale situé au pont de cloisonnement. Le s_i devient = 0 dans tous ces cas, et donc rend nulle la contribution du compartiment ou groupe de compartiments considéré (l'index atteint A ne progresse pas). On notera la disparition de la ligne de surimmersion des règles Solas pour les navires à passagers.

L'index atteint A est désormais calculé pour 3 conditions de chargement du navire correspondant à 3 tirants d'eau à l'état intact définis réglementairement (deepest subdivision draught d_s , light service draught d_l , partial subdivision draught d_p) selon la formule de pondération suivante : $A=0.4A_s+0.4A_p+0.2A_l$, chaque index atteint étant toujours calculé par :

$$A = \sum_{i=1}^n p_i \cdot \alpha_i$$

En plus, Solas 2009 introduit une limite inférieure pour chaque index atteint partiel et l'on doit avoir :

$$\frac{A}{R} > 0,9$$

pour les navires à passagers et

$$\frac{A}{R} > 0,5$$

pour les navires de charge; c'est un incontestable progrès.

Les perméabilités ont également évolué dans Solas 2009. Elles varient selon les 3 tirant d'eau à l'état intact considéré dans le calcul réglementaire

(deepest subdivision draught d_s , light service draught d_l , partial subdivision draught d_p), ce qui est également une amélioration de l'environnement réglementaire.

Pour les navires à passagers, Solas 2009 prévoit quelques contraintes de nature encore déterministes (règle 8) afin de garantir le «fonctionnement» de l'ensemble réglementaire en cas «d'avarie mineure» (l'OMI a considéré que les règles probabilistes ne couvrent pas tous les cas envisageables, ce qui est pour le moins assez surprenant vu la confiance faite aux règles probabilistes par ailleurs ...). Afin de ne pas alourdir le texte, il n'est pas fait mention dans cet article de l'évolution des règles de Solas 2009 en matière de doubles-fonds et de cloison d'abordage : ces règles, qui restent de nature déterministes, font pourtant partie de la protection contre les avaries, respectivement d'échouage/talonnage et de collision. Le niveau de risque est toutefois très différent de celui associé à l'avarie de bordé induit par une collision. Les études statistiques de l'OMI montrent clairement qu'un navire est rarement perdu par échouage/talonnage et qu'un navire abordeur s'en tire toujours plutôt bien. On notera la différence de point de vue avec l'aspect « pollution » des autres textes de réglementation technique (Marpol), souvent de nature probabiliste, sans parler aussi de la nouvelle règle 12A relative à la protection des soutes à combustibles...

6 - LE NAVIGANT ET LES RÈGLES PROBABILISTES DE SOLAS 2009

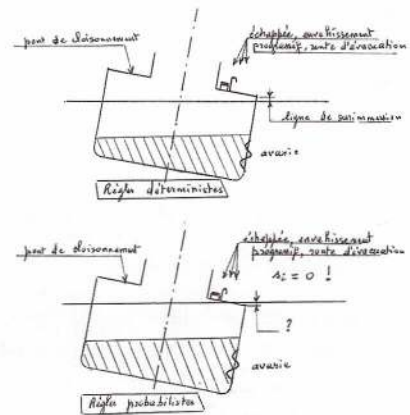
Les navigants sont là pour conduire (au sens large du terme) les navires pas pour les dessiner et les calculer, encore moins pour jouer au législateur technique. Ils doivent, a contrario, avoir une bonne connaissance générale des règles. En ce qui concerne le compartimentage et la stabilité après avarie, ce n'est pas simple car la réglementation technique est complexe. Pourtant la gestion d'une crise en la matière implique la connaissance de ce qui a été prévu, calculé et donc des règles.

Les navigants doivent laisser aux chercheurs, aux administrations nationales et aux Sociétés de Classifica-

tion le soin d'une analyse critique des règles. La consultation du site internet du MCA britannique et de son «programme de recherche 552» est à ce titre tout à fait intéressante pour ce qui concerne les règles probabilistes de Solas 2009. Ce faisant le navigant ne doit pas s'interdire une lecture propre des règles, étant en première ligne en cas de problème. Le point de vue opérationnel est lié au point de vue théorique et réglementaire.

Les règles déterministes avaient pour elles d'être relativement simples à comprendre et à interpréter. Il n'en est pas de même avec les règles probabilistes dont l'« opacité » est forte.

A titre d'exemple de réflexion sur les règles, nous évoquerons la disparition de la ligne de surimmersion. Le schéma suivant résume les questions que l'on peut se poser :



Un concepteur habile pourrait avoir tendance à placer très près de l'axe les points (échappées, sources d'envahissement progressif, routes d'évacuation) qui rendent le $s_i = 0$, de façon à «gagner» sur la contribution du compartiment (ou des compartiments) en avarie étudié et à s'autoriser un enfoncement supplémentaire (!). Dans tous les cas de figure, la pression sur les navigants augmente, car la surveillance des sources d'envahissement progressif potentiels devra être encore plus vigilante qu'avant (=> influence directe sur le calcul de A).

Autre exemple d'interrogation, l'index requis. Vérifions pour un navire de charge, la valeur de R entre Solas 1992 et Solas 2009 : avec $L_s = 200$ m => Solas 1992 donne $R = 0,567$ et => Solas 2009 donne $R = 0,636$.

On pourrait penser que les règles se sont durcies, mais il ne faut pas con-

clure trop vite, car le mode calcul de l'index atteint A a aussi changé... Une étude britannique récente a montré toutefois que pour certains navires comme les transporteurs de voitures (type «Tricolor» qui a coulé en mer du Nord suite à un abordage) il y a augmentation de la dureté des règles, ce qui pour ce type de navire relativement dangereux est un réel progrès. On peut aussi se demander si le mode de calcul des navires asymétriques est acceptable (dans ce cas => usage d'une moyenne arithmétique simple des A_i calculés). Certains spécialistes considèrent que cela peut conduire à des dérives.

Qu'en est-il également de l'Accord de Stockholm pour les navires rouliers à passagers européens ? Les règles de Solas 2009 prennent-elles suffisamment en compte l'accumulation d'eau sur le pont roulier principal qui est en général le pont de cloisonnement ? Les navires non astreints à appliquer les règles probabilistes Solas 2009 sont à peu près les mêmes que pour la version précédente de Solas (quid des vraquiers auxquels on attribue un franc-bord réduit de type B-100 ?). Il y a donc toujours, malgré le grand effort d'harmonisation, de nombreux standards de règles de compartimentage et stabilité après avarie. La question de leur équivalence se pose, et la littérature sur le sujet n'éclaire pas la question, du moins pour l'auteur de cet article.

La réglementation prévoit que le Capitaine du navire ait à sa disposition toutes les informations nécessaires à l'appréciation de la stabilité à l'état intact et en avarie de son navire. Les réglementations tant internationales que nationales (en France, la «division 211» en annexe à l'Arrêté du 23/11/1987, Solas chap. II-1 et chap. III règle 29) encadrent depuis longtemps cette information. En matière de compartimentage et de survivabilité après avarie, celle-ci devrait être lisible et pragmatique. Par exemple, des plans avec tous les compartiments étudiés en avarie (en simple ou en combinaison) et les conséquences de l'avarie indiquées de façon claire, synthétique, et pas des pages et des pages de sortie ordinateur inexploitable en pratique ! Les KG limites et GM minimum à l'état intact – qui as-

surent la validité des calculs en avarie - doivent être clairement présentés, graphiquement bien sûr. Le dossier «avarie» ne doit pas être lourd et difficile à exploiter. Ce qui est nécessaire aux Sociétés de Classification et aux Administrations nationales pour approuver les dossiers de stabilité n'est pas forcément ce dont le Capitaine a besoin, or les Constructeurs sont tentés de faire des documents à double usage pour se simplifier la vie...

7 - CONCLUSION

L'étude des règles probabilistes de compartimentage et de stabilité après avarie est aride et très frustrante lorsqu'on n'est pas Architecte naval et/ou Ingénieur spécialisé (armé de son logiciel spécialisé)...

Il n'empêche, les Capitaines se doivent de connaître exactement le principe de ces règles et leurs limites. Cette connaissance devrait leur permettre d'aborder la question avec les Spécialistes, lorsque l'occasion s'en présente, aux fins d'une discussion fructueuse s'enrichissant mutuellement de l'apport théorique des uns et de l'expérience opérationnelle des autres. Les Capitaines pourront ainsi rappeler que **c'est la Stabilité à l'état intact qui est le fondement de tout**, car c'est sur cette réserve de stabilité «acquise», «potentielle», qu'est basée la vérification du compartimentage et la survivabilité en avarie. Leur bible doit être la Résolution A 749 (stabilité à l'état intact) de l'OMI, hélas non obligatoire à l'échelon international, mais heureusement intégrée dans la réglementation française (division 211) et dans la plupart des règles des grandes Sociétés de Classification. Le Capitaine a le droit de penser, même avec Solas 2009, qu'un navire fortement compartimenté avec une bonne hauteur métacentrique à l'état intact et qui ne s'enfonce pas au delà d'une limite raisonnable en cas d'avarie, demeure pour son équipage, ses éventuels passagers et lui-même la meilleure protection.

*François-Xavier Nettersheim,
Capitaine de 1^{ère} Classe
de la Navigation Maritime,
Ingénieur d'Armement indépendant*

Références de certaines des lectures utilisées pour rédiger cet article :

- 1 - Solas Edition 2004
- 2 - Résolution A 265 et ses notes explicatives
- 3 - Notes explicatives règles probabilistes pour navires de charge Solas 1992
- 4 - Résolution MSC 194 (80) + notes explicatives en cours de rédaction (dernière connue de l'auteur 10/4/2008)
- 5 - Site internet du MCA britannique (Research Project 552)
- 6 - «Damage Stability Standards / Rational Design or Gratuitous Complexity» A.Kendrick
- 7 - «Presentation of Probabilistic Damage Stability regulations» J.P Baltersen/H.Erichsen
- 8 - «Harmonization of subdivision & damage stability regulations in Solas Chapter II-1» R.Tagg/J.Person
- 9 - «A performance based assessment of the survival of damaged ships – Final outcome of the E.U Research Project HARDER» R.Tagg/C.Tuzcu
- 10 - «Impact of new damage stability regulations on ship design» A.Papanikolaou/E.Eliopoulou
- 11 - «Updated probabilistic extents of damage based on actual collision data» by L.Laubenstein/C.Mains/A.Jost/R.Tagg/N.K.Bjorneboe
- 12 - «Risk concept of Damage Survivability» Prof. D.Vassalos
- 13 - «Solas 2009 and Stockholm Agreement, Damage Stability Investigation of two ships and contrast of requirements» Thèse / J.Schreiber
- 14 - «Impact of the Stockholm Agreement on new probabilistic damage stability rules» Thèse / A.Hildingsson
- 15 - www.imo.org
- 16 - www.safereuroro.org
- 17 - www.gm-meter.com

O.M.I. - 84^{ème} session du comité de la sécurité (M.S.C.)

La 84^{ème} session du Comité de la Sécurité maritime s'est tenue à Londres du 7 au 16 mai 2008, sous la présidence de M. Neil Ferrer (Philippines). Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation Française, nous en fait le compte-rendu.



Bénéficiant d'installations complètement rénovées, les délégations de 110 pays membres de l'OMI ont participé aux travaux du MSC 84. Elles étaient accompagnées par celles de deux membres associés, d'un état non-membre, de 8 organisations intergouvernementales et par des observateurs de 41 organisations non-gouvernementales.

Le Secrétaire Général, dans son allocution d'ouverture, a évoqué le retour de l'Organisation dans le bâtiment du Siège, et exprimé sa gratitude à tous ceux qui ont participé à cette rénovation, en particulier le Royaume-Uni pour son importante contribution financière, et les gouvernements qui ont accueilli l'Organisation pendant les travaux, notamment la Turquie et le Danemark pour les MSC 82 et 83.

DECLARATIONS DES DELEGATIONS ET DES OBSERVATEURS

La délégation du Royaume-Uni a évoqué l'enquête récemment achevée sur l'accident du porte-conteneurs MSC Napoli, dont le rapport avait été publié le 22 avril 2008, officiellement soumis à l'Organisation et placé sur le site Web du Marine Accident Investigation Branch (<http://www.maib.gov.uk/cms>). Parmi les recommandations énoncées dans ce rapport, la délégation du Royaume-Uni a souligné le fait que les vérifications relatives au flambement devraient être basées sur l'ensemble des contraintes exercées sur toute la longueur de la coque; les conteneurs devraient être pesés avec exactitude et il faudrait élaborer

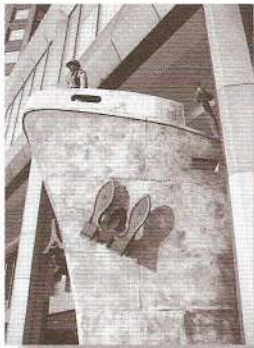
un code des meilleures pratiques pour l'industrie du transport maritime par conteneurs. À cet égard, un projet de code est en préparation, pour soumission au MSC 85. Pour conclure, la délégation du Royaume-Uni a estimé que la démarche appropriée serait d'élaborer des recommandations à l'intention du Comité, travaux qui pourraient être entrepris par le FSI 16.

Évoquant les conclusions du rapport d'enquête sur la perte du navire ravitailleur/poseur d'ancre Bourbon Dolphin, la délégation Norvégienne a déclaré que ce tragique accident, qui avait coûté la vie à la moitié des membres de l'équipage, pouvait seulement s'expliquer par l'interaction d'un certain nombre de circonstances malheureuses. Des propositions ont été élaborées en conséquence afin de

modifier le système réglementaire actuel, et la Norvège a l'intention de soumettre un document en temps utile pour examen par le Comité.

La délégation espagnole a évoqué le détournement dans les eaux internationales, à 250 milles des côtes somaliennes, du thonier espagnol Playa de Bakio le 20 avril 2008. Exprimant sa pleine satisfaction quant à la libération des 26 membres de l'équipage et la récupération du navire grâce à l'intervention efficace, au niveau diplomatique, des autorités espagnoles à Madrid et au Kenya, la délégation espagnole a remercié l'Organisation, et en particulier le Secrétaire général, pour leur soutien.

Elle a informé le Comité que l'Espagne



jouait un rôle actif dans les réunions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies et de l'Union européenne pour l'adoption d'une résolution de l'ONU, et a

offert son appui à l'OMI et à tout autre forum des Nations Unies en vue d'éliminer ce problème en mer.

TRAVAUX DU MSC 84

Les points de l'ordre du jour relatifs au fonctionnement du MSC seront seulement mentionnés.

- 1 - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR - RAPPORT SUR LES POUVOIRS DES REPRÉSENTANTS**
- 2 - DECISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'O.M.I.**
- 3 - EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES**

EXAMEN DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU CHAPITRE II-1 DE LA CONVENTION SOLAS DE 1974

Règle 3-4 - Dispositifs de remorquage d'urgence à bord des navires-citernes
Nouvelle règle 3-9 - Moyens d'embarquement et de débarquement
le Comité a confirmé cette nouvelle règle.

Règle 35-1 - Installations d'assèchement

La nouvelle règle II-1/35-1 de la Convention SOLAS entrant en vigueur le 1er janvier 2009, le Comité a reporté l'adoption d'amendements à cette règle après son entrée en vigueur.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU CHAPITRE II-2 DE LA CONVENTION SOLAS

Règle 10 - Lutte contre l'incendie.

Règle 19 - Transport des marchandises dangereuses.

Le Comité a confirmé ces nouvelles règles.

Règle 20 - Protection des espaces à vé-

hicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers.

Le Comité a chargé les Sous-comités SLF et FP du projet de directives correspondantes pour approbation par le MSC 86.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU CHAPITRES III ET IV DE LA CONVENTION SOLAS

Règle 6 - Communications.

Règle 7 - Matériel radioélectrique - Dispositions générales.

Règle 26 - Prescriptions supplémentaires applicables aux navires rouliers à passagers.

Le Comité a confirmé ces propositions d'amendements.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU CHAPITRE XI-1 DE LA CONVENTION SOLAS

Nouvelle règle 6 - Prescriptions supplémentaires régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

Le Comité a approuvé la proposition formulée par la délégation des États-Unis, visant à adopter la nouvelle règle par une résolution distincte.

DIRECTIVES RELATIVES À LA CONSTRUCTION, À L'ENTRETIEN ET À L'INSPECTION DES ÉCHELLES DE COUPÉE ET DES PASSERELLES

Le Comité a chargé le Sous-comité DE d'examiner plusieurs amendements au projet de directives, et de soumettre le projet au MSC 86 pour approbation.

DIRECTIVES À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES/EXPLOITANTS SUR L'ÉLABORATION DE PROCÉDURES DE REMORQUAGE D'URGENCE

Le Comité a approuvé le projet de directives, parallèlement à l'adoption des amendements à la règle II-1/3-4 de la Convention SOLAS (Dispositifs de remorquage d'urgence à bord des navires-citernes).

EXAMEN DES CORRECTIONS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER AU TEXTE DES AMENDEMENTS AU CHAPITRE VI DE LA CONVENTION SOLAS ADOPTÉS AU MSC 83 AU SUJET DES FI-

CHES DE DONNÉES DE SÉCURITÉ POUR MATIÈRE DANGEREUSE (MSDS)

Le Comité a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session et il a chargé le Secrétariat d'établir :

- 1 - un texte révisé de la règle VI/5-1 intégrant les modifications nécessaires pour qu'une MSDS soit requise pour les combustibles de soute.
- 2 - un projet de circulaire MSC sur l'application de l'actuelle règle VI/5-1.

ADOPTION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES ET D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES ET NON-OBLIGATOIRES

le Comité a pris les décisions suivantes :

- Adoption du code pour les enquêtes sur les accidents.
- Adoption des amendements à la convention 1974 de SOLAS.
- Adoption des amendements au protocole 1988 de SOLAS
- Adoption des amendements au recueil HSC 2000 (engins à grande vitesse).
- Adoption des amendements à la définition A.744(18) (programme renforcé d'inspections des vraquiers et pétroliers).
- Adoption des amendements au code IMDG.
- Approbation de la circulaire sur les directives pour les armateurs/opérateurs dans la préparation des procédures de remorquage d'urgence.

4 - MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Mesures de sûreté supplémentaires à l'échelle nationale

Le Comité a noté les renseignements communiqués par la Turquie sur les mesures de sûreté supplémentaires prescrites à l'échelon national par cet État pour la surveillance des navires et les prescriptions relatives à l'emport



du système AIS à bord de navires non visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS.

Le Comité a également noté que l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, avec l'appui de l'Australie, du Japon et de la République de Corée, procédaient actuellement à la mise en œuvre d'un projet pilote visant à vérifier, mettre à l'essai et évaluer les transpondeurs AIS de la classe B et les interactions entre les transpondeurs AIS de la classe A et de la classe B, dans les détroits de Malacca et de Singapour.

Lors de la prochaine session les points suivants en cours d'élaboration seront examinés :

- Normes de l'ISO relatives à la technologie maritime et à la sûreté de la chaîne logistique.
- Audits de sûreté des installations portuaires.
- Élaboration d'une législation type en matière de sûreté maritime.
- Proposition d'amendements à la circulaire MSC/Circ.1097 (Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS).

5 - NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS

La Grèce et les Bahamas, initiateurs du projet, ont voulu en limiter les conséquences, demandant que cela se limite aux seuls pétroliers et minéraliers. Ayant obtenu ce qu'ils souhaitaient, c'est à dire l'introduction de spécifications réglementaires dans le cahier des charges de la construction, les contraintes induites par le développement et la généralisation des G.B.S. leur paraissent préjudiciables au bon fonctionnement de leurs commerces. Mais le problème des GBS reste entier, et n'est manifestement pas près de disparaître, si l'on en juge par la très lente progression des discussions.

Le Comité a examiné les résultats des travaux du groupe de travail, du groupe pilote et du groupe de travail par

correspondance. Cela nécessitera, lors de la prochaine session du MSC, la modification d'autres instruments de l'O.M.I., en particulier la Convention MARPOL.

6 - QUESTIONS RELATIVES AU SYSTÈME LRIT

Malgré les réunions du groupe «ad hoc» en intersessions, la crise ouverte lors du MSC 83 ne s'est pas refermée. et est même susceptible d'en entraîner d'autres. Les inquiétudes ou réserves s'expriment les unes après les autres, et ont sérieusement retardé le programme de travail de la session.

Les multiples interventions tournent toujours autour du même problème, avec des demandes de réduction des frais de participation, souvent sur des points dont la définition a déjà été arrêtée lors des MSC 82 et 83. Procédés dilatoires, mauvaise foi, ou plus prosaïquement méconnaissance du dossier? Le clivage pays riches/pays en voie de développement fait de nouveau son apparition.

Les Bahamas et le Liberia, chefs de file, ont exprimé d'une part, leur crainte voir pénaliser leur pavillon, si pour des raisons budgétaires, leur IDC ou RDC n'est pas prêt à la date prévue, et d'autre part, le fait que le stockage onéreux d'un grand nombre de données leur était inutile, et justifiait la réduction du nombre de message LRIT à 2 par jour au lieu de 4.

Le Royaume Uni, soutenu par l'ensemble des pays de l'Union Européenne, rejoints par le Japon, la Corée du sud et l'Inde, s'est opposé à cette réduction.

La France a en plus confirmé la nécessité de 4 positions/jour en matière de recherche SAR. Mais après l'intervention acerbe du représentant des Îles Cook, manifestement allergique à l'Union Européenne, un

grand nombre de pays en voie de développement se sont élevés contre ce qu'ils considèrent comme une sorte de diktat Européen. La coordination de l'U.E. a donc été efficace, comme d'habitude, trop peut-être, mais sans habileté politique.

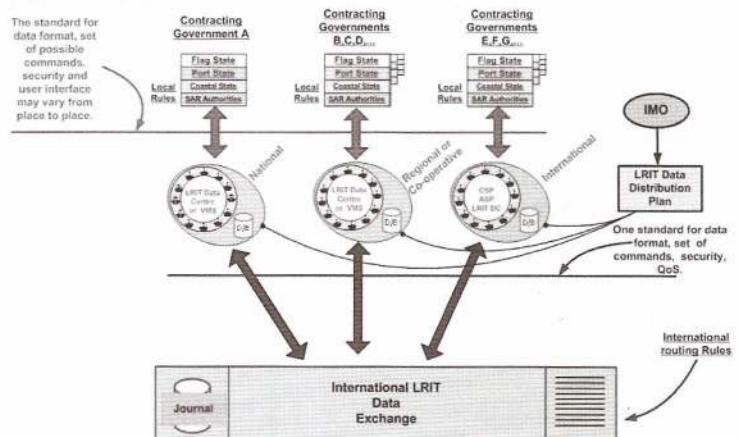
Le résumé par le président du MSC laisse rêveur : constatant qu'une mise aux voix entraînerait le rejet de la proposition des Bahamas et que cela empêcherait les pays en voie de développement de s'exprimer, il renvoyait en conséquence le choix de la décision au groupe de travail «ad hoc»!

L'analyse des interventions apporte des considérations intéressantes :

- les pays en voie de développement ne sont pas intéressés par les actions SAR, et pourtant, ce sont les pays «riches» qui apportent les moyens les plus importants.

- D'après des experts de l'U.E., l'économie réalisée en réduisant le nombre de positions/jour de 4 à 2 serait de l'ordre d'un million d'Euros par an, et assurément beaucoup moins pour les pays en voie de développement, nettement moins demandeurs.

- Les pays à flotte importante et faibles revenus tels les Bahamas et le Libéria, seront d'une manière ou d'une autre obligés de répercuter ces frais de fonctionnement sur les navires de leur pavillon, ce qui abaissera d'autant leur compétitivité sur la libre immatriculation des navires. Ce calcul a sans aucun doute été effectué par les spécialistes dont ils disposent. Voir les pavillons Européens retrouver un peu plus de compétitivité ne peut leur être qu'intolérable.



Acronymes utilisés :

Prestataire de Services Applicatifs	ASP	Application Service Provider
Prestataire de Services de Communication	CSP	Communication Service Provider
Centre de Données	DC	Data Centre
Plan de Distribution des Données	DDP	Data Distribution Plan
Centre International de Données	IDC	International Data Centre
Central International de Données LRIT	IDE	International LRIT Data Exchange
Station Terrienne installée à Terre	LES	Land Earth Station
Identité dans le Service Mobile Maritime	MMSI	Maritime Mobile Service Identity
Centre National de Données	NDC	National Data Centre
Centre Régional/Commun de Données	R/CDC	Regional/Co-operative Data Centre
Demande de Proposition	RFP	Request for Proposal
Recherche et Sauvetage	SAR	Search and Rescue
Situation de Surface pour la Recherche et le Sauvetage	SAR SURPIC	Search and Rescue Surface Picture
Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer	SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
Protocole de Sécurité SSL	SSL	Secure Sockets Layer
Réseau Privé Virtuel	VPN	Virtual Private Network
Système de Surveillance des Navires	VMS	Vessel Monitoring System

Le Comité a examiné les points suivants :

- Intentions des Gouvernements contractants - Questionnaire sur les LRIT (13 gouvernements ont mis à jour leurs réponses et 26 ont communiqué de nouvelles informations sur 110 délégations présentes).
- Questions en suspens depuis le MSC 83.
- Rapport du Groupe de travail intersessions
- Rapport intérimaire sur la création du central international provisoire de données LRIT.
- Amendements aux spécifications techniques.
- Simplification des zones géographiques
- Spécifications techniques du plan de distribution de données LRIT (DDP).
- Regroupement des spécifications techniques.
- Documents relatifs aux amendements qui seront apportés aux spécifications techniques (les documents connexes ne seront traduits en français et en espagnol «lorsque le Comité aura acquis la certitude que l'adoption d'amendements ne sera plus nécessaire»).
- Orientations relatives à la définition de zones géographiques à l'intention des gouvernements qui ne sont pas parties de la Convention O.N.U. sur le droit de la mer ni à la convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë.
- Avant projet d'amendements aux normes de performance.
- Essais de mise au point et d'intégration.
- Continuité du service dans le système LRIT.

- Certificats d'infrastructure de clés publiques (certificats ICP).
- Matériel de Bord.
- Questions ayant une incidence sur la mise en service du système LRIT.
- Directives relatives à la fourniture de renseignements LRIT aux services SAR.
- Recommandations sur la mise en service du système LRIT.
- Questions relatives aux ASP.
- Durabilité et viabilité du système LRIT.
- Mini-IDC.
- Viabilité financière du système LRIT.
- Examen de la performance et audit du système LRIT
- Travaux en cours par l'Union Européenne pour la mise au point d'un plan cadre européen pour les réseaux AIS fixes (interaction AIS-LRIT, avec interrogation par satellites).

7 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité à cette session et a pris les mesures suivantes :
Élaboration de prescriptions relatives à l'emport d'un système d'alarme de quart à la passerelle de navigation.

«Le Comité a noté qu'au NAV 53, lors des délibérations, la proposition visant à modifier la règle V/19 de la Convention SOLAS afin de prescrire l'emport d'un BNWAS avait bénéficié d'une large adhésion. De toute évidence, les membres étaient résolus à ce que

l'emport du BNWAS n'entraîne pas une réduction des effectifs à la passerelle.»

Il y a lieu de noter que :

- *Ce dispositif est réglementaire en France depuis plus de trente ans.*
- *Le consensus était facile à obtenir, dans la mesure où la pratique courante a déjà réduit le quart passerelle à une seule personne de jour, que le quart seul de nuit est pratiqué par certains pavillons, et qu'il est donc difficile de réduire davantage le personnel de quart.*

Directives pour l'installation du matériel radar de bord

Le Comité a approuvé la circulaire concernant les Directives pour l'installation du matériel radar de bord. Ces directives contiennent des recommandations à l'intention des propriétaires, concepteurs de navires, fabricants, installateurs, chantiers, fournisseurs et inspecteurs de navires.

Élaboration de prescriptions relatives à l'emport obligatoire d'ECDIS.

Le Comité a noté les progrès réalisés concernant l'élaboration de prescriptions relatives à l'emport obligatoire d'ECDIS.

Prévention des accidents de mer causés par du bois à la dérive

Le Comité a approuvé la circulaire sur la Prévention des accidents de mer causés par du bois à la dérive et autres objets flottants. Les États Membres sont invités à demander aux navires qui rencontrent du bois à la dérive et d'autres objets flottants qui pourraient

causer des accidents de mer, de le signaler aux navires se trouvant dans le voisinage et aux autorités compétentes, conformément à la règle V/31 de la Convention SOLAS.

8 - MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS

Le groupe de travail DSC a, entre autres choses, proposé la gratuité pour un accès par Internet au code IMDG, estimant que cela améliorerait la sécurité par la réduction importante des délais de diffusion. Le secrétariat n'y est pas favorable, car l'édition papier finance une bonne partie de l'assistance technique assurée par l'OMI.

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux de la 12^{ème} session du Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs et pris les mesures suivantes :

Guide FS révisé

Le Comité a approuvé la circulaire sur les amendements aux Consignes d'intervention d'urgence révisées pour les navires transportant des marchandises dangereuses.

Possibilité de télécharger depuis Internet le texte du Code IMDG

Le Comité a noté que, lors de l'examen, au DSC 12, des problèmes liés à l'application obligatoire des prescriptions relatives à la formation du personnel à terre, certaines délégations avaient estimé que le fait de placer sur Internet le texte intégral du Code IMDG, faciliterait l'accessibilité et l'application des dispositions du Code, en signalant qu'il existait une disposition analogue pour le texte intégral des recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En conséquence, le Comité a décidé de charger le Sous-comité d'examiner le bien-fondé de placer sur internet le texte intégral du Code IMDG et d'en autoriser le libre téléchargement.

Amendements aux dispositions applicables aux polluants marins - Directives relatives au chapitre 2.10 du Code IMDG

Le Comité a entériné les mesures prises par le Sous-comité.

Exposition de cargaisons contenues à des sources de chaleur élevée

Le Comité a noté que le Sous-comité avait relevé que des discussions de

même nature étaient en cours au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU du transport des marchandises dangereuses (UNSCOE) et décidé qu'il serait prématuré de publier une circulaire DSC tant que le Sous-comité d'experts n'aurait pas terminé ses travaux sur cette question.

Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) - Amendements à la Convention SOLAS de 1974

Ayant approuvé des modifications mineures, notamment le remplacement de l'intitulé «Recueil BC» par «Code IMSBC», le Comité a approuvé le projet d'amendements à la Convention SOLAS de 1974, et demandé au Secrétaire général de diffuser le projet d'amendements, conformément à l'article VIII de la Convention SOLAS, afin que le MSC 85 l'examine pour adoption.

Application du Code IMSBC

Le Comité a entériné la recommandation du Sous-comité selon laquelle les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974 puissent appliquer le Code IMSBC, en tout ou en partie, à titre facultatif, à compter du 1^{er} janvier 2009.

Amendements au Recueil INF

Le Comité a approuvé le projet d'amendements et demandé au Secrétaire général de le diffuser afin que le MSC 85 l'examine pour adoption.

Directives sur la mise en place de conditions de travail sûres dans le domaine de l'assujettissement des conteneurs

Le Comité a approuvé la circulaire relative à la Recommandation révisée sur la sécurité du personnel pendant les opérations d'assujettissement des conteneurs.

Approbation de circulaires :

Le Comité a approuvé

- la circulaire relative aux Recommandations sur l'utilisation des pesticides à bord des navires applicables à la fumigation des espaces à cargaison.
- la circulaire relative aux Recommandations sur l'utilisation des pesticides à bord des navires applicables à la fumigation des engins de transport.
- la circulaire relative à l'attestation de conformité concernant les prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses délivrée conformément aux dispositions de la règle 11-2/19 de la

Convention SOLAS de 1974 et du paragraphe 7.17 du Recueil HSC 2000.

MÉCANISME AU SEIN DU SECRÉTARIAT DE L'OMI POUR RÉSOUDRE LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES LORS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DU CODE IMDG, Y COMPRIS LES MATIÈRES RADIOACTIVES DE LA CLASSE 7

Pour faciliter le contrôle et la coordination de la résolution de ces difficultés, l'OMI a constitué une base de données sur le transport des marchandises dangereuses dans laquelle sont enregistrés tous les rapports sur les retards et refus.



L'accès à cette base de données est ouvert à tous les organes concernés des Nations Unies, sur demande et, à ce jour, l'AIEA bénéficie de cet accès en vue d'y entrer les données ayant trait aux questions qui sont de son ressort.

Dans certains cas, les rapports ne contiennent pas tous les renseignements demandés et ils portent en majorité sur les refus des transporteurs ou des autorités portuaires d'accepter des matières de la classe 7, car il apparaît qu'il est établi par principe de ne pas accepter ces matières; toutefois, un petit nombre de matières radioactives sont acceptées pour certaines destinations uniquement. Cette analyse doit être confirmée par une étude plus détaillée des rapports qui serait effectuée conjointement par les Secrétariats des trois institutions (OMI, AIEA et OACI).

Le Comité a prié instamment les États Membres de continuer à prendre des mesures pour faciliter le transport de toutes les marchandises dangereuses, en particulier des matières radioactives de la classe 7, dont l'utilisation revêt une dimension humanitaire.

9 - PREVENTION DE L'INCENDIE

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux de la 52^{ème} session du Sous-comité de la prévention de l'incendie et a approuvé les circulaires suivantes :

- Dispositifs fixes d'extinction de l'in-

cendie destinés aux balcons de cabine.

- Dispositifs d'extinction de l'incendie à base d'eau équivalents pour les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison.
- Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à aérosol équivalant aux dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par le gaz qui sont destinés aux locaux de machines.
- Dispositifs d'extinction à mousse à haut foisonnement à air intérieur destinés à protéger les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison.
- Dispositifs fixes de lutte contre l'incendie à base d'eau destinés aux espaces rouliers et aux locaux de catégorie spéciale pour lesquels les directives devront s'appliquer à partir du 1er juin 2008.
- Interprétation uniforme du Code FTP.
- Évaluation des risques d'incendie dans les zones extérieures à bord des navires à passagers.
- Interprétation uniforme sur le nombre et la disposition des extincteurs portatifs.
- Interprétation uniforme du chapitre II-2 de la Convention SOLAS.

Le Comité a adopté la résolution sur les amendements aux Directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction par eau diffusée équivalant à ceux prévus à la règle II-2/12 de la Convention SOLAS. Ces amendements devront s'appliquer uniquement aux nouvelles approbations de dispositifs d'extinction par eau diffusée équivalents et les approbations déjà accordées conformément aux Directives révisées actuelles resteront valables jusqu'au 1er juillet 2015.

10 - LIQUIDES ET GAZ EN VRAC

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux de la 12^{ème} session du Sous-comité des liquides et gaz en vrac (Sous-comité BLG).

11 - CONCEPTION ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

La conception et l'équipement du navire ont un effet direct sur le coût de fonctionnement du navire. La pugnacité du représentant des Îles Cook a mis en évidence qu'une amélioration des critères de sécurité résultant d'une définition précise du terme «vraquier»

se traduirait par une perte de compétitivité des pays «en voie de développement», ce qui leur serait préjudiciable. Mais les pays «riches» tout en recherchant l'amélioration de la sécurité, ont recours aux faibles coûts des pays «en voie de développement» pour améliorer leur propre compétitivité, tout en délocalisant au mieux leurs responsabilités. C'est un cercle vicieux dont il n'est pas facile de sortir.

Le Comité a examiné les questions urgentes dont il avait été saisi à la suite de la 51^{ème} session du Sous-comité DE, a adopté la résolution sur le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux de 2008, et approuvé les circulaires :

- sur la Recommandation intérimaire relative aux conditions d'habilitation des prestataires de services pour les embarcations de sauvetage, les engins de mise à l'eau et les dispositifs de largage en charge.
- sur les Recommandations relatives au port de combinaisons d'immersion à l'intérieur des embarcations de sauvetage complètement fermées.
- sur les Directives pour la protection contre la corrosion des dispositifs des moyens d'accès permanents.

Le Comité a noté les résultats des travaux du Sous-comité DE relatifs à la définition du terme «vraquier» et que le Sous-comité DE avait décidé de poursuivre l'examen de la question. L'observateur de l'ICS a souligné la nécessité d'élaborer rapidement une définition appropriée du terme «vraquier», afin de parvenir à une application correcte du chapitre XII de la Convention SOLAS, le projet de résolution MSC proposé par la Norvège pouvant constituer la base d'une telle solution. Mais ce projet devait être examiné plus en détail, en prêtant plus particulièrement attention aux navires de faibles dimensions sur des itinéraires excentrés et ne transportant qu'occasionnellement des cargaisons en vrac.

La délégation des îles Cook a estimé que la définition proposée par la Norvège semblait favoriser les navires spéciaux à double coque et pourrait avoir un effet néfaste sur les pays en développement, et en particulier, sur les petits États insulaires. Dans ce contexte, plusieurs autres délégations ont fait part de leurs préoccupations du fait qu'une définition du terme «vraquier» pourrait avoir des incidences négatives sur les pays en développement...

En conséquence, le Comité a décidé qu'il ne chercherait pas à résoudre la question à la présente session mais envisagerait plutôt, au titre du point 22 de l'ordre du jour, de constituer un groupe de travail pour traiter de cette question.

12 - NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE



Reprenant les conclusions du sous-comité STW, la Norvège a demandé au Comité d'envisager des mesures permettant d'assurer le respect des prescriptions applicables à la preuve du maintien de la compétence professionnelle énoncées à la règle I/11 de la Convention STCW, y compris dans les domaines dans lesquels la formation ne peut pas être dispensée à bord. Cela fait suite à ses observations, émises lors du MSC 78, dans lesquelles elle estimait qu'il était nécessaire d'instaurer un cours de recyclage tous les cinq ans.

Révision approfondie de la Convention STCW et du Code STCW

Le Comité a :

- pris note des progrès accomplis concernant la révision approfondie de la Convention STCW et du Code STCW.
- invité le Conseil à organiser une conférence diplomatique en 2010 en vue d'adopter les amendements à la Convention STCW et au Code STCW, découlant de la révision approfondie.
- approuvé la liste des domaines dans lesquels la formation ne peut être dispensée à bord et a chargé le Sous-comité STW d'envisager des mesures qui garantissent le respect des dispositions de la Convention STCW prescrivant le maintien de la compétence professionnelle dans ces domaines.

13 - SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES

Après examen des documents présentés, le Comité a conclu qu'une analyse

plus détaillée des causes d'accidents devait être entreprise en raison de la grande diversité des navires transportant des marchandises diverses et qu'un groupe de travail devrait être établi à une future session. Le Comité a donc invité les Gouvernements membres et les organisations internationales à fournir des informations supplémentaires, et à soumettre les propositions correspondantes au MSC 85.

14 - RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR L'APPLICATION DE NOUVELLES MESURES

Constatant la difficulté d'estimer les capacités pour l'application de nouvelles mesures, Le Comité a estimé nécessaire l'établissement d'un ensemble de critères et a créé à cette fin un groupe de correspondance pour permettre le réexamen de cette question lors du MSC 85.

15 - RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

ITF a repris une idée essayée par un syndicat français il y a une quinzaine d'année. L'essai n'avait pas été transformé, faute des compétences requises pour la plupart des délégués Equipage. Hormis les pays nordiques où les relations capitaine-équipage sont très resserrées avec un respect mutuel, les nombreux intervenants ont souligné cela créerait un risque de conflit entre le commandant et le délégué sécurité, et que faisant double emploi avec l'officier sécurité prévu par le code ISM, la présence d'un représentant de l'équipage pour la sécurité relevait du cadre des réunions de sécurité.

QUESTIONS RELATIVES AU CODE ISM

Amendements au Code ISM

La Nouvelle Zélande et l'ITF ont proposé de modifier le Code ISM afin de permettre aux gens de mer de participer pleinement aux initiatives en matière de santé et de sécurité.

Certaines délégations ont estimé que les procédures concernant le représentant des gens de mer pour les questions de sécurité devraient être conformes aux dispositions du Code ISM et qu'il faudrait laisser la compagnie se charger de la nomination de ce représentant. L'observateur de l'ITF a précisé que la proposition ne visait pas à contourner l'autorité du capitaine ni à assurer au représentant des gens de mer pour les questions de sécurité une protection inconditionnelle si ce n'est pour

l'exercice des fonctions qui lui avaient été confiées du fait de son rôle.

Plusieurs délégations ont réaffirmé que l'autorité du capitaine était inscrite dans la Convention SOLAS et dans le Code ISM, ce qui représentait en soit une façon globale de considérer la sécurité à bord. D'autres ont fait savoir au Comité qu'il y avait des représentants des gens de mer pour les questions de sécurité à bord des navires battant leur pavillon depuis de nombreuses années sans que cela crée aucun problème.

Tenant compte des points de vue et des observations indiqués ci-dessus, le Comité a renvoyé la proposition au Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain pour qu'il l'examine en détail.

Amendements aux Directives révisées sur l'application du Code ISM par les Administrations afin d'en améliorer l'efficacité

Après un échange de vues général, le Comité a renvoyé la proposition de l'Allemagne au Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain pour qu'il l'examine en détail.

MESURES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES POUR LES NAVIRES DE PÊCHE PONTÉS D'UNE LONGUEUR INFÉRIEURE À 12 MÈTRES ET LES NAVIRES DE PÊCHE NON PONTÉS

Plusieurs délégations ont accueilli avec satisfaction le projet de mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m, et se sont déclarées en faveur de l'élaboration plus avant de ces mesures de sécurité recommandées. Toutefois, des délégations se sont déclarées préoccupées par les prescriptions applicables aux locaux d'habitation de l'équipage qui figuraient dans ce projet, s'inquiétant de savoir s'il était nécessaire de prévoir des prescriptions si détaillées pour des navires de pêche de faibles dimensions et demandant donc que ce projet soit examiné avec soin.

Reconnaissant qu'il était nécessaire d'examiner de près le projet de mesures de sécurité recommandées du point de vue de l'élément humain, le Comité l'a renvoyé au Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain pour qu'il l'examine de façon approfondie afin de fournir des observations et des opinions du point de vue de l'élément humain.

STRATÉGIE DE L'ORGANISATION EN MATIÈRE D'ÉLÉMENT HUMAIN

Tenant compte des observations formulées au MEPC 56, le Libéria a proposé des recommandations visant à apporter une solution à la question de la notification des quasi-accidents et des renseignements relatifs, compte tenu des insuffisances constatées à cet égard dans le secteur maritime.

Après avoir brièvement examiné la proposition, le Comité l'a renvoyée au Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain pour qu'il l'examine.

CAMPAGNE D'INSPECTIONS INTENSIVE DU MEMORANDUM D'ENTENTE DE PARIS SUR LE CODE ISM

Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le Mémoire d'entente de Paris au sujet des premiers résultats de la campagne d'inspections intensive sur le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) organisée par ce mémorandum entre le 1^{er} septembre et le 30 novembre 2007.

16 - ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ (FSA)



Examen des études de FSA

Ayant noté que le Danemark prévoyait, pour le MSC 85, la présentation d'études FSA sur les paquebots, les porte-conteneurs, les pétroliers et les cargos de marchandises diverses, le Comité a décidé de maintenir le groupe d'experts pour l'examen des évaluations formelles de la sécurité.

Résultats du MEPC 57

Le MEPC 57, ayant examiné le rapport du groupe de correspondance FSA et constatant que des divergences étaient demeurées, a maintenu le groupe de correspondance pour examiner encore les critères d'acceptation de risque environnemental.

Maintien du sujet à l'ordre du jour
Estimant qu'à MSC 85, il y aurait des incidences du MEPC 58 au sujet des

critères d'acceptation du risque environnemental, le Comité décidé de maintenir le sujet dans l'ordre du jour provisoire du MSC 85, et a invité les gouvernements membres et les organisations internationales à soumettre des propositions et des commentaires relatifs à l'examen des études et des élaborations de FSA pour le groupe d'experts FSA.

17 - PIRATERIE ET VOLS A MAIN ARMÉE A L'ENCONTRE DES NAVIRES

Pour l'OMI, agence spécialisée de l'ONU, la possibilité d'action est réduite, et se limite aux statistiques et aux conseils préventifs car c'est d'abord une affaire de souveraineté. Il ne faut donc pas s'étonner que l'affaire du Ponnant ait eu pour conséquence une résolution de l'O.N.U., définissant les limites d'action des États (voir le texte en annexe). Il faut en plus se rappeler que sous pavillon français, le recours à des gardes armés est interdit.

Examen détaillé des recommandations visant à prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires

A sa 25^{ème} session, l'Assemblée a prié le Comité d'entreprendre un examen approfondi des recommandations formulées par l'Organisation en vue de prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires. Lors de cet examen, le Comité devait notamment :

- 1 - tenir compte des tendances et pratiques actuelles des auteurs des délits.
- 2 - fournir des conseils pour les cas où des gens de mer, des pêcheurs et autres marins seraient kidnappés ou retenus en otage avec demande de rançon.
- 3 - fournir des conseils dans les cas où des bâtiments de la marine et des aéronefs militaires voudraient fournir une assistance ou assurer une protection.

Dans ce contexte, le Comité a examiné à titre préliminaire les propositions du Danemark qui suggère d'apporter un certain nombre d'améliorations aux directives figurant dans les circulaires MSC, compte tenu de l'augmentation du nombre de détournements enregistrés au cours de l'année passée, de la nature des attaques et de l'entrée en vigueur des Codes ISPS et ISM.

Au cours des délibérations qui ont eu lieu au sujet des propositions du Danemark, le Yemen a attiré l'attention sur

le projet de memorandum d'entente qui a été mis au point par la réunion qui s'est tenue à Dar es Salaam (République-Unie de Tanzanie) et qui propose notamment de créer des centres régionaux d'informations au Yemen et au Kenya. Le Yemen a remercié l'Organisation pour les efforts qu'elle a faits en vue d'établir un centre régional d'information maritime pour la région de la mer Rouge et du Golfe d'Aden en organisant les réunions qui se sont tenues à Sana'a en 2005 et à Muscat en 2006, il a informé le Comité que les travaux de construction du centre de Sana'a avaient déjà commencé et il a lancé un appel aux États de la région pour qu'ils signent sans tarder les accords régionaux établis à l'issue des réunions de Sana'a et de Muscat et de la réunion de Dar es Salaam.

Le Nigeria a présenté verbalement un compte rendu de la Conférence internationale sur la piraterie et les vols à main armée en mer qui s'est tenue à Abuja (Nigeria) du 28 au 30 avril 2008. Le Nigeria a indiqué que la Conférence était parvenue à un consensus sur une ligne d'action pragmatique dont les résultats ne tarderaient pas à se faire sentir, même si ils n'étaient pas immédiatement manifestes.

Le Comité a noté que l'ITF mettait en doute l'efficacité des recommandations visant à prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les cas où, à son avis, les navires n'étaient pas dotés d'effectifs suffisants et les membres d'équipage n'avaient pas reçu ni une formation suffisante ni les renseignements ou la technologie voulus pour faire face à ces situations.

Actes de piraterie et vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes



A sa 25^{ème} session, l'Assemblée a adopté la résolution A. 1002(25) sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes. Au paragraphe 7 de cette résolution, l'Assemblée exhorte les gouvernements de

la région à conclure, en collaboration avec l'Organisation, et à mettre en œuvre dans les plus brefs délais, un accord régional en vue de prévenir, décourager et éliminer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires. En application, des mesures sont prises actuellement en vue de convoquer, sous réserve de la décision que prendra le Conseil de l'OMI, une réunion qui serait organisée avec l'appui de l'OMI en vue de conclure et de signer un accord régional au cours du quatrième trimestre de 2008. A cette fin, une réunion sous régionale en deux temps sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental s'est tenue à Dar es Salaam (République-Unie de Tanzanie) du 14 au 18 avril 2008.

Cette réunion sous-régionale a eu pour objet de mieux faire prendre conscience aux Gouvernements de la région des problèmes liés à la piraterie et aux vols à main armée commis à l'encontre des navires, d'amorcer un processus en vue de renforcer les moyens dont ils disposent pour régler les problèmes en jeu et de préparer un projet d'accord régional qu'examinera, en vue de l'adopter, une réunion qui serait convoquée vers la fin de l'année en cours, sous réserve de l'approbation du Conseil, au cas où les progrès réalisés au cours de cette réunion sous-régionale le justifieraient.

Plus de soixante participants venus de 13 États de la région ont assisté à cette réunion sous-régionale : Afrique du Sud, Comores, Egypte, Ethiopie, France, Kenya, Madagascar, Maldives, Maurice, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Soudan, et Yemen.

Au cours de cette réunion, trois experts ont présenté des exposés sur :

- la situation en Somalie.
- le cadre juridique international.
- le besoin d'une législation nationale.
- la coopération entre civils et militaires.
- les modèles pour une coopération régionale et un renforcement des capacités.

Les participants ont élaboré et arrêté un projet de memorandum d'entente concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental, le golfe d'Aden et la mer Rouge, qui serait ultérieurement mis en forme et examiné du point de vue juridique puis traduit par les services de l'OMI, en vue d'être transmis aux autorités nationales et au Conseil de l'OMI, pour examen.

Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie

Rappelant que le Centre d'échange d'informations du RECAAP avait été inauguré le 29 novembre 2006, le Comité a noté qu'à sa 24^{ème} session extraordinaire, le Conseil a examiné l'accord de coopération proposé entre l'OMI et l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie et que l'Assemblée a approuvé cet accord de coopération à sa 25^{ème} session ordinaire; le Comité a également noté que le RECAAP s'était engagé à apporter au niveau mondial son assistance dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

Notification des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires et conduite d'enquêtes à leur sujet

Le Comité a noté que le Bureau maritime international de la CCI, appuyé par INTERTANKO et BIMCO, a proposé de mettre en place un moyen de lutte efficace contre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans le cadre duquel, notamment, le BMI de la CCI serait chargé de fournir à la communauté maritime internationale une assistance dans l'application du Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires et aurait pour tâche de recevoir et de promulguer les rapports concernant de tels délits.

La majorité des représentants qui ont pris la parole ont estimé que la compétence pour connaître des actes de piraterie (en haute mer) et des vols à main armée à l'encontre des navires (dans les limites de la juridiction nationale) était l'affaire des États et qu'en conséquence, encourager les États à favoriser une entité qui était commerciale, bien que n'étant pas à but lucratif, serait malvenu et contraire au droit international.

Renseignements statistiques

Le Comité a noté que le nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée commis à l'encontre des navires en 2007 qui ont été signalés à l'Organisation s'élevait à 282 alors qu'il était à 241 l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 17 % par rapport aux chiffres de 2006. Le nombre total d'incidents de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires ou de tentatives de tels incidents signalés entre 1984 et la fin du mois de mars de 2008 s'élève à 4 569.

Le Comité a également noté qu'au cours de la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2007, il était apparu que les zones les plus affectées (c'est-à-dire dans lesquelles cinq incidents ou davantage avaient été signalés) étaient l'Extrême-Orient, en particulier la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, l'Afrique de l'Est, l'Afrique de l'Ouest, l'océan Indien, l'Amérique du Sud et la mer d'Arabie, et que la plupart des attaques ou tentatives d'attaques signalées dans le monde s'étaient produites dans des eaux territoriales alors que les navires étaient au mouillage ou à quai. De nombreux rapports reçus indiquent que les équipages ont été violemment attaqués par des groupes de cinq à dix personnes munies d'armes blanches ou d'armes à feu. Au cours de la période considérée, 20 membres d'équipage auraient été tués et 153 auraient été blessés. Environ 190 membres d'équipage ont été pris en otage et 2 membres d'équipage sont toujours portés disparus. 16 navires ont été détournés.

18 - SOUS-PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES

Sécurité du ferry sur les lignes intérieures

Le Comité a rappelé que, lors de sa 82^{ème} session, il avait été informé que les constantes pertes humaines résultant des accidents de ferry sur les lignes intérieures avaient incité l'OMI à développer un plan en huit phases sur la sécurité des ferries hors-Convention et avait invité l'association internationale d'industrie de ferry (INTERFERRY) à s'associer à cet effort. Les deux organismes ont signé un Protocole d'accord (MoU) en janvier 2006, formalisant leur intention à travailler ensemble sur l'amélioration la sécurité des ferries hors-Convention, par l'intermédiaire du programme de coopération technique intégré de l'OMI (ITCP).

Programme O.M.I de cours type

Le Comité a noté que 34 cours type avaient été traduits en Français et 38 en Espagnol.

13^{ème} Assemblée générale des ministres du MOWCA

L'observateur de l'Organisme Maritime de l'Afrique Centrale et Occidentale (MOWCA) a informé le Comité que les États membres du MOWCA ont continué leurs efforts de participer pleinement aux initiatives d'OMI dans le combat contre la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires

dans la sous-région. Dans ce cadre, la 13^{ème} Assemblée générale des ministres de MOWCA, maintenue à Dakar du 29 au 31 juillet 2008, prendra en compte l'adoption et la signature d'un Protocole d'accord (MOU) pour la mise en place du réseau de Garde-Côte sous-régional MOWCA.

Réunion sous-régionale sur la piraterie et le vol à main armée contre les navires

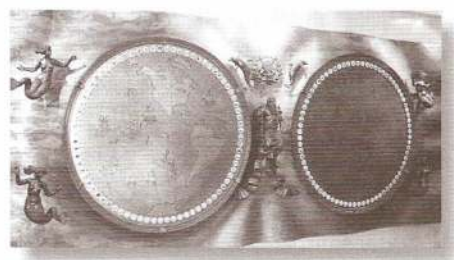
La délégation de la République Unie de Tanzanie a exprimé sa satisfaction à l'Organisation pour le soutien et l'aide fournis par l'intermédiaire des activités nationales exercées dans le cadre du Régime Intégré de Coopération Technique de l'OMI (ITCP), en particulier, la récente réunion sous-régionale sur la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires en Océan Indien occidental, qui s'est tenue à Dar-es-Salaam, Tanzanie, du 14 au 18 avril 2008.

19 - MISE EN OEUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

Dates des contrats de construction

Sur proposition de l'IACS, le Comité a demandé au Secrétariat un projet de circulaire MSC-MEPC pour que la date du contrat de construction, entrant dans l'application des réglementations statutaires appropriées, soit celle du premier navire d'une série sous réserve que ces navires soient construits dans le même chantier.

20 - RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS



RELATIONS AVEC LES ORGANISATIONS NON-GOUVERNEMENTALES

Attribution du statut consultatif

Le Comité a noté que le Conseil avait décidé :

- 1 - d'attribuer le statut consultatif :
 - a - au Conseil international des peintures et des encres d'imprimerie (IPPIC);
 - b - au Fonds international pour la protection des animaux (IFAW), à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans à l'issue de laquelle il conviendrait de revoir la situation.

c - à l'International Spill Control Organization (ISCO) à titre provisoire, pour une période maximale de deux ans à l'issue de laquelle il conviendrait de revoir la situation.

- 2 - de convertir le statut consultatif provisoire de l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) en statut consultatif à part entière.
- 3 - de maintenir le statut consultatif de l'institut Iberoamerican de la loi maritime (IIDM).
- 4 - de maintenir le statut consultatif du Barreau international (IBA).
- 5 - d'accepter la demande de l'association des armateurs latino-américains (LASA) de retirer son mode consultatif et de maintenir son accès privilégié aux documents d'OMI.

RÉSULTATS DE LA 19^{ÈME} RÉUNION DES PARTIES DU PROTOCOLE DE MONTRÉAL

Le Comité a noté l'information présentée par le secrétariat sur :

- 1 - la décision prise par la 19^{ème} réunion des parties du protocole de Montréal sur la nécessité de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire la protection par les halons dans le secteur maritime, tenant compte de la disponibilité décroissante des halons pour l'usage maritime et aéronautique.
- 2 - la demande effectuée au FP 52 pour que l'OMI aide à cet effort en incitant ses États membres à rassembler toutes les données sur le nombre et les caractéristiques des systèmes halon installés et donner cette information au Secrétariat de l'Ozone pour compléter la tâche reçue des parties du protocole de Montréal.

Dans ce contexte, le Comité estimant que toutes ces mesures pourraient être interprétées comme signifiant que des halons ne pourraient pas être employés pour éteindre un incendie à bord d'un navire. En conséquence, le Comité, a ajouté à la circulaire MSC-MEPC. 1/ Circ.3 le paragraphe 5 suivant :

«5 - malgré la demande précédente, les opérateurs de navires construits avant le 1er octobre 1994, qui peuvent encore comporter des systèmes halon, pourront employer de tels systèmes pour éteindre un incendie, si nécessaire, pour assurer la sécurité continue du navire. De plus, quand un système halon existant est retiré d'un navire, les halons embarqués doivent être changés par un halon approuvé.»

21 - APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITE

22 - PROGRAMME DE TRAVAIL

NOUVEAUX SUJETS PROPOSÉS PAR LES GOUVERNEMENTS MEMBRES ET LES ORGANISMES INTERNATIONAUX



Sous-Comité sur les liquides et gaz en vrac (BLG)

- Résultats du MEPC 57.
- Systèmes fixes de détection de gaz d'hydrocarbures.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité BLG13.

Sous-Comité sur les marchandises dangereuses, les cargaisons solides et les conteneurs (DSC)

- Documentation pour les marchandises dangereuses sous emballage.
- Efficacité du programme d'inspection des conteneurs.
- Balise pour les conteneurs de marchandises dangereuses.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité DSC 13.

Sous-Comité sur la protection contre les incendies (FP)

- Tenders opérant depuis les paquebots.
- Application uniforme des réglementations SOLAS II-1/8-1, II-2/21 et II-2/22.
- Systèmes fixes de détection de gaz d'hydrocarbure.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité FP 53.

Sous-Comité sur l'application par le pays du pavillon (FSI)

- Sécurité des personnes sauvées en mer (problèmes causés par les immigrants clandestins).
- Dispositions pour les inspections des fonds des paquebots.
- Développement d'un code pour les Organisations Reconnues.
- Examen du rapport sur le sommaire de l'audit consolidé.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité FSI 16.

Sous-Comité sur les radio-communication, la recherche et le sauvetage (COMSAR)

- Tenders opérant depuis les paquebots.
- Sauvetage des personnes en mer.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité COMSAR 13.

Sous-Comité sur la sécurité de la navigation (NAV)

- Révision des Principes pour établir les niveaux d'effectifs sûrs des navires - Dispositions obligatoires dans SOLAS.
- Tenders opérant depuis les paquebots.
- Zones de sécurité autour des îles artificielles, des installations et des structures dans la Zone Économique Exclusive (ZEE).
- Enregistreurs de données de voyage.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité NAV 54.

Sous-Comité sur la conception et l'équipement du navire (DE)

- Application uniforme des réglementations SOLAS II-1/8-1, II-2/21 et II-2/22.
- Performance thermique des combinaisons d'immersion.
- Rectification des prescriptions applicables aux engins de sauvetage.
- Tenders opérant depuis les paquebots.
- Dispositions pour les inspections des fonds pour les paquebots.
- Nouveau programme de travail proposé par DE 51.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité DE 52.

Sous-Comité de la stabilité et des lignes de charge, et de la sécurité des navires de pêche (SLF)

- Application uniforme de la réglementation SOLAS II-1/8-1, II-2/21 et II-2/22.
- Tenders opérant depuis les paquebots.
- Prescriptions particulières de stabilité pour navires Ro-Ro à passagers.
- Préparation d'un projet d'accord sur l'application du protocole de Torremolinos 1993.
- Résultats du MEPC 57.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité SLF 51.

Sous-Comité sur les normes de la formation et de veille (STW)

- Tenders opérant depuis les paquebots
- Procédures modèles pour l'exécution des mesures d'urgence à bord du navire.
- Révision des Principes pour établir les niveaux d'effectifs sûrs des navires - Dispositions obligatoires dans SOLAS.
- Programme de travail et agenda provisoire pour le Sous-Comité STW 40.

23 - DIVERS

En raison du manque de temps, le Comité a décidé de reporter l'examen de ces documents au MSC 85, qui se tiendra à Londres le 26 novembre 2008.

O.M.I : 54^{ème} session du Sous-comité de la sécurité de la navigation

Le Sous-comité de la Sécurité de la Navigation a rassemblé environ 400 personnes représentant 69 Administrations et 26 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales. La réunion s'est tenue dans les nouveaux locaux de l'OMI à Londres.

Trois groupes de travail ont été constitués :

- GT1 : questions relatives aux voies maritimes empruntées par les navires, et aux comptes rendus de suivi - présidé par le Captain P. Hannken (Germany)
- GT2 : questions liées à l'e-Navigation - présidé par M. Sollosi (Etats-Unis)
- GT3 (Groupe technique) : questions liées à l'emport de l'ECDIS, à l'UIT à la COLREG, l'IBS, l' AIS, Gestion des alarmes en passerelle et AIS-SART - présidé par M. Kim Fisher (Royaume-Uni)

I - Développement de directives pour les systèmes de passerelles intégrées (IBS) incluant les normes de fonctionnement pour la gestion des alarmes en passerelle - Point 4 et 4.1 de l'ordre du jour :

La future circulaire traitant de l'IBS aura une structure modulaire et aura pour but de fixer les principes généraux de conception et de disposition des passerelles tout en prodiguant des recommandations sur l'intégration et l'agencement des équipements dans une passerelle intégrée. Etant donné l'étendue du sujet, il a été convenu de ne plus faire référence en titre à l'IBS mais tout simplement de le remplacer par "Directives pour le matériel et les systèmes de passerelle, leur agencement et leur intégration / guidelines for bridge equipment and systems, their arrangement and integration".

Sur insistance de la France, il sera demandé à l'OMI de préciser que cette circulaire remplacera les normes existantes relatives aux IBS et de modifier les règles V15 et V19 avec l'ajout de note de bas

de page. Bien que le code ISM demande d'appliquer les circulaires à l'identique des résolutions, dans la pratique, une circulaire a peu de pouvoir sauf si elle est appelée par une règle de la SOLAS. Le projet final de cette circulaire sera soumis pour approbation au prochain Sous-comité NAV 55, en 2009.

En ce qui concerne le projet de circulaire sur la Gestion des alarmes ce projet est développé en relation étroite avec le groupe DE. Le but de cette circulaire sera donc d'harmoniser la présentation des alarmes et de les centraliser en un seul endroit, cela devrait permettre de réduire la fatigue et la déconcentration de l'officier de quart. Suivant leur niveau de priorité et leur classification, les alarmes pourront être acquittées (alarmes simples) ou réduites au silence (groupe d'alarmes d'un sous système e.g. Radar). Le HMI aura une place importante dans ce nouveau concept des alarmes. Ce projet sera également soumis pour approbation au Sous-comité NAV 55 en 2009. Par ailleurs, afin de permettre une parfaite réalisation des INS et IBS, il est important que tous les capteurs et équipements adoptent un protocole de communication série harmonisé cela afin de faciliter les interconnexions et l'intégration. Une liaison bidirectionnelle entre le système de gestion des alarmes et chaque équipement connecté devra être possible.

Un projet de modification de la norme IEC 61162 qui traite d'interfaces et protocoles de communications sera également soumis au groupe technique «TC 80» du comité électrotechnique International (CEI).

Note importante:

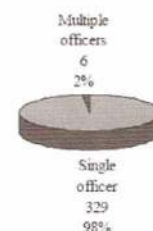
en cas de défaut de la centrale d'alarme [alert management human machine interface (CAM-HMI)], chaque capteur ou équipement devra transmettre ses propres alarmes visuelles et sonores comme prévues dans les normes de fonctionnement.

La proposition de la Norvège d'inclure la possibilité d'annoncer les alarmes via un système vocal a été jugé immature du fait qu'il faudra prévoir une étude qui demandera du temps voire une ou deux années supplémentaires. Cette proposition sera reportée à la prochaine session du Sous-comité NAV 55. Par ailleurs, un projet de circulaire contenant un guide explicatif sur le concept modulaire qui devra être utilisé lors des futurs développements des normes de fonctionnement a été soumis pour approbation. En particulier il contiendra 4 modules principaux :

- module capteurs/source
- module opérationnel et fonctionnel
- module sur l'interfaçage
- module relatif à la documentation des équipements et du système

Ce projet n'ayant pas soulevé de commentaires particuliers au sein du Groupe Technique, il sera donc soumis au prochain Comité de Sécurité Maritime (MSC85) pour adoption.

II - Spécifications du système alarme de quart à la passerelle (BNWAS)- Points 54/6, 54/6/1 et connexes de l'ordre du jour :



Les statistiques montrent que le pourcentage des accidents causés par la somnolence de l'Officier de veille (OWW) sont plus nombreux dans le cas où il y a une seule personne à la passerelle. Le Japon a reconnu l'efficacité d'un tel système d'alarme et a fait part de quelques remarques concernant l'obligation d'installation du système d'alarme de quart.

De l'avis des navigateurs le système d'acquiescement basé sur un capteur de détection de mouvements, bien que celui-ci ait des limites, semblerait meilleur qu'un système d'acquiescement par bouton poussoir. Le système pourrait être obligatoire qu'à bord des navires ayant une seule personne de veille. Enfin, suivant la taille du navire ce système pourrait être exempté du transfert de l'alarme chez le Capitaine.

Le Danemark a soumis une proposition d'amendement de la règle V19 de la SOLAS consistant par l'ajout d'un nouvel article (19.2.2.3), suivant le calendrier suivant :

Tous les navires de charge de 150 grt et tous les navires à passager quelles que soient leurs dimensions devront être équipés d'un système alarme de quart à la passerelle (BNWAS) :

- 1 - navires construits le ou après le 1^{er} Juillet 2010 ;
- 2 - navires de 3,000 grt et au-delà, construits avant le 1^{er} juillet 2010, pas plus tard que le 1^{er} Juillet 2011 ;
- 3 - navires de 500 grt et inférieurs à 3.000 grt, construits le 1^{er} juillet 2010, pas plus tard que le 1^{er} Juillet 2011 ;
- 4 - navires de 150 grt et inférieurs à 500 grt, construits avant le 1^{er} juillet 2010, pas plus tard que le 1^{er} Juillet 2012.

En résumé le Sous-comité NAV va transmettre la proposition d'amendement de la règle V19 de la SOLAS au prochain Comité de Sécurité Maritime (MSC 85) pour adoption. A noter également qu'il n'y aura pas obligation de remplacer le matériel équivalent existant déjà installé à bord des navires.

III - Révision de la convention COLREG concernant le droit de priorité des navires sur les navires de plaisance - Point 7 et connexes de l'ordre du jour :

L'Association Internationale de la Navigation de Plaisance (ISAF) et l'association Internationale de des Instituts de Navigation (IAIN), ainsi que la nouvelle Zélande n'approuvent pas le projet de l'Italie qui consiste à demander des prescriptions supplémentaires sur les feux et marques de jour des petites unités de plaisance, par exemple un feu à éclat. Le but de cette dotation supplémentaire serait de réduire les collisions avec de gros navires marchands. Les deux organisations susmentionnées demandent plutôt à l'OMI d'encourager les plaisanciers à s'équiper de systèmes plus efficaces tels que l'AIS de classe B pour réduire les risques d'abordages. En fait la demande de modification de la COLREG par l'Italie n'est pas justifiée vu le nombre limité

d'accidents signalés entre de grosses unités et des petits navires de plaisance dans le voisinage des zones portuaires où le trafic est plus dense. Une telle mesure aurait par ailleurs un effet impopulaire du fait de son coût supplémentaire.

Cette proposition de l'Italie a donc été rejetée à l'unanimité. Les Etats ont proposé comme alternative une formation adéquate aux plaisanciers afin de leur donner les bases nécessaires pour faire face aux risques éventuels de la navigation.

IV - Révision de l'annexe I de la convention COLREG concernant la spécification des couleurs des feux - Point 8 de l'ordre du jour :

Face à l'évolution des normes du système de référence colorimétrique CIE, impliquant une mise en conformité aux exigences des nouvelles normes des feux de navigations sur les navires neufs et existants, la Norvège a demandé à l'OMI de restreindre l'application de ces amendements aux navires neufs et à ceux construits à partir d'une certaine date (affaire à suivre...)

V - Affaires de l'UIT. Rapport du groupe de liaison 8B de l'UIT avec l'OMI - Rapport du nouveau projet préliminaire de Recommandation de l'ITU (ITU-R M) concernant l'AIS-SAT - détection de l'AIS par Satellite - Point 54.9.1, 54.Inf.2 de l'ordre du jour :

La détection des signaux AIS directement par des systèmes par Satellite présente actuellement de obstacles tels que :

- 1 - La longueur des messages AIS dans une période de temps qui revient systématiquement dans une séquence et qui est réservée à une voie de communication entre des unités AIS.(mémoire tampon insuffisante pour l'étendue de la détection par satellite)
- 2 - Le très grand nombre de messages AIS dans l'empreinte de l'antenne du satellite (réutilisation excessive des créneaux temporels dans le réseau VHF qui sont détectés par le satellite) et
- 3 - Le partage des fréquences AIS par des services terrestres à l'intérieur de l'empreinte de l'antenne de réception par satellite (zone de couverture du satellite)

Pour pallier à ces obstacles, il a été proposé les actions suivantes :

- 1 - Créer un nouveau type de message AIS entraînant la modification de la recommandation ITU-R M.1371-3 et qui permettra donc satisfaire les impératifs liés à la synchronisation,
- 2 - Partager des nouvelles fréquences

VHF pour ce nouveau service (e.g. utiliser les canaux de gardes du canal 16) et enfin,

- 3 - Limiter ce nouveau service aux AIS de classe A uniquement et cela afin de limiter le nombre de messages dans l'empreinte de l'antenne du satellite.

La France agissant au nom de la Communauté Européenne a encouragé les études sur ce nouveau système à condition qu'il soit développé sous l'égide de l'OMI. Le Prochain MSC devrait donner les directives nécessaires permettant d'encadrer ce système. De nombreux Etats dont les Etats-Unis, à l'origine du projet, ont très mollement soutenu l'intervention Française.

VI - Affaires de l'UIT. Rapport du groupe de liaison 8B de l'UIT avec l'OMI - Impact de la résolution MEPC.118(52) 1 sur les installation AIS de bord existantes - Point 54.9 de l'ordre du jour :

L'entrée en vigueur de la nouvelle résolution mentionne le remplacement des actuelles catégories des polluants A, B, C et D par les nouvelles catégories X, Y, Z et OS en conservant les chiffres 1, 2, 3 et 4. Les anciennes et nouvelles catégories étant quasiment équivalentes, il a été admis qu'il n'était pas nécessaire de modifier les microprogrammes des actuels 80,000 AIS de classe A existants. Par contre ce changement nécessitera l'amendement de l'annexe 2 de la circulaire SN/Circ.227 de la recommandation ITU-R M.1371-3.

Les utilisateurs des équipements du Système d'Identification Automatique (AIS) sont invités à prendre note de cette équivalence lorsqu'ils se serviront des affichages des installations AIS existantes.

VII - Elaboration d'une stratégie en matière de navigation électronique - Points 54.13, 54.13.1, 54.13.2, 54.13.3, 54.13.4, 54.INF.3, de l'ordre du jour :

1 - L'IALA a rendu compte à l'OMI de ses travaux en cours concernant la stratégie en matière de navigation électronique e-navigation. En particulier le comité e-NAV a constitué 5 nouveaux groupes de travail chargés des sujets suivants :

- a - Technologie et stratégie
- b - AIS
- c - Les communications maritimes
- d - la technique des systèmes basés à terre et l'architecture pour l'e-navigation

2 - Le Royaume-Uni par ailleurs a soumis un rapport qui donne les informations suivantes :

a - Une description et identification des usagers potentiels de l'e-Navigation

b - Une description de la méthodologie pour évaluer les besoins des parties prenantes

c - Les besoins à haut niveau des utilisateurs à bord des navires et des utilisateurs des infrastructures terrestres utilisant la méthodologie susmentionnée.

d - Une vision stratégique pour le développement de l'e-Navigation basée sur les besoins des utilisateurs tout en impliquant d'autres agences maritimes (Administrations), des praticiens de groupes d'intérêts de la navigation, les fabricants d'équipements, les organisations de recherche et les directeurs des ports.

e - Les propositions pour mettre en œuvre la stratégie de l'e-Navigation basée sur :

- l'identification des systèmes existants,
- les attentes du système,
- l'analyse des lacunes,
- l'analyse des coûts-bénéfices et de
- l'architecture du système.

3 - Rappel de la Définition de l'e-Navigation :

Harmoniser la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse de renseignements maritimes à bord des navires et à terre par voie électronique dans le but d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, la sécurité et la sûreté en mer et la protection du milieu marin.

4 - La Chine propose de continuer à développer la technologie de l'AIS dans le cadre de l'e-navigation, cela dans le but de d'améliorer la sécurité de la navigation.

5 - L'Association Internationale des Capitaines de Navires (IFSMA) a soumis une proposition relative à l'harmonisation des afficheurs d'informations de navigation à bord. En effet d'un équipementier à l'autre les présentations et les utilisations des équipements sont différentes ce qui peut nuire à une prise de décision rapide. Donc face à cette diversité, les l'Association demande d'introduire un mode simplifié (S-Mode) qui produirait un affichage harmonisé acceptable au niveau international et qui satisferait les marins et pilotes sur tout type de navire. Ce « S-Mode » serait calqué sur l'aviation qui a depuis toujours in-

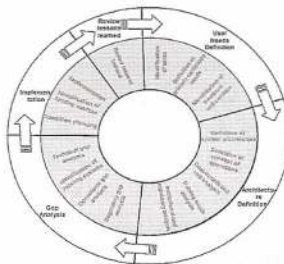
tégré l'harmonisation des afficheurs et système de contrôle commandes.

6 - Le Japon a proposé d'établir une feuille de route relative à l'implémentation de l'e-navigation. Ce plan devra prendre en considération les lacunes et les coûts lors du développement de chaque module du système suivant un calendrier

Information support for collision danger	Collision alert based on CPA with RADAR/AIS/PA and AIS	Collision alert based on own algorithm suitable for congested waters	Collision alert based on land based information via VTS or VMS area
Information support for multiple collision avoidance plan	Information from onboard sensor and AIS	Additional information by ship-to-ship communication	Additional information via VTS or VMS
Offering various plans for collision avoidance	Plans based on collision avoidance algorithm for one by one condition only	Plans based on collision avoidance algorithm for multiple encounter condition using non-reversed ship information	Plans based on collision avoidance algorithm for multiple encounter condition and sea line condition using VTS information
Support for collision the ship based on the plan	Manual steering or autopilot	Track control for collision avoidance plan with proper user interface	Advanced ship control support functions for collision avoidance manoeuvre
	Present	Three years later	Five years later

exemple de calendrier pour le module anticollision.

7 - Le Royaume-Uni propose un diagramme d'implémentation de l'e-Navigation, dont la première étape sera l'évaluation et la prise en compte des besoins des utilisateurs et des parties prenantes. Le processus d'implémentation est résumé dans le schéma suivant :



8 - Le Sous-comité a décidé de ne pas reconduire le groupe de travail par correspondance vu que sa mission initiale a été remplie et il a proposé un plan de mise en œuvre du processus pour la stratégie de l'e-Navigation comme suit :

a - Besoins des utilisateurs : Les besoins des utilisateurs seront revus en vu de leurs finalisations en 2009 lors de la prochaine session du Sous-comité (Nav.55).

b - Architecture : L'architecture devra inclure le matériel, les données, les informations, les technologies de communications, les logiciels nécessaires pour satisfaire les besoins des utilisateurs. L'architecture initiale devrait être prête pour une revue coordonnée en 2009 (Nav.55) et devra être achevée pour 2010.

c - Analyse des Insuffisances : Une étude préliminaire a été effectuée par le Sous-comité en tenant compte

du facteur humain à travers le processus. Les prochaines analyses des insuffisances ou lacunes du système devront se concentrer sur la technique, la réglementation, les aspects opérationnels et formation des utilisateurs. Les analyses initiales des insuffisances devront être achevées pour 2010.

La France a souligné le fait que les besoins en fréquences par les nouveaux systèmes ne pourront être pris en compte que lors de la conférence mondiale de radiocommunications de 2015. Il sera donc nécessaire de soumettre des propositions au Sous-comité COMSAR qui est l'instance officielle chargée de la liaison avec l'UIT dans le domaine de radiocommunications.

d - Mise en œuvre : La mise en œuvre initiale pourrait commencer en 2012.

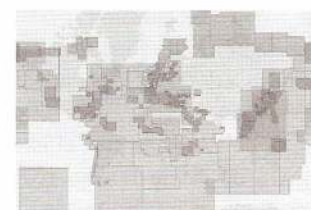
VIII - Obligation d'emport d'un ECDIS et couverture en ENC - Points 54.14, 54.14.1, 54.14.2, 54.14.3, 54.14.4, 54.14.5, 54.14.6 et 54.14.7 de l'ordre du jour :

L'obligation d'emport d'un ECDIS aura pour effet de réduire la surcharge de travail de l'Officier de quart, ce qui permettra de rendre donc plus sûre la navigation. Par ailleurs, cette mesure engendrera une réduction des dépenses occasionnées par les accidents et enfin réduira de manière significative les dommages causés à l'environnement



Equipment de visualisation de cartes électroniques (ECDIS) moderne

La Norvège a fait remarquer que les principales lignes commerciales de navigation sont couvertes à 96% en ENC (cartes vectorielles) et que la couverture en ENC des zones d'atterrissages, d'approches des ports et côtières est en progression constante (plus 33%). L'état actuel de la couverture est représenté dans la figure 2 ci-dessous.



Couverture mondiale actuelle en ENC selon le catalogue de Primar

Il a donc été demandé de préciser l'équipement qui sera obligatoire. La logique voudrait qu'il s'agisse d'un ECDIS avec un moyen de sauvegarde (Backup) comme spécifié dans la SOLAS.

L'Australie a souligné le fait qu'il faudra prendre en compte la formation des navigateurs et a également proposé d'étendre cette obligation d'emport aux navires à grande vitesse (HSC).

Il a été précisé que la navigation en dehors des zones de couverture par les ENC implique toujours l'utilisation de cartes papier. A noter que l'utilisation de cartes électroniques officielles au format «raster» (carte papier scannée) est autorisée par l'OMI à condition d'utiliser conjointement des cartes papier appropriées (IMO résolution 819). A court terme, il sera prévu de se passer des cartes papier dès lors que la couverture mondiale en ENC sera jugée suffisante pour assurer une navigation en toute sécurité.

L'Organisation Hydrographique Internationale précise qu'à l'horizon 2010 les principales routes, zones côtières et zones portuaires seront couvertes en ENC suivant le tableau suivant.

IHO Prediction for 2010 (International Routes and Ports)	
Small scale ENCs (planning charts)	100%
Medium scale ENCs (coastal charts)	95 - 100%
Large scale ENCs (top 800 ports)	95 - 100%

Le Sous Comité a rédigé une proposition d'amendement de la règle V19 de la SOLAS qui sera soumise pour adoption au prochain Comité de la Sécurité Maritime (MSC 85). Cet amendement rendra obligatoire l'emport d'un système de visualisation et d'informations des cartes électroniques (ECDIS) suivant le calendrier suivant :

Règle V19-2.10

Les navires engagés dans des voyages internationaux devront être équipés d'un Système de Visualisation des Cartes Electroniques Marines (ECDIS) comme suit :

- 1 - navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits le 1^{er} Juillet 2012 ou après cette date ;
- 2 - navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1^{er} Juillet 2012 ou après cette date ;
- 3 - navires de charge autres que les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000, construits le 1^{er} Juillet 2013 ou après cette date ;
- 4 - navires de charge autres que les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure 3 000 mais inférieure à 10 000, construits le 1^{er} Juillet 2014 ou après cette date ;
- 5 - navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits

avant le 1^{er} Juillet 2012, au plus tard lors de la première visite⁽¹⁾ du matériel de sécurité qui a lieu le 1^{er} Juillet 2014 ou après cette date ;

- 6 - navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits avant le 1^{er} Juillet 2012, au plus tard lors de la première visite⁽¹⁾ du matériel de sécurité qui a lieu le 1^{er} Juillet 2015 ou après cette date ;
- 7 - navires de charge autres que les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieur 50 000 construits avant le 1^{er} Juillet 2013; au plus tard lors de la première visite⁽¹⁾ du matériel de sécurité qui a lieu le 1^{er} Juillet 2016 ou après cette date ;
- 8 - navires de charge autres que les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieur 20 000 mais inférieure à 50 000 construits avant le 1^{er} Juillet 2013; au plus tard lors de la première visite⁽¹⁾ du matériel de sécurité qui a lieu le 1^{er} Juillet 2017 ou après cette date ;
- 9 - navires de charge autres que les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieur 10 000 mais inférieure à 20 000 construits avant le 1^{er} Juillet 2013; au plus tard lors de la première visite⁽¹⁾ du matériel de sécurité qui a lieu le 1^{er} Juillet 2018 ou après cette date.

Note (1) :

La première visite du matériel de sécurité désigne la première visite annuelle, la première visite périodique ou la première visite de renouvellement pour le matériel de sécurité qui doit avoir lieu en premier après la date spécifiée.

Règle V19-2.11

Les Administrations peuvent dispenser de l'application des prescriptions du paragraphe 2.10, les navires qui seront définitivement désarmés dans les deux années qui suivent la date de mise en application comme spécifiée aux alinéas .5 à .9 du paragraphe 2.10 ci-dessus

Comme à l'accoutumée les Etats de pavillons dits de «complaisance» tels que les Iles Marshall, le Vanuatu et le Libéria s'étaient opposés à une prise de décision rendant obligatoire l'emport de l'ECDIS.

IX - Revue des expressions vagues contenues dans la règle SOLAS V22 - Points 54.17 de l'ordre du jour :

La règle V 22 demeure imprécise concernant les obstructions sur l'avant du navire causées par la cargaison en particulier les conteneurs qui peuvent avoir des hauteurs différentes. Les angles de vision obligatoires sur l'avant du navire peuvent de ce fait être réduits.

Singapour et le Danemark ont donc soumis une proposition d'amendement de la règle V22 qui consiste à ajouter un nouveau paragraphe V 22.5 qui précisera que les conditions de chargement avant le départ d'un port devront être vérifiées au moyen d'un calculateur de chargement approuvé ou d'autres méthodes approuvées afin de s'assurer qu'elles satisfont aux règles V22.1.1 et V22.1.2 .

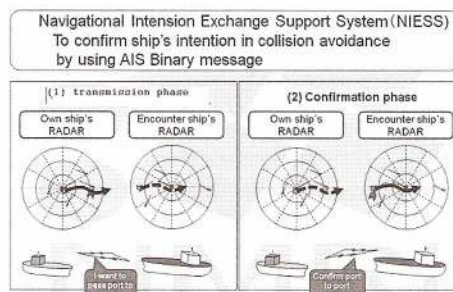
Ces obligations entrèrent en vigueur le 1^{er} Juillet 2011 pour les navires neufs et pour les navires construits avant la date susmentionnée pas plus tard le 1^{er} Juillet 2013.

Pour l'application de la règle V/22, il ne faudrait pas différencier les navires qui transportent des cargaisons en pontées de ceux munis d'appareils de levage ou présentant d'autres obstacles, car le risque encouru est le même.

Le Sous-comité a finalement décidé de repousser cette proposition au prochain NAV 55 en 2009.

X - Révision de la directive concernant l'application des messages binaires - Points 54.18, 54.18.1, 54.18.2, 54/INF.9 de l'ordre du jour :

Le Japon a soumis une proposition d'amendement de la circulaire SN/Circ. 236 relative à la codification des données des messages binaires. Les modifications touchent plus particulièrement les messages relatifs aux données hydrographiques, météorologiques, fenêtre marée, marchandises dangereuses et enfin à la fermeture des ports et chenaux (passes). Ces messages binaires sont utilisés dans le cadre du système AIS. Il a par ailleurs soumis une proposition de messages binaires utilisés pour exprimer les intentions de manœuvres entre deux navires. Ces messages utilisés dans le cadre de l'anticollision nécessitent en support un radar et un AIS de classe A. Un exemple d'utilisation est en donné dans la figure 4 ci-dessous.



Exemple d'utilisation de messages binaires de l'AIS sur le radar dans le cadre d'une manœuvre pour éviter une collision. Le navire vert (porteur) annonce au navire rouge (cible) qu'il va venir sur tribord.

La Suède a soumis un document faisant part de son inquiétude concernant les limitations techniques du système AIS. On commence à ressentir une surcharge significative du réseau VHF (VDL) causée par le nombre toujours croissants d'utilisateurs de l'AIS et par la longueur des messages transmis. Il a été demandé à l'OMI de tenir compte de ce problème lors du développement des messages binaires et de leurs utilisations par de nouveaux services. Il est constaté des brouillages dus au chevauchement du même espace temps de deux cellules. En fait la probabilité de recevoir des messages correctement décroît avec l'augmentation de la distance entre navires/navires et navires/station côtières et décroît également avec l'augmentation de la charge du réseau VDL.

Le Sous comité a constitué un groupe de travail par correspondance dont la coordination sera faite par la Suède. La tâche du groupe sera d'amender la circulaire SN Circ. 236 relative aux messages binaires. Il a été souligné que la présentation graphique des messages binaires devra être prise en compte également.

La France ainsi que de nombreux Etats ont fait part de leurs réserves consistant à utiliser l'AIS pour remplir des fonctions du domaine de la Convention COLREG telles que liées plus particulièrement à l'anti collision. Le Secrétariat a pris bonne note de ces remarques.

XI - Amélioration de la sécurité des pilotes durant leur transfert à bord des navires - Points 19 doc 54/Inf.4 de l'ordre du jour :

L'Association Internationale des Pilotes Maritimes (IMPA) a soumis les résultats sur sa campagne de 2007 relative à la sécurité. L'étude portant sur 4.500 rapports de 38 organisations nationales de pilotes a mis en évidence que 16.5 % des installations (échelles, coupées...) dédiées au transfert des pilotes à bord sont peu sûres, voire non conformes à la législation en vigueur.

L'IMPA avec la bénédiction de l'OMI a publié un document destiné aux architectes navals et aux chantiers, et qui contient les directives nécessaires à la construction et à l'installation des équipements nécessaires aux transferts des pilotes.

Le Sous-comité a demandé l'établissement d'un groupe intersession par correspondance afin de pousser plus en avant l'élaboration d'un projet de texte en vue d'amender la Règle V23 et la résolution A.889(21). Ce projet de texte sera soumis à la prochaine session du Sous comité NAV 55 pour approbation.

XII - Nouvelles publications de l'IHO - Points 24 doc 54/Inf.6, 54/inf.7 de l'ordre du jour :

L'Organisation Hydrographique Internationale (OHI) a publié des informations concernant les nouvelles éditions des documents suivants :

- 1 - Edition 5 de la norme S-44 concernant les levés Hydrographiques
- 2 - Edition 3.4 de la norme S-52 Appendis 2, Annexe A concernant les directives pour la tenue à jour de la carte électronique de navigation.
- 3 - Edition 1.1 de la norme S-63 concernant le plan de protection des données, et Edition 1.1 de «ENC Data Protection Scheme (S-63)»

A noter pour information les nouvelles normes de la série «S100» qui remplaceront la norme S57 et qui seront compatibles avec les matériel existants.

XIII - Directive pour la présentation des symboles, termes et abréviations utilisées pour la Navigation - Point 24-1b de l'ordre du jour :

Le Sous-comité de la sécurité de la navigation s'est accordé sur un ajout au tableau 3 de l'appendice de l'annexe 1 des Directives pour la présentation des

symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation. Cette modification introduit un nouveau symbole pour la présentation d'un émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART), tel que décrit dans la norme de fonctionnement MSC.246(83)

XIV - Manifestations/campagnes contre des navires en haute mer - point 10 de l'ordre du jour :

Conformément aux instructions du Sous-comité, un groupe de rédaction a été chargé d'élaborer un projet de résolution MSC visant à garantir la sécurité lors de manifestations, de protestations ou de confrontations en haute mer. Certaines ONG telles que Greenpeace International et World Nuclear Transport Institute(WNTI) ont participé à ce groupe de rédaction avec quelques Etats dont les Etats-Unis, l'Australie et le Japon. La version finale du projet de résolution sera soumise au prochain Sous-comité NAV 55.

Guy KEURMEUR,
Division Marine,
Bureau Veritas

Objet	Représentation graphique	Description
Emetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART)	⊗	Cercle contenant une croix continue

Ouessant Sein Molène

vitesse et confort

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

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 17 juillet 2008



Lettre ouverte à M. le Président de la République, à MM. les Députés et Sénateurs.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Le capitaine d'un navire responsable du rejet de produits polluants en mer est passible d'une amende allant jusqu'à 15 millions d'euros, conformément au texte de loi N°165 sur la responsabilité environnementale voté le 25 juin 2008 par l'Assemblée Nationale.

Pour l'Association Française des Capitaines de Navires, cela impose de faire quelques commentaires sur les peines suivantes :

- Amende de 15 millions d'euros, en cas de faute intentionnelle.
- Amende de 7,5 millions d'euros en cas d'imprudence entraînant un gros dommage.
- Amende de 800 000 euros en cas d'imprudence et négligence.

pour les quelles la notion d'imprudence n'est pas définie, et ne peut l'être que par des professionnels très expérimentés, tels que sont les assesseurs dans un tribunal maritime commercial. D'autre part, le législateur n'envisage à aucun moment la pollution involontaire comme celle causée par un appareil qui, bien qu'agrée par l'Etat, a un fonctionnement aléatoire, sans moyen de vérification efficace par l'utilisateur. Le législateur considère qu'un séparateur d'eaux de cale fonctionnant à 10m3/heure, qui va rejeter à la mer 16 millilitres au lieu de 15 millilitres par mètre cube d'eau sera le résultat d'un manque d'entretien par l'équipage du navire donc par son capitaine, mais certainement pas de la faute d'un matériel qui n'est pas prévu (sauf sur le papier) pour fonctionner dans la chaleur et les mouvements du navire, avec un liquide difficile à séparer.

Je ne parlerai pas des 15 millions d'euros, Nous n'avons pas vocation à défendre les pollueurs intentionnels, bien au contraire. Mais le législateur a-t-il bien vu et compris ce que représentent 7,5 millions d'euros pour un capitaine de navire qui, lorsqu'il est bien payé, gagne en moyenne 5 000 euros par mois. Cela équivaut à 1 500 mois de salaire soit 125 ans de travail. Le capitaine de navire, sauf exception, n'a pas de patrimoine personnel important, et n'est pas propriétaire du navire sur lequel il navigue et encore moins de sa cargaison. Il n'est qu'un employé, comme les autres membres de son équipage. La République vient donc d'inventer la condamnation à une amende à perpétuité avec une période de sûreté de 125 ans. Mesdames et Messieurs, qui siégez à l'Assemblée Nationale et au Sénat, pour que la peine soit exécutable, la faute doit être étendue aux ayant droits. Et avec une telle amende, vous condamnez au suicide tout capitaine qui polluera la mer quand le matériel mis à sa disposition est défectueux et qu'il ne peut ni le savoir, ni y remédier. La peine de mort serait-elle discrètement rétablie ?

Evidemment l'article 6 du projet de loi sur la responsabilité environnementale ne concerne que le navire et son capitaine. Pourtant, la pollution des mers est due à 13% au transport maritime (marées noires y compris), ce qui veut dire que la majeure partie de la pollution des mers – soit 87% - est due à l'activité terrestre, aéronautique et naturelle. Alors, pourquoi n'il y a-t-il pas eu la même férocité pour pénaliser le pollueur terrestre? Pourquoi ne pas condamner à une aussi forte amende le capitaine d'industrie, ou le responsable de l'entretien d'une raffinerie qui rejette 400 m3 en rivière ? Pourquoi ne pas condamner l'automobiliste, dont le véhicule mal entretenu sème de l'huile à chaque arrêt ou passage sur un ralentisseur ? Et volontairement je ne parle pas de plaisanciers plus ou moins respectueux de la mer. Il suffit de regarder le plan d'eau des ports de plaisance.

Il ne s'agit pas de défendre systématiquement des pollueurs, mais tout de même :

- d'un côté 400 m3 en quelques minutes (soit 400 000 litres) : pas d'amende;
- de l'autre 16 millilitres en 60 minutes (soit 0,016 litres) : 800 000 euros d'amende

Dans les deux cas, il y a eu ce que l'on peut appeler un défaut ou un manque d'entretien.

Liberté - Egalité - Fraternité. Le deuxième terme de la devise de notre République aurait-il été oublié ?

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'expression de mon profond respect.

Pour le Président, Commandant Hubert ARDILLON, en mer,
Le Vice-président, Commandant François-Xavier PIZON

Tribunal Maritime Commercial d'Ajaccio

Session du 26 Juin 2008

Président :

Mr LEANDRI Jean, juge au tribunal de grande instance d'Ajaccio

Juges :

M. PERONNE, Directeur Départemental des Affaires Maritimes de Corse

M. CEVAER Marc, Adjoint au Chef du CROSMED en Corse

M. FUHRMANN Cédric, inspecteur des Affaires Maritimes de Corse du Sud

M. PREBOT Marc, CINM



reconnu les faits, tout en minorant généralement la vitesse constatée. Une personne a refusé de signer le PV de gendarmerie. Les constatations des gendarmes se basent soit sur une appréciation visuelle (déjaugage, écume, vague d'étrave, hauteur du jet d'eau pour les jets), soit sur un contrôle par GPS.

Les 4 infractions les plus graves font l'objet d'amendes allant de 1500 euros dont 500 avec sursis à 900 euros dont 300 avec sursis. Les autres s'étalent de 400 euros à 300 euros.

Il est tenu compte comme d'habitude :

- du comportement des personnes présentes (positivement pour les 3 concernées),
- de la présence ou non d'autres embarca-

tions ou nageurs sur zone,

- des antécédents (casier judiciaire chargé pour certains),
- de la situation professionnelle,
- de la qualité du procès verbal.

Pour chaque dossier un extrait de carte a été préparé pour bien situer le lieu de l'infraction. Il est à signaler que les PV contenant des erreurs ou des imprécisions sont généralement le fait de groupements de gendarmerie terrestres. Pour deux condamnations, le tribunal décide la non inscription du délit au bulletin B2 du casier judiciaire.

Fin de la session à 17H30.

CONCLUSION

Débats intéressants entre les juges pour essayer de trouver des amendes pouvant avoir un effet pédagogique sans pénaliser outre mesure des prévenus qui ne sont généralement pas des délinquants. Deux des personnes s'étant déplacées et ayant attendu le verdict ont remercié le tribunal pour sa compréhension.

Cdt Marc PRÉBOT

La session débute à 14H30.

Dix affaires sont à l'ordre du jour, mais neuf seulement sont jugées, l'un des prévenus n'ayant pu être joint (erreur d'identité). Trois prévenus sont présents, dont l'un assisté d'un avocat.

Les affaires concernent des dépassements de vitesse dans la bande des 300 m (limitation à 5 nœuds). On peut les classer en 2 groupes : le premier concerne des vitesses autour des 30 nds, donc susceptibles de fortes amendes, le second, des vitesses entre 8 et 15 nds.

A signaler que la plupart des prévenus ont

Nouvelles, lettres et extraits - septembre 2008

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

AVERTISSEMENT À UNE SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION.

La Communauté Européenne a averti le «Hellenic register of shipping» de devoir, avec un certain délai, s'occuper «d'insuffisances» ou bien à défaut, être exclue définitivement de la reconnaissance par l'UE. La Grèce enquête sur cette société mais la CE n'indique pas avec précision ce qui a déclenché cet avertissement. Pour le moment, la reconnaissance temporaire accordée il y a dix ans est suspendue: Cela entraîne que la société ne peut délivrer de certificats pour les navires des registres de Chypre, Grèce et Malte (pays de l'UE acceptant ses certificats). Il y aura un audit fin Septembre, la CE et la Grèce décideront de la suite. On entend dire que cette société est depuis longtemps insuffisante pour une reconnaissance par l'UE ou pour être membre de l'IACS. Le Hellenic Register of shipping considère cette suspension comme une mauvaise décision et indique qu'il s'adresse au tribunal de première instance de la Communauté Européenne.

LE CAS DE L'EXXON VALDEZ (1989) TOUJOURS DEVANT LES TRIBUNAUX.

Le 25 Juin, la Cour Suprême a cassé le jugement fixant les indemnités pour préjudice à payer par Exxon Mobil à 507,5 MUSD. Les compensations pour dommages avaient été fixées d'abord à 2,5 BnUSD. Les plaignants avaient demandé des intérêts de 488 MUSD calculés sur le jugement de 1996 fixant 4,5 BnUSD. Les plaignants ont demandé à la Cour Suprême une clarification du montant des intérêts, Exxon Mobil ayant contesté la base de fixation, le cas a été renvoyé devant une cour d'appel fédérale.

UNE CERTAINE INDULGENCE POUR UN OFFICIER DES USCG.

L'officier David Williams avait plaidé coupable, en Mai, de faux en écriture, au sujet d'un rejet d'eau polluée à Honolulu à partir du Cutter Rush, en shuntant volontairement le système de séparateur d'eau mazoutuse (OWS). Il risquait cinq années de prison, 250000 USD d'amende et une suspension; il a été condamné à une amende de 5000 USD, 200 heures de travail d'intérêt général et deux ans de mise à l'épreuve. On peut constater le contraste avec plusieurs cas de membres d'équipage de navires de commerce qui sont emprisonnés pour infraction sur le OWS.

A la suite de ce cas, les USCG ont rendu leurs instructions internes plus strictes au sujet des OWS - instructions qu'ils sont chargés de faire respecter sur les navires -. Il a été déclaré que «Il y avait des choses à améliorer» et la politique interne «sera plus proche des standards de la navigation marchande» et les prochains Cutters seront équipés selon la recommandation OMI : MEPC 107-49.

On signale que les USCG nient avec vigueur l'existence d'un traitement spécial pour ce cas - En fait, le tribunal n'a pas jugé selon une infraction à la loi sur la pollution des navires (APPS: Act to prevent pollution from ships) -.

UNE RÉVISION RAPIDE DES PROCÉDURES DE CONTRÔLE ALCOOLIQUE EST DEMANDÉE AUX USA.

Après l'abordage qui a eu lieu en Février 2007 sur le Mississippi, le National Transportation Safety Board (NTSB) a publié son rapport. Il parle d'une erreur de pilotage, et indique que l'alcool n'intervient pas dans cet accident, mais constate que les tests (négatifs) ne sont pas probants parce que les «échantillons» ont été pris 15 heures après l'accident. L'enquêteur des USCG, monté à bord trois heures après l'accident, a déclaré ne pas avoir estimé possible ou prudent de faire les tests avant que le navire soit en sécurité; le NTSB pense que des temps morts dans les manoeuvres ont été suffisants pour faire ces tests sur le capitaine, le chef mécanicien et l'homme de barre. Le NTSB a recommandé aux USCG de donner les instructions nécessaires à ses personnels pour faire ces tests si l'employeur ne le faisait pas.

AGENCE D'ÉTAT POUR LE PILOTAGE EN CALIFORNIE.

Le Sénat de Californie a approuvé à l'unanimité un texte qui passe le bureau de pilotage, actuellement autonome, en une agence d'État, qui fera un audit du bureau en vue d'enquêtes plus approfondies. Ce texte vient après l'accident du Cosco Busan (pollution en baie de San Francisco en Novembre dernier). Le gouverneur, Schwarzenegger, doit, avant le 30 Septembre, indiquer s'il signe le texte qui aurait alors force de loi, chose qu'il a approuvée auparavant. La profession a accusé les politiciens de sur-réagir après le cas du Cosco Busan et remarque que des améliorations technologiques seraient préférables à des postures politiciennes.

ÉVITER UNE TEMPÊTE N'EST PAS APPRÉCIÉ.

Une nouvelle preuve que les passagers sont une marchandise difficile : ils ont protesté au sujet d'un déroutement pour éviter le cyclone Hannah. Le Carnival Miracle, port d'attache New York, était prévu pour une croisière de huit jours dans les Antilles Est, mais la trajectoire d'Hannah a conduit le navire à aller vers le Nord, vers Newport et Rhode Island. Selon les messages des passagers, cela a conduit à une «pagaille», une foule rassemblée devant le bureau du commissaire en scandant «remboursez». L'équipage en a subi les conséquences, on signale que les pourboires ont été nuls. L'accès à Internet a permis aux passagers de signaler aux médias leur mécontentement en cours de voyage.

Des cas de «révoltes», causées par des déroutements pour mauvais temps ou avaries ont déjà eu lieu. Le plus connu est celui du Queen Mary 2, en 2006, quand une escale aux Antilles avait été annulée à cause d'une avarie à un pod.

MARINS DÉTENUS.

Plusieurs organisations de la profession maritime ont émis de vigoureuses protestations contre la prolongation injuste et déraisonnable de la détention de deux officiers du tanker Hebei Spirit qui ont été récemment acquittés par un tribunal Sud Coréen de toutes les accusations d'infraction à la loi anti pollution de la mer, après une pollution survenue l'an dernier quand une grue flottante avait abordé le Hebei Spirit (qui était au mouillage). Principalement BIMCO, International Chamber of Shipping (ICS), International Shipping federation (ISF), Intercargo, Intertanko ITF, International Group of P&I Clubs, L'association d'armateurs de Hong-Kong ont fait savoir au gouvernement et aux autorités de Corée du Sud leur surprise, déception et grave préoccupation du fait de la décision de tribunaux Coréens de prolonger la détention d'officiers du navire, malgré leur acquittement, en vue de possibles auditions à venir pendant un an. Une telle mesure est injustifiée, déraisonnable et non-conforme aux droits de l'homme. Le communiqué demande leur élargissement immédiat. Ces deux officiers ont été détenus depuis le 7 Décembre en Corée.

RÉACTIONS NÉGATIVES À LA PROPOSITION DE TAXE GÉNÉRALISÉE EN MÉDITERRANÉE.

Le président N. Sarkozy a créé une union de 43 pays. Cette union rassemble les pays membres de l'Union Européenne avec d'autres pays riverains ou ayant des intérêts importants en Méditerranée. Il y a eu une proposition de taxe de sûreté pour «un système coordonné de surveillance et prévention» sur la totalité de la mer. Les membres de cette union ont dit que les armateurs auraient à participer à cette taxe. Le président d'Armateurs de France, E. Riblier, déclare qu'il est favorable à cette union, mais totalement opposé à cette taxe: «Cela amènerait à obliger les armateurs à payer pour leur propre sécurité - comme avoir des gardes armés - à bord, ce à quoi j'ai toujours été opposé». Selon la proposition actuelle, les navires passant Gibraltar, le Bosphore ou Suez seraient taxés de 1 Euro par tonne de marchandise.

POLLUTION DANS LE MISSISSIPI.

Un abordage s'est produit entre le pétrolier Tintomara, pavillon Libérien, et la barge DM932, pavillon US, sur le Mississippi près de New Orléans. Environ 419000 gallons d'hydrocarbures ont été perdus par la barge. La barge partiellement coulée est maintenue en place par des remorqueurs. Il n'y a pas eu de blessés. Le trafic a été complètement stoppé, probablement pour plusieurs jours. Les USCG indiquent que c'est une tragédie, environ 1400 tonnes doivent être nettoyées avant la reprise du trafic; les barrages mis en place ne retiennent pas la pollution à cause du courant.

Il n'y a pas d'informations sur le nombre de navires bloqués en partie supérieure de la rivière ou ne pouvant la remonter. Des nouvelles indiquent que le trafic est interdit sur 138 kms de rivière.

Il apparaît que le remorqueur n'avait pas de personnel diplômé: Un homme d'équipage du remorqueur avait un diplôme d'élève officier, personne d'autre n'était diplômé. L'abordage a eu lieu à 01h30. La barge a perdu environ 1400 tonnes de fuel n° 6, alors que le pétrolier chargé de bio-diesel et styrène est intact. Les USCG indiquent que le fuel n°6 est assez léger et va s'évaporer plus vite que du fuel ordinaire. La première plainte officielle en réparation vient d'une class action de résidents de la région.

Selon d'autres sources, il semble qu'il y ait près de 200 navires déroutés ou retardés dont un grand navire de croisière. L'interdiction de trafic s'étend jusque dans le chenal en mer. Une zone de nettoyage a été définie pour les navires pris dans la pollution.

L'EXPLOITANT DU COSCO BUSAN POURSUIVI.

Le navire de Oakland vers l'extrême Orient avait heurté un pont dans la baie de San Francisco entraînant une pollution par 166 tonnes de fuel. Des articles précédents indiquaient que le pilote a déjà été poursuivi et suspendu. Le ministère US de la Justice a accusé la compagnie (Fleet Management) d'avoir contraint les officiers et le personnel à terre de fabrication de documents, dont un plan fictif de passage pour le 7 Novembre 2007, date de l'accident, et pour deux voyages précédents après que Fleet ait assuré l'exploitation du navire en Octobre 2007. La citation indique : «Les procédures de Fleet, exigées par la loi US, demandaient un plan de quai à quai pour chaque voyage; cependant, Fleet a fabriqué de faux plans après l'accident et a caché les comptes rendus réels du navire». Il y a aussi d'autres infractions dont au Clean Water Act (CWA). La peine maximum pour les six infractions d'obstruction et faux documents est de 500000 USD par infraction, ou deux fois le préjudice entraîné. Il y a d'autres peines prévues pour les autres infractions dont 200000 USD ou deux fois le préjudice pour le CWA.

L'EPA US (ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY) DÉSAVOUÉE PAR DES TRIBUNAUX D'ÉTAT.

Un tribunal de San Francisco a jugé – contre l'EPA et la profession maritime – un appel au sujet des eaux venant des navires. Si cet appel n'est pas annulé par la Cour Suprême, ce sera la fin d'une habitude de 35 ans de l'EPA qui exemptait les eaux de ballast ou de réfrigération (entre autres) des règles du National Pollutant Discharge Elimination System.

LA CALIFORNIE REMET EN VIGUEUR LES RÈGLES SUR LE SOUFRE.

La Californie a remis en vigueur ses règles d'utilisation du fuel à bas taux de soufre (dès Juillet 2009: 1,5% dans la zone des 24 milles et dès Janvier 2012: 0,1% de taux de soufre). Cela malgré le fait que, l'an dernier, un tribunal fédéral ait interdit à un État d'établir ses règles propres sans l'approbation de l'EPA (Environmental Protection Agency). La profession (Pacific Merchant Shipping Association) indique savoir ce qu'il faut faire selon les traités internationaux pour une activité internationale et demande qui a le pouvoir de dire ce qu'il faut faire. On compte une moyenne de plus de 900 escales mensuelles en Californie.

L'attorney général, ancien gouverneur démocrate, indique que la Californie est maintenant amenée à introduire une action judiciaire parce que l'EPA (Environment Protection Agency) néglige ses devoirs pour régler la pollution. Le fils d'un autre ancien gouverneur précise que les navires, avions et activités industrielles brûlent d'énormes quantités de fuel et génèrent une importante pollution par gaz à effet de serre, alors que, avec de vagues raisons bureaucratiques, le Président Bush cherche à gagner du temps. Il écarte le nouveau projet de règles de l'EPA comme «dramatiquement faible» et accuse le shipping – en premier – de contribuer au problème du CO2. Il accuse également l'OMI de ne pas s'occuper de la question.

UN CAPITAINÉ SANCTIONNÉ POUR UNE AFFAIRE DE DROGUE.

Un Capitaine Croate de 59 ans a été condamné à 14 ans de prison en Grèce à la suite d'un verdict très controversé de contrebande de drogue. Il a été condamné après avoir passé presque un an en prison, deux autres membres d'équipage ont été relaxés. Il s'agissait du navire frigorifique Coral Sea, exploitant Belge, pavillon Bahamas, dont le capitaine et un officier ont été arrêtés à Aigion, Grèce, en Juillet 2007 après que plus de 51 Kgs de cocaïne aient été découverts dans la marchandise, des bananes. Le navire avait été chargé en Equateur et partiellement déchargé au cours d'une escale en Italie, Aigion n'était pas un port d'escale prévu au départ de Guayaquil. Il semble que la découverte provienne d'un renseignement. Le capitaine et l'équipage ont nié avoir été au courant de la présence de drogue, et, en Novembre, un avocat a dit être confiant pour un acquittement. Au cours du procès, il y a eu des témoignages sur la bonne réputation du capitaine. Le commandant de port, témoin de l'accusation, a indiqué qu'il ne croyait pas que le capitaine et deux membres d'équipage aient pu cacher la drogue à bord. Le maire de Dubrovnik, Croatie, a plusieurs fois demandé l'intervention du président de Croatie S. Mesic. Un communiqué d'ITF indique que le verdict est «inattendu et impossible à concilier avec ce qui a été entendu au tribunal». D. Cokroft, secrétaire général d'ITF a commenté «Ce n'est pas un jour de fierté pour la justice Grecque». Le représentant ITF en Croatie a commenté: «Nous sommes tous choqués que le capitaine Laptalo ait été déclaré coupable de quelque chose qu'il ne pouvait contrôler; le tribunal a envoyé un homme de 59 ans en prison pour la plus grande partie du temps qu'il lui reste à vivre seulement parce qu'il était le capitaine, donc coupable».

ECDIS BIENTÔT OBLIGATOIRE.

Le Sous-comité Nav 54 de l'OMI a décidé l'obligation d'un équipement ECDIS, avec un délai important. Le texte n'est pas finalisé dans les détails, mais les navires à passagers neufs de plus de 500 tjb et les pétroliers de plus de 3000 tjb devraient l'avoir, la date fixée serait le 1er Juillet 2012.

USA: JUGEMENTS REPRIS.

Les poursuites contre Overseas Shipholding group et un chef mécanicien d'un de ses navires sont réactivées par un tribunal fédéral. Le même tribunal a également infirmé le point de vue d'un tribunal «inférieur» indiquant que les USA n'étaient pas compétents pour juger des poursuites pour pollution dans les eaux internationales. Une cour d'appel de New York a annulé plusieurs décisions de 2006 d'un tribunal de Houston, qui avaient annulé les poursuites impliquant le Pacific Ruby, l'armateur et le chef mécanicien. Le commentaire est: «Il a été admis depuis longtemps qu'un État a la compétence pour poursuivre des infractions à ses lois commises par des navires de pavillon étranger dans ses ports, tant que l'état du port n'a pas renoncé au pouvoir de le faire».

LA COUR DE JUSTICE EUROPÉENNE REJETTE LA RÉFÉRENCE À DES CONVENTIONS INTERNATIONALES.

Un arrêt de la Cour Européenne de Justice (Affaire Intertanko) entraîne la confirmation de la validité de la directive de L'Union Européenne sur les pollutions venant des navires. Surtout, cet arrêt stipule que, au sujet des rejets accidentels de polluants, l'évaluation de la responsabilité ne peut être déterminée ni par la convention Marpol, ni par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). La cour rappelle que la Communauté Européenne n'est pas signataire de Marpol.

ABORDAGE CURIEUX.

Le rapport 10/2008 du UK Marine Accident Investigation Branch (MAIB) fait état d'un heurt entre deux ferries à Hull. Un des deux ferries était accosté au poste habituel de l'autre, qui avait un nouveau capitaine et un représentant de l'affrètement avec une licence d'exemption de pilotage, mais avec très peu d'expérience de manœuvre. Chacun pensait que l'autre se chargeait de la manœuvre d'accostage, qui devait être faite en marche arrière. De la passerelle, les officiers ne pouvaient pas voir que le poste était occupé.

OFFICIERS ÉTRANGERS SUR LES NAVIRES INDIENS.

À la satisfaction des armateurs, particulièrement pétroliers, devant le manque d'officiers, on pense que le gouvernement va autoriser l'embarquement d'officiers étrangers, avec une limite de deux par navire. Le manque d'officiers sur les navires Indiens est estimé à 1000 alors que 3000 officiers Indiens servent à l'étranger.

RELATIONS ENTRE PANAMA ET LE MOU DE PARIS.

Le registre du Panama a émis une rafale de règles devant la menace du MoU de Paris de le mettre sur la liste noire. Une des règles est que tout navire de plus de 20 ans doit subir une inspection par une organisation agréée avant de faire escale dans un port dans la compétence du MoU de Paris et, en cas de manquement, il pourrait être radié du registre ou soumis à forte amende. De plus tout navire de cet âge qui aurait été détenu deux fois en six mois sera radié du registre. De tels navires ne pourront être inscrits au registre qu'après approbation de la section Navigation and Maritime Safety du ministère Panaméen. L'autorité Panaméenne signale que le registre a déjà radié 35 navires et va le faire pour 20 de plus, et ajoute que le nombre de retenues par le MoU de Paris ne reflète pas la qualité du pavillon mais la situation des navires dans la zone. Le rapport 2007 du MoU de Paris, basé sur une moyenne de trois ans, place Panama au 65ème rang sur 80.

En passant par la cambuse

2008 : ANNEE INTERNATIONALE DE LA POMME DE TERRE



Nous ne pouvions en cette année oublier la pomme de terre, la 4^{ème} culture vivrière, facile à cultiver et devenue universelle, avec quelques 7 000 variétés. On la trouve presque partout, et avec les précoces et les tardives il y a une grande plage de récoltes.

Sans doute une surprise, le premier producteur mondial est la Chine, pas très utilisée en gastronomie, mais dans l'industrie : chips, amidon, fécule, alcool, vinaigre, carburants, etc.... et voir la tête des Bidochons (et d'autres) aller au restaurant chinois et se voir servir une assiette de pommes de terre et des baguettes !

Attention, lorsque l'on vous parle de pomme de terre chinoise, il peut s'agir de taro.

Le plus gros mangeur est le Biélorusse avec 340 kg par habitant et par an !

La pomme de terre se rencontre dans les pâtes italiennes, le curry indien, avec la banane au Costa Rica, le riz en Iran (où elle s'est appelée prune de Malcolm avant d'être pomme de la terre), les haricots en Ethiopie, et au Pérou où l'on trouve les 4 000 espèces de pommes de terre, on fera tout simplement une salade en mélangeant 4 ou 5 d'entre-elles pour l'harmonie des goûts et des couleurs.

C'est d'ailleurs au Pérou et en Bolivie que l'on trouve les *chuños*, ces pommes de terre séchées alternativement par le gel et le soleil et qui se conservent une dizaine d'années.

La pomme de terre sert à l'élaboration de quelques alcools réputés comme certaines *vodkas*, le *brennivin* en Islande, le *kummel* en Allemagne, le *soju* en Corée, l'*aquavit* dans les pays nordiques, et hélas il faut parler du *cognac géorgien* : alcool de pommes de terre coloré avec du caramel.

La pomme de terre se mange aussi :

Patatas bravas en Espagne : la faire cuire à la pelure, la garder bien ferme, peler, couper en cubes et faire frire, puis napper d'une sauce tomate que l'on aura relevée de vinaigre et de piment.

Papas en escabèche au Mexique : cuire à l'eau les pommes de terre, les garder fermes, les couper en gros dés. Dans une poêle avec de l'huile d'olive, faire revenir quelques grains de poivre et feuilles de laurier, puis ajouter des piments doux en lanières, des oignons en rondelles, les pommes de terre, saler poivrer, retirer du feu et ajouter quelques cuillères de vinaigre.

Pommes de terre et poivrons au Sri Lanka faire cuire les pommes de terre en les gardant fermes, peler et couper en

gros morceaux, dans une poêle faire revenir des poivrons en lanières, ajouter du curry et de la citronnelle en rondelles, et un mélange de poisson sec, sucre, sel et piment en poudre, puis quelques tomates et un peu d'eau, les pommes de terre et un jus de citron vert.

Platski, c'est la galette de pomme de terre en Pologne, il suffit de les râper, saler et poivrer, et les mettre à rissoler dans une poêle avec de l'huile, on pourra ajouter de l'ail pour la saveur, de la carotte râpée pour la couleur, ou du fromage râpé et une autre couche de pommes de terre râpées. Retourner à mi cuisson pour avoir du croustillant à l'extérieur.

Cluski, toujours en Pologne, moitié pommes de terre râpées et l'autre moitié en purée. Faire des boules que l'on cuira à l'eau bouillante, servir avec des viandes en sauce.

Chez nous, une recette que l'on a tendance à oublier, ce sont les pommes de terre nouvelles en cocotte.

Dans une cocotte en fonte, mettre moitié huile et moitié beurre, et des pommes de terre nouvelles des îles bretonnes ou de la Royal Jersey, ajouter quelques gousses d'ail en chemise, une feuille de laurier, poivrer, couvrir et cuire 20 mn, ajouter un peu de gros sel. 5 mn plus tard : c'est le bonheur !

Les pommes de terre venant des Andes, il n'y a rien de surprenant à les retrouver dans l'Himalaya. C'est ainsi qu'au Tibet on trouve la **soupe de pommes de terre** : dans une grande casserole, mettre du beurre, ajouter gingembre, ail, oignon et faire revenir, puis ajouter curcuma piment et masala, bien mélanger et ajouter les pommes de terre, remuer pour les enrober et faire frire 4 ou 5 minutes, puis mettre un peu d'eau, tomates, tofu et épinards, dès l'ébullition ajouter vinaigre, poivre, sauce soja et saler à votre goût, laisser bouillir, ajouter de l'eau si besoin, ainsi que coriandre et oignon vert, mélanger et servir chaud.

Que boire avec cela ? Ce sera bien sûr le **qingkejiu**, ou «bière tibétaine» que l'on sert d'ailleurs à tout visiteur. On ébouillante des orges locaux que l'on met dans un récipient hermétique avec de la levure pendant 3 à 8 jours selon la saison puis on ajoute de l'eau froide, on referme bien le contenant et au bout de 2 jours, le qingkejiu est prêt.



Cdt Yves CHARLOT



