

AFCAN

Informations



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
Responsabilité environnementale : réponse du ministre.....	P.4
Les capitaines, la Justice et les actions syndicales	P.5
Influence de l'internationalisation des équipages sur la santé	P.12
Hebei Spirit : peines d'emprisonnement.....	P.14
Libération du capitaine Laptalo	P.17
Erika : évolution réglementaire	P.18
Le récepteur de puissance pour les diesels lents.....	P.20
Un navire à hydrogène appareillé	P.21
Convention du travail maritime 2006 : directives pour inspections	P.24
Piraterie : nouvelle cible, le navire de croisière.....	P.25
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.26

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 2009

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 tresorier@afcan.org

Conseil Assurance

Guillevic G. - juridique@afcan.org

Site web

F.X. Pizon - webmaster@afcan.org

Présidents de Régions

H. Ardillon : Normandie - normandie@afcan.org
J.D. Troyat : Ile-et-Vilaine - ile-et-vilaine@afcan.org
Ch. Loudes : Finistère - finistere@afcan.org
B. Derennes : Morbihan - morbihan@afcan.org
J.P. Declercq : Loire - loire@afcan.org
Ph. Sussac : Bordeaux - bordeaux@afcan.org
R. Préa : Marseille - marseille@afcan.org

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

La bouge sur le front de la piraterie

Les marines militaires repoussent des attaques. Les européens créent une force navale spéciale pour la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Par contre le front s'étend encore : vers l'entrée nord du canal de Mozambique, et maintenant le golfe de Guinée est aussi reconnu zone sensible. Le contrôle naval volontaire y est même étendu.

Les conditions de navigation se dégradent toujours, la formation des jeunes officiers est principalement effectuée par les bords. Même si une «formation continue» a toujours existé sur les navires, celle-ci est devenue paradoxalement à la fois primordiale, nécessaire et décourageante.

Ce n'est pas un problème de nationalité, peut-être de génération (encore que), surtout de rendement économique. Le manning recherche le meilleur coût, le marin les meilleures conditions. De ce fait on forme de plus en plus souvent des «passants», des jeunes qui iront vendre ailleurs ce qu'ils auront appris sur les rares navires des rares compagnies qui font ou essaient de faire leur travail convenablement. En conséquence, les bords doivent recommencer leur travail de formation, souvent en reprenant tout à la base. C'est long, fatigant, lassant. Comment ne pas comprendre que ceux qui restent se retrouvent découragés et désireux d'en finir au plus vite avec la navigation.

Pour fêter les Droits de l'Homme, la Corée condamne le Capitaine du Hebei Spirit à 18 mois de prison et 20 millions de Won (11584 €), son second à 8 mois et 10 millions pour s'être fait aborder au mouillage par une barge grue, dérivante pour cause de mauvais temps. A l'opposé, le classement sans suite de l'affaire des capitaines de la SNCM expulsés sans ménagements de leurs navires par des grévistes, montre que leur fonction ne mérite pas d'être défendue.

En mer pour le grand public, il y a d'un côté les voyous, de l'autre les derniers Aventuriers modernes. Petit rappel de l'article 5 du Règlement pour prévenir les abordages en mer : «Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.»

Alors apprenons aussi à nos officiers de passerelle à faire la veille pour eux, pour nous, mais aussi pour les autres navires (pas tous à voile)...

Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON

Président

Loi SUR LA RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

RÉPONSE DU MINISTRE D'ÉTAT



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le ministre d'État

Paris, le

13 OCT. 2008

Monsieur le Président,

Vous m'avez saisi le 24 juillet 2008 en votre qualité de président de l'association française des capitaines de navires (AFCAN), d'une lettre ouverte concernant la loi 2008-757 du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale qui révisé dans son article 6, les articles L218-20 à L218-23 du code de l'environnement sur la répression des pollutions marines.

J'ai l'honneur de vous apporter les éléments d'information suivants :

Vous soulignez le montant élevé que peuvent atteindre les sanctions encourues par le capitaine d'un navire en cas, notamment, de rejet non volontaire. La rédaction de ces dispositions sur les rejets non volontaires a été modifiée afin de mettre en évidence la conformité de la législation française aux exigences de la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions. Les rejets non volontaires pouvaient déjà, dans le cadre des dispositions antérieures, être sanctionnés soit à travers l'article L218-22, pour les négligences entraînant un accident de mer, soit des articles L218-10 à L218-18 dans le cas de rejets liés aux opérations du navire.

Concernant les montants d'amende encourue, que vous considérez comme très élevés, ceux-ci ont été certes, relevés de manière significative mais il peut être noté que le mode de calcul des amendes basé sur la valeur du navire ou un multiple de la valeur de la cargaison a été supprimé. Des navires anciens transportant des produits de faible valeur mais fortement polluants pourront donc se voir imposer une amende plus forte. Dans d'autres cas, le plafond réel de l'amende pourra être inférieur mais plus adapté par rapport à ce qu'il était sous le régime précédent.

Vous évoquez par ailleurs une disproportion entre le montant des amendes et la rémunération d'un capitaine. Il convient de rappeler que l'article L.218-23 du code de l'environnement, dans sa nouvelle numérotation, permet au tribunal, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, de décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord est en totalité ou en partie à la charge du propriétaire ou de l'exploitant. Cette disposition reconnaît que la responsabilité pour fait de pollution incombe souvent en grande partie à l'exploitant. La jurisprudence fait ainsi largement usage de cette disposition.

Vous citez également le cas des rejets qui dépasseraient de façon minimale le taux d'hydrocarbure autorisé. Cette question est inhérente à tout système qui fixe des limites et pour lequel joue l'effet de seuil. Il faut noter qu'actuellement aucune poursuite n'a été engagée sur la base d'un dépassement tel qu'il est relaté dans votre courrier. Par ailleurs, le principe de l'opportunité des poursuites permet, le cas échéant, au procureur de la République d'apprécier si le manquement considéré est d'une gravité suffisante pour justifier l'engagement de poursuites. En outre, les montants des sanctions indiqués constituent des maxima et il appartient au juge de proportionner la sanction à la gravité de l'infraction.

Enfin, concernant la question des sanctions respectivement encourues pour des pollutions ayant pour source un navire ou des effluents terrestres, il est exact que le niveau de sanctions prévu par le législateur pour les pollutions à partir d'un navire est plus élevé que celui prévu pour les pollutions de source terrestre, l'importance de certaines pollutions marines accidentelles et la régularité des rejets volontaires ayant conduit le législateur à prévoir des sanctions de ce niveau pour ce type de pollution.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO

Commandant Hubert ARDILLON
Président de l'Association Française des Capitaines de Navires
Rue de Bassam
29200 BREST

**Présent
pour
l'avenir**

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

LES CAPITAINES, LA JUSTICE, ET LES ACTIONS SYNDICALES

Pour quelqu'un découvrant le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, le capitaine semble quelqu'un de très important et très protégé, certaines atteintes à son autorité pouvant être considérées comme des crimes. Les suites données aux expulsions de capitaines de leurs navires lors des grèves de 2005 à la SNCM, montrent qu'il faut grandement nuancer cette première analyse.

Voici un court rappel des faits :

En avril et octobre 2005 des commandants de la SNCM sont expulsés sans ménagements de leurs navires par des grévistes. Certains de ces commandants portent plainte devant les Affaires Maritimes et sollicitent l'aide de l'AFCAN. A la même époque le PASCAL PAOLI est détourné de Marseille sur la Corse. Cependant, et c'est son droit, le Commandant ne porte pas plainte, le parquet maintenant seul son action. A notre connaissance, l'affaire est toujours à l'instruction.

Après diffusion d'un communiqué de presse condamnant de tels actes, l'AFCAN interroge l'Administrateur de Marseille quant au devenir de ces plaintes. Réponse : toutes les plaintes ont été transmises au Parquet.

L'AFCAN prend alors conseil d'un avocat maritime, qui aura plusieurs entrevues avec les différents Substituts du Procureur.

La première entrevue est positive : ces affaires ne seront pas enterrées.

Lors d'entrevues ultérieures (janvier 2006), ces affaires d'expulsion devraient être dirigées vers le Tribunal Maritime Commercial.

Durant l'année 2006, trois courriers de notre avocat au procureur de Marseille restent sans réponse.

En avril 2007, devant ce silence, l'AFCAN en appelle au Ministre (avec copie au procureur).

Après rappel de cette lettre et un nouveau courrier plus ferme, les services du ministère répondent que l'affaire a été classée sans suite. Nous sommes en mars 2008.

En Septembre le Président de l'AFCAN demande par courrier les raisons de ce classement sans suite.

En décembre, le Procureur Général d'Aix-en-Provence confirme la décision du classement sans suite : «La SNCM a retiré sa plainte, les enquêtes de la gendarmerie maritime et du SRPJ de Marseille n'ont pas permis, avec la certitude voulue, d'identifier les responsables de ces agissements»

L'AFCAN a le sentiment de s'être fait promener par les autorités, et ne peut que s'indigner d'un tel mépris. Nous ne demandons évidemment pas de lourdes condamnations à l'encontre de ces perturbateurs, mais au moins faire dire le droit. En France nous en sommes au moins à la quatrième affaire de ce type après celles du paquebot FRANCE, des ferries ST GERMAIN et FIESTA. A chaque fois, il y a atteinte à l'autorité du capitaine et surtout, mise en danger du personnel, de la cargaison et/ou du navire.

D'un autre côté, les mêmes autorités judiciaires ne manqueront pas d'agir avec la plus grande sévérité contre un capitaine dont le navire est soupçonné de pollution marine. Alors là, tout d'un coup, il redevient le responsable du navire ayant autorité sur tous, équipage et passagers. Il lui sera donc reproché de ne pas avoir fait preuve de cette autorité, laquelle, dans l'affaire de la SNCM, aura été considérée comme négligeable et ne méritant pas d'être défendue



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : <http://www.afcan.org>



Monsieur le GARDE des SCEAUX

Ministère de la Justice

Place Vendôme

75001 Paris

Le 17 avril 2007

**Objet: Atteintes à l'autorité des capitaines
Voies de faits**

Monsieur le Garde des Sceaux,

Durant les mouvements qui ont précédé la privatisation de la S.N.C.M. en avril et octobre 2005, mouvements dont le point d'orgue a été le détournement du PASCAL PAOLI, plusieurs commandants, membres de notre Association, ont été menacés, injuriés et expulsés de leurs navires, faits relevant entre autre des articles 60 et 61 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Des rapports ont été dressés et des plaintes ont été déposées par ces officiers auprès de l'Administrateur en chef des affaires maritimes des Bouches-du-Rhône avec identification précise des auteurs de ces infractions.

Le 28 octobre 2005, en ma qualité de Président de l'AFCAN, j'ai été informé par le Directeur Régional des Affaires Maritimes que l'ensemble de ces plaintes avaient été transmises à Monsieur le Procureur auprès du Tribunal de grande instance de Marseille.

A ce jour, et d'après les renseignements dont nous disposons, l'affaire du détournement du Pascal Paoli est toujours à l'instruction.

En ce qui concerne les plaintes précitées, nous avons mandaté un avocat pour nous assister et obtenir des informations. Malgré de nombreuses correspondances et des démarches auprès du Parquet de Marseille, aucune information officielle précise ne nous a été donnée jusqu'à ce jour. A chacune de ses interrogations, notre Conseil s'est vu opposer soit un silence persistant, soit l'indication selon laquelle des investigations complémentaires étaient en cours. A l'origine, il avait été indiqué par les Services du Parquet que vraisemblablement les dossiers seraient dirigés vers le Tribunal Maritime Commercial. Aujourd'hui, notre Conseil, et son correspondant marseillais, nous indiquent avoir compris que ces dossiers resteraient vraisemblablement "sans suite".

Or, comme vous le savez, ni notre association, ni nos collègues eux-mêmes n'ont la possibilité de procéder par citation directe pour ce type d'infraction devant le Tribunal Maritime Commercial. En conséquence, et pour éviter la banalisation de tels agissements, nous n'avons pas d'autre solution que de nous reposer sur l'efficacité et la détermination des services du Parquet, efficacité et détermination qui se manifestent pourtant régulièrement lorsqu'il s'agit de poursuivre tel ou tel commandant de navire pour un dysfonctionnement du système d'évacuation des eaux huileuses à bord de son navire.

Nous souhaiterions savoir quelles mesures ou interventions vos services pourraient mettre en œuvre afin que les dossiers précités soient renvoyés devant le Tribunal Maritime Commercial de Marseille dans les plus brefs délais et, en tout cas, avant l'expiration de la prescription applicable à ce type d'infraction.

Nous attirons à cette occasion votre attention sur le fait qu'une nouvelle affaire identique est survenue le 28 septembre 2006 avec dépôt de plainte le 2 octobre suivant et que nous espérons qu'elle sera traitée rapidement.

Nous adressons copie de cette correspondance à Monsieur le Procureur de la République de Marseille.

Veillez agréer, Monsieur le Garde des Sceaux, l'assurance de notre très haute considération.

Hervé QUERE

Président



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : <http://www.afcan.org>



Madame le Garde des Sceaux

Ministère de la Justice

Place Vendôme

75001 PARIS

Brest, le 2 juillet 2007

Objet: Atteintes à l'autorité des Capitaines,
voies de faits

Madame le Garde des Sceaux,

Par une lettre du 17 Avril 2007, enregistrée sous le numéro 200700047263, à votre prédécesseur, nous demandions son intervention auprès du Procureur de la République de Marseille pour que notre conseil puisse obtenir une réponse concernant les affaires en référence.

Nous renouvelons donc notre demande en espérant une réponse de vos services. Ces affaires datant de 2005, nous ne voudrions pas que la forclusion leur soit opposable.

Veillez agréer, Madame le Garde des Sceaux, l'assurance de notre haute considération.

H. QUERE

Président

Cc : Procureur de la République de Marseille



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tel : 02 98 46 37 60 - Fax : 02 98 46 83 61 - Email : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : <http://www.afcan.org>



Madame le Garde des Sceaux

Ministère de la Justice

Place Vendôme

75001 PARIS

Brest, le 4 février

2008

**Objet: Atteintes à l'autorité des Capitaines,
voies de faits**

Ref : nos lettres du 17 avril 2007 et 2 juillet 2007

Madame le Garde des Sceaux,

C'est avec beaucoup de regrets que nous constatons que nous ne pouvons obtenir jusqu'à présent aucune réponse à nos courriers concernant le sujet en rubrique.

Nous nous permettons de vous rappeler que des commandants ont été injuriés et expulsés de leurs navires lors des grèves SNCM de 2005 à MARSEILLE.

De notre point de vue, il semble qu'aucune des administrations intéressées (Affaires Maritimes et Procureur de la République) ne veuillent se charger de faire respecter la loi.

Les capitaines qui voient tomber sur eux les foudres de la justice dès qu'une trace de pollution, même d'origine involontaire, est relevée, ne comprennent pas ce silence qui semble la seule réponse à leur demande.

Nous approuvons les sanctions contre les pollueurs volontaires mais nous aimerions qu'il en soit de même pour les individus violents ayant agressé les capitaines.

Veillez agréer, Madame le Garde des Sceaux, l'assurance de notre haute considération.

H. QUERE



Président

PJ : Nos lettres du 17 avril et 2 juillet 2007

Paris, le 14 MARS 2008

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

CABINET
DU GARDE DES SCEAUX, MINISTRE DE LA JUSTICE

LE CHEF DE CABINET

Monsieur le Président,

Vous avez appelé l'attention de Madame Rachida DATI, garde des sceaux, ministre de la Justice, sur les plaintes déposées par des capitaines de navires auprès du tribunal de grande instance de Marseille.

Je peux vous informer qu'il résulte des renseignements qui m'ont été communiqués par le procureur général près la cour d'appel d'Aix en Provence que le parquet de Marseille a usé de son pouvoir d'appréciation quant à l'opportunité des poursuites pénales, en application de l'article 40 du code de procédure pénale, et décidé de classer sans suite les plaintes susmentionnées.

Je me permets en outre de vous indiquer qu'il existe une voie de recours contre les décisions de classement sans suite. L'article 40-3 du code de procédure pénale prévoit en effet que toute personne ayant dénoncé des faits au procureur de la République peut exercer un recours auprès du procureur général contre une décision de classement sans suite. Le procureur général peut alors enjoindre au procureur de la République d'engager des poursuites. S'il estime le recours non fondé, il en informe l'intéressé.

S'agissant des plaintes déposées par les capitaines de navires, le recours peut être présenté devant le procureur général près la cour d'appel d'Aix en Provence.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.



Yannick IMBERT

Monsieur QUERE
Président de l'association française
des capitaines des navires
Rue de Bassam
29200 BREST

REPUBLIQUE FRANCAISE
COUR D'APPEL D'AIX EN PROVENCE
PARQUET GÉNÉRAL

Aix-en-Provence, le 15 décembre 2008

LE PROCUREUR GÉNÉRAL
PRÈS LA COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE

À

**MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION
FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRE
Rue de Bassem
29200 BREST**

LD/JL

OBJET : Recours contre une décision de classement sans suite.

1/REF : Vos lettres des 16 août et 24 novembre 2008.

2/REF : 2365 B81 /08

Monsieur le Président,

Vous m'avez saisi d'un recours contre les décisions de classement sans suite prises par le procureur de la République de Marseille dans les procédures suivies pour usurpation de commandement en avril et à l'automne 2005.

J'ai pris connaissance du dossier qui m'a été communiqué, à ma demande, par le parquet de Marseille.

Je confirme la décision de classement. La SNCM a retiré sa plainte. Les enquêtes de la gendarmerie maritime et du SRPJ de Marseille n'ont pas permis, avec la certitude voulue, d'identifier les responsables de ces agissements.

Je vous précise par ailleurs, pour votre complète information, que la procédure concernant l'affaire du "Pascal Paoli" devrait être prochainement achevée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.



F. FALLETTI

L'INFLUENCE DE L'INTERNATIONALISATION DES ÉQUIPAGES SUR LA SANTÉ À LA MER

TEXTE PRÉSENTÉ À L'OCCASION DES JOURNÉES MÉDICALES DES MÉDECINS DES GENS DE MER.

Lorsque voici trente et quelques années j'ai commencé à naviguer, l'époque était au tout français, l'équipage, la gestion, la propriété du navire, la langue de travail. Tout au plus, les navires accueilleraient-ils quelques africains, quelques comoriens, souvent relégués dans des tâches subalternes. D'autres navires, stationnaires à Madagascar ou autrefois au Vietnam, utilisaient un nombre plus important d'étrangers, mais de toute manière tous étaient francophones ou y tenaient. Qu'un nom tel que BROSTROM soit utilisé dans une enceinte telle que celle-ci était impensable. C'est un des signes de l'internationalisation qui caractérise maintenant la totalité de la flotte du Long-Cours.

Apprécier l'impact de cette internationalisation sur l'équipage nous conduira tout d'abord à comprendre un équipage, ce qu'il fait, comment il vit, toutes notions parfois assez floues vue de terre et souvent objet de bien des mythes. Nous verrons ensuite comment se vit l'international au Long-Cours et bien entendu ses implications au plan de la santé, au moins vu de ma modeste expérience.

QU'EST CE QU'UN ÉQUIPAGE ?

Un équipage est le rassemblement plus ou moins temporaire d'hommes, et presque uniquement d'hommes pour l'écrasante majorité, dont le seul et unique point commun est de venir gagner sa vie en travaillant au succès de «l'expédition maritime» selon les termes consacrés

Cette motivation est évidemment (du moins dans votre esprit je l'espère) rétribué selon les connaissances, les niveaux hiérarchiques, mais aussi selon le pays d'origine. Le salaire doit conserver une attractivité pour une population donnée, le travail étant difficile en termes

de technicité, d'isolement et de danger. Cette attractivité va du simple fait d'être nourri deux fois par jour pour un Africain aux salaires exorbitants (forcément exorbitants) des européens. C'est la perte d'attractivité qui demeure le plus grand facteur de difficulté de recrutement au niveau européen.

Cette collection de rencontre est menée par un Commandant/Capitaine/Master/ Skipper, selon les lieux et les moments, qui légalement, est le recruteur responsable de chacun des membres de l'équipage, ce qui dans les faits dépend de la direction ou de société(s) extérieure(s). Il est néanmoins responsable dans des proportions très variables d'une partie des dépenses du bord. Souvent il régule le niveau des heures supplémentaires, sujet très sensible quand on sait que cela peut plus que doubler les salaires de base. De même il gère parfois en totale indépendance la nourriture du bord avec la redoutable tentation d'en capter une partie à son profit en versant dans le «marchand de soupe». Cette accumulation de pouvoir le rend en grande partie responsable de l'esprit du bord. Le Commandant est un humain avec ses faiblesses. Enfer ou Paradis, tout peu lui être imputé. Redoutables privilèges....

OÙ VIT UN ÉQUIPAGE ?

Le navire n'est pas neutre dans le bien-être d'un équipage. Le terrien pense au confort évidemment, mais sa fiabilité, sa simplicité de fonctionnement, sont des facteurs majeurs du bien-être. Nous reviendrons sur la notion d'ergonomie qui reste totalement ignorée des chantiers.

L'Internationalisation commence pour nous, français, avec la disparition des navires construits en Europe. Cadeau de la mondialisation, la construction navale, se concentre dans trois pays Japon/

Corée/Chine et les bureaux d'études doivent se compter sur une seule main, photocopieuses mises à part. Une certaine standardisation des équipements et des aménagements est donc sensible. Selon les chantiers, les armateurs, la variation des critères d'isolation phonique sera sensible, et certains navires franchement bruyants. Globalement le niveau sonore à la mer (ou au port selon les types de navires) peut varier de la première classe TGV à la seconde sur autorail de campagne, mouvements et chocs compris. D'une manière systématique, les navires ne sont pas étudiés pour permettre les déplacements de provisions ou de charges à bord et les portefaix ont de beaux jours devant eux. Les maux de dos aussi

On peut s'interroger pour l'avenir, avec l'influence des réglementations ISPS, de la piraterie, certains n'hésitant pas à envisager des quartiers de haute sécurité, sans sabords et avec le minimum de portes verrouillées. Homme libre toujours tu chériras la mer..... Mais nombreux sont ceux qui ignorent Baudelaire et le pire est à craindre

Côté positif, les infirmeries qui en «globish maritime» accèdent au rang d'«Hospitals», sont bien conçues et phoniquement bien isolés, ce qui n'était pas toujours le cas autrefois. Notons que nous disposons sur des bateaux de taille moyenne, de bien plus d'espace que l'équipe médecin/infirmier n'en avait sur l'escorteur d'escadre de mon service militaire, celui du Crabe-tambour.

Sur ce lieu imparfait, l'équipage entretient, répare, assure la mise en service des multiples installations commerciales du chargement au déchargement, la fourniture d'énergie, d'eau, et se déplace d'un bout du monde à l'autre, de l'hiver sombre de la Baltique au printemps des Canaries, des chaleurs étouffantes de l'équateur au blizzard nord-canadien, avec une permanence des résultats. Au

tramping, nous sommes dans l'ignorance complète des destinations, sur les lignes régulières, prisonniers d'horaires contraignants, précisés des mois à l'avance, dans la totale cacophonie des lieux, des climats, des langues, des comportements. La mondialisation, nous, marins, la vivons depuis toujours. C'est notre objet, notre miel et aussi la source de cruelles désillusions

En dehors du travail, existe une vie sociale de cette micro-société humaine isolée, qui se crée autour de l'évidente appartenance au navire. Nos expériences communes, les difficultés partagées, sont des liens puissants à cet esprit de clocher qui cimente l'équipage et le rend invincible, efficace, fier et rapidement méprisant pour tout ce qui se trouve à l'extérieur des batayoles (ce que vous persistez à appeler des rambardes).

Bloc homogène ? Certainement pas. Des responsabilités différentes, des niveaux d'éducation, des cultures variées scindent l'équipage en officiers/non officiers, en bretons/pas bretons (ceci est aussi vrai pour les provençaux), ou encore en pont et machine. Alors, pensez, les nationalités

La communication et les échanges sont les clés de la bonne entente à bord. Ils se caractérisent, par exemple, par des salutations très formelles. Pas de vague et général geste de la main, un salut personnalisé, un mot à chacun, ritualisé comme dans le comportement d'une meute. Ne pas serrer une main est une véritable gifle. Vous en êtes peu conscients, terriens. Mais aussi vous arrivez en terrain conquis, vous envahissez notre intimité, vous bouleversez nos horaires, vous nous imposez du travail supplémentaire... Combien d'entre vous disent bonjour au matelot de coupée en arrivant, combien lui disent au revoir en partant, combien ayant partagé un repas à bord ont un geste, un mot pour le cuisinier, quelle qu'ait été sa prestation. Combien d'inspections, de visites, se terminent avec un petit mot à l'équipage ? Bien peu en fait. Ici aussi, ce qui est fait au plus modeste d'entre nous, c'est à tous qu'il est fait. Nos mondes se frictionnent, mais ne s'interpénètrent que fort peu, et trop souvent le Commandant est votre seul interlocuteur

Si vous saviez comme souvent il est doux de retourner en mer, entre nous, pour parler de votre venue, se moquer de vos gestes et de vos paroles, se gausser de vos bévues, se lamenter sur l'absen-

ce de sorties, coincées entre horaires et autorisations tatillonnes des terriens. Peu à peu, l'enfer de l'escale se pare de merveilleux, et bien vite, on est dans l'attente de la sublime prochaine escale, de ces gens de terre qui vont venir nous voir et qui peut être enfin admireront notre navire, enfin comprendront notre travail.

Constamment entre souvenir et avenir ainsi croit et prospère la chaude ambiance, notre cocon, la matrice de nos confiances, la clé du succès. Car un navire ne vaut que par son équipage. Telle avarie par gros temps entraînera pour l'équipage formé et gonflé à bloc une difficulté passagère; pour le médiocre conglomérat sans âme, ce sera un naufrage sous les caméras de télévision. Un équipage sans communication sociale verra un abordage non avoué se muer en assassinat. C'est le travail fondamental du Commandant, et pour une part, du gestionnaire de créer l'équipage à partir des hommes, de faire une société, une culture avec la vingtaine d'individus divers, placés à bord par hasard. L'équipage fait marcher le bateau, le commandant fait marcher l'équipage. C'est un travail analogue à celui d'un entraîneur d'équipe de football.

QU'A ENTRAÎNÉ L'INTERNATIONALISATION DES ÉQUIPAGES ?

D'abord et principalement un blocage de la communication donc de la cohésion du bord, un déficit énorme dans la création de l'équipage efficace. Perte de confiance, ignorance des capacités réelles ou supposées des nouveaux venus, et incapacité de la juger, sauf trop tard. A une relative scission officiers/équipages s'est substituée celle, beaucoup plus profonde, entre Français et étrangers, la présence des étrangers passant par le chômage des Français, de nos amis. Se forment alors des sous-groupes plus facilement en opposition qu'en communion et difficiles à réconcilier car de cultures différentes. La croisade contre les Albigeois a pu être considérée comme la guerre de la cuisine au beurre contre la cuisine à l'huile. Nous, à bord, devons échapper au douloureux conflit pain/riz. Cette opposition se réduira avec le temps, si, et seulement si, le gestionnaire a joué la stabilité du recrutement et a limité le nombre des nationalités. Les difficultés de fusion sont au carré, voir au cube de ce nombre.

ET LA SANTÉ ?

La seule chirurgie de guerre qu'il m'ait été donné de pratiquer l'a été sur des Coréens: la face fendue du malheureux perdant d'un duel à la disquette, un mécanicien cloué à une porte par un tournevis, sans compter les dents cassées et les yeux bien talés. Cet équipage pouvait-il être considéré comme heureux? Je pense que la brutalité de leur civilisation n'explique pas tout le désespoir de ces mutilations. En l'occurrence la qualité du marchand d'homme était à l'image du propriétaire du navire, lamentable. Celle du navire, de son équipage et forcément la mienne, exécration.



Il est préférable, à mon avis de créer des carrés (des unités de vie) culturels plutôt que hiérarchiques, mais certains acceptent mal ou pas cette remise en question de la hiérarchie. De toute façon la fusion est un long travail de tous les instants.

Les bords sont à la recherche d'une langue, et ce point n'est pas qu'anecdotique. L'utilisation d'une langue maternelle est immédiate, instinctive dans sa formulation, et sa compréhension, sujette aux plus subtiles des inflexions. C'est un outil parfait, que chacun utilise sans effort, naturellement.

Pourtant, chacun connaît les possibilités de mauvaise compréhension et de mésentente pour des interlocuteurs parlant la même langue. Ajoutez-y deux étages de traduction pour le passage par une langue vernaculaire, et la confusion est inéluctablement au rendez-vous. La détestable et assez méprisante habitude de certains Français de s'adresser à des Français en anglais conduit au même résultat: l'anémie de la communication, le collapsus des relations humaines.

Lors des cours d'hygiène, écoutant les multiples qualifications des douleurs, j'étais fort inquiet sur ma capacité à mener l'interrogatoire d'un malade. Comment traduire le «ça vous chatouille ou ça vous gratouille» de ce bon vieux Knock à un Coréen, un Philippin ? Il est urgent d'imposer à toutes les officines de

marchands d'hommes la fourniture d'un vocabulaire permettant de parler de douleur irradiante, de pouls filant, dans la langue maternelle des marins mis à bord. Est-ce trop demander que, plutôt que ces classeurs obligatoires, (ISM oblige), détaillant l'organisation du moindre bureau à Manille ou à Zagreb, nous ayons l'équivalent du lexique de notre bon vieux médecin de papier, traduit de l'anglais en tagalog ou en serbo-croate, si possible par un médecin et non par une secrétaire stagiaire? Le RIF aurait pu en être l'occasion. C'est probablement encore trop coûteux.

Nous avons aussi constaté une dramatique diminution des niveaux de connaissances. Un de mes seconds, coréen, possédant son brevet de commandement ignorait comment les satellites tenaient en l'air. Un lieutenant indonésien mettait ses flatulences sur le compte d'une respiration trop importante, et se soignait au baume du tigre dans les narines. Le niveau moyen français est, il est vrai, élevé. Il ne correspond d'ailleurs plus à celui des rémunérations proposées. Mais pour ce qui vous concerne, médecins d'ici, il faut bien voir qu'à l'hôpital Purpan, habitués à télé-manipuler des bacs +5, peut être pas toujours bien malins, certes, vos interlocuteurs seront bientôt au mieux des Brevets des collègues, peut être sans dommages, le bon sens étant aussi très bon médecin.

Conséquence aussi, l'allongement non négligeable des temps à bord. En moyenne autour d'un an. Source de conflits à bord, en particulier chez les Coréens, les Philippins à la vie intime beaucoup plus communautaire passant mieux l'épreuve. De plus, à bord des navires issus de la flotte française, le nombre de personnes à bord, réduit au maximum, impose des rythmes plus soutenus, acceptables pour trois mois d'embarquement mais qui ne le sont plus à un an voir plus. Enfin l'ergonomie n'est pas la science exacte annoncée. Travaillez avec des Coréens dans un atelier, vous serez accroupis par terre. Lorsque, rompu, vous ramassez la pièce et la portez sur l'établi, ce sont eux qui viennent se percher sur l'établi. Pourtant, très peu de mal de dos chez ces asiatiques. Avant de jeter l'opprobre sur telle ou telle posture dans le document unique, regarder travailler les gens.

QUELLE INCIDENCE SUR LES SOINS À BORD ?

Pas d'alcoolisme, plus de suicide. Tant mieux. Des marins au physique parfait, tous semblables... du moins sur le papier. Les visites de pré-embarquement doivent se tirer à la photocopieuse: 10/10 à chaque œil sans correction pour un homme de 51 ans, est-ce possible ? Quant il regarde une carte à la loupe est-ce crédible ? La qualité ne masque t-elle pas une vaste tromperie ? Quel service aura t-il le devoir, les moyens de vérifier ce superbe eugénisme

Une bonne part de notre activité consiste à envoyer des malades à terre pour consultation. En fin d'embarquement, davantage qu'au début. Fatigue ou mise à l'abri en prévision de la vie à terre sans couverture sociale?

Selon les escales, l'internationalisation des médecins suscite d'ailleurs des commentaires. Les pays riches ne seront pas l'endroit où les marins seront les mieux traités. Alors considéré comme sous-humanité, le marin se voit dirigé vers le service de plus bas niveau tant en compétences qu'en moyens. Ceci nous a été maintes et maintes fois démontré avec l'écart flagrant de soins entre le Mexique et les Etats-Unis

Certains pays font preuve d'un racisme atterrant. Je ne peux passer sous silence le triste sort de ce chef mécanicien français et roux pour son malheur, aux trois côtes cassées et présentant des fractures du nez et des os de la face, renvoyé à bord sans une aspirine par un honorable praticien nippon qui était respectueusement demeuré à 3 mètres de lui pour l'ausculter. Domo arrigato isha san!

Balayons devant notre porte: après une visite médicale au Havre, un Philippin a perforé un ulcère gastrique, arrivé à Londres 18 heures plus tard. Débarqué et renvoyé illico au Philippines, j'ai reçu les vertes appréciations de son service médical sur le peu de considération portée à son cas. Appréciation que j'ai pensé justifiée, et transmises au Diaphoirus havrais. Réponse : «Voilà bien du bruit pour un Philippin

Le professeur Bouvet nous en a dit plus sur la tuberculose. Nous avons subi un cas sur douze navires, ce qui n'est pas une statistique, ni surtout une épidémie. Mais il ne faut pas s'étonner qu'un système dont le dogme est d'importer la pauvreté, ne finisse par importer la ma-

ladie de la pauvreté. Plus légèrement, je remarque la fragilité de la peau des asiatiques du sud, Indonésiens et Philippins, ceci allant de pair avec beaucoup de mycoses. La pommade Nivéa, disponible chez tous les shipchangers du monde entier, restera de ce fait le seul apport de la France à la marine de demain. J'ai eu des Indonésiens qui présentaient jusqu'à des trous dans la cloison nasale. Après bien des discussions j'ai compris que c'était l'usage de la cocaïne qui provoquait ces dommages. A l'inverse des alcooliques ils étaient très doux et non violents. On n'apprenait pas ça aux cours d'hygiène

A ce sujet, autre remarque, nous n'avons pas été mis en garde sur les variations physiques du genre humain. Je ne sais toujours pas comment ouvrir un œil endolori de coréen. La méthode du médecin de papier est inefficace sur les paupières épaisses comme des doigts de ces gens du loess. Et que dire de l'épaisseur, de la ténacité de la peau d'un Africain de l'ouest sur laquelle les aiguilles se tordent.

METTRE FIN À UN MONDE DE FRUSTRATION

A l'hôpital Purpan, vous intervenez sur des gens que vous ne verrez jamais, mis à part quelques vieux Commandants en recyclage. Ceci est il satisfaisant ? Dans les quartiers, vous voyez des gens que vous ne soignerez jamais et seulement une très faible partie des équipages navigants. Cela est il bon? A bord, je n'ai pas vu de médecin visiter un navire depuis 1979. Certains contrôles sanitaires, la vérification des états de santé si parfaits de nos étrangers, des conseils sur la tenue de l'infirmerie nous manquent certainement. Une visite ne peut être que la seule communication de la liste des médicaments du bord. Pourtant cela est habituel. Est-ce normal ? Quelles finances permettront elles de combler ces déficits ?

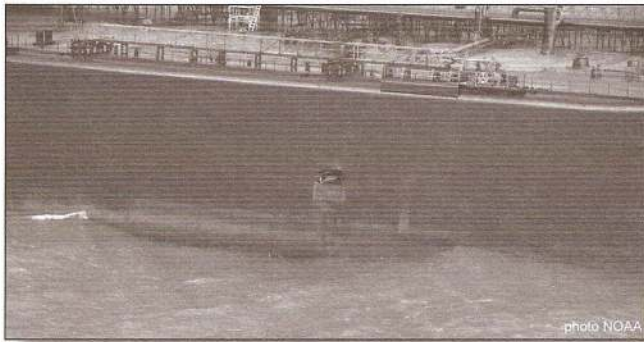
Alors, je vous en prie, venez à bord, il y a tant à apprendre de ces Coréens, Malgaches, Mauriciens, Philippins, Angolais, Gabonais, Croates, Ukrainiens, Polonais et autres... Volens nolens, vous êtes les médecins du monde. Venez à bord, chez nous, vous trouverez le monde.

Cdt Ph. COTE



HEBEI SPIRIT : PEINES D'EMPRISONNEMENT POUR LE CAPITAINE ET LE SECOND-CAPITAINE.

TRADUCTION LIBRE PAR LE CDT PIZON D'UN ARTICLE PARU DANS LLOYD'S LIST



Après la rupture de la remorque et la dérive dans la tempête, la barge-grue Samsung N°1 est entrée en collision avec le pétrolier de 260.000 TPL Hebei Spirit, au mouillage et à pleine charge. La barge-grue a crevé trois citernes du pétrolier qui ont alors déversé plus de 10.500 tonnes de pétrole dans la mer, ce qui a pollué une vaste étendue de la côte ouest de la Corée et entraîné son plus grand désastre environnemental.

La cour d'appel de Daejeon a condamné le capitaine Chawla à 18 mois de prison, et lui a infligé une amende de Won 20m après l'avoir jugé coupable sur deux charges relatives à la marée noire. La cour a estimé que le capitaine Chawla aurait dû battre en arrière toute pour faire chasser l'ancre afin d'éviter la collision avec la barge-grue Samsung N°1 partie à la dérive après avoir cassé sa remorque. La cour a précisé que le capitaine n'aurait pas dû inerte les citernes du pétrolier parce cela avait augmenté le débit de la fuite de pétrole alors que le risque explosif était faible. Elle a ajouté que l'Hebei Spirit aurait dû être ballasté de manière à créer une gîte de 10 degrés, ce qui aurait évité la marée noire, et que le délai de trois heures et demie pris pour transférer le pétrole entre les citernes de cargaison était trop long.

M. Chetan a été condamné à huit mois en prison et à une amende de Won10m après avoir été mis en cause par les trois juges de la cour d'appel qui ont estimé que M. Chetan aurait dû être plus vigilant et appeler le capitaine à 0550 heures. Ils ont également critiqué avec virulence M. Chetan pour avoir inerté les citernes de cargaison et pris trop de temps pour transférer le pétrole entre les citernes.

Hebei Spirit Shipping, propriétaire du pétrolier immatriculé à Hong-Kong a été condamné à une amende de Won30m

Dans ce qui pourrait être considéré comme une insulte supplémentaire, la cour d'appel a réduit les peines de prison pour deux des deux patrons de remorqueurs directement impliqués dans l'accident. L'un des patrons a vu sa peine d'emprisonnement réduite de 36 mois à 30 mois, et l'autre sa peine d'emprisonnement réduite 12 mois à huit mois. La cour également a confirmé l'amende de Won30m pour Samsung Heavy Industries, propriétaire de la barge-grue et des remorqueurs impliqués dans la collision. Le patron de la barge, endormi jusqu'à l'instant de la collision, acquitté à l'audience de juin, a été condamné à 18 mois de prison.

Après que les juges aient rendu leur jugement, une centaine d'habitants de l'endroit touché par la marée noire ont applaudi à l'extérieur du tribunal. «Nous sommes satisfaits du verdict» a dit l'un d'entre eux à l'Agence France-press. Ironiquement, le capitaine Chawla et M. Chetan ont été emprisonnés lors de la journée internationale des droits de l'homme.

La communauté maritime internationale a fortement réagi le 10 décembre à l'annonce de la condamnation à la prison du capitaine et du second-capitaine du pétrolier Hebei Spirit par un tribunal sud-coréen suite à la pire pollution de ce pays causée par une marée noire.

Bob Bishop, directeur général de V.Ships Shipmanagement, a déclaré que les verdicts de culpabilité et l'emprisonnement des deux hommes «étaient une complète parodie» et que dans un délai de deux semaines, un appel serait interjeté auprès de la cour suprême de la Corée du Sud. En attendant, le duo devra accomplir sa peine de prison. M. Bishop a dit que la compagnie continuerait à soutenir les deux hommes et leurs familles et que la compagnie faisait part de ses sentiments aux autorités coréennes, ajoutant que le Gouvernement Indien se préparait également à traiter cette question avec le gouvernement sud-coréen. M. Bishop a ajouté : «Le fait même que ces personnes aient été exhibées menottes aux mains en dehors du tribunal montre que la décision était destinée à calmer l'opinion publique coréenne». Pour M. Bishop, l'incarcération des deux hommes lors de la journée internationale des droits de l'homme était «l'indignité finale».

Le secrétaire général du syndicat

national des marins de l'Inde, Abdulgani Serang a déclaré au Lloyd's List : «Nous sommes vraiment furieux. Nous condamnons cette décision. C'est déloyal et injuste». M. Serang a attiré l'attention sur l'éventualité d'un contrecoup pour la Corée du Sud à la suite de l'emprisonnement du capitaine Jasprit Chawla et du second-capitaine Syam Chetan qui avaient été auparavant déclarés innocents lors d'une audience le 23 juin. Il a ajouté : «Il est tout à fait prévisible que les marins indiens refusent d'embarquer à bord de navires en partance pour la Corée du Sud. Les communautés des navigants et du transport maritime sont profondément choquées. Il faut s'attendre à des réactions en conséquence» M. Serang et ses collègues des syndicats ont entendu le verdict après une réunion aujourd'hui avec le consul-général sud-coréen. «cela nous a réellement tous ulcérés. Les bonnes relations entre l'Inde et la Corée du Sud ont été entamées par ce jugement».

L'International Transport Workers Federation (ITF) a estimé que la décision était «incompréhensiblement vindicative». Stephen COTTON, coordinateur maritime d'ITF a déclaré : «Ce n'est pas de la justice. Ce n'est même pas quelque chose qui s'en rapproche. Ce que nous avons vu aujourd'hui est une recherche de bouc-émissaire, une criminalisation et un refus de considérer dans sa totalité l'étendue de la

preuve, ce qui remet en cause la qualification du tribunal. Cette décision est incompréhensiblement vindicative et aura un impact sur tous les marins professionnels. Ce que nous pouvons promettre aujourd'hui est que ce n'est pas terminé. La campagne pour obtenir la libération de ces hommes s'amplifiera jusqu'à ce que soit enfin rendue la justice, dont l'absence était aveuglante aujourd'hui dans ce tribunal». L'enquête menée par les investigateurs coréens a été vigoureusement condamnée par les témoignages d'un expert comme étant orientée contre le pétrolier

Ajoutant sa voix au chœur de la colère contre la sentence du tribunal, Guy Morel, secrétaire général d'Intermanager a déclaré : «Il est inacceptable que ces deux marins qualifiés aient été traités de cette façon. Ils se sont comportés professionnellement dans toute cette triste affaire et ont été transformés en boucs émissaires par la Corée du Sud. Ces marins ont suivi les procédures correctes et les vies concernées ont été protégées, mais, le résultat est qu'ils ont été injustement criminalisés. Nous croyons que la preuve relevée contre eux était altérée et déformée. Nous ferons campagne vigoureusement en leur nom pour renverser cette sentence injuste.»

Intermanager n'est pas seul dans son point de vue. Un rapport établi pour le compte de l'armateur indique que «Toutes les parties concernées par

l'Hebei Spirit sont naturellement très déçues et partagent notre point de vue, estimant que les raisons données pour la sentence sont techniquement défectueuses, de même que les deux rapports du KMST (tribunal de sécurité maritime de la Corée)».

Intertanko, association indépendante d'armateurs au pétrole a également exprimé sa déception : «du fait que les autorités coréennes ont reçu toutes les interventions des armateurs, exploitants et de l'industrie maritime en général ce qui semble être tombé dans des oreilles sourdes» a déclaré Peter SWIFT, directeur général d'Intertanko. Avant cette audience, Intertanko avait écrit au Président sud-coréen Lee Myung-bak, pour dire qu'il espérait que le tribunal «se rapprocherait d'une sentence juste et équitable».

De même, Singapore Shipping Association a déclaré : «La SSA est très déçue par le jugement rendu par la cour d'appel en Corée sur le capitaine de l'Hebei Spirit. C'est en dépit de l'acquiescement par leur Tribunal de première instance et des nombreuses protestations des associations de transport maritime international, y compris l'Asian Shipowners Forum et la Singapore Shipping Association. Ceci est une violation claire du principe déterminé par les directives de l'OMI sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime.

CORAL SEA : LE CAPITAINE LAPALO EST LIBÉRÉ APRÈS UN ACQUITTEMENT COMPLET

TRADUCTION LIBRE D'UN ARTICLE PARU DANS LE LLOYD'S LIST PAR LE CDT PIZON

Suite à la recommandation d'acquiescement du Procureur Général, il a suffi d'une vingtaine de minutes seulement aux cinq juges de la cour d'appel de Patras, pour que Kristo Laptalo, le capitaine CROATE du navire frigorifique «Coral Sea», soit reconnu inno-

cent des charges de trafic de stupéfiants et parte libre après avoir passé 17 mois en prison de haute sécurité. Le capitaine, âgé de 59 ans, a aussitôt embrassé son épouse, sa fille et ses deux fils, qui étaient dans le tribunal.

La décision a infligé le verdict choc

rendu quatre mois plus tôt contre le capitaine Laptalo, qui avait été condamné à 14 ans de prison suite à la découverte d'une cinquantaine de kilogrammes de cocaïne dans une cargaison de bananes déchargées en juin de l'année dernière dans le port grec d'Aegeon.



John Keough, un associé du cabinet juridique New-Yorkais qui représentait l'armateur et les trois hommes accusés dans l'affaire du «Coral Sea», a déclaré «Le capitaine Laptalo en était pratiquement sans voix et particulièrement soulagé. Cela a été trop long à venir, mais c'est le résultat attendu. Pour les Américains du cabinet juridique, c'était un cadeau parfait pour le Thanksgiving Day». Andreas Nassikas, avocat Grec de la défense, a ajouté que le capitaine Laptalo pouvait quitter de la prison le jour même, mais qu'il faudrait encore «deux ou trois jours» pour que toutes les formalités soient accomplies.

En dépit de l'acquiescement en juillet du Second-Capitaine Konstantin Metelev et du maître d'Equipage Narcisco Garcia, leur traitement et la situation difficile du capitaine avaient été une préoccupation particulièrement croissante pour les organisations des marins. Les soutiens des trois marins, détenus en attente de jugement pendant une année dans la prison de Korydallos,

ont toujours défendu le fait qu'il n'y avait pas une moindre trace de preuve à l'encontre de chacun d'entre eux, et que l'affaire reposait sur la prétendue notion de la responsabilité du capitaine pour tout ce qui se produit à bord de son navire.

Stephen Cotton, Coordinateur de l'International Transport Federation (ITF) a déclaré dans un communiqué: «C'est enfin la justice rendue pour Kristo Laptalo. Bien que nous soyons heureux pour lui, nous ne devons pas oublier que chaque marin est potentiellement dans la ligne de mire. Les autorités doivent apprendre à cesser de rechercher l'option de facilité et de recourir à condamnation des officiers – en général étrangers – en cadeau à l'opinion publique quand les choses vont mal. Nous n'excuserons jamais le trafic de drogue, mais il est clair depuis longtemps que capitaine. Laptalo n'est pas coupable de la moindre participation à ce genre d'activité».

Rodger MacDonald, secrétaire

général de la Fédération Internationale de des Associations de Capitaines (IFSMA), s'est également réjoui de l'acquiescement en disant «c'est absolument fantastique». Il avait précédemment déclaré au tribunal qu'il n'y avait «aucun moyen» d'attendre du capitaine qu'il ait la connaissance de l'embarquement de la drogue à bord de son navire en Equateur. Il avait dit plus tôt au Lloyd's List qu'un capitaine de navire «n'est pas en mesure de voir ce qui est chargé dans des conteneurs scellés ou des palettes scellées».

En première instance, les avocats s'étaient plaints que le tribunal avait réduit à quelques minutes la déposition de plusieurs témoins de la défense, et que d'autres n'étaient pas autorisés à apporter des preuves. Predrag Brazzoduro, coordinateur d'ITF pour la Croatie, qui était également à l'audience en appel, a déclaré : «Avec toutes les événements récents, attaques de pirates, condamnations à la prison, qui diable voudrait encore être un capitaine ?»

Les avocats de la défense ont confirmé que M. Metelev, second-capitaine du «Coral Sea», est maintenant rentré chez lui, en Lituanie. Selon une autre source, cependant, il «souffrait encore de troubles psychiatriques dus à son incarcération en Grèce.»

ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE INTERNATIONALE DEPUIS L'ACCIDENT DE L'ERIKA

M. PHILIPPE BOISSON, DU BUREAU VÉRITAS, NOUS FAIT PART DES ÉLÉMENTS DE LA TABLE RONDE QUI S'EST TENUE À PARIS LE 18 SEPTEMBRE 2008



LES CHANGEMENTS RÉGLEMENTAIRES DEPUIS L'ERIKA

- Impact des catastrophes qui font évoluer rapidement la réglementation technique internationale
- Organisation Maritime Internationale (OMI)
 - MSC 73 (novembre 2000) : 22 propo-

sitions pour renforcer la sécurité maritime et réduire le risque de pollution

- MEPC 46 : révision de la convention MARPOL et accélération de l'élimination des pétroliers à simple coque
- Association internationale des Sociétés de Classification (IACS)
 - Février 2000 : renforcement sécurité des pétroliers âgés existants

- 2005 : mesures post Prestige
- 2005 : Règles communes de structure

LES MESURES PRISES PAR L'OMI



- Modification de la convention MARPOL :
 - Accélération du calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque (règle 13G)
 - Transport de produits pétroliers lourds (règle 13H)
- 22 mesures préconisées pour améliorer la sécurité
 - Lieux de refuge
 - Audit volontaire des Etats du pavillon
 - Normes en fonction d'objectifs
 - Moyens d'accès permanents
 - Revêtement des citernes

ELIMINATION DES PÉTROLIERS À SIMPLE COQUE

- Avril 2001 : modification MARPOL Annexe I Règle 13 G - Entrée en vigueur le 1er sept 2003
- Répartition des pétrolier en 3 catégories
 - Catégorie 1 : Pétroliers pré-MARPOL transportant plus de 20.000 tonnes de pétrole brut ou fioul ou plus de 30 000 tonnes de produits pétroliers, généralement construits avant 1982
 - Catégorie 2 : Pétroliers à ballasts séparés transportant plus de 20.000 tonnes de pétrole brut ou fioul ou plus de 30.000 tonnes de produits pétroliers, construits de 1982 à 1996. Depuis 1996, les pétroliers sont à double coque
 - Catégorie 3: Pétroliers transportant plus de 5.000 tonnes et moins de 20.000 tonnes de pétrole brut ou moins de 30.000 tonnes de produits pétroliers
- Nouveau calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque



Cat.1	2003/2007 Après 2005 + 2 ans si CAS	CAS = Condition Assessment Scheme
Cat.2	2003/2015 Après 2010 + 5 ans si CAS	Programme d'ins- pection renforcé de l'état de la structure du navire
Cat.3	2003/2015 CAS non obligatoire	

- Novembre 2002 : accident du Prestige
- Nouvelle révision de la règle 13 G adoptée en décembre 2003 et mise en application le 5 avril 2005
- Forte pression des Etats de l'UE à l'OMI pour l'adoption de nouvelles règles
- Nouveau calendrier
 - Cat. 1 : 2005
 - Cat. 2 : 2010
 - Cat. 3 : 2010
- Programme d'inspection renforcé de l'état la structure
 - Obligatoire pour les pétroliers de cat. 2 et 3 de + de 15 ans
 - Extension possible jusqu'à 25 ans ou 2015 si CAS satisfaisant
- Nouvelle règle 13H : interdiction du transport de produits pétroliers lourds dans des
 - Pétroliers à simple coque de 5.000 tpl et + dès 5 avril 2005
 - Pétroliers à simple coque de 600 tpl et + dès 5 avril 2008

LIEUX DE REFUGE

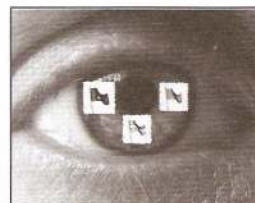
- Question posée à la suite des incidents du Castor (2000) et des naufrages de l'Erika (1999) et du Prestige (2002)
- 2 résolutions adoptées par l'OMI en novembre 2003
 - Res. A.949 **Directives sur les lieux de refuge** pour les navires ayant besoin d'assistance
Directives destinées aux Etats côtiers lorsqu'ils
 - déterminent des lieux de refuge
 - répondent à des demandes d'accès à de tels lieux adressées par des navires en difficulté
 - Res. A.950 recommande aux Etats de mettre en place des **Services d'assis-**

tance maritime destinés à recevoir des comptes rendus, consultations et notifications requis par les instruments de l'OMI



AUDIT DES ETATS DU PAVILLON

- Rés. A.946 (novembre 2003) pose le principe d'un Programme d'audits facultatifs des administrations des Etats du pavillon membres de l'OMI
- Rés. A.974 (novembre 2005) établit les documents cadres et procédures pour le programme d'audit des Etats membres
 - Objectif : aboutir à une mise en oeuvre harmonisée et universelle des normes de l'OMI
 - Système financé par les Etats membres sur une base volontaire
- Depuis 2006 : plus d'une trentaine audits menés par le pool d'auditeurs



NORMES EN FONCTION D'OBJECTIF DE SÉCURITÉ (GBS)

- Origine : l'OMI devrait jouer un rôle plus important dans la détermination des normes de construction des navires en fixant des objectifs généraux de sécurité
- Novembre 2002 : proposition faite par Bahamas et Grèce au Conseil de l'OMI
- Intégré dans le plan stratégique à long terme de l'OMI en 2003 (Rés. A.944)
- En discussion au MSC depuis 2004



- 2 approches menées en parallèle
 - Approche prescriptive pour les pétroliers et les vraquiers
 - a) Accord sur les 2 premiers niveaux
 - b) Projet pilote sur le niveau 3
 - Approche par niveaux de sécurité pour les autres navires

MOYENS D'ACCÈS PERMANENTS

- Objectif : faciliter l'inspection du navire et la détection des défaillances de structure par l'Etat du pavillon, la compagnie, l'équipage et la société de classification

- Nouvelle règle SOLAS II-1/3-6 adoptée le 12 décembre 2002 et entrée en vigueur le 1er juillet 2004



- Chaque espace dans la zone de cargaison doit être équipé de moyens d'accès permanents permettant des inspections, générales et rapprochées et des mesures d'épaisseur



- Applicable aux navires construits après 1er janvier 2005 (date de pose de la quille)
 - Vraquiers de 20.000 tjb et +
 - Pétroliers de 500 tjb et +

REVÊTEMENT DES CITERNES

- Objectif : améliorer la prévention de la corrosion à bord des navires



- OMI a défini une norme de performance pour les revêtements de protection (PSPC, Res. MSC. 215 adoptée en 2006)

- Toutes les citernes à ballast spécialisées des navires et les espaces double coque doivent être revêtus conformément à cette norme



- Règle applicable à tous les navires de 500

tjb et + dont le contrat de construction passé après juillet 2008

- Maintenance du système de revêtement de protection doit être inclus dans le système global de maintenance du navire

MESURES PRISES PAR L'IACS APRÈS L'ACCIDENT DE L'ERIKA

Mesures pour renforcer la sécurité des pétroliers âgés existants :
(Adoption : février 2000 - Entrée en application : juillet 2001)

- Examen des zones vulnérables : examen interne annuel des citernes de ballast adjacentes aux citernes transportant des produits réchauffés pour les navires de plus de 15 ans

- Accroissement du programme de visite renforcé : extension de la visite intermédiaire pour les pétroliers de plus de 15 ans



- Contrôle de la corrosion : supervision des mesures d'épaisseur par un expert exclusif

- Accord sur les transferts de classe renforcé : dossier de classification comprenant des relevés des mesures d'épaisseurs sous format informatisé et transféré à toute société prenant en charge le navire

- Mesures spéciales pour les grands navires : visite spéciale et visite intermédiaire des navires de + de 20.000 tx et + de 15 ans faites par 2 experts

MESURES PRISES APRÈS L'ACCIDENT DU PRESTIGE

- Juin 2005 : révision des règles de l'IACS des visites de structure des pétroliers à simple coque et à double coque et des chimiques
 - Visite intermédiaire entre 10 et 15 ans équivalente à la visite de renouvellement de classe précédente
 - Conditions de visite annuelle des citernes de ballastage plus sévères
 - Pétrolier à simple coque : visite annuelle obligatoire de la citerne de ballastage dès 5 ans

- Publication par l'IACS en 2005 d'un guide destiné aux armateurs pour la maintenance et la réparation du revêtement des citernes de pétroliers.



RÈGLES COMMUNES DE STRUCTURES

- Juin 2005 : adoption par IACS de règles communes de structure entrées en vigueur le 1er avril 2006
 - Pétroliers à double coque L = ou + 150 m
 - Vraquiers L = ou + 90 m
- 4 objectifs :
 - éviter la concurrence entre les membres de l'IACS sur les règles de classification (échantillonnage de coque)
 - permettre de construire des navires plus sûrs et plus robustes, à l'entretien facilité
 - répondre aux demandes de l'industrie en faveur d'un jeu unique de règles
 - s'intégrer dans le nouveau schéma normatif de l'OMI sur les normes en fonction d'objectifs (GBS)
- Améliorations :
 - marges de corrosion plus importantes
 - résistance ultime de la poutre-navire plus grande
 - prescriptions relatives à l'envahissement pour la résistance des vraquiers
 - durée de vie en fatigue plus élevées : 25 ans Atlantique nord au lieu de 20 précédemment.
- Augmentation du poids léger du navire : pour les pétroliers : plus 4 % (+1.000 t d'acier supplémentaires pour un VLCC)



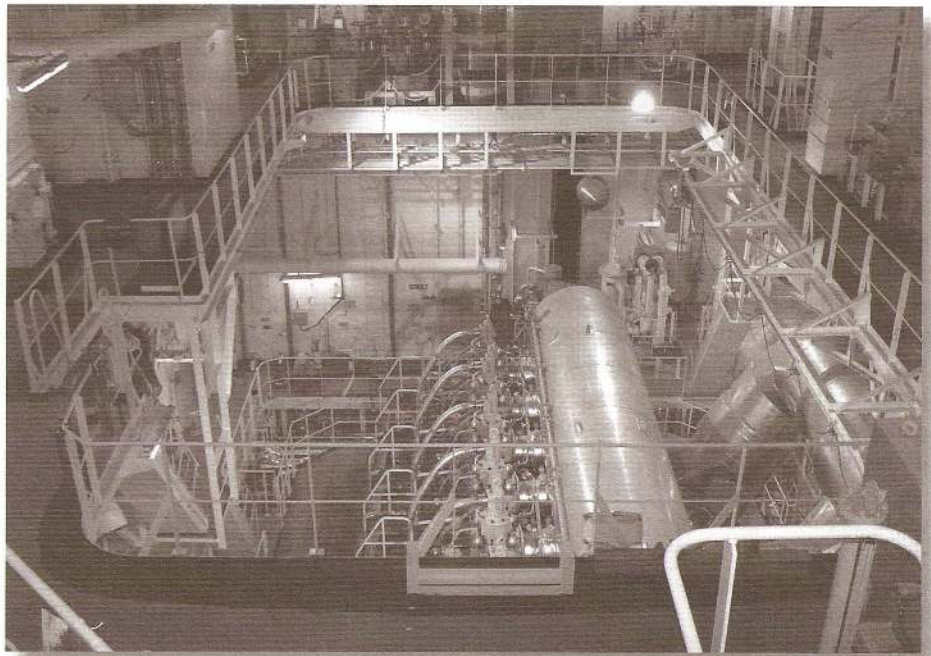
Philippe BOISSON

LE RÉCEPTEUR DE PUISSANCE, SOLUTION POUR LES MOTEURS DIESEL LENTS

TRADUCTION LIBRE PAR LE CDT DALBY D'UN ARTICLE PARU DANS THE MOTORSHIP DE JUIN 2008

Les affréteurs et les chargeurs mettent de plus en plus l'accent sur la sécurité, y compris en ce qui concerne la propulsion du navire, il est devenu pratiquement indispensable que les nouvelles constructions disposent d'une propulsion de secours en cas d'avarie du moteur de propulsion.

- Les récepteurs de puissance (Power-take-in) sont un moyen efficace pour fournir ce système de propulsion de secours, mais jusqu'à présent, les récepteurs de puissance n'ont été fournis commercialement que pour des machines de vitesse moyenne avec réducteurs. Ces machines ont été équipées de systèmes de propulsion de secours, généralement au moyen d'un moteur électrique relié par l'intermédiaire d'un embrayage à un arbre et un pignon du réducteur. En fonctionnement normal, le moteur est utilisé comme générateur entraîné par la ligne d'arbre (Power-take-off).
- L'installation d'un système de secours, sur un navire équipé d'un moteur lent sans réducteur, nécessite une solution différente. Cela en raison du couple élevé, de la forte puissance et du nombre de tours faible, à la fois en service normal et en secours.
- Le groupe indépendant d'investissement maritime Marinvest de Gothenburg en Suède, a développé, pour ses quatre nouveaux transports de produits blancs construits en Croatie au chantier Brodosplit, un système de secours différent pour les moteurs de propulsion lents. Ce système travaille aussi bien avec des hélices à pas fixe que variable. En dehors du fait que ce soit une propulsion de secours, le système permet aussi des travaux d'entretien sur le moteur principal pendant les opérations de charge-



ment et déchargement, le système de secours étant alors en stand-by.

UNE SOLUTION SIMPLE ET EFFICACE.

L'énergie est fournie au système de propulsion de secours par le système hydraulique des pompes de cargaison Framo, avec un débit de 5700 l/min à 250 bars délivrant environ 2400 Kw. Quatre moteurs hydrauliques Hägglunds, à couple élevé, entraînent un tambour sur l'arbre intermédiaire à l'aide de chaînes à la vitesse de 65 t/min. Normalement le tambour est désolidarisé de l'arbre, mais en propulsion de secours le tambour est lié à l'arbre par l'intermédiaire de boulons à friction autorisant un couplage dans toutes les positions angulaires.

Le moteur principal doit bien entendu être désaccouplé de l'arbre, cela est réalisé par l'intermédiaire d'un système de découplage situé sur une

bride du système d'arbre intermédiaire. Le système de découplage permet à l'arbre intermédiaire et à l'hélice de tourner librement alors que le moteur est immobilisé. Le système de découplage est relativement petit avec une longueur de 750 mm pour un diamètre de 1000 mm, et la poussée de l'hélice est transmise à la butée principale par deux roulements sphériques à billes. Entre le système de découplage et la bride de l'arbre il y a un espace de 5 mm. En fonctionnement normal, le couple de l'arbre est transmis derrière l'espace à l'aide de 10 goupilles cylindriques montées radialement dans des rainures de chacune des brides. Les boulons des brides ne sont pas des boulons d'assemblage mais ont un jeu radial généreux.

Lorsque les boulons sont serrés, le couple de l'arbre en mode de propulsion normale est transmis de derrière l'espace par les efforts tranchants sur

les goupilles radiales. Lorsque les écrous des boulons des brides ont été enlevés, les boulons peuvent être aisément dévissés à la main évitant ainsi les problèmes rencontrés normalement lorsque l'on doit retirer des boulons d'assemblage. Cela fait, les goupilles radiales sont aussi retirées. L'hélice est alors découplée du moteur principal et peut être mue à l'aide des moteurs hydrauliques ou autre système d'entraînement de l'arbre intermédiaire.

L'équipage machine peut passer en

propulsion de secours en moins de 20 minutes en n'utilisant que des outils usuels, même avec un arbre de 500 mm de diamètre. Les essais à la mer sur les nouveaux navires de Marininvest ont confirmé une vitesse en propulsion de secours de plus de 10 nœuds au tirant d'eau en charge et par mer calme.

Bien que Marininvest ait choisi une transmission à chaîne pour faire passer la puissance à l'arbre intermédiaire, d'autres solutions peuvent être utilisées. L'énergie hydraulique a été choisie

du fait qu'il y avait une puissance hydraulique importante disponible à bord. Dans d'autres cas, l'énergie électrique peut être utilisée.

Ce système coûterait moins de la moitié des solutions commerciales usuelles et intéresse énormément les constructeurs et les armateurs. Le système de découplage décrit ici est protégé par des brevets et Marininvest Engineering invite ceux qui désireraient obtenir la licence et ceux qui sont intéressés, à prendre contact avec eux.

UN NAVIRE À HYDROGÈNE APPAREILLE

TRADUCTION LIBRE PAR LE CDT DALBY D'UN ARTICLE PARU DANS THE MOTORSHIP DE JUIN 2008

Après évaluation couronnée de succès du système de production d'énergie, le navire d'observation des baleines Elding I, longueur 27,62m, a fait récemment ses premiers essais en mer en utilisant un groupe auxiliaire à hydrogène en complément de son groupe principal Caterpillar de 750 Kw. Le Germanischer Lloyd a certifié le système de pile à hydrogène et son intégration selon les «Directives pour les systèmes de piles à hydrogène à bord des navires et embarcations (VI-3-11) assurant la sécurité technique des applications des piles à hydrogène» du G.L.



«L'évaluation du système de pile à hydrogène selon nos Directives sur le Piles à hydrogène a été effectuée avec succès et en coopération avec nos partenaires sur le projet Icelandic New Energy et Icelandic Hydrogen» a déclaré Finn Vogler, Directeur de projet, Département de l'Evaluation des Risques et Analyse Mécanique au Germanischer Lloyd. «Ce projet démontre pour la première fois l'emploi de piles à hydrogène sur un navire marchand». Le G.L. fournit les services concernant la certification, l'approbation des plans ainsi que l'expertise sur les questions de sécurité concernant le projet et les experts du G.L. ont effectué les études nécessaires et les recherches pour certifier le système de piles à hydrogène à bord de l'Elding I. La certification comprend l'évaluation du système de sécurité, des composants machine, et de l'équipement électrique, ainsi que les tests de pression et la protection

en cas d'explosion. Le groupe auxiliaire de puissance (APU) comprend un système PEM FC énergétique à hydrogène utilisant de l'hydrogène comprimé et fournissant environ 10 Kw de puissance électrique pour les besoins auxiliaires. La pile à hydrogène a été fabriquée par H2 Logic au Danemark et l'hydrogène pour la pile est fourni par quatre capacités de stockage à 350 bars.

Le Elding I est bien équipé pour l'observation des baleines. Avec ses deux ponts d'observation, il permet à tous les passagers de voir les baleines dans leurs habitats naturels. Le but est de stopper le moteur principal lorsque le navire est en mer près des baleines et de permettre aux passagers de voir et d'entendre les animaux à proximité. Une expérience qui, selon Vignir Sigursveinsson, par le passé, a souvent été gâchée par le bruit des groupes électrogènes dans la machine. «Lorsque nous utiliserons la pile à hydrogène, le navire sera complètement silencieux, ce qui permettra d'observer les baleines dans leur habitat naturel» a déclaré Sigursveinsson.

Le Elding I, construit à l'origine en Islande en 1967 comme navire de sauvetage, est un navire de croisière de 107 grt, pouvant recevoir 150 passagers. Il fait partie du projet «SMART H2» qui est un projet de démonstration pour tester les véhicules et les navires alimentés à l'hydrogène. Le projet a commencé en mars 2007 et durera jusqu'en 2010.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO2 : LA MÉTHODE DANOISE

TRADUCTION LIBRE D'UN ARTICLE DE THE MOTORSHIP JUIN 2008

Selon les propositions actuelles sur les émissions de gaz à effet de serre, débattues au MEPC (Marine Environment Protection Committee), tous les navires neufs devront être conçus et construits pour satisfaire aux limites maximales obligatoires pour les émissions de CO2. Ceci sera aussi applicable aux navires existants.

Il est possible de réduire considérablement la consommation de combustible dans le trafic maritime, non seulement pour la propulsion elle-même mais aussi pour le fonctionnement d'installations techniques telles que les pompes et les échangeurs thermiques. Ainsi, les compagnies danoises APV de Kolding et DESMI de Nørresundby avec Grontmij-Carl Bro A/Sv Marine de Copenhague ont lancé une coopération qui fera date dans la réduction des émissions de CO2 par les navires neufs et existants.

Le fait que l'on se concentre actuellement sur les émissions de CO2 a été la base de cette coopération. «Nous travaillons actuellement sur des solutions intelligentes pour les systèmes de navires afin de permettre à l'industrie maritime d'arriver à se conformer aux exigences sévères de la protection de l'environnement. Dans ce domaine nous sommes en avance sur nos concurrents» a déclaré Henrik Mørkholt, directeur des ventes de l'usine de pompes DESMI de Nørresundby. Il a ajouté «De cette manière les départements achats des chantiers de construc-

tion pourront acheter des systèmes optimisés à l'égard de l'environnement au lieu de devoir assembler des appareils selon des spécifications faites par différents fabricants.

Par exemple, Kim Koldskov, qui est directeur marine chez APV Heat Transfer à Kolding, indique que les échangeurs thermiques peuvent maintenant être dimensionnés de façon à ce que ce soit l'ensemble des composants qui travaille de façon optimale. Auparavant, chaque échangeur thermique devait travailler séparément à son maximum. Koldskov ajoute «De cette manière nous pouvons économiser de l'énergie qui peut être transférée à d'autres composants.»

Mørkholt insiste aussi sur le fait que les systèmes de pompes d'un navire peuvent être dimensionnés pour travailler dans les conditions réelles.

Cette coopération pour créer des solutions intelligentes est basée sur le savoir-faire des fournisseurs et des ingénieurs concepteurs des navires. Le but est de dimensionner les installations afin que les composants individuels et l'ensemble soient configurés au mieux pour satisfaire les besoins réels. Ceci a été fait en s'assurant que l'on donne aux ingénieurs les meilleurs outils pour dimensionner le système entier avec les vannes, les pompes et les tuyautages.

Nous contribuons en effectuant les calculs pour s'assurer que les systèmes sont optimisés.

Notre coopération est très efficace et sous-entend que nous soyons prêts à rencontrer mondialement les chantiers de construction et à coopérer avec eux pour nous assurer que nos produits sont pris en compte» déclare Kim Bomholt Nielsen, directeur de la branche marine chez Grontmij-Carl Bro. Il considère l'initiative comme un supplément utile aux efforts pour réduire les émissions de CO2 à la fois des navires neufs et des navires anciens. Le dimensionnement optimal des systèmes peut être converti directement en économies de combustible et donc en réductions d'émissions de CO2.

Koldskov déclare : «Nous menons une coopération très ouverte ainsi qu'un dialogue très ouvert ce qui est facile pour nous car nous nous connaissons tous très bien. Nous avons été collègues de différentes façons pendant des années et nous ne sommes pas concurrents sur le marché.»

Mørkholt ajoute «Les compagnies danoises sont connues pour leur capacité à s'adapter aux besoins de leurs clients qui ainsi ne sont pas obligés d'acheter des composants standards. Notre coopération entre fournisseurs, ingénieurs et chantiers nous permet de rencontrer nos clients et de proposer plus qu'une simple pompe ou un radiateur. Nous proposons des solutions environnementales complètes. Ceci est vraiment important, car nos composants sont dès à présent plus efficaces que ceux de nos concurrents.»

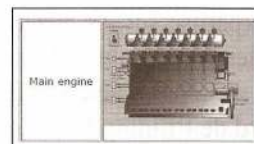
UN SIMULATEUR MACHINE QUI PARLE

TRADUCTION LIBRE D'UN ARTICLE PARU DANS THE MOTORSHIP DE JUIN 2008

PC Maritime, filiale de Charente Group, est un des principaux développeurs et fournisseurs de logiciels, de cartes électroniques et matériel associés pour l'industrie maritime et vient juste de lancer le premier simulateur machine «parlant» au monde.

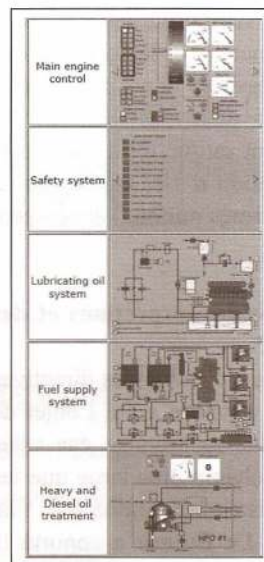
Le simulateur complet de machine virtuelle VER 4.5 pour PC a été substantiellement amélioré

par l'ajout de la parole synthétique. Les instructions des listes des vérifications et les communications avec la passerelle sont toutes verbales et totalement intégrées dans les scénarios fournis par le simulateur. 'Ask Chief' – un système unique d'intelligence artificielle expert, dit à l'utilisateur ce qu'il faut faire pour l'étape suivante dans la préparation de la machine ou pour un défaut de fonctionnement de l'équipement.



VER 4.5, qui est d'un type approuvé et en conformité avec les codes STCW et ISM, est utilisé pour la formation et l'entraînement sur les machines de navires. Basé sur un moteur diesel lent, il est doté de tous les contrôles et alarmes que l'on a dans une vraie salle des machines. Des défauts peuvent être créés sur le simulateur et la compétence des étudiants peut être mesurée avec précision à l'aide de tests de vérification standards intégrés. VER 4.5 est disponible en trois formats différents pour satisfaire aux besoins des différents budgets de formation. Il peut être fourni sous la forme d'un simple logiciel tournant sur un seul PC avec 2 écrans ou sur un réseau. Pour un meilleur réalisme il peut être fourni comme une partie de console de bureau et même maintenant sous la forme d'une véritable console de pc-machine.

Une série de huit installations VER consoles d'entraînement machine de PC Marine est utilisée par différents établissements de formation dans le monde y compris les installations récentes au Japon, au Brésil, en Australie et en Inde. Des mises à jour de la version v4 à v4.5 sont disponibles gratuitement pour les utilisateurs équipés. Les versions antérieures à la version v4 peuvent être mises à jour à des prix intéressants.



CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE 2006

ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR LES INSPECTIONS DES ÉTATS DU PAVILLON ET DES ÉTATS DU PORT

B.I.T. GENÈVE, 15-19 SEPTEMBRE ET 22-26 SEPTEMBRE 2008

COMPTE-RENDU AIMABLEMENT COMMUNIQUÉ PAR L'OBSERVATOIRE DU DROIT DES MARINS



La convocation de réunions tripartites d'experts afin de mettre en place des directives destinées aux inspecteurs en charge des contrôles de la part de l'État du pavillon ou de l'État du port avait été décidée lors de sa 298ème session du Conseil d'administration de l'OIT.

Chaque réunion était composée de dix experts gouvernementaux, dix experts employeurs et dix experts travailleurs. Pour les deux sessions, les présidents des groupes des gens de mer et des armateurs étaient: Mr. Brian Orrell (Nautilus UK) et Mr. Joseph J. Cox (Chamber of Shipping of America).

Les travaux des deux réunions ont été riches en débats et le Bureau a veillé à ce que chacun puisse s'exprimer sans qu'il soit question toutefois de revenir sur des consensus difficilement acquis lors de la signature de la convention en 2006. Toutefois, cette tentation était parfois très per-

ceptible et la fragilité des accords, palpable.

Deux semaines de débats seraient difficiles à résumer en quelques lignes. Néanmoins, il faut rendre compte des principaux points d'accord acquis lors de ces deux semaines, qui éclairent la mise en œuvre de la convention de 2006

• Des prescriptions claires à l'attention des inspecteurs

Le chapitre 3 des directives concernant l'État du pavillon et le chapitre 4 de celles relatives à l'État du port donne des indications que les experts se sont efforcés de rendre les plus claires et les plus concrètes possible, dans la mesure des consensus obtenus, afin que les inspecteurs mènent les inspections en vue de la certification (pavillon) et celles plus détaillées en vertu de la norme A5.2.1 de la convention (port).

• Normes minimales internationales

Les gens de mer ont fait valoir leur inquiétude quant à la possibilité que les dispositions nationales mettant en œuvre la convention diminuent ses prescriptions. Cela a motivé leur volonté d'imposer la terminologie «normes minimales internationales» au sein de la convention de

2006. Le Bureau ayant rappelé les termes de l'article 19 (para. 8) de la constitution de l'OIT, a proposé la rédaction d'un paragraphe additionnel rappelant le principe selon lequel la mise en œuvre des textes internationaux au niveau étatique ne doit pas être l'occasion d'une diminution des exigences préexistantes. Cette conception se retrouve de plus quant à la règle 3.1 Logement et loisirs : il est précisé dans le texte des directives qu'elle doit être entendue comme une règle minimum.

• Application des prescriptions antérieures en matière de logement

La question du logement des équipages a de plus été l'objet d'interrogations de certains États sur l'application des conventions n°92 et 133 de l'OIT aux navires existants avant l'entrée en vigueur de la convention. Les directives relatives à l'inspection par l'État du pavillon indiquent cependant clairement que pour les navires construits avant la date d'entrée en vigueur de la convention, «les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans les conventions antérieures de l'OIT s'appliquent dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en

vertu de la législation ou de la pratique du membre concerné» : les conventions n°92 et 133 doivent donc continuer à être appliquées et respectées dans les États qui les ont ratifié. Cela vaut aussi pour la convention n°147 sur la marine marchande (normes minima) et son protocole de 1996.

• **Quelle étendue des inspections et des certifications ?**

La définition de l'étendue des directives pour l'État du pavillon a été l'objet de questionnements récurrents, car elles recouvrent un champ plus large que les 14 domaines listés à l'annexe A-5 I de la convention. Le Bureau a apporté la conclusion aux débats : dans le cadre des directives relatives au contrôle de l'État du pavillon, l'inspection des navires porte sur un domaine plus large que les 14 points de contrôles. Par contre, la certification des navires se limite à ses 14 items.

Pour ce qui concerne les cas d'inspections détaillés par l'État du port, il est clair qu'ils se limitent aux 14 domaines listés dans l'annexe A5-III.

• **Gestion et validité des certificats**

Afin d'éviter qu'un navire échappe de façon continue aux contrôles de certification, des garde-fous ont été installés pour limiter la délivrance des certificats provisoires : aucun certificat provisoire consécutif ne peut être délivré par le même État du pavillon pour le même armateur et le même navire.

De la même manière, le changement de pavillon, d'immatriculation, d'armateur ou la survenance de modifications substantielles relatives au titre 3 de la convention font perdre sa validité au certificat du travail maritime et une nouvelle inspection devient nécessaire. Par contre, le changement d'organisme habilité à effectuer les visites de certification est sans incidence, tant qu'il reste reconnu par l'État du pavillon.

• **Respect de la confidentialité des informations apportées par les gens de mer**

Les gens de mer se sont exprimés sur la nécessité de préserver la confidentialité des informations fournies par les gens de mer lors d'une inspection : il est ainsi mentionné que les entretiens que l'inspecteur (du pavillon et du port) est en droit de conduire devraient être réalisés «en privé». De la même manière, les inspecteurs doivent tenir compte du respect des horaires de travail et de re-

pos de l'équipage lors des inspections, et surtout en cas de volonté de conduire des entretiens.

• **Tentative d'identification des symptômes de fatigue des gens de mer**

Des précisions nécessaires ont été apportées (sous l'influence du groupe des gens de mer, avec l'aide du Dr. Suresh Idnani, vice-président de l'Association internationale de médecine maritime) pour attirer l'attention des inspecteurs sur la vérification de l'état de fatigue des gens de mer : ceux-ci doivent prêter une attention particulière à des symptômes tels que : manque de concentration, réponses incohérentes et hors de propos aux questions, bâillements et temps de réaction lent.

• **Recrutement et placement des gens de mer**

La question du recrutement et du placement des gens de mer a donné lieu à de nombreux échanges qui ont abouti à l'apport de précisions sur les vérifications qui doivent être conduites par l'inspecteur de l'État du pavillon, selon le caractère public ou privé de l'organisme, et son lieu d'établissement dans un État ayant ou non ratifié la convention OIT 2006. L'inspection se limite cependant à un contrôle documentaire prouvant que les établissements sont gérés en conformité avec la convention, suivant le cas auquel l'inspecteur se trouve confronté.

• **Gratuité des soins médicaux et dentaires**

Un intérêt tout particulier a été apporté par le groupe des gens de mer à la notion de gratuité des soins médicaux et dentaires à bord et à terre.

• **La rectification des manquements ne doit pas se faire au détriment des gens de mer**

Suite à l'expression d'inquiétude à ce sujet, il a été précisé que les manquements liés à l'utilisation de services de recrutement et de placement ne doivent pas être rectifiés, suite à une inspection par l'État du port, au détriment des gens de mer concernés.

• **Directives sur l'État du port : rôle et place de l'inspecteur**

Dans le cadre des directives concernant l'inspection par l'État du port, les débats se sont principalement portés sur le rôle de l'inspecteur, notamment quant à la crainte d'une évaluation de la législation nationale de l'État du pavillon.

Il a finalement été retenu l'idée que l'inspection initiale dans l'État du port est d'abord fondée sur la documentation (déclaration de conformité et certificat de travail maritime, qui valent de prime abord preuves de la conformité à la convention) et que l'inspecteur ne peut inspecter plus en profondeur les conditions de vie et de travail à bord que lorsqu'il a obtenu des «indications claires» (clear grounds) qu'elles ne sont pas en conformité avec la convention OIT 2006, que s'il a reçu une plainte ou en cas de dépavillonnement visant à éviter l'application de la convention au navire. Ces indications claires peuvent provenir de la vérification des documents, qui montrent que le navire n'est pas en conformité ; elles peuvent cependant aussi être acquises à partir d'éléments vus à bord : l'inspection peut rendre compte d'«impressions générales» et d'«observations visuelles». Les débats ont été vifs à ce sujet, certains experts gouvernementaux ne concevant pas qu'un inspecteur de l'État du port soit autorisé à monter à bord et puisse fonder une inspection plus approfondie sur d'autres éléments que les documents, si ceux-ci sont valides.

Dans un cas seulement l'inspecteur de l'État du port est autorisé à évaluer l'action de l'État du pavillon : en cas de plainte à terre non résolue au niveau du navire, l'inspecteur peut demander des conseils et un plan d'action corrective à l'État du pavillon. En cas de défaut de réponse ou lorsqu'il apparaît clair que ce dernier ne peut gérer cette plainte, l'inspecteur est tenu d'alerter le directeur général de l'OIT. Reste à savoir dans quelle mesure un inspecteur de l'État du port serait susceptible de pousser aussi loin les investigations, car il lui faut conserver à l'esprit le leitmotiv constant de ces directives : ne pas retenir ou retarder indûment les navires au port.

• **Projet de directive communautaire**

Pour ce qui concerne la directive visant à la communautarisation de la convention, la Commission européenne a eu l'occasion de préciser que son adoption interviendrait après deux années de consultation étatique. Le projet de directive communautaire est accueilli fraîchement par certains États qui craignent à travers son adoption un renforcement des compétences communautaires.

*Amandine Lefrançois, Doctorante,
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes*

UNE NOUVELLE CIBLE DE LA PIRATERIE : LE NAVIRE DE CROISIÈRE

TRADUCTION LIBRE D'UN ARTICLE DU LLOYD'S LIST PAR LE CDT PIZON



Selon un article paru le 03 décembre, près de 400 touristes Australiens ont été la cible des pirates, dans une tentative pour s'emparer de paquebots de luxe.

Au plus fort de ce drame en haute mer, plus de 29 embarcations de pirates ont encerclé l'Athena, navire à passagers de 16144 tjb, transitant dans le golfe d'ADEN, au large de la côte Somalienne, avec 389 passagers à bord. Les pirates ont effectué au moins trois tentatives d'abordage pour prendre le contrôle du navire. L'un des passagers a déclaré avoir vu 29 embarcations, chacune avec jusqu'à 6

pirates embarqués, ajoutant qu'il avait vu ensuite un avion militaire Orion orbiter autour du convoi, et que cela semblait avoir fait fuir les pirates. Les passagers ont dit que le Commandant leur avait confirmé auparavant que des membres d'équipages avaient utilisé pendant la nuit des canons à eau pour repousser l'abordage des pirates alors que le navire passait dans la zone à haut risque de la sortie du golfe d'Aden. Le Commandant nous dit qu'un pétrolier sur notre arrière était attaqué ont-ils ajouté. Le ministère des Affaires étrangères a confirmé cet incident la nuit passée. L'Athena était prévu accoster à Fremantle le lundi 8 décembre, et fait actuellement route vers les Seychelles. Le Directeur des opérations de World Cruises Agency, M. Carlos Agosta, minimise l'incident, en admettant que des équipes équipées de manches à incendie patrouillaient sur les ponts, et que si la moindre embarcation douteuse était détectée, le Commandant pouvait demander aux passagers de quitter les ponts et de se réfugier à l'intérieur...

ENTRETIEN SUR LA PIRATERIE AVEC LE DÉPUTÉ

A la suite de la prise d'otage du Ponant M. Christian MENARD Député du Finistère a été chargé par le gouvernement d'une mission d'étude sur la piraterie dans le monde.

Nous avons sollicité une entrevue avec lui pour lui exposer le point de vue des «victimes». Il a bien volontiers accédé à notre demande et la réunion a eu lieu à Brest le 3 Juillet 2008. Y assistaient en plus de M le Député, sa conseillère Alexandra FEUILLADE et pour l'AFCAN MM. LOISEAU, LOUDES et J.F. LEGALL. Celui-ci a pu rendre compte d'une expérience vécue, son navire ayant fait l'objet d'une attaque à main armée alors qu'il était en opérations de chargement au BRESIL.

Les participants ont fait part des différentes sortes de formes de piraterie ou d'attaques à main armée (zones et gravité des événements)



L'AFCAN, se désolidarisant complètement du va-t-en guerre interviewé dans l'émission «Complément d'enquête» du service public, a insisté sur le souci des commandants d'éviter, dans ces circonstances, une dramatisation de la situation. En conséquence si elle est évidemment favorable à un

accompagnement par navires de guerre, elle se montre beaucoup plus réservée sur la présence d'hommes armés à bord et encore plus s'il s'agit de personnels de sociétés civiles.

M. le député se demandait, entre autres, si d'autres pays que la SOMALIE pourraient accepter que des navires de guerre étrangers pénètrent dans leurs eaux territoriales dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Cette réunion s'est déroulée dans une atmosphère franche et cordiale et M. le Député a semblé intéressé par nos déclarations.

Cdt Ch. LOUDES

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

RÉUNION PARITAIRE À GENÈVE.

Du 15 au 26 Septembre a lieu, à Genève, une réunion paritaire (marins, armateurs, gouvernements) afin de débattre des directives applicables pour les inspections de l'état du port et de l'état du pavillon, compte tenu de la Convention sur le Travail Maritime (MLC) adoptée à l'OIT en 2006. La MLC 2006 demande aux États d'inspecter effectivement les navires de leur pavillon pour conformité (y compris pour les droits des marins), ils doivent alors émettre un certificat correspondant auquel sera jointe une «déclaration de respect de la convention du travail maritime» (navires de plus de 500tjb sur des voyages internationaux ou tout navire le demandant). Il y a possibilité pour le PSC d'immobiliser un navire pour manquement grave et répété à la MLC 2006. Cependant si un navire du pavillon d'un état ayant ratifié la convention présente le certificat, il doit être accepté comme preuve de la conformité, sauf circonstances particulières ou «des raisons claires de croire» à une non-conformité ou suite à une plainte précise d'un marin.

AFFAIRE DU COSCO BUSAN.

D'après la presse, l'exploitant a accepté de ne pas contester les infractions pour négligence et falsification de documents (plan de traversée), suite au heurt du navire sur Bay Bridge à San Francisco, ayant entraîné une pollution. Cependant l'exploitant insiste sur la faute du pilote. Un tribunal fédéral a refusé d'accepter un arrangement consistant, pour la compagnie Fleet Management - Hong-Kong, en une acceptation des pénalités civiles et en un refus de la responsabilité pénale (criminelle). Les avocats du pilote, argumentant que la médiatisation du cas empêcherait un procès équitable pour leur client, ont eu un refus du même tribunal pour une délocalisation du procès.

CINQ ANS D'EMPRISONNEMENT POUR ABORDAGE, EN CHINE.

Un tribunal de Shanghai a condamné à cinq ans d'emprisonnement le capitaine d'un cargo ayant abordé un navire au mouillage dans la nuit du 29 au 30 Janvier, alors qu'il sortait de l'estuaire du Yangtze: pour négligence et mauvaises décisions. Sur les 17 hommes d'équipage du navire abordé, il y a eu 15 morts et un disparu.

UN NAVIRE VA À TERRE À CAUSE DE L'ENDORMISSEMENT DE L'OFFICIER DE QUART SEUL À LA PASSERELLE.

Un tribunal de Southampton a condamné la compagnie exploitante NES (Islande) à près de 16500 GBP d'amende et frais à la suite de l'échouement du Sunna le 10 Janvier 2007. L'enquête avait montré que le Second Capitaine était seul à la passerelle, la nuit, malgré des conditions médiocres et mauvaise visibilité, et s'était endormi. Le commentaire est que cela doit rappeler à tous, armateurs et exploitants de s'assurer que la passerelle est armée convenablement à tout moment, spécialement la nuit dans des eaux resserrées. Le capitaine avait été déjà condamné à 2500 GBP d'amende pour défaut d'avoir organisé un quart normal. Les avaries au Sunna ont entraîné l'envahissement de ses double-fonds, mais pas d'avarie aux cales qui contenaient du dangereux.

EAUX DE BALLAST.

L'administration maritime US a fondé le «Northwest-Midwest Institute's Great Ships Initiative», et subventionne des programmes de recherche pour un traitement efficace des eaux de ballast, afin d'éviter le transport d'espèces vivantes, rejetées dans des zones «étrangères». Un laboratoire, à terre, est établi à Duluth (Lac Supérieur), et des navires sont équipés pour des tests dans la Chesapeake.

HEBEI SPIRIT / PIRATERIE / DIVERS.

Toujours des réactions diverses contre le maintien en détention (depuis presque un an) du capitaine et du second du Hebei Spirit, en Corée du Sud, malgré leur acquittement à la suite de l'abordage de leur navire au mouillage ayant entraîné une pollution.

LA MALAISIE FAIT REMARQUER SES PROGRÈS DANS LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE.

Nombreuses réactions à l'augmentation des actes de piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie. Des réunions de professionnels parlent de six groupes principaux de pirates, impliquant environ 1200 hommes, et se plaignent de «manque de volonté de gouvernements» surtout dans le flou des instructions d'engagement en eaux internationales. On signale que des compagnies refusent déjà le passage pour certains de leurs navires. On signale également, des demandes de débarquement de marins aux escales précédant ce passage (certains contrats prévoient l'impossibilité de refuser le débarquement d'un marin au-delà d'un certain temps à bord au-delà de l'embarquement normal - même sans remplacement immédiat).

Aux Philippines, des discussions sont en cours entre le Philippine Overseas Employment Administration (POEA) et les armateurs, syndicats et agence de manning pour définir le golfe d'Aden comme «zone de guerre» (le contrat Philippin prévoit alors un bonus et salaire double). Le POEA, agence gouvernementale a autorité pour ces questions.

Un dirigeant de Viking Line (Finlande), connu comme yachtsman averti, indique qu'il envisage de doter ses navires de voiles, en vue d'économiser du combustible; il envisage un système à plusieurs petites voiles. On signale que l'installation du système Allemand baptisé Belouga, a économisé jusqu'à 15%.

AFFAIRE DU NAMHAE GAS.

Un rapport de l'Australian Transport Safety Bureau (ATSB) indique que le 1er lieutenant du Namhae Gas, n'a pas assuré un quart correct et a seulement reconnu un «near miss» le 29 Novembre 2007. Le capitaine n'a été prévenu qu'environ une heure plus tard. Le navire a fait demi tour après contact avec Brisbane qui avait reçu un avis de détresse d'un pêcheur Rexandra, mais a repris rapidement sa route. Le Rexandra a pu regagner le port mais est en perte totale. Le ATSB rapporte que ce navire n'a pas fait de réelles recherches pour s'assurer s'il y avait eu abordage ou non et n'a pas fait montre de professionnalisme en ne s'assurant pas que l'équipage du pêcheur était sauf.

EAUX DE BALLAST SUR LES GRANDS LACS.

Des instructions confuses et davantage de demandes de papiers apparaissent à la suite d'une décision du Minnesota d'exiger pour les navires un permis qui indique comment les eaux de ballast ont été traitées. De plus les navires devront avoir, en 2016, un équipement complet de traitement à bord. On peut dire qu'un détail de ces règles exclut pratiquement les navires de mer, puisque tout rejet d'eau de mer est interdit, même si l'eau a été changée pour être conforme aux règles Canadiennes et US pour la montée dans les Lacs. C'est une nouvelle règle «locale», puisque le Michigan a ses propres règles et que l'Agence Fédérale établit un projet de permis qui serait en vigueur en Décembre. Le port de Duluth indique qu'il y a un doute sur la mise en vigueur de ces règles puisque le port est sous juridiction conjointe du Minnesota et du Wisconsin.

QUELQUES SOUPÇONS DE COMPLICITÉ DANS L'AFFAIRE DU FAINA.

Certains pensent que les pirates qui ont détourné le Faina, ro-ro transportant des blindés et du matériel de guerre, ont eu des informations qui les ont aidés. Le navire naviguait bien plus près des côtes Somaliennes que les recommandations de sécurité le préconisent, ils trouvent également étrange que ce navire et sa cargaison n'aient pas été accompagnés. Il a été indiqué par le Second que le capitaine était décédé d'une attaque due à l'hypertension. La demande de rançon a été rapidement réduite de 35 à 5 MUSD. Le navire au mouillage près de Hobyo, est entouré de navires de guerre dont un US, dans le but d'éviter un accostage. La Russie indique qu'elle a un navire de guerre en route.

DURCISSEMENT DES CONDITIONS POUR LES PILOTES EN CALIFORNIE.

Un texte législatif signé par le gouverneur de la Californie, après l'affaire du Cosco Busan, prévoit que les pilotes seront suivis médicalement (à leurs frais), afin de vérifier leur santé et les médicaments qu'ils prennent, pour déterminer leur aptitude. Un pilote doit signaler sous dix jours tout changement de prescription. De meilleures formations, financées par une augmentation de taxe, sont aussi prévues pour les services en charge des réactions aux pollutions pour tous les ports de la Californie.

SIGNALEMENT DES ATTAQUES DE PIRATES.

L'OMI signale que des compagnies ne rapportent pas les attaques subies et s'en plaignent. Les raisons de ces défauts d'information ne sont pas vraiment explicitées. D'après les renseignements connus, il y a actuellement plus de 300 membres d'équipage retenus comme otages. L'OMI indique que malgré la présence de navires militaires, la piraterie dans le golfe d'Aden ne cessera pas tant que la situation politique ne sera pas réglée et stabilisée.

LE MANQUE DE MARINS SE FAIT SENTIR DANS LES POSTES À TERRE.

Lors d'un colloque à Londres, des armateurs ont dit être réellement préoccupés par le manque d'officiers expérimentés. Moins de jeunes sont embarqués et certains quittent le métier encore plus vite qu'auparavant. D'autres problèmes sont dus à des perspectives de promotion irréalistes, et un défaut de connaissance des réglementations et d'expérience dans leur application; à tel point que ces armateurs pensent qu'ils ne peuvent plus compter sur le fait que ces hommes auront acquis une expérience suffisante à la mer. Certains armateurs insistent sur l'inconvénient dans le travail d'expertise et contrôle, spécialement lors de surveillances de constructions neuves.

AUGMENTATION DES FRAIS D'EXPLOITATION.

On indique que l'an dernier les frais d'exploitation ont augmenté entre 11% (pétroliers) et 18% (porte containers). L'augmentation la plus importante vient du coût plus important des équipages; les soutes ont augmenté de 7,4%; avec de fortes différences selon les navires l'entretien et les réparations ont augmenté en moyenne de 12%; les assurances de 7% (moins que l'année précédente).

LE SHIPPING EST TOUJOURS CONTRE LE FAIT D'AVOIR DES ARMES À BORD DES NAVIRES.

Un vigoureux communiqué conjoint de BIMCO, ICS, Intercargo, Intertanko, et ITF se plaint de la situation actuelle. Il rappelle que les pirates attaquent maintenant quotidiennement des navires avec des armements de plus en plus lourds et retiennent de nombreux marins en otage; les pirates agissent pratiquement en impunité, et les gouvernements restent assez passifs; si des avions étaient attaqués et détournés quotidiennement, la réaction des gouvernements serait bien différente. Il indique que bien des gouvernements disent que ce n'est pas leur problème et que les navires n'ont qu'à se défendre eux-mêmes, au besoin en embauchant des mercenaires. L'armement de navires marchands mettrait certainement en plus grand danger la vie des marins, et non l'inverse, et il est alors vraisemblable que les attaques seraient encore plus violentes.

CRITIQUES CONTRE LES «ÉTATS DU PAVILLON» QUI NE REMPLISSENT PAS LEURS OBLIGATIONS.

A un colloque organisé par le «London Shipping Law Center», un officiel Danois s'est plaint de défauts de certains pays; en particulier, il fait allusion à la convention sur les produits dangereux et toxiques, qui demande une participation des pays selon leur volume de marchandises HNS. Il indique que des pays n'ont pas ratifié ou que d'autres n'obéissent pas à leur obligation de signalement de leur réticence à signer. Il indique que le résultat est que cette convention de 1996 n'est pas entrée en vigueur, et qu'elle est actuellement révisée.

E. MITROPOULOS (OMI) DEMANDE PLUS CONTRE LES PIRATES.

Le secrétaire général de l'OMI, E. Mitropoulos, a déclaré que les gouvernements peuvent faire plus contre la piraterie. Le droit de la mer de l'ONU (UNCLOS) met la piraterie hors la loi et permet aux états d'arrêter les pirates, mais ce n'est pas suffisant et donne simplement un cadre général. Mitropoulos note que, dans ce cadre, des pays ont promulgué des lois permettant de traduire les pirates en justice. Il demande une extension de l'autorisation du Conseil de Sécurité de poursuites par des navires de guerre dans les eaux Somaliennes, autorisation qui expire le 2 Décembre.

ÉTUDES, STATISTIQUES SUR LES ATTAQUES.

Dans une étude portant sur 21 attaques, avec armes à feu, sur deux mois, le bureau du Pentagone de renseignements maritimes indique que l'obscurité et la vitesse du navire sont des facteurs déterminants. Toutes les attaques, sauf une, ont eu lieu le jour. La vitesse de 10 navires attaqués mais non abordés était de 15 nds, alors que 11 navires abordés avec succès étaient à 14 nds ou au dessous. Les attaques ont eu lieu entre 46° 38' E et 50° 32' E, il semble que la raison soit l'état des courants et des vents dominants ainsi que la distance des bases. L'étude indique que les navires avec une vitesse inférieure à 15 nds et un franc bord faible minimiseraient les risques en passant dans l'Est du golfe d'Aden pendant la nuit.

AMENDE AUX USA POUR REJET DE DÉCHETS INTERDITS.

STX Pan Ocean a accepté une pénalité de 750000 USD après avoir plaidé coupable pour un rejet illégal de déchets du vraquier Pan Voyager, 29433 tpl, pavillon Corée du Sud. L'infraction était d'avoir rejeté à la mer 1,25 m3 de fûts contenant 30 sacs plastique de riz et 200 sacs poubelle pleins de grain contaminé par hydrocarbures. La poursuite est la première de cette sorte par les autorités fédérales. De plus deux officiers sont poursuivis pour ne pas avoir indiqué aux USCG que le journal ordures était faux pour omission de ce rejet. Les autorités ont agi sur renseignements qui indiquaient aussi que les grues du bord avaient été utilisées pour cela. Le grain avait

été contaminé au cours du chargement quand une partie était tombée dans un ballast combustible ouvert. Le capitaine avait envoyé l'équipage retirer le grain (seaux et pelles). La pénalité comprend 500000 USD d'amende et 250000 USD de «contribution» et STX sera soumis à un contrôle indépendant de ses plans de sauvegarde de l'environnement.

LA CRIMINALISATION DES MARINS DOIT ÊTRE «RÉGLÉE».

La profession continue à subir de graves conséquences du fait de la criminalisation incontrôlée des marins. D'après un article du Singapore' Straits Times, La Singapore Shipping Association indique que «L'augmentation de la tendance à la criminalisation des marins, dans le monde entier, est, ces derniers mois, une préoccupation première de la profession du Shipping». Il cite en exemple la continuation de la détention du capitaine et Second du Hebei Spirit en Corée, et se dit gravement préoccupé de l'effet de cette criminalisation sur le recrutement de jeunes, alors qu'un rapport chiffre le manque d'officiers à 34000, actuellement avec une perspective de environ 84000 en 2012, soit 12% de différence entre l'offre et la demande.

COMBUSTIBLE À SINGAPOUR.

Le chiffre du combustible fourni aux navires à Singapour à la date du 30 Septembre 2008 est de plus de 26 Mts depuis le début de l'année, ce qui fait une moyenne quotidienne de plus de 95000 tonnes. Singapour pense arriver à 33 à 35 millions de tonnes cette année.

LE MEPC PRÉSENTE UN PROJET SUR LES PRODUITS DANGEREUX LORS DES DÉMOLITIONS.

Lors de sa 58e rencontre, le MEPC a établi un projet de convention sur le recyclage des navires, projet qui sera présenté à l'assemblée générale de l'OMI à Hong-Kong. Si la convention est adoptée, tout navire neuf devra avoir un inventaire des matériaux dangereux, inventaire à tenir à jour qui sera attaché au navire. Les navires en service devront établir le même inventaire dans les 5 ans et de toute façon, avant démolition. Les installations de démolition devront être conformes à différentes règles et les armateurs ne pourront envoyer leurs navires à la démolition que dans des installations approuvées. Il reste, évidemment, un obstacle de taille qui est la disponibilité réelle et physique des chantiers de démolition conformes.

UN OFFICIER US PARLE DE «FLOTTES ARMÉES PRIVÉES» CONTRE LES PIRATES.

Un professeur de la «US Naval Academy», s'exprimant devant le «maritime security council», a suggéré qu'une solution contre les pirates pourrait être la création de flottes privées. Cela peut être fait dans le cadre des lois existantes qui permettent au Président de délivrer des «lettres de course». Des officiers supérieurs ont confirmé que l'armée de mer n'a pas les navires adaptés au cas, ils précisent que cette action nécessite des navires plus petits, rapides et de faible tirant d'eau. Il a été expliqué que des flottes privées organisées avec des «lettres de course» seraient plus adaptées et réactives pour traiter le problème. Ils ajoutent que bien des marins ou anciens marins seraient disponibles pour armer ces navires, ajoutant qu'un officier de l'armée ou des CG pourrait contrôler la légalité des actions. Aucune suggestion n'a été faite pour le financement éventuel.

DES CHARTES PARTIES TIENNENT COMPTE DE LA PIRATERIE.

Bien des Chartes parties incluent des clauses du fait de la piraterie; assurances supplémentaires compte affréteur, éventuellement, embauche de gardes armés ou de dispositifs d'accompagnement. Certaines excluent même la zone du golfe d'Aden. Des affréteurs sont devant la nécessité de faire le voyage du Cap de Bonne Espérance au lieu de Suez.

RÉSOLUTION 1838 DE L'ONU.

Le Conseil de Sécurité de l'ONU a adopté la résolution 1838: «appelle les États que la sécurité maritime concerne à prendre une part active dans la lutte contre les pirates au large des côtes de la Somalie, en particulier par des moyens militaires navals et aériens». La France interprète cette résolution comme un appel à utiliser la force. Certains pensent qu'il y aura encore de la piraterie au large de la Somalie, tant qu'il n'y aura pas un gouvernement réel, ce qui est le cas depuis 17 ans. Ces eaux sont devenues les plus dangereuses au monde.

Cette résolution a été saluée avec satisfaction par le centre international contre les pirates (Kuala Lumpur), mais il demande une ferme résolution des intervenants. Il en est de même pour l'ITF qui salue un appel direct à l'action, ayant critiqué le «flou» des actions précédentes, et appelle les armées n'étant pas encore intervenu à le faire.

LE MCA BRITANNIQUE FAIT DES APPELS D'OFFRES POUR LE LRIT.

Le «Maritime and Coastguard Agency» appelle toutes les organisations intéressées dans les équipements de «Long Range Identification and Tracking», à pousser rapidement à la mise en place de tests pour approbation et certification de ces appareils.

ALLUSION À LA FATIGUE, ABSENTE DES FORMATIONS.

Lors du colloque «Martech 2008» à Singapour, une question a été posée après une longue et documentée présentation d'installation de simulateurs pour la formation des officiers pour la Passerelle et la Machine. Il a été mis en évidence que, malgré des efforts faits pour recréer un certain environnement et la présence de formateurs expérimentés, aucune mention ni formation ne sont faites sur la prévention ou la survenance de la fatigue, qui est un facteur aggravant des accidents.

TROIS ARRESTATIONS APRÈS NAUFRAGE.

Les autorités de Gibraltar ont arrêté le capitaine et deux membres d'équipage du vraquier Fedra, qui s'est cassé en deux le 10 Octobre, par mauvais temps. Ces autorités indiquent que c'est dans le cadre de l'enquête sur les causes de l'accident et de la pollution qui a suivi et souillé des plages du détroit. Le nettoyage de 150 t n'a pas arrêté l'extension et des pêcheurs ne travaillent plus au large d'Algésiras. Les autorités veulent également poursuivre l'armateur. L'équipage a été sauvé. Le prétexte de l'arrestation est une infraction aux règlements du port.

DES MOULES (ÉTRANGÈRES) DANS BIEN DES ENDROITS AUX ÉTATS-UNIS.

Au cours de la 4e conférence internationale sur le «ballast water management» à Singapour, un professeur US a indiqué que la Californie, pour lutter contre les espèces envahissantes devrait regarder coté montagne plutôt que coté mer. En effet, il a indiqué que la moule Quagga (similaire à la moule Zebra) a cheminé depuis les Grands Lacs, malgré la présence des Montagnes Rocheuses, et menace maintenant directement les écosystèmes de Californie, et risque d'endommager les installations de refroidissement de centrales. D'autres états comme le Nevada et le Nouveau Mexique ont déjà des problèmes. Un représentant des USCG a indiqué que la Présidence avait demandé au Congrès de rester dans les limites des règles de l'OMI, alors que des états ont établi des règles bien au-delà de ce qui est projeté par le Congrès. Le professeur a essayé de calmer les inquiétudes des professionnels en disant que les lois fédérales prévalent sur les lois des états et celles qui affectent le shipping peuvent

être annulées. Cependant, alors que les moules commencent à se voir dans tout le pays, le spectre de règles fédérales allant au-delà des règles OMI est une menace qui plane sur la profession. (Personne ne parle des déplacements par la route de petits bateaux de plaisance, cause la plus probable de l'invasion des lacs et du franchissement de montagnes).

MANQUE DE PERSONNEL.

Dans le cadre des colloques organisés ces temps-ci à Singapour, il y a eu plusieurs interventions au sujet du manque, actuel et à venir, de marins et officiers. On peut citer «La chose est bien plus grave qu'on ne l'a dit jusqu'à maintenant, et il y a eu bien plus de déclarations que de véritables actions», «Il y a peu d'embarquement d'élèves»; pour arriver à «On en arrive à payer de gros salaires à des gens inexpérimentés et mal formés».

LES USCG EN VIENNENT À DÉFENDRE LA SORTIE À TERRE DES MARINS.

Au cours d'un colloque «World Maritime Day» à New York, on a parlé de cette question, en particulier pour les terminaux. Il apparaît de nombreux empêchements aux sorties des marins. Des exemples ont été cités: Des terminaux du NE facturent de 400 à 800 USD pour un service de transport avec escorte pour que les équipages traversent les installations; des terminaux du Golfe du Mexique facturent une taxe de «sécurité» par sortie; sur la côte Ouest on ne veut pas «voir d'individus non employés se déplacer sans escorte d'un employé du terminal, cela augmente le nombre d'embauches dans les équipes pour des chauffeurs et des gardes». Une autre question est la mise en place du TWICS (Transportation workers identification credential System) dans les mois à venir. Les terminaux, en fait, vont être encore plus restrictifs, et vont encore augmenter la facturation aux armateurs. Une opposition s'est manifestée disant qu'il y a des textes rendant obligatoire l'autorisation et la possibilité de sortie sans frais pour le marin; mais ces textes n'indiquent pas qui doit payer. Les USCG ont insisté pour une application «plus conforme à l'esprit de la loi», et à ne pas empêcher, en pratique, les sorties qui sont un facteur important du «moral» des marins; mais ils font immédiatement la réserve qu'ils n'ont pas pouvoir d'imposer la fourniture d'un service de sortie à terre sur une propriété privée, ce qui serait contraire à la constitution; il ont ajouté que les USCG travaillent avec le ministère «homeland security» sur la question de la sécurité des terminaux et voir si des subventions pourraient régler la question des frais supplémentaires pour la sortie des marins. Il faut signaler que la sortie à terre est prévue et est partie du code ISPS, et que, théoriquement, seuls les officiels de l'immigration US ont autorité pour autoriser ou refuser une sortie à terre.

L'ONU ET UNE EXTENSION DU MANDAT DE LA RÉOLUTION AUTORISANT LA POURSUITE DES PIRATES.

Le secrétaire général de l'ONU a confirmé qu'il encouragerait le Conseil de Sécurité à prolonger le mandat, qui expire le 1er Décembre, autorisant les forces navales des États coopérant à cette action à entrer dans les eaux Somaliennes et utiliser tous les moyens cohérents avec la loi internationale contre les pirates. Il indique être très préoccupé, et entre autres à être parfaitement informé du danger et de son effet sur l'assistance humanitaire de l'ONU à la Somalie. Il a ajouté «Nous devons faire davantage et agir rapidement pour combattre ce fléau».

LE «MARITIME UNION OF AUSTRALIA» EN ARRIVE À SUGGÉRER UNE NOUVELLE FORMATION.

Le «Maritime Union of Australia» déçu de ne pas voir de programme national coordonné pour la formation dans le shipping suggère la fondation d'une compagnie spécialisée indépendante. Son secrétaire indique que cela est, en particulier, valable pour l'industrie du gaz et pétrole où c'est le désespoir, les instituts de formation ne travaillent pas efficacement. Seules certaines compagnies forment leurs marins et les autres «vont à la pêche». Selon les chiffres du syndicat, seulement 1% des marins sont âgés de moins de 21 ans, alors que 60% sont plus de 40 ans. Parmi les 3000 marins employés en Australie, on pense que 700 iront en retraite au cours des quatre ans à venir.

DÉCOUVERTE D'UN FAUX BREVET AUX USA.

Un habitant de Louisiane a plaidé coupable d'avoir «utilisé un brevet US altéré, modifié, fabriqué et contrefait pour un emploi de capitaine de navire». Cet homme avait obtenu un brevet de capitaine de remorqueur en rivière en 2000, brevet annulé en 2005. Il avait plus tard présenté à son employeur un brevet semblant valable et a travaillé 227 jours avant vérification. La peine encourue est de cinq ans de prison et 250000 USD d'amende.

NOUVELLES RÈGLES EN CALIFORNIE POUR LES ÉCHAPPEMENTS.

La Californie confirme ses ordres pour les porte containers, les paquebots et les reefers de restriction d'utilisation des GE Auxiliaires et l'obligation du branchement à terre à partir de 2014. Alors, les GE devront être stoppés au moins la moitié du temps de l'escale, avec d'autres restrictions tous les trois ans pour arriver en 2020 à une réduction de 80% de l'utilisation des GE du bord. Il y a, cependant, des exceptions prévues dont l'influence du nombre de navires en escale, une alternative est une réduction des Sox et Nox. Cet État appliquera, dès 2009, le règle des fuels à 1,5% de soufre pour le MP et les chaudières auxiliaires, en deçà des 24 milles de la cote. Un jugement a annulé cette décision pour les GE. Les autorités indiquent qu'elles vont reformuler leurs règles pour une application réelle et générale en 2009.

UN TRANSPORT COLIS LOURD SEMI-SUBMERSIBLE PERD SA CARGAISON.

Le KS Titan-1, exploitant KS Energy services-Singapour, prévu pour un contrat de longue durée pour des travaux d'installation et d'entretien sur des éoliennes en mer sur les côtes du Danemark et de l'Angleterre, a été perdu fin Octobre lors d'une traversée de l'Atlantique à destination de Liverpool. Il avait été chargé sur le transporteur de colis lourds semi-submersible Ancora qui a eu une avarie de machine dans un très mauvais temps. Le KS Titan-1 a glissé de son emplacement et a versé à la mer.

DES ATTAQUES DE PIRATES REPOUSSÉES.

Dans le golfe d'Aden, cinq attaques ont été récemment repoussées par les navires attaqués eux-mêmes. Les procédés utilisés ont consisté en manœuvres «d'évasion» et l'usage de manches à incendie malgré des tirs dans deux des attaques. Le Commandant de la force navale alliée s'en félicite: «Les mesures prises...sont exactement celles que nous avons préconisées. Depuis un peu plus de deux mois, la force alliée a travaillé avec la profession et l'OMI pour des recommandations et les leçons à tirer afin d'employer des mesures d'auto défense raisonnables. L'éventail de ces mesures va d'une veille attentive et des manœuvres «d'évasion» jusqu'à l'embarquement d'équipes de protection professionnelles». Cette force alliée (Task force 150) qui patrouille dans le golfe d'Aden a été largement critiquée par la profession pour ne pas faire assez pour protéger les navires contre les pirates, le commandement a sans arrêt répété que la profession du shipping devait se défendre elle-même.

L'IRAN ET LE DÉTROIT D'ORMUZ.

L'Iran a annoncé être capable, à partir de sa base de Jask, d'empêcher complètement le passage dans le détroit d'Ormuz, entrée du golfe Persique, qui est large de 34 milles, y compris à une force ennemie. Un institut «think tank» Américain, annonce cette nouvelle comme crédible, et pense, au cas où, qu'une réouverture par la force prendrait du temps.

UN AVION ESPAGNOL REPOUSSE UNE ATTAQUE DANS LE GOLFE D'ADEN.

Un avion Espagnol, bien que non armé, a repoussé une attaque de pirates en cours contre un navire Panaméen, 88506 tpl. Cet avion fait partie des forces de l'UE dans la région. Il est indiqué qu'il a effectué plusieurs piqués dissuasifs sur les pirates et a largué des bombes fumigènes et les pirates ont abandonné l'attaque.

PLUSIEURS ORGANISATIONS MARITIMES DEMANDENT PLUS D'ACTION CONTRE LES PIRATES.

Plusieurs organisations (ICS, ISF, BIMCO, ... et l'ITF) se félicitent des actions déjà en cours par l'UE et l'OTAN; mais ils notent que seule une action internationale coordonnée est susceptible d'arriver à un résultat significatif. Ainsi, ce groupe appelle les gouvernements, individuellement ou collectivement dans le cadre de l'ONU, à mettre en place une force conséquente, de surface et aérienne, pour combattre la piraterie avec un mandat fort et cohérent de l'ONU. Par ailleurs, les résolutions du Conseil de Sécurité devraient être amplifiées avec un texte plus clair sur l'action à avoir contre les criminels, y compris avec une juridiction légale. Le groupe indique que des gangs armés agissent pratiquement impunément et ajoute que les difficultés pratiques et légales auxquelles se heurtent les équipages des quelques navires militaires actuellement sur place sont trop bien connues.

APPROBATION DU BWMS OCEANSAVER.

Le «ballast water management system» de Oceansaver a reçu l'approbation de la dernière réunion MEPC 58 de l'OMI. Le Working group correspondant avait, après examen, recommandé une telle approbation. On pense que ce système pourrait avoir une approbation technique avant la fin de l'année. Après la réunion du MEPC, il y a quatre «ballast water management systems» approuvés comme conformes aux normes définies par la convention OMI sur le traitement des eaux de ballast. Cette convention est encore à ratifier (par 30 membres représentant 35% du tonnage mondial), et l'on pense que beaucoup hésiteront à ratifier avant la disponibilité d'une technique approuvée. A l'heure actuelle on en est à 16 membres pour 14,2% du tonnage. Au cours de cette réunion (MEPC 58), les délégués ont étudié les différentes techniques disponibles et leur application selon le type de navire. Le résultat est que bien peu de techniques sont applicables pour des grands navires tels que pétroliers ou des navires un peu spéciaux tels que transporteurs de gaz ou de produits. La solution de Oceansaver est une des rares convenables.

L'OMI, dans ses communiqués n'explique pas le principe du procédé mais on trouve que le principe du traitement de l'eau embarquée consiste, après une filtration, en une cavitation forcée au cours de laquelle sont injectés de l'azote et un faible appoint d'eau «sur-traitée» (par électrolyse et saturation d'azote); il est nécessaire d'avoir un clapet (déclenchement à pression maximum) sur les dégagements d'air des ballasts, pour éviter une entrée d'air (oxydation) et une perte d'azote (accessoirement, le fabricant fait remarquer que c'est bénéfique pour la corrosion des ballasts). On constate que le taux d'oxygène diminue, entraînant la mort de la plupart des organismes. La production d'azote à bord nécessite un appareil adapté (séparateur à membrane). Le système prévoit un rééquilibrage de la gazéification de l'eau avant rejet. Le fabricant a fait des essais en laboratoire jusqu'à des débits de 200 t/h, et signale des installations sur un car carrier avec des pompes de 500 t/h et un vraquier (690 t/h), qui ont donné satisfaction.

Essai sur de petites installations. De toute façon, très largement avant qu'un système fiable soit disponible, la France, entre autres, avait pris de l'avance sur le coté répressif, avec le code de l'environnement.(300000 euros d'amende)

LE SHIPPING RÈGLE SEUL LA QUESTION DES PIRATES. (!?)

Un «spécialiste» (ou «expert») indique que le Shipping n'a pas besoin de forces militaires pour parer à la piraterie. Il prétend que 90% des attaques repoussées l'ont été par les navires eux-mêmes et 10% avec l'aide des armées, qu'il est encore étonné que la profession pense que le maintien de l'ordre dans le golfe d'Aden est l'affaire des armées, plutôt que celle des armateurs ou exploitants eux-mêmes, qui pourraient faire bien plus pour réduire le risque d'attaques. Il ajoute que la profession pourrait et devrait collaborer davantage pour contrer la piraterie avec des mesures «énergiques» plutôt que «une complète ignorance que nous constatons encore bien trop». Il suggère des réunions où des renseignements, procédés ou retours d'expérience pourraient être échangés

Personnellement, je me demande vraiment ce que cache cette opinion (répétée) de certains intervenants à dire que les marins n'ont qu'à se débrouiller seuls et à nier l'effet des patrouilles ou des interventions des armées (s'étant trouvées là). D'où sort de chiffre de 90% ?

PATROUILLES FRANÇAISES AU LARGE D'ADEN DANS LE CADRE DE L'UE.

Des hommes de l'armée de mer Française peuvent maintenant être embarqués (gratis) sur des navires marchands pendant le transit dans le golfe d'Aden. Des navires peuvent également être accompagnés dans le cadre du système promu par l'UE. A tout moment, deux navires peuvent avoir des «gardes» après demande de l'armateur avec dix jours de préavis, même condition en cas de navire accompagnant; Un «protocole technique» est également à établir auparavant entre chaque compagnie et l'armée de mer avant toute demande. Un communiqué du Bureau Maritime International indique: «La présence de navires de guerre dissuadera les attaques contre tout navire du groupe. Des navires pourront également demander de l'aide des navires de guerre voisins en cas d'attaque par les pirates».

MSC NAPOLI – RAPPORT DU MCA.

Le rapport du «Maritime and Coast Guard Agency» revient sur les conditions de traitement du navire, après les fissures de coque (le 20 Janvier 2007), pour approuver les décisions prises. Il indique que, les conditions du navire se détériorant rapidement, une décision rapide était nécessaire pour éviter une catastrophe; les différentes possibilités ont été discutées, la côte Anglaise étant la plus adaptée, la destination était le port de Portland, mais l'aggravation des avaries a obligé à échouer dans la baie de Lyme. Le navire a été déchargé (dernier container le 17 Mai), avec environ 3500 t de fuel, puis démolit.

MISE EN SERVICE DU «BRANCHEMENT À TERRE» À LONG BEACH.

Un premier navire, Long Beach Bridge de K Line, a été branché à terre en escale. Afin d'inciter les navires à utiliser ces installations (partie d'un programme d'équipement prévu sur dix ans pour les postes à quai des portes containers) toutes les nouvelles concessions prévoient que les navires devront être convenablement équipés. Cet équipement à Long Beach – Los Angeles est accompagné d'un effort pour éliminer les engins et véhicules de manutention anciens. Il y a des procès en cours entre des groupes écologistes et la «federal maritime commission» qui essaie de stopper ce programme. IL n'y a pas d'indication sur la taille du navire, ni sur le nombre de frigos (par ex.) à bord.

HEBEI SPIRIT. UN TRIBUNAL DE DISTRICT CONTINUE LES POURSUITES.

Il a été requis devant le tribunal de district de Daejon une peine de trois ans de prison contre le Commandant et le Second, avec une amende de 30 Mwon (22500 USD). On doit rappeler qu'un tribunal avait innocenté la totalité de l'équipage du Hebei Spirit, mais que le Cdt et le Sd avaient été postérieurement maintenus en détention depuis presque un an, ce tribunal avait déclaré le remorqueur (de la barge venue aborder le Hebei Spirit au mouillage) et son équipage coupables de négligence pour cet abordage. Mais le procureur prétend que la pollution aurait pu être limitée alors que plus de 10000 tonnes ont été rejetées. La défense indique que trois ballasts avaient été touchés et que l'équipage ne pouvait rien faire à ce moment, alors que leur priorité était la sécurité des hommes, l'évaluation des avaries et le maintien du navire à flot. Toutes choses qui ont été conduites avec succès.

En passant par la cambuse

ET LES (Z) HARICOTS ?



Si parlant d'Arpajon, Tarbes, Soissons, Vendée ou Paimpol, on peut se dire que les haricots font partie du patrimoine français, ne pas oublier qu'ils sont originaires d'Amérique où les Aztèques les appelaient «*ayacolt*». C. Colomb en ramena de Cuba en 1492, Cabeza de Vaca de Floride en 1528 et Jacques Cartier du Canada en 1535.

C'est un aliment de base en Amérique Centrale, surtout au Mexique et au Guatemala, où il est servi matin, midi et soir, et le haricot est dit «*de olla*» c'est-à-dire cuisiné en sauce ou «*de refrito*», c'est-à-dire en purée, dans ce cas il s'agit d'une purée de haricots noirs où l'on ajoute : huile, vinaigre, sel, poivre, piment, etc... pour accompagner viandes, légumes, poissons et jouant avec eau de cuisson, huile et vinaigre, on en fait des mayonnaises très appréciées.

Les haricots ont la fâcheuse réputation de provoquer des flatulences; aussi divers chercheurs ont-ils orienté leurs recherches pour isoler les molécules qui les provoquent, sans grand succès pour le moment, aussi la sagesse populaire du Mexique a-t-elle résolu ce problème en lançant ce dicton : mas vale perder un amigo que una tripa !

Au Mexique, on peut préparer les haricots façon «*silanoa*» du nom d'une rivière et d'un état du Mexique : faire cuire 1 kg de haricots noirs ou rouge, et ajouter 500 g de saindoux et 500 g de chorizo; ou façon «*jalisca*» : 500 g de haricots, 50 g de saindoux, 2 oignons, 8 gousses d'ail, 200 g de chorizo et ajouter un piment rouge.

Une petite fantaisie typique du Nicaragua avec ce dessert :

- 500g de haricots rouges , noirs ou blancs
- 125g de beurre
- 1 boîte de lait concentré
- 6 bâtons de cannelle
- 4 clous de girofle
- sucre

Cuire les haricots sans sel, jeter le jus de cuisson et ajouter tous les ingrédients ci-dessus, verser dans une poêle et cuire doucement jusqu'à obtenir une pâte consistante.

Pour mémoire, citons le plat national brésilien qui est la feijoada, à base de haricots noirs ou le chile con carne au Texas, mais à base de haricots rouges.

Au Pérou, il y a les haricots «*colados*» de Chincha : 500g de haricots noirs, 1 kg de sucre, 1/4 de litre de lait évaporé, 1 demi cuillère à café de clous de girofle moulus et autant de cannelle moulue et 50g de graines de sésame torréfiées.

Faire tremper les haricots et les cuire jusqu'à ce qu'ils se défassent, ajouter alors sucre, lait et épices, et cuire doucement en tournant jusqu'à la consistance qui permette de voir le fond de la casserole après le passage de la cuillère, laisser tiédir et parsemer les graines de sésame.

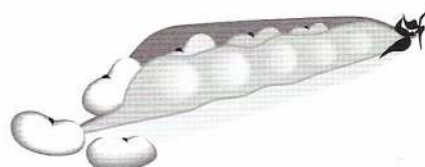
C'est surtout à Cuba que l'on trouve les «*Moros y Cristianos*» (les Maures et les Chrétiens) que suggèrent les couleurs des haricots noirs associés au riz blanc, ce qui est fréquent dans la cuisine cubaine ou l'on mange le poulet ou le porc avec haricots noirs, riz et plantains, c'est le congi, mais quand les haricots sont rouges c'est le *congo*.

Il est normal de retrouver les haricots en Espagne comme dans le *cocido madrileño* ou la *olla podrida*, mais on trouvera aussi les haricots blancs aux palourdes.

Il y a aussi des mangeurs de haricots en Asie : Chine, Japon, Corée, et là ce sera plutôt les haricots rouges *azuki*, très souvent associés à du riz, car avec haricots rouges et riz blanc on retrouve là les couleurs du drapeau nippon.

Cdt Y. CHARLOT

Certains de nos normalisateurs se sont aperçus que certains fruits et légumes ne respectaient pas toujours les normes en vigueur lors de leur croissance, mais étant tout aussi comestibles que les autres, quelques-uns ont obtenu le droit de paraître sur les étals.

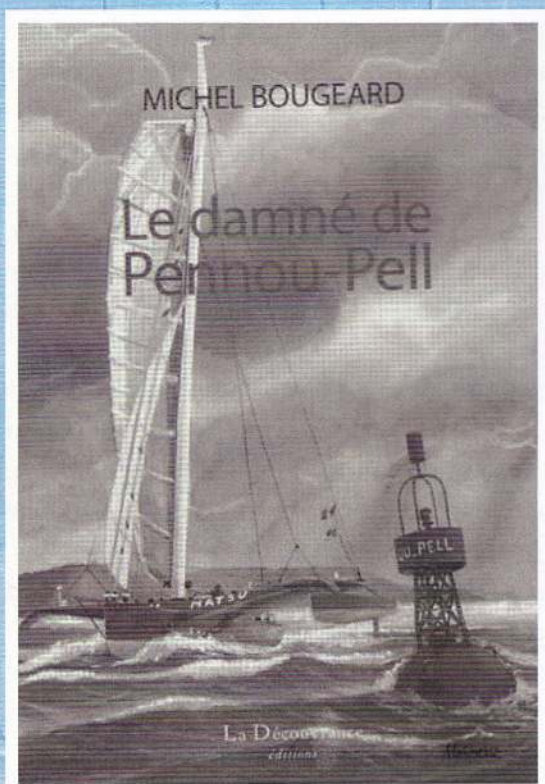


Roman

«Le damné de Pennou-Pell»

par le

Cdt Michel Bougeard



Ecrire « Le damné de Pennou-Pell » fut une bien belle aventure et un réel plaisir. Son enfantement dura neuf mois au cours desquels, chaque jour, je m'empressais de rejoindre mon héros, skipper d'un trimaran géant, et de m'embarquer à ses côtés dans sa course lointaine et ô combien insensée.

Passionné de voile et las de la navigation routinière à la barre de son super porte-conteneurs entre l'Europe et l'Asie, Samson Le Gonidec, prit une année sabbatique pour réaliser son rêve : ravir le trophée Phileas Fogg, cette course en solitaire à la voile, contre la montre, autour de la planète bleue en doublant les trois caps mythiques. Talentueux et orgueilleux il voulait aussi prouver à ses frères et amis que ce malencontreux manque à virer il y a vingt ans, par sa faute, de la bouée Pennou-Pell lors d'une régates de sinistre mémoire en mer d'Iroise était un faux pas sans gravité. Il y avait prescription. La damnation supposée et imméritée qui le hantait, n'était plus de mise

Ce défi d'écriture me tenaillait depuis toutes ces années passées à contempler la mer sur la passerelle de mon navire câblé. Je savais qu'un jour, à l'heure de la retraite lorsque je raccrocherai à contre-cœur mon sextant, il me faudrait combler le vide de cette mer confisquée en prenant la plume pour m'évader, avide de reprendre le large par le rêve. Il m'importait de faire partager aux lecteurs et lectrices mon amour de la mer et des marins, ce rêve de bonheur absolu, d'évasion et de bonne aventure au cours d'une histoire rocambolesque et joyeuse. L'intention de divertir avec une grande bouffée d'air pur, était noble mais commencer cet exercice par un roman était une gageure dont je n'eus fort heureusement pas conscience, tant cette fiction originale et jubilatoire m'était aisée à conter.

Le scénario me vint à l'esprit quelques années auparavant quand au cours d'une pose d'un câble sous-marin, se produisit un incident fort heureusement peu habituel. Je m'étais dit alors que si cette infortune de mer arrivait à un « voileux » en pleine course en solitaire, il aurait bien du souci à se faire pour la suite de son périple circumplanétaire! C'est exactement ce qui arriva à Samson... Après avoir battu un premier record intermédiaire entre l'île d'Ouessant et l'équateur, avalé en moins de six jours et traversé le pot-au-noir sans encombres, il découvrit soudain le pot aux roses...

Michel Bougeard