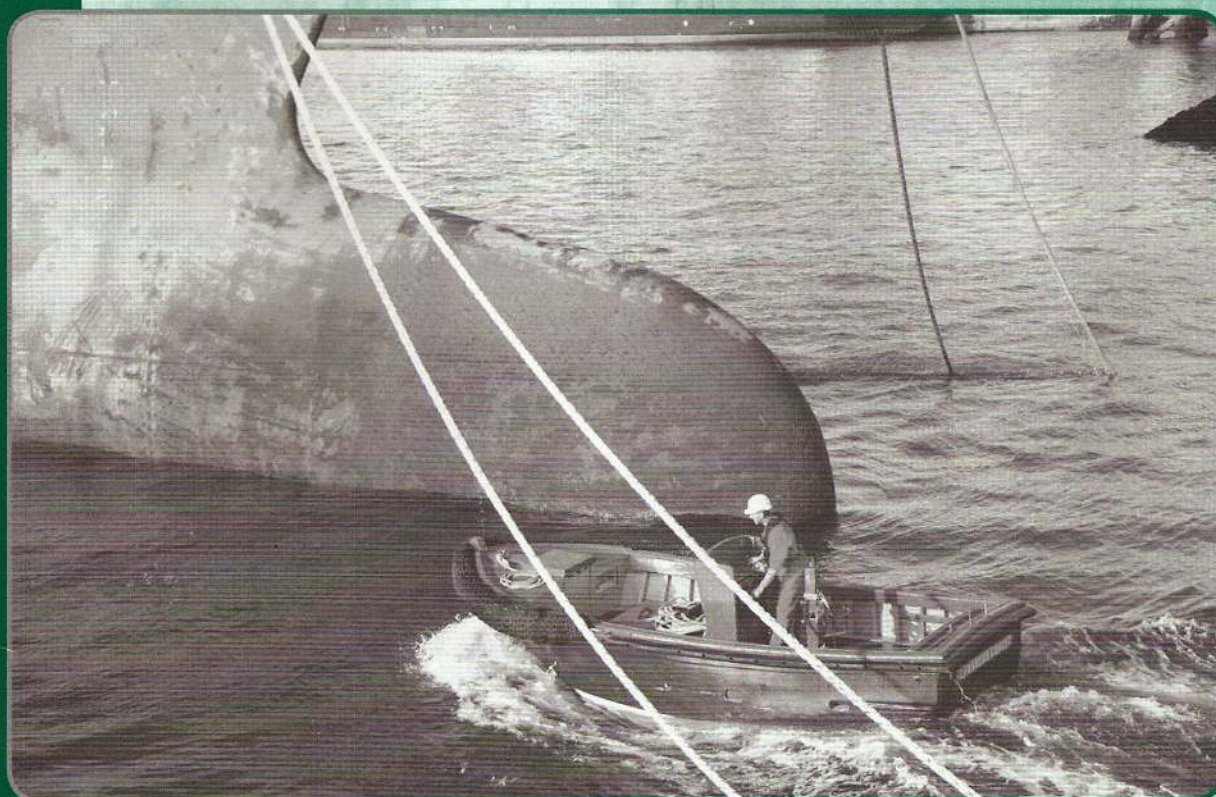


AFCAN

Informations



N° 84

Décembre 2009



Sommaire

Editorial.....	P.3
Études du Bureau Enquêtes Accidents - BEA mer	P.4
Séparation des eaux de cale	P.5
Les règles probabilistes pour les navires de charge secs sont-elles suffisantes ?.....	P.9
O.M.I. : 86 ^{ème} session du comité de la sécurité (M.S.C.).....	P.11
O.M.I. : session du MEPC 59 à Londres du 13 au 17 juillet 2009.....	P.17
Opinion sur l'opportunité d'une «CITADELLE» à bord des navires de commerce	P.24
Le code ISM serait-il insuffisant ? ou application du TMSA.....	P.27
L'impact du code ISM	P.29
Nouvelles, lettres et extraits	P.32
En passant par la cambuse	P.36

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



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 :

Cdt A. Jegu, Secrétaire Général
Résidence Georges V - 2 square du Printemps
78150 LE CHESNAY

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.

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.

Conseil d'Administration

Elus -> 2010	Elus -> 2011	Elus -> 2012
H. Ardillon	B. Apperry	M.Prébot
L. Barbançon	Th. Caudal	B. Derennes
M. Bougeard	F. Capoulade	A. Jegu
Ph. Grall	G. Guillevic	M. Le Doaré
R. Le Bousse	R. Le Doaré	D. Marrec
J.F Le Gall	H. Quéré	J.P. Cote
F.X. Pizon	J. Ruz	Th. Rossignol

Bureau

Président	H. Ardillon president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon Ph. Grall F.X Pizon Th. Rossignol
Secrétaire Général	A. Jegu courrier@afcan.org
Trésorier	R. Le Bousse tresorier@afcan.org
Trésorier adjoint	M. Prébot

Conseil Assurance

Guillevic G. - juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS

Apperry B. - conseil.ism-isps@afcan.org

Site web

F.X. Pizon - webmaster@afcan.org

Présidents de Régions

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

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes
tél. : 0235.192.999

MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer
Contact : 0442.821.180

NANTES : Contact : 0240.249.948

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**

Tél.0298.463.760. - Fax 0298.468.361.

E-mail : courrier@afcan.org

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

Editorial

Grenelle de la Mer

Nécessité, vertu ou savoir dire.

Invités à agir moralement, proprement, encouragés à sauver la planète en brûlant toujours moins de combustible, maintenant lorsqu'un capitaine demande plus de tours à la machine, il peut s'attendre de la part d'un mécanicien plein de zèle à une réponse sur le réchauffement global, et donc qu'il devrait ralentir, plutôt qu'accélérer.

Pour agir, les meilleurs motifs se justifient surtout par l'absence de solutions de rechange. Le transport maritime devient de plus en plus vertueux. Le meilleur exemple : le transport pétrolier. Les plus anciens se rappellent cette habitude hautement critiquable, de décharger les résidus de lavage de citernes cargaison à la mer. Et toute une génération a dû croire que le goudron qui adhérait à leurs pieds sur la plage était un phénomène aussi naturel qu'un coup de soleil.

Puis un éclair de lucidité. Alors sont apparus les ballasts séparés et les chargements «load on top» qui ont fortuitement coïncidé avec une période où la demande était au plus bas. En adoptant ces mesures, et expliquant qu'elles avaient été conçues pour nettoyer les mers, le transport pétrolier devenait responsable et vertueux (un peu).

Donc faite à temps, une politique, même économiquement mauvaise, peut, avec de bonnes relations publiques, être vue comme morale. C'est comme faire un énorme don, et s'assurer dans le même temps que tout un chacun connaît l'identité du donateur.

Idem pour la réduction d'allure. En période économique faste, qui la recommanderait ? Mais en période de surcapacité et de crise, cela peut être vertueux. Temps de traversées rallongés certes, mais baisse de la consommation. Du coup les émissions nocives qui suffoquent la planète et assassinent les ours blancs sont réduites. Et les armateurs peuvent faire de superbes rapports à leurs actionnaires sur le CO2 qui n'a pas été émis en raison d'une politique environnementale forte. Ceci leur donnera chaud au cœur en ces temps de crise et de baisse du cours de l'action.

Mais quid de ce navire, sans émission de particules, de CO2, NOX, SOX ? Il ne va nulle part. A quoi sert-il sinon de reposoir pour oiseaux migrateurs ou de nurserie pour berniques et pousse-pied. Et sans reprise, il y a toujours l'option «casse». Mais attention, il faut soigneusement éviter des mots sensibles comme ferrailleur, démolition, démantèlement et surtout amiante. Et s'assurer aussi que le travail est bien effectué avec toute la sécurité possible (masque, chaussures, etc...). Enfin se concentrer sur la notion de recyclage. C'est désormais prévu dans les certificats des nouveaux navires. Et en plus c'est très moral. Malgré l'échec «économique» du navire.

Lorsqu'un ex-porte-avions US est coulé dans le golfe du Mexique à grands renforts de communication pour devenir un récif artificiel. Faut-il croire que lors de sa descente vers son cimetière marin, les poissons battent des nageoires de bonheur ? Au contraire du Clémenceau.

Pour l'environnement, est-ce de la morale ou des relations publiques ?

Bon vent, belle mer !

Cdt Hubert ARDILLON
Président

ÉTUDES DU BUREAU ENQUÊTES ACCIDENTS - BEA MER

DEUX RAPPORTS DU BEA MER ONT ATTIRÉ NOTRE ATTENTION :

- Le premier concerne l'abordage dans la nuit du 16 au 17 Août entre le caseyeur SOKALIQUE et le cargo OCEAN JASPER

Il a entraîné la mort du chef mécanicien – armateur du SOKALIQUE, et une enquête judiciaire est toujours en cours.

Le SOKALIQUE faisait des aller-retour 090 – 270 de 3 milles environ, pour protéger des incursions des chalutiers les lignes de casiers mouillées par la flottille dont il faisait partie, à environ 50 milles dans le nord de OUESSANT. Un matelot titulaire du certificat d'initiation nautique assurait le quart.

L'OCEAN JASPER, cargo de 81 m de long, à destination d'IS-TAMBUL, est cap au 240 pour rejoindre le dispositif d'OUESSANT.

Le rapport du BEA conclut que l'abordage est dû à un défaut de veille de veille sur l'OCEAN JASPER et à une mauvaise interprétation de la situation par le SOKALIQUE.

En effet le second capitaine et le matelot de quart sur l'OCEAN JASPER ont déclaré n'avoir noté aucun écho radar ni vu de feux. Or, il semble établi que le SOKALIQUE avait ses feux de route, ses feux de pêche (bien que n'étant pas en pêche), un gyrophare orange (proscrit par COLREG) et un projecteur éclairant le portique.



photo BEA-MER

Sur le SOKALIQUE, le matelot de quart a mal interprété les feux de route de l'OCEAN JASPER, prenant le feu du mât avant pour le feu de poupe, trompé, alors qu'il était en fin de giration, par la variation apparente du gisement de l'autre navire.

Si pour l'abordage proprement

dit, on peut discuter sur les responsabilités respectives, l'attitude de l'équipage et surtout du Commandant de l'OCEAN JASPER est des plus condamnables. Comme l'ont relevé les enquêteurs du BEA, voilà un navire qui déclare n'avoir ressenti qu'un léger choc sur tribord avant, et qui met cap au SSE à 1,5 nds pour réparer un enfoncement sur l'arrière tribord du gaillard. Un signalement de l'évènement au CROSS et un arrêt sur zone auraient été vraiment un minimum.

Cette attitude «pas vu, pas pris» ne peut que nous révolter

Dans les recommandations du BEA MER on relève:

- Améliorer les marins amenés à exercer la responsabilité du quart sur les navires de pêche.
- Obliger les navires de pêche en bois à porter un réflecteur radar aux normes. Le SOKALIQUE en avait un, mis en place par l'armateur de son propre chef, mais apparemment insuffisant, ce qui créait un faux sentiment de sécurité.
- Arborer les feux de pêche exclusivement en action de pêche et ne pas actionner de gyrophare.
- Respecter les procédures d'alerte.

L'armateur du SOKALIQUE, à qui il faut rendre hommage pour son sens du devoir, a d'abord appelé un collègue sur VHF canal 8.

On pourra noter que l'OCEAN JASPER, construit en Allemagne en 1978, est la propriété d'une société basée dans les îles Marshall, arbore

le pavillon des KIRIBATI, a un armateur turc, une société de classification russe, un commandant azerbaïdjanais, et avait réussi à passer le canal de KIEL les marques noyées; sans compter que, comme souvent, il n'avait pas le matériel SMDSM pour traverser le Golfe de Gascogne. Enfin, le quart était réglé par bordée 6 heures – 6 heures.

- Le second rapport concerne l'échouement, suivi de la perte totale du ROKIA DELMAS, dans la nuit du 24 octobre 2006, devant LA ROCHELLE, au cours d'un fort coup de vent.

Très détaillé, environ 50 pages sans compter les annexes, il montre que les accidents de mer sont, la plupart du temps, la conséquence d'une conjonction de pannes et de défaillances, qui, prises isolément, n'auraient amené qu'une note à l'armement, mais dont le cumul dans des circonstances défavorables aboutit à la perte d'un navire. Encore heureux qu'il n'y ait eu qu'un blessé.



photo BEA-MER

Il faut remonter plusieurs mois en arrière pour trouver les premiers signes avant-coureurs. En effet, en lisant ce rapport, on note qu'il y a eu changement de propriétaire en avril 2006, et qu'apparemment les historiques d'entretien d'appareils de pont, et en particulier celui du guindeau, n'ont pas été transmis. On note aussi: plus d'imprimante d'alarmes, à la place, on tient un registre manuel, et alternateur attelé H.S.

Bien que n'ayant pas eu d'influence sur l'échouement cela montre que les défenses du navire commencent à s'affaiblir. Les officiers sont nouveaux à bord, mais le commandant et le second capitaine ont eu un temps d'observation en double de 15 et 6 jours, avec en supplément, 2 jours au siège de la Compagnie pour le commandant.

Le navire est sur le retour de la Côte d'Afrique. Lors de l'escale de VIGO, le déchargement de 1400 T de bois de plaquage se fait principalement sur bâbord.

Un coup de vent est prévu dans le Golfe de Gascogne. Le second capitaine fait vérifier l'arrimage de la cargaison par l'équipage. La traversée VIGO – LA PALICE se fait par fort vent arrière, les conditions météo s'aggravent. Environ 1 heure avant l'arrivée sur rade, le capitaine reçoit l'information «port consigné, pilotage suspendu, allez au mouillage».

A 01h45 les premiers signes de désarrimage de la cargaison sont perçus. Une ronde du second capitaine confirme le fait, mais le déplacement possible de la cargaison est limité. Cependant, l'accès direct au pont-abri devient impraticable. A 02h36, le capitaine commence à faire venir le navire sur la droite (du 064 au 098°), pour engainer le chenal. A partir de cet instant, le processus est engagé, et en 3 heures, le ROKIA DELMAS va passer de l'état de navire à celui d'épave.

En effet successivement, le navire va se mettre à rouler fortement avec une inclinaison plus importante sur bâbord, le moteur principal va stopper, va être redémarré puis stoppé à nouveau définitivement. Le

navire, travers au vent, accentue son roulis sur bâbord (45° - le capitaine constatera après l'échouement que la cargaison du pont 2 a ripé de tribord à bâbord), le second capitaine entre les 2 arrêts du moteur principal, obligé de passer par l'extérieur bâbord pour aller mouiller, glisse et se casse le bras. Les groupes électrogènes stoppent à leur tour, le 1er lieutenant réussit à mouiller 6 maillons d'abord, mais la chaîne se coince, et il est impossible de mouiller tribord. A la suite d'un début d'incendie dans son tableau, le moteur de secours est stoppé par l'électricien. Le navire se retrouve sans propulsion, sans lumière et avec un équipage traumatisé par la blessure du second... On peut rêver mieux comme situation !

Les remorqueurs d'assistance demandés arrivent après l'échouement et ne peuvent approcher du navire. Le blessé et l'équipage seront évacués par hélicoptère à partir du gaillard, l'évacuation par la passerelle étant trop risquée. Le commandant, 4 officiers et le bosco restent à bord.

L'enquête du BEA explique l'accident par les causes suivantes :

Le gros temps, le fort roulis du navire entraînant un désarrimage de la cargaison conjugué avec un niveau trop bas du tank retour d'huile du moteur principal. Un appoint d'huile au tank retour n'a pas été suffisant. Les groupes électrogènes ont désamorcé pour la même raison, le niveau de tank retour d'huile étant seulement de quelques centimètres au dessus de l'alarme niveau bas.

Quant aux appareils de mouillage, à bâbord, le linguet guide-chaîne est déformé et à tribord, la tige filetée de commande de frein est déformée. Il a fallu 2 hommes avec une rallonge pour la manœuvrer lors des essais après échouement. Les enquêteurs du BEA s'étonneront que ces anomalies n'aient pas été détectées précédemment, et en particulier, lors de la visite annuelle du 14 septembre 2006.

Comme autres causes, on note le retard de la notification au bord de la consignation du port. Pour le capitaine, une attente au large, à la cape, aurait été plus sûre, car prendre un mouillage par fort vent est une opération délicate, pas toujours couronnée de succès.

Enfin, la blessure du second capitaine et le manque total de lumière n'a pas dû améliorer le moral de l'équipage.

Dans la synthèse du rapport du BEA Mer, on remarque que les défaillances matérielles relevées sont certes liées au mauvais temps, mais elles résultent aussi de déficits dans la gestion technique du navire, la conduite et l'entretien des installations et dans l'application du système de gestion de la sécurité.

In fine, les recommandations aux équipages, à l'armateur, aux sociétés de classification et aux autorités portuaires, est la phrase suivante: «le BEA Mer note qu'à la date de parution du présent rapport (juin 2009), il a été en mesure de constater que l'armateur a pu procéder à un important retour d'expérience, visant notamment à fiabiliser les différents outils de prévention des accidents».

Ces 2 rapports sont consultables sur le site du BEA MER.

Cdt Christian LOUDES
Septembre 2009



photo BEA-MER

SÉPARATION DES EAUX DE CALE

Pour plus de commodité, les termes suivants sont employés :

BHT : Bilge Holding Tank, c'est la capacité dans laquelle sont envoyées les eaux de cale.

WOT : Waste Oil Tank, c'est la capacité dans laquelle sont envoyés les résidus huileux liquides.

ST : Sludge Tank, c'est la capacité contenant les résidus huileux dits solides, les boues.

1 - Le Bilge Holding Tank

L'arrangement idéal pour le BHT est le modèle dit à 4 capacités.

L'eau de cale est pompée vers la première capacité, où une partie de l'huile et des sédiments sont décantés, huile en surface et sédiments au fond évidemment. Un trop plein permet de communiquer vers la partie 2.

Dans cette capacité 2, où il y a moins d'huile et de sédiments, a lieu une deuxième décantation. L'eau est alors pompée vers la capacité 3. Les parties 3 et 4 peuvent alors être considérées comme le système caisse de décantation (3) et caisse journalière (4) d'un circuit FO. Donc avec réchauffage.

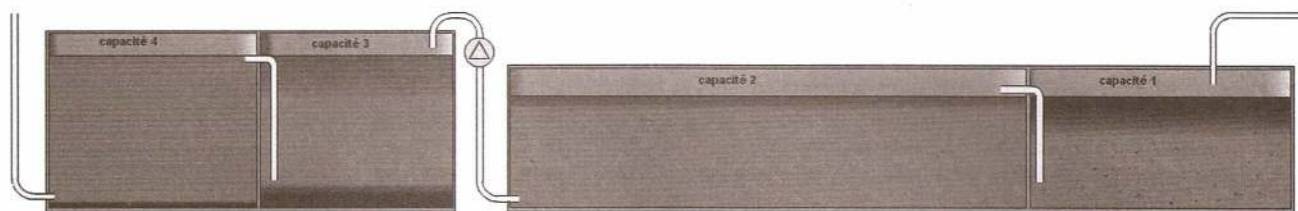
Dans la partie 3, il y a toujours un peu d'huile, mais surtout une émulsion d'huile, du chimique et de l'eau. Il y est fait une décantation avec réchauffage, le trop plein allant vers la dernière partie.

Dans la dernière capacité, il y aura alors un minimum d'huile, mais la présence d'une émulsion eau/chimique/huile. C'est ce mélange qui est alors transféré vers le séparateur de cale.

Bien entendu ces 4 capacités peuvent toutes être vidangées au sludge tank.

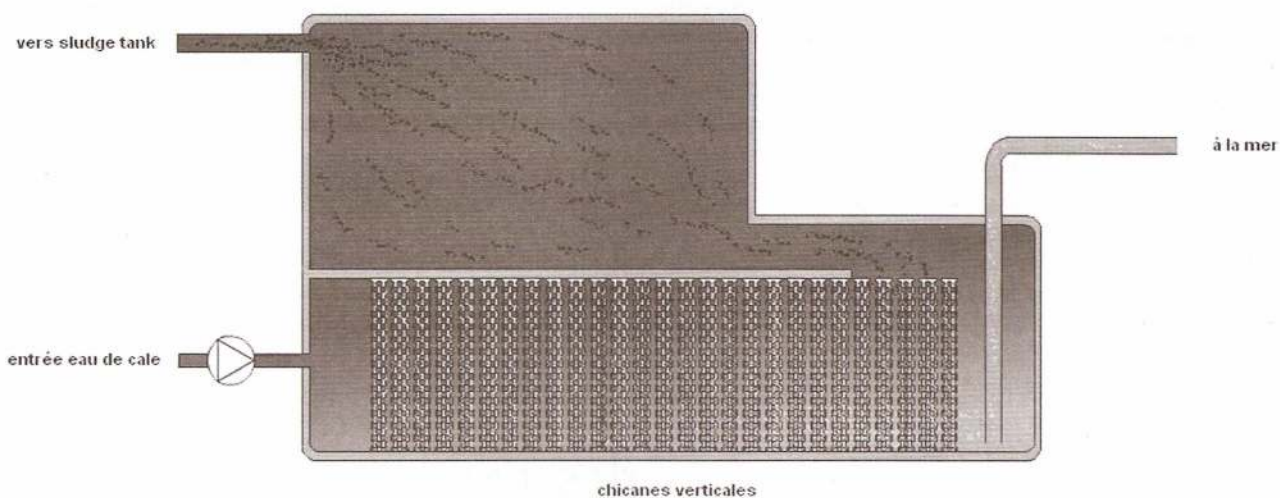
Bien sûr ce modèle n'existe pas ou très rarement à bord des navires. Il peut cependant être créé sur les navires existants, par exemple en divisant le BHT en 2 parties, la 1^{ère} partie devant alors être égale au tiers du BHT.

C'est un moindre mal, même si les 4 parties distinctes sont d'un meilleur effet. Sur les navires existants, la solution peut être de construire des caisses supplémentaires décantation/service en amont du séparateur de cale.



2 - La Séparation

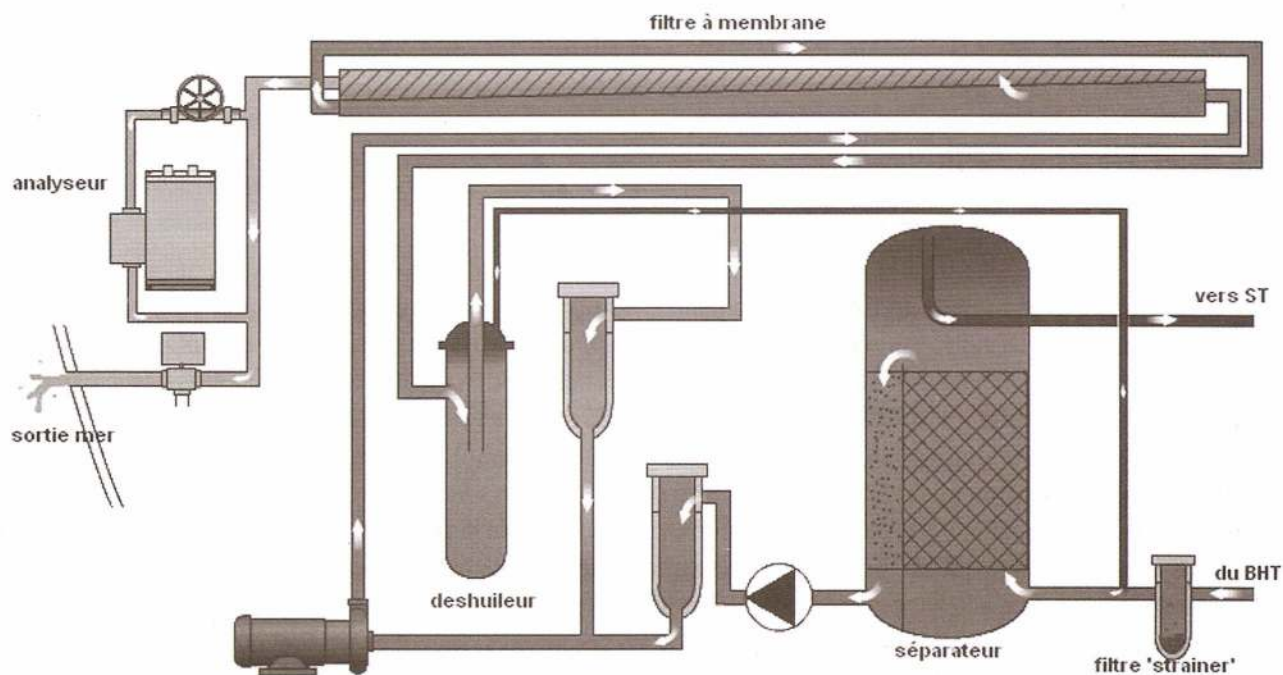
La séparation eau/huile se fait par gravité, donc basée sur le principe de la différence de masse volumique.

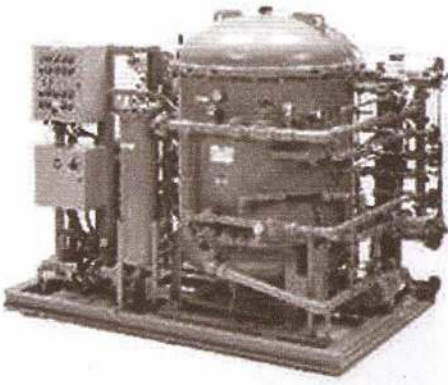


Mais la séparation par gravité ne peut pas séparer une émulsion d'eau de cale. C'est le point faible de ce principe, qui ne correspond donc plus à la réglementation. Il faut donc plus qu'une caisse de décantation.

Il existe 3 méthodes de séparation: par membrane, par séparation centrifuge et par floculation.

a - par membrane

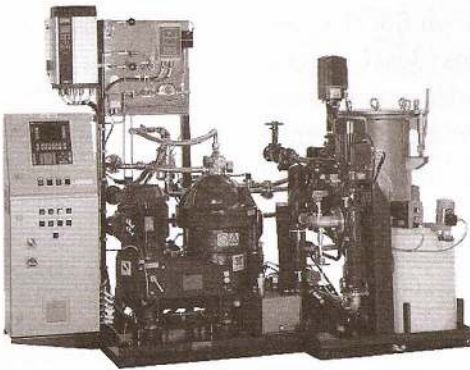




L'eau huileuse passe d'abord à travers un filtre «strainer» qui enlève les plus grosses particules solides contenues dans le mélange. Dans le séparateur eau/huile, la majeure partie de l'huile est séparée. Cette séparation se fait au travers un filtre coalesceur. L'huile séparée est recueillie dans le haut du séparateur et envoyée au ST.

L'eau est alors aspirée à travers un filtre plus fin. Une partie des fines gouttelettes d'huile restantes sont alors retenues jusqu'au processus de nettoyage du séparateur. L'eau est ensuite pompée vers un filtre à membranes. Le système de membranes sépare l'huile émulsifiée et les contaminants. Dans le filtre à membranes, l'eau est alors répartie en deux : eau propre et eau sale. L'eau propre est rejetée à la mer après analyse. L'eau sale est redirigée vers le déshuileur, puis après retrait de l'huile, réinjectée dans le système. L'huile récupérée dans le déshuileur est renvoyée à l'entrée du séparateur, et donc vers le ST après séparation.

b - par séparation centrifuge



La séparation centrifuge est basée sur la différence de densité des différents composants de l'eau de cale à séparer. Cette séparation est rendue difficile par la présence de petites gouttes et particules contenues dans l'émulsion. Le processus de séparation peut être continu. Une entrée et deux sorties sont nécessaires, une pour l'huile et l'autre pour l'eau, les sédiments tombant dans le fond du séparateur.

Contrairement à la gravité, la séparation centrifuge sépare horizontalement et non verticalement. La gravité est alors remplacée par une force centrifuge qui, lorsque le bol tourne vite, crée des forces des milliers de fois supérieure à la force de gravité.

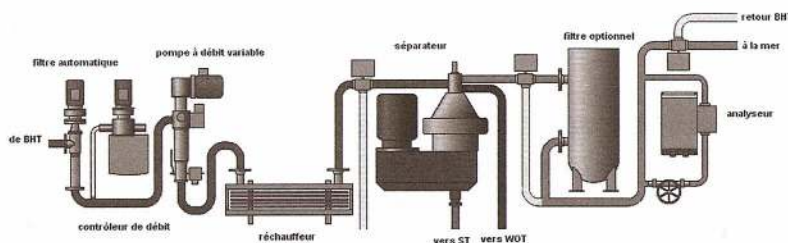
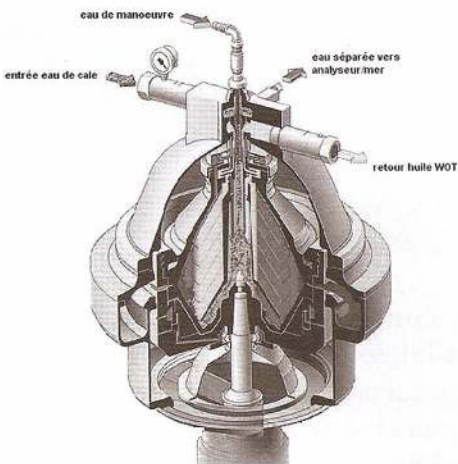
Une pile de disques (assiettes) dans le bol permet de laminer le débit et ainsi améliorer l'effet de séparation. L'eau à séparer arrive au séparateur par un tuyau central, avec deux sorties, une pour l'huile, l'autre pour l'eau. Les sédiments seront évacués lors des chasses automatiques de nettoyage du séparateur.

L'eau de cale aspirée par une pompe à débit variable au BHT ou dans les puisards et passe par le filtre automatique. Le débit de la pompe est contrôlé automatiquement, le filtre automatique sert à protéger les assiettes du bol du séparateur des particules solides plus grosses que 0.5 mm. Un différentiel de pression contrôle la propreté du filtre automatique.

L'eau de cale est ensuite réchauffée à environ 85°C, avant le séparateur. Pendant le démarrage ou la chasse, l'eau à séparer est redirigée vers le BHT. Dans le séparateur, l'eau est séparée des fines particules d'huile et envoyée sous pression à la décharge par une pompe centrifète.

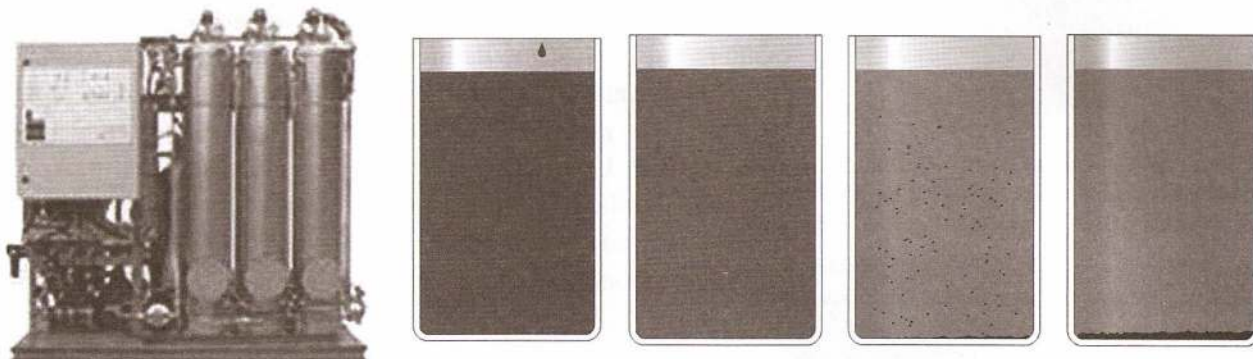
En cas d'émulsion complexes, il peut être nécessaire d'utiliser un dosage chimique de polymères. Pour assurer une valeur de 5 ppm, l'eau de cale peut être dirigée vers un filtre à absorption optionnel avant d'être déchargée à la mer.

Les particules solides séparées et accumulées dans l'espace de sédiments sont périodiquement déchargées au ST. L'huile est dirigée vers le WOT.

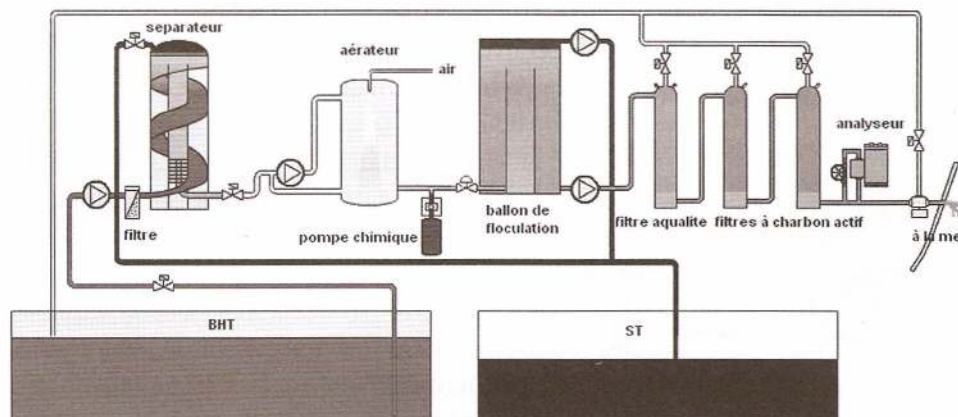


L'eau séparée est analysée avant la mer. Un résultat supérieur à 15 ou 5 ppm (suivant la configuration du système) renvoie l'eau au BHT. Un processus de contrôle peut adapter la capacité du système aux changements de qualité d'eau de cale. La pompe alimentaire à vitesse variable est à vitesse maximum quand le taux de ppm (à la sortie) est inférieur à 8 ppm. Plus le taux augmente, plus la pompe est réduite et elle sera au minimum pour un taux de 13 ppm.

c - par floculation



La floculation est un procédé chimique qui consiste à favoriser une précipitation des suspensions par agrégation des particules constituantes. En ajoutant à l'eau de cale un flocculant tel que du polychlorure d'aluminium, les particules sont agglomérées par l'action des hydroxydes. Ce processus va fabriquer des particules supérieures à 100 nanomètres, particules qui vont alors décanter plus facilement. Pour que le processus soit vraiment efficace, il faut que le pH de l'eau de cale soit compris entre 6 et 8. Le problème rencontré en utilisant comme agent flocculant du chlorure de fer est que le processus sera beaucoup plus sensible au pH de l'eau de cale



L'eau de cale est pompée à travers un filtre vers le séparateur. Dans le séparateur, l'eau circule vers le haut, en périphérie. L'huile séparée est reprise en haut du séparateur et redirigée vers le ST. L'eau redescend par un tube central. En bas de ce tube il y a des assiettes « chicanes » qui permettent de séparer les fines gouttelettes d'huile de l'eau. Puis l'eau est dirigée par une pompe vers un aérateur. A la sortie de l'aérateur, l'agent flocculant est injecté dans l'eau de cale et dosé en fonction du débit. C'est le début du processus de floculation, la formation de particules supérieures à 100 nanomètres. Quand l'eau de cale, ainsi aérée et chimiquement dosée arrive dans le ballon de floculation, les particules, grâce à l'air, vont flotter et remonter par le tuyau central du ballon vers le haut du ballon, d'où elles sont écrémées et renvoyées vers le ST. Ces particules contenant des agents de floculation peuvent être incinérées. L'eau est alors pompée vers la mer, à travers d'abord un filtre aqualite puis un filtre à charbon actif à deux étages. L'eau est ensuite analysée avant d'être déchargée à la mer avec un taux de 0 à 5 ppm, ou retour au BHT.

CONCLUSION

Combien de navires sont armés avec différentes caisses de décantation reliées au système d'eau de cale et de séparation ? Très peu à la livraison. Le navire sort du chantier avec un BHT simple, sans même une cloison interne. Ensuite certains armements font installer, généralement par le bord, une ou plusieurs caisses supplémentaires, pas toujours bien étudiées et pas souvent utilisées comme il le faudrait.

Bien évidemment la classe et/ou le pavillon doivent donner leur accord pour de telles modifications qui doivent être inscrites sur le supplément du certificat IOPP (dit Form B).

Ensuite de ces 3 systèmes de séparation présentés, un (la séparation à membrane) est totalement inefficace et reconnu comme tel par tous les utilisateurs. Un autre (la séparation centrifuge) est considérée comme performant, même s'il nécessite pas mal d'entretien pour un bon résultat. Enfin le 3^{ème} (la floculation) est certainement le meilleur système. Très efficace, les résultats de l'eau rejetée à la mer sont de 0 à 5 ppm. Mais il est aussi très cher et gros consommateur de produits chimiques qui seront incinérés.

Alors lequel de ces 3 systèmes retrouvons-nous à bord des navires ?

Gagné. C'est le moins cher, mais aussi celui qui donne les pires résultats.

On voit arriver quand même de plus en plus de systèmes à séparation centrifuge. Il faudra encore bien du temps, mais il faut garder espoir ...

Cdt Hubert ARDILLON

LES RÈGLES PROBABILISTES POUR L'ÉTUDE DU COMPARTIMENTAGE ET DE LA STABILITÉ APRÈS AVARIE DES NAVIRES DE CHARGE SECS SONT-ELLES SUFFISANTES ?

1 - INTRODUCTION :

Les règles de compartimentage et de stabilité après avarie ont été en partie harmonisées après un long travail piloté par l'OMI (une dizaine d'années). Depuis le 1^{er} janvier 2009 les navires à passagers sont étudiés selon des règles dites probabilistes. Les navires de charge sec étaient déjà «probabilistes» depuis 1992.

Solas 2009 englobe maintenant dans un même corpus probabiliste les navires à passagers et les navires de charge sec. Un nouveau chapitre II-1 de Solas est désormais en vigueur et s'applique aux navires neufs. De nombreux types de navires ne sont pas couverts par ce nouveau texte : pétroliers, chimiquiers, gaziers, navires dont le franc-bord est de type «B réduit», navires rapides ...

Le concept probabiliste est principalement issu des travaux originels du Professeur K. Wendel dans les années 1960. Le principe a séduit immédiatement les chercheurs et également les législateurs. Le but de toute étude de la stabilité après avarie et du compartimentage des navires est d'évaluer le niveau de sécurité ou le niveau de risque (les concepts sont liés) présenté par le projet. L'avarie considérée est essentiellement la collision. Celle-ci peut être la collision avec un autre navire, mais aussi la collision avec un obstacle comme un ouvrage portuaire, une glace dérivante, par exemple.



31 août 2009 :
collision
navire/navire
devant
Rotterdam

2 - LE CONCEPT PROBABILISTE :

On ne postule plus, comme c'était le cas pour les règles dites déterministes, une avarie «théorique», appliquée sur un compartimentage projeté. On ne cherche plus à évaluer un résultat final de type conventionnel : une non immersion donnée et une certaine stabilité après avarie.

On calcule en fait avec cette méthode un niveau de sécurité lié au navire, **son architecture générale étant «librement» dessinée**, et on le compare à un niveau fixé arbitrairement. La fixation de ce niveau arbitraire est du niveau du législateur dans l'application qui est faite de la méthode probabiliste au domaine de la réglementation. Sur le plan d'une étude strictement théorique, on peut fixer ce niveau à la hauteur que l'on souhaite en fonction des objectifs de l'étude

La méthode probabiliste s'appuie sur la notion de niveau de sécurité ou de risque, les deux notions étant liées. On a :

Risque = P.C

P = probabilité pour qu'un événement survienne

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

On évalue le niveau de sécurité par : Niveau de sécurité = [1 - Risque]

La méthode probabiliste d'étude de la stabilité après avarie est très globale, et se décline ainsi :

=> on part d'un navire donné dont l'architecture est libre

=> on effectue une analyse d'avarie de bordé sur toute la longueur du navire, en considérant un envahissement de chaque espace/compartiment

=> pour chaque espace/compartiment (ou groupe d'espace/compartiment) on calcule un «niveau de sécurité» basé sur =

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

de la hauteur d'avarie, des conditions environnementales (état de la mer)

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

Il n'y a pas d'exigence pour chaque avarie prise séparément, seul le résultat final compte au travers de l'évaluation du niveau de sécurité.

Pour chaque espace/compartiment ou un groupe d'espace/compartiments, on calcule le facteur suivant : $a_i = p_i \cdot s_i$

- i : indice du compartiment considéré (ou du groupe de compartiments considéré)
- a : représente le «niveau de sécurité» du compartiment considéré (ou du groupe de compartiment considéré)
- p_i représente la **probabilité d'envahissement** du compartiment considéré (ou du groupe de compartiments considéré)
- s_i représente la **probabilité de survie** après envahissement du compartiment considéré (ou du groupe de compartiment considéré)

En effectuant la sommation de tous les calculs de niveau de sécurité individuels, on obtient ainsi une valeur A appelée «index de compartimentage» ou «index atteint» :

$$A = \sum_{i=1}^n a_i = \sum_{i=1}^n p_i \cdot s_i \quad A \text{ est appelé «index atteint»}$$

L'index atteint A, représente un «niveau de sécurité» du navire. Ce niveau est sans signification s'il n'est pas comparé à un critère, pour dire si ce niveau est bon ou pas.

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

La fixation de ce niveau a un caractère «arbitraire» : dans le domaine des études, il est déterminé selon les choix des chercheurs, en fonction des statistiques d'avarie, en fonction des types de navires, des niveaux de sécurité recherchés, etc... En matière réglementaire, il correspond à quelque chose de «sociétal» : R est en quelque sorte un «niveau de sécurité minimal» tel qu'accepté par la société ou imposé à elle par le législateur, en fonction de critères scientifiques, techniques, économiques, sociologiques donc... politiques. Calculer ou plus exactement fixer l'index requis R n'est pas difficile. Il suffit de placer la barre à un certain endroit en fonction de certains critères, tel qu'énoncé ci-dessus. Calculer l'index atteint A est une toute autre chose. En effet, pour que la méthode probabiliste soit acceptable sur le plan scientifique, il faut que le mode de calcul de l'index atteint A soit basé sur des notions rationnelles.

En résumé :

A = probabilité [avarie si collision] x probabilité [survie si avarie]

A = probabilité [survie si collision]

[1 - A] = probabilité [perte du navire si collision]

[1 - A] est le risque de couler (ou de chavirer et couler) en cas de collision

On peut donc dire aussi que [1 - A] est le pourcentage d'avarie auxquelles le navire ne peut résister et donc que [1 - R] est le pourcentage d'avarie auxquelles le navire ne doit pas survivre, par rapport au niveau fixé.

3 - LE CALCUL DE L'INDEX ATTEINT POUR LES NAVIRES DE CHARGE

SEC :

Le calcul de A s'effectue au départ pour un «cas de chargement» donné. Une évaluation complète du niveau de sécurité implique de calculer A dans tous les cas de chargement imaginables pour un navire donné. On peut alors pondérer les valeurs de A en fonction de l'intensité que l'on souhaite donner au A spécifique à un cas de chargement.

$$A = \sum_{i=1}^n w_i \sum_{j=1}^n p_{ij} s_{ij}$$

n = nombre de cas de chargement étudiés
w_i = coefficient de pondération pour chaque cas de chargement

La lourdeur des calculs n'est acceptable qu'au niveau d'une recherche. Pour des **applications législatives**, il faut évidemment se limiter.

Dans **Solas 1992 (tous les navires construits jusqu'en 2009)**, par exemple, on a :

$$s = 0,5 \cdot s_s + 0,5 \cdot s_p$$

(on notera que la pondération s'effectue sur les probabilités de survie «s», ce qui revient au même)

Les facteurs de survivabilité sont pondérés à 50% pour les cas «deepest load line» et «partial load line», définis dans les règles.

Dans **Solas 2009**, on a :

$$\sum_{i=1}^3 w_i \sum_{j=1}^n p_{ij} s_{ij} \quad (\text{les } w_i \text{ valant } [0,4], [0,4] \text{ et } [0,2])$$

soit

$$A = 0,4 \cdot A_s + 0,4 \cdot A_p + 0,2 \cdot A_l$$

Les index partiels sont calculés à «full load», «partial load» et «light service», tels que définis également dans les règles. On fait désormais participer le cas «light» au calcul de l'index atteint global.

4 - LE PROBLÈME :

L'acceptation par le législateur du caractère probabiliste de la pondération des cas de chargement dans la formule réglementaire de l'index atteint est particulièrement inquiétante aux yeux de certains spécialistes et de quiconque réfléchit un peu à ces questions. Cette position est pourtant celle de l'OMI dans Solas 1992 et Solas 2009. Pour Solas 2009 par exemple, elle revient en effet à considérer comme une donnée statistique rationnelle que le navire étudié est exploité 40% du temps à pleine charge, 40 % du temps à mi-charge et 20% du temps léger... Les bases statistiques de cette hypothèse paraissent bien faibles. Un armateur digne de ce nom fera tout pour éviter ce schéma peu productif

Nous avons indiqué ci-dessus que pour des applications législatives, il faut évidemment se limiter. La question qui se pose est alors : quel degré de simplification est acceptable

Dans l'exemple ci-dessous de dossier stabilité après avarie d'un navire de type bulk-carrier handy size récent (construit en 2008, donc étudié selon Solas 1992), on peut distinguer les faibles résultats obtenus sur les S_i dans les cas de chargement «deepest load line = dp» et «partial load line = dl» pour chaque avarie considérée.

Résumé des calculs d'index bulk-carrier handy size =

Flood Compart.	Full load	Part load	Total
1 compart.	0,1763	0,2426	0,4189
2 compart.	0,0441	0,1476	0,1917
3 compart.	0,0000	0,0047	0,0047
4 compart.	0,0000	0,0000	0,0000
ATTAINED INDEX «A»			0,6153
REQUIRED «R»			0,5372

On a bien A > R .

Ce faisant, l'exigence sur l'index atteint global n'est pas très forte, car à l'évidence c'est le cas partial load qui «sauve» l'index !

La réglementation appliquée à ces navires ne les protège donc pas beaucoup, car il n'y a pas de seuil minimal pour les situations considérées.

A-t-on progressé quelque peu avec Solas 2009 ?

Les travaux diligentés par l'OMI pendant près de 10 ans n'avaient pas pour but de progresser mais seulement... «d'harmoniser». Comme les amendements 1992 de Solas avait été conçus sans souci de progrès également puisque les règles ont été ajustées aux navires existants de l'époque, on conviendra que la situation a quelque chose d'inquiétant

L'absence de seuil minimal pour les index atteints partiels était toutefois une si évidente faiblesse des règles Solas 1992, que l'OMI a été obligée d'accepter une mesure plancher. Le législateur international a introduit une très légère protection dans la partie basse de la fenêtre en exigeant **dans Solas 2009 un seuil minimal pour les index atteints partiels** : ceux-ci doivent être supérieurs à [0,5.R] pour les navires de charge.

Pour les navires à passagers il a été introduit l'exigence [0,9.R] (qui est plus satisfaisante).

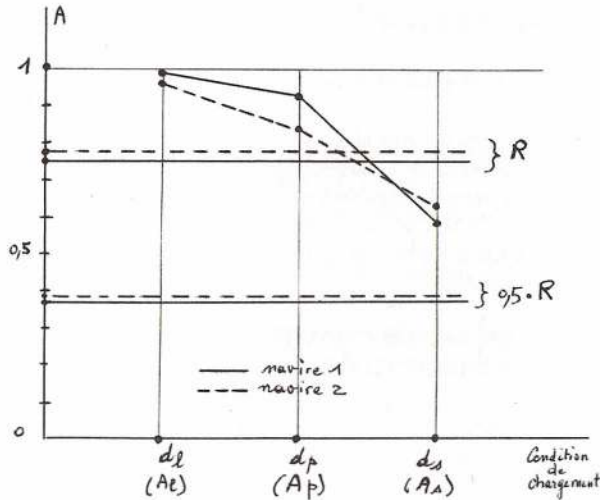
Pour les navires de charge secs, on doit donc avoir :

$$A_s > 0,5.R$$

$$A_p > 0,5.R$$

$$A_l > 0,5.R$$

Sur le schéma qui suit, on a représenté les résultats des calculs d'indices partiels pour deux navires de type porte-conteneurs en construction en Asie, donc étudiés sous Solas 2009.



Par application de la formule réglementaire pour l'obtention de l'index atteint $A = 0,4 A_s + 0,4 A_p + 0,2 A_l$, on obtient bien dans les deux cas $A > R$.

Pourtant l'indice atteint à pleine charge est inférieur à l'indice requis !

De tels navires naviguent très souvent à pleine charge ou presque - hors situation de crise économique majeure... On peut donc conclure que la condition d'exploitation normale est telle que leur indice atteint opérationnel est de l'ordre d'approximativement [0,57/0,60] pour un indice requis de [0,75/0,78]...

S'il y a collision dans ce cas de chargement, le navire aura un indice de [0,57/0,60]... S'il s'agit d'une collision à haute énergie, on peut

s'inquiéter de la capacité de résistance du navire. Si de plus la collision a lieu près d'une cloison transversale de cale, conduisant à l'envahissement de deux compartiments alors le pire est à craindre... C'est la notion même de pondération qui est critiquable, car elle ne repose sur aucune base scientifique. Nous ne sommes pas ici dans un domaine probabiliste sérieusement étudié, car la distribution de probabilité utilisée est fautive car trop simpliste. Il n'est par ailleurs pas normal de considérer comme acceptable des index atteints partiels aussi bas que [0,5 . R]. C'est certes un infime progrès d'avoir fixé un seuil minimal pour les index atteints partiels, mais c'est bien parce que le défaut des règles était tellement évident que l'OMI l'a fait. Le raisonnement aurait dû être scientifiquement poussé jusqu'à son terme.

5 - EN CONCLUSION :

En fait, il ne devrait y avoir aucune pondération. Le calcul de l'index atteint A selon la formule :

$$A = \sum_1^n w_i \sum_1^n p_i S_i \quad \text{qui dans Solas 2009 équivaut à : } A = 0,4.A_s + 0,4.A_p + 0,2.A_l$$

devrait être remplacé par la condition suivante :

$$A_s, A_p, A_l > R$$

En d'autres termes la règle devrait être que **chaque index atteint partiel devrait être supérieur à l'index requis**. Cela revient à dire que l'index atteint de chaque cas de chargement doit être supérieur à R. On serait ainsi dans le cas logique d'une protection homogène du navire en cas d'avarie, quel que soit le cas de chargement. Après tout, il serait bien normal que l'index requis R, qui est bien le niveau de sécurité «cible» pour le navire en question, s'applique à toutes les conditions de navigation ! Cette condition garantirait le niveau global de sécurité fixé au travers de l'index requis R.

A défaut de la mesure ci-dessus, seule scientifiquement acceptable, une pondération moins favorable de la règle du cas «full load» devrait être étudiée à l'OMI, à l'image de ce qui a été fait pour les navires à passagers.

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

O.M.I. :

86^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 86^{ème} session du Comité de la Sécurité maritime s'est tenue à Londres du 27 mai au 5 juin 2009, sous la présidence de M. Neil Ferrer (Philippines). Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation Française, nous en fait le compte-rendu.

TRAVAUX DU MSC 86

En raison de l'abondance des documents étudiés au cours de cette session, seuls seront développés les points de l'ordre du jour qui ont particulièrement retenu l'attention de l'AFCAN, notamment :

- les GBS (goal based standards - Normes de construction en fonction d'objectifs)
- les LRIT (Long Range Identification Tracking)
- la sûreté et la piraterie

Les différents points de l'ordre du jour reprennent, avec une rédaction allégée, les termes du rapport présenté par le MSC à l'assemblée générale de l'O.M.I.

I - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR - RAPPORT SUR LES POUVOIRS DES REPRÉSENTANTS

105 gouvernements membres, deux membres associés et 49 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont participé à cette 86^{ème} session du Comité de la Sécurité Maritime.

Déclarations des délégations et des observateurs

Se référant à la question de la criminalisation des gens de mer, dans le contexte de l'affaire du Hebei Spirit, la délégation indienne s'est félicitée de la décision qui a été rendue par la Cour suprême de la République de Corée, annulant la peine d'emprisonnement du capitaine et du second capitaine du navire, détenus pendant 535 jours, et a conclu que les faits ne justifiaient pas l'emprisonnement.



La Cour suprême a toutefois maintenu le verdict de la Cour d'appel, qui avait estimé que les deux officiers étaient coupables de négligence et ce malgré les efforts qu'ils avaient faits pour transférer les hydrocarbures qui restaient dans les citernes endommagées et mettre le navire à la gîte afin de limiter les

fuites. Le verdict de la Cour était fondé sur les conclusions du Tribunal coréen de la sécurité maritime, dont les rapports avaient été publiés au cours de la procédure, faisant porter le blâme aux officiers, ce qui n'était pas conforme aux Directives intérimaires destinées à aider les États du pavillon et les autres États à établir et maintenir un mécanisme efficace de consultation et de coopération pour les enquêtes sur les accidents de mer (MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400), ni au Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, et n'avait pas tenu compte des pratiques, des procédures et de la formation relatives à l'exploitation des navires-citernes en toute sécurité.

En réponse à la déclaration indienne, la délégation de la République de Corée a souligné qu'il était impératif de respecter les décisions rendues par les tribunaux et a prié instamment la délégation indienne, ainsi que les autres délégations, de respecter la décision rendue par la Cour suprême. Cette délégation a indiqué toutefois que le Tribunal de district de Daejeon rendrait sa décision le 11 juin 2009, ce qui pourrait laisser le temps aux deux officiers de regagner l'Inde.

La délégation de Hong Kong a appuyé l'intervention de la délégation indienne et demandé la libération des deux officiers du Hebei Spirit, après avoir déclaré que l'enquête préliminaire sur l'accident, effectuée par le Département des affaires maritimes de Hong Kong, avait fait apparaître que les deux officiers avaient fait tout leur possible pour réduire la pollution au minimum et éviter des conséquences encore plus graves lorsque le navire avait été heurté par la barge-grue en remorque.

Les délégations chinoise et italienne, ainsi que les observateurs de l'ICS, de l'ITF et de l'IFSMA, ont appuyé la déclaration de l'Inde et se sont félicités des faits nouveaux mentionnés, demandant que l'on prenne des mesures dans les meilleurs délais pour régler cette question.

II - DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI.

Le Comité a noté les résultats des travaux de la 35^{ème} session du Comité FAL (simplification des formalités) et de la 95^{ème} session du comité LEG (juridique).

III - EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES.

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

Règle II-1/3-5 - Installation de matériaux neufs contenant de l'amiante

Règle II-1/35-1 - Installations d'assèchement

Règle 19 - Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord

Règle VI/1 - Application

Règle VI/5-1 - Fiches de données de sécurité pour matière dangereuse.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DES AMENDEMENTS PROPOSÉS

Le Comité a décidé que ces amendements à la Convention SOLAS devraient être acceptés le 1er juillet 2010 et entrer en vigueur le 1er janvier 2011.

IV - MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME.

Audits de sûreté des installations portuaires

Le Comité a prié instamment les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS d'effectuer les évaluations nécessaires et de lui communiquer les résultats pour envisager les mesures à prendre, et demandé au Secrétariat d'établir, à l'intention du MSC 87, la liste des Gouvernements qui se sont acquittés des obligations leur incombant en vertu des dispositions de la règle XI-2/13 de la Convention SOLAS.

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

Session après session, l'élaboration de ce système complexe progresse lentement et obstinément. Contrairement au développement des LRIT, il n'y a pas de date butoir.

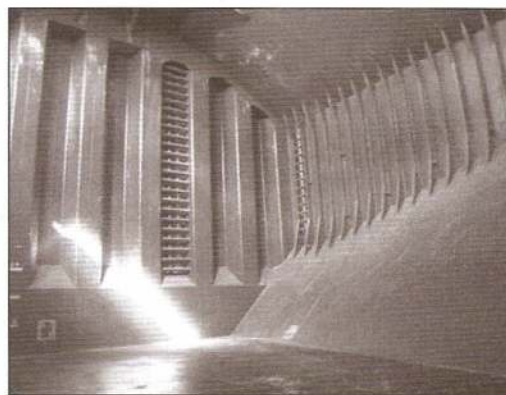
En raison du rôle essentiel des sociétés de classification, le débat a porté sur les modalités de leur contrôle avec l'élaboration de directives pour la vérification initiale et périodique de leur conformité aux GBS, au moyen d'un système basé sur le principe d'une auto-évaluation de l'auteur des règles, accompagnée d'un audit effectué par l'OMI chaque année sur un échantillon des règles nouvelles. L'OMI constituera des équipes choisies à cette fin par le secrétaire général sur une liste d'experts proposés par les administrations et les ONG. Le rapport final d'audit sera transmis par le Secrétaire Général au MSC pour examen et décision finale.

Une discussion a été entamée pour déterminer si le coût de ces vérifications devait être à la charge de l'OMI, des États-membres demandeurs, ou d'un fonds spécialement constitué à cet effet.

Poursuivant les travaux sur l'approche prescriptive concernant les normes en fonction d'objectifs (GBS) applicables aux vraquiers et aux pétroliers, le Comité a approuvé, pour adoption au MSC 87 :

- le projet de résolution MSC pour l'adoption des amendements à la Convention SOLAS visant à introduire les GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers.
- le projet de résolution MSC pour l'adoption des Normes internationales des GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers.
- le projet de résolution MSC portant adoption des Directives pour la vérification de la conformité aux GBS applicables aux vraquiers et aux pétroliers.

Le Comité a décidé de convoquer à nouveau le Groupe de travail sur les GBS au MSC 87 pour finaliser le projet de directives sur les renseignements à inclure dans le dossier de construction du navire, élaborer les modifications à apporter en conséquence aux Directives pour la vérification.



VI - QUESTIONS RELATIVES AU SYSTÈME LRIT.

La mise en service à marche forcée du système LRIT met en lumière, sur des décisions pourtant déjà prises, un certain nombre de difficultés, d'inquiétudes, voire de sources de conflit.

On notera avec intérêt l'intervention fracassante de la Grèce sur les zones d'acquisition de données allouées par la Turquie à son centre IDE, malgré le soin apporté par l'OMI pour dissocier complètement les zones polygonales d'acquisition de la notion de souveraineté. La Chine a immédiatement soutenu la Grèce pour des raisons comparables. Le président FERRER a refusé d'entrer dans la discussion, rappelant que les règles du droit de la mer (Convention de Montego Bay, éventuellement droit coutumier), devaient s'appliquer rigoureusement dans la mise en œuvre du LRIT.

De même, la date butoir du 30 juin 2009 pour la mise en œuvre des centres d'acquisition de données ayant été hors d'atteinte pour plusieurs États membres, un certain nombre de navires opérant sous leur pavillon risquent d'être lourdement pénalisés en étant aucunement responsables de l'absence de transmission des messages LRIT.

Enfin, et c'est le point le plus fortement contesté par de nombreux États émergents conduits par la Chine, le montant des contributions décidées pour la période intérimaire, a été relevé sans préavis de 2500€ à 8500€. Le directeur-général de l'IMSO, coordonnateur du LRIT, a fait remarquer qu'aucune évolution des tarifs ne pouvait être envisagée avant la tenue de l'Assemblée de cette organisation, fixée au 30 juin 2010, malgré les doléances de nombreuses délégations transmises officiellement, avec quelques réticences, par le secrétariat de l'OMI à l'IMSO.

Tout ceci indique pourquoi la proposition de la France pour la détection par satellite des données radio AIS a été fraîchement accueillie. Malgré toutes les précautions prises, la plupart des délégations ont bien compris qu'à terme, ce système rendait obsolète les LRIT. (voir le point 25 de l'ordre du jour).

Le Comité a approuvé des amendements aux spécifications techniques du système LRIT, aux recommandations sur l'inspection et la certification du matériel de bord et aux recommandations concernant la fourniture de renseignements LRIT aux services de recherche et de sauvetage, ainsi que des notes explicatives et des directives relatives aux essais des centres de données LRIT.

Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail sur les questions relatives au LRIT, le Comité a :

- demandé aux Gouvernements contractants de fournir immédiatement à l'Organisation tous les renseignements qu'ils sont tenus de communiquer en application des dispositions de la règle V/19-1 de la Convention SOLAS, des Normes de performance révisées ou de toute autre décision du Comité en relation, et de les mettre à jour dans les plus brefs délais en cas de changement ;
- autorisé le maintien des dispositions que le MSC 85 avait mises en place en attendant l'élaboration et l'adoption d'un plan de continuité de service pour le système LRIT, au cas où il devrait face à une situation critique ou à une attaque malveillante. Ceux qui seraient confrontés à une telle situation en premier, agissant en consultation sur le LRIT, l'IDE, le Plan de distribution des données LRIT (DDP) et à l'infrastructure à clés publiques (ICP), devraient arrêter les mesures à prendre de manière à protéger au mieux le système, à limiter la propagation du ou des problèmes aux autres composants du système, et à garantir la continuité de service ainsi que la reprise des opérations normales ;
- approuvé les principes et les directives relatifs à l'examen et à l'audit de la performance des centres de données LRIT et de l'IDE ;
- invité le Coordonnateur LRIT à diffuser, dès que possible, les demandes de soumission de propositions en vue de la mise en place et de l'exploitation de l'IDE à compter d'une date qui sera arrêtée par le Comité, comprise entre le 1er septembre 2010 et le 31 décembre 2011 ;
- invité le Secrétaire général à organiser, après consultation avec le Président du Comité et le Président du Groupe ad hoc sur le LRIT, la ou les réunions du Groupe qui pourraient s'avérer nécessaires en raison de situations ou de faits nouveaux qui auraient compromis l'application des dispositions de la règle V/19-1 ou le fonctionnement du système LRIT, ou bien qui devraient être résolus sans attendre le MSC 87 ;
- pour la période comprise entre le MSC 86 et le MSC 87, autorisé le Secrétariat à engager toute action ou prendre toute mesure nécessaire pour l'achèvement de la mise en place du système LRIT ou pour la résolution toute difficulté qui pourrait se poser dans l'application des dispositions de la règle V/19-1 ou du fonctionnement du système LRIT.

Le Comité a longuement débattu des redevances et droits que l'IMSO, agissant en qualité de Coordonnateur LRIT, devait percevoir pour la délivrance, à titre provisoire, d'une autorisation d'intégration d'un centre de données dans



l'environnement opérationnel du système LRIT et pour l'examen et l'audit de la performance annuelle des centres de données et de l'IDE.

Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS se sont déclarés gravement préoccupés par cette question et ont indiqué qu'ils escomptaient que l'IMSO examinerait sérieusement ces préoccupations, qu'elle ramènerait ses redevances à un niveau financièrement abordable, et les répartirait d'une manière équitable et acceptable entre ceux qui devaient en supporter la charge.

VII - MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS (rapport sur les travaux de la 13^{ème} session du sous-comité).

Le Comité a approuvé la procédure d'adoption de futurs amendements au Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC), qui est analogue à la procédure d'adoption des amendements au Code IMDG.

VIII - RADIOCOMMUNICATIONS ET RECHERCHE ET SAUVETAGE (rapport sur les travaux de la 13^{ème} session du Sous-comité).

Le Comité a entériné les mesures prises par le Sous-comité en vue de communiquer les notes de liaison pertinentes de l'OMI à l'UIT, à l'AISM, à la CEI et au CIRM.

IX - NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE (rapport sur les travaux de la 40^{ème} session du Sous-comité).

Révision approfondie de la Convention et du Code STCW

Le Comité a autorisé le STW 41 à parachever le projet de texte révisé des amendements et prié le Secrétaire général de prendre les mesures voulues pour convoquer aux Philippines, en juin 2010, la conférence diplomatique chargée d'adopter les amendements à la Convention et au Code STCW.

Lancement de la campagne «Go to sea !» destinée à susciter de nouvelles vocations dans le secteur maritime

Le Comité a prié instamment les États Membres et les organisations internationales de fournir des renseignements sur les activités qu'ils avaient entreprises ou se proposaient d'entreprendre pour appuyer les objectifs de la campagne.

X - PRÉVENTION DE L'INCENDIE (rapport sur les travaux de la 53^{ème} session du Sous-comité).

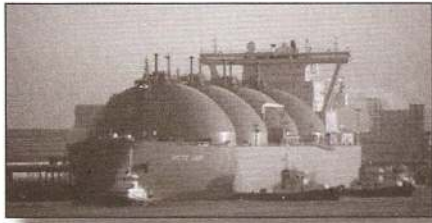
Le Comité a approuvé un certain nombre de circulaires MSC concernant la prévention de l'incendie, en particulier les Directives relatives à l'évacuation de l'eau ayant servi à la lutte contre l'incendie accumulée dans les locaux à véhicules et espaces rouliers fermés et les locaux de catégorie spéciale des navires à passagers et des navires de charge, afin d'aider les Administrations à mettre en application les amendements à la règle II-2/20 de la Convention SOLAS qui ont été adoptés à la suite du naufrage du ferry Al-Salam Boccaccio 98.

Le Comité a adopté par la résolution MSC.284(86) les amendements aux Directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction par eau diffusée équivalents à ceux prévus à la règle II-2/12 de la Convention SOLAS (résolution A.800(19)).

XI - LIQUIDES ET GAZ EN VRAC (questions urgentes découlant de la 13^{ème} session du Sous-comité).

Le Comité a adopté :

- la résolution MSC.285(86) concernant les Directives intérimaires sur la sécurité des installations de moteurs à gaz naturel à bord des navires.



- La résolution MSC.286(86) sur les Recommandations relatives aux fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) concernant les cargaisons relevant de l'Annexe I de MARPOL et les combustibles liquides.

XII - CONCEPTION ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE (questions urgentes découlant de la 52^{ème} session du Sous-comité).

Amendements à la Convention SOLAS et aux instruments connexes

Le Comité a approuvé, pour adoption au MSC 87, les projets d'amendements

- aux chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS, concernant la protection contre la corrosion des citernes à cargaison des transporteurs de pétrole brut.
- au Recueil LSA, concernant les mécanismes de largage en charge et le poids hypothétique des personnes,
- à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage.

Statut des mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage

Le Comité a chargé le Sous-comité DE d'établir un calendrier et une description succincte des mesures nécessaires pour rendre obligatoires certaines parties ou la totalité de la circulaire MSC.1/Circ.1206 concernant les Mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage.

Sécurité des navires exploités dans les eaux polaires

Le comité a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée portant adoption des Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires.

XIII - APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON (questions urgentes découlant de la 17^{ème} session du Sous-comité).

La règle 10 du règlement de l'UE établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires prévoit une reconnaissance mutuelle de leurs certificats. C'était déjà l'objet de violentes critiques lors du MSC 85, âprement poursuivies lors de cette session par les sociétés de classification ainsi que par de nombreux États qui dénoncent un empiètement sur leur souveraineté.

Le Secrétaire Général de l'OMI s'était engagé à saisir le Commissaire aux transports de la Commission européenne ainsi que la Présidence suédoise de l'U.E. Leurs réponses concordantes n'ont pas du tout satisfait les délégations des États-Unis et de la Chine, ainsi que celles de nombreux États émergents et de libre immatriculation, dénonçant l'atteinte aux droits de la Mer (article 94 sur les obligations de l'État du pavillon) et la violation des relations historiques entre les administrations du pavillon et les organismes reconnus. Pour l'instant, il n'en est rien ressorti, mais il faut s'attendre à de nombreuses difficultés à l'OMI entre l'Union Européenne et nombre d'États-membres.

Le Comité a invité les États Membres intéressés à soumettre au MSC 87 des renseignements sur les faits nouveaux relatifs aux préoccupations exprimées au sujet des incidences de l'article 10 de la proposition de règlement du Conseil et du Parlement européen établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

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

XV - RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR L'APPLICATION DES NOUVELLES MESURES.

XVI - RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN.

Groupe de travail mixte OIT/OMI sur les questions d'intérêt commun

Le Comité a noté que des représentants du BIT et du Secrétariat de l'OMI, s'étant réunis au Siège de l'OMI les 21 et 22 janvier 2009, avaient recensé des questions d'intérêt commun aux deux Organisations.

À l'issue de l'examen des résultats de la réunion, le Comité a convenu que le Groupe de travail mixte OIT/OMI sur les questions d'intérêt commun pour les deux organisations devait être constitué sur une base ponctuelle, avec un mandat bien précis.

XVII - ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ.

Le Comité a approuvé la liste des experts dûment qualifiés, désignés par les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales et a renvoyé pour examen au Groupe d'experts FSA les études FSA sur les transporteurs de GNL, les porte-conteneurs, les navires de croisière et les navires rouliers à passagers.

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

La lutte contre la piraterie relève de la souveraineté des états, dans l'action et dans le lieu d'application. C'est donc le domaine de l'O.N.U. et l'O.M.I. ne pouvait pas faire plus que donner des conseils, judicieux, que l'on trouve essentiellement dans les projets de circulaires MSC 622/rev.2, MSC 623 rev.4, et de résolution A 922.

Ces documents ont été mis à jour par le groupe de correspondance et le groupe de travail sur la piraterie, puis validés par le MSC au cours de cette session.

Un consensus général est très rapidement apparu sur le fait que les navigants ne devaient pas être armés, essentiellement pour éviter les dégâts collatéraux et les conséquences juridiques en cas de blessures, mortelles ou non. L'embarquement d'agents de sûreté civils armés est déconseillé, pour des raisons identiques auxquelles s'ajoute un vide juridique certain, mais la décision relève des États et des armateurs opérant sous leur pavillon. La réalité des faits s'écarte de ces recommandations : des navires à passagers transitant par le golfe d'Aden embarquent des agents de sûreté privés armés qui font le coup de feu contre des pirates qui pratiquent le tir d'armes lourdes, la prise d'otage et l'assassinat, ce qui réduit encore la possibilité illusoire de minimiser l'escalade de la violence

Enfin et notamment dans le groupe de travail, les très nombreuses interventions des observateurs non gouvernementaux, notamment ITF et IFSMA, totalement opposées à l'embarquement d'armes, ont noyé celles des États-membres, certains cherchant à préserver leurs possibilités d'action. Pour certains observateurs, cela pourrait influencer la perception d'un consensus des états-membres.

Généralités



Un certain nombre de délégations ont décrit les mesures prises par leur gouvernement pour déployer des navires et des aéronefs patrouilleurs dans la région de l'océan Indien occidental afin de contribuer à la protection du trafic maritime. Le Comité a remarqué avec satisfaction l'étroite coopération stratégique entre États et

a noté l'importance que revêtaient les réunions hebdomadaires du mécanisme d'appréciation commune de la situation et de désescalade du conflit (SHADE) pour la coordination des activités des forces navales participantes.

Les délégations ont souligné l'importance de l'entière application par les navires des recommandations de l'OMI et celles formulées au niveau national. Des délégations ont insisté sur la nécessité d'incorporer des mesures de lutte contre la piraterie dans les plans de sûreté des navires et/ou les procédures que devaient suivre les navires en application du Code ISM.

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

Compte tenu des données statistiques, le Comité a jugé préoccupant que, selon de nombreux rapports reçus, les équipages avaient été victimes d'attaques violentes commises par des groupes de cinq à dix personnes munies d'armes blanches ou d'armes à feu et il a demandé, une fois encore, à tous les gouvernements et à l'industrie maritime d'intensifier et de coordonner leurs efforts pour éradiquer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

Le Comité a également demandé aux États Membres de fournir à l'Organisation des renseignements sur les mesures qu'ils avaient prises eu égard aux incidents qui se seraient produits dans leurs eaux territoriales.

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

Le Comité a condamné l'accroissement spectaculaire des actes de piraterie dans les eaux au large des côtes somaliennes et noté que le Conseil de sécurité de l'ONU avait adopté, depuis sa dernière session, deux résolutions sur la piraterie au large des côtes somaliennes, la résolution 1846 (2008) le 2 décembre 2008, qui prolonge notamment la durée de validité de la résolution 1816 (2008) de 12 mois, et la résolution 1851 (2008) le 16 décembre 2008.

Le Comité a noté également qu'en application de la résolution 1851 (2008), le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes avait été constitué et avait tenu sa première réunion le 14 janvier 2009 pour faciliter les débats sur les mesures que les États et les organisations devraient prendre pour réprimer les actes de piraterie au large des côtes somaliennes ainsi que la coordination de ces mesures. Le Groupe de contact rendra compte des progrès réalisés au Conseil de sécurité. Les participants au Groupe de contact ont notamment constitué quatre groupes de travail pour traiter en priorité des domaines suivants :

- 1 - coordination militaire et opérationnelle et mise en commun de l'information, ainsi que la création d'un centre régional de coordination;
- 2 - aspects judiciaires de la piraterie;
- 3 - renforcement de la sensibilisation du secteur maritime;
- 4 - intensification des initiatives diplomatiques et des activités d'information du public concernant tous les aspects de la piraterie.

Le Groupe de contact avait prévu de se réunir à New York le vendredi 29 mai 2009. Certaines délégations se sont déclarées préoccupées par le manque d'ouverture du Groupe de contact, l'absence apparente de coordination entre le Groupe et le Comité et le risque de doubles emplois.

À ce sujet, des délégations ont demandé de recevoir l'assurance que l'Organisation, et en particulier le Comité, était l'instance principale qui établissait les normes et les mesures applicables au secteur maritime. Malgré ces préoccupations, certains des principaux États du pavillon ont fait part de leur intention de s'engager à collaborer avec le Groupe de contact lors de sa réunion à New York.

Le Secrétariat a présenté au Comité un exposé sur les délibérations de la réunion du Groupe de contact, qui s'était tenue à New York le 29 mai 2009. Le Comité a en outre noté que les Bahamas, les Îles Marshall, le Libéria et le Panama avaient signé la Déclaration de New York par laquelle ils se sont notamment engagés à diffuser les meilleures pratiques de gestion reconnues sur le plan international afin de réduire les risques d'actes de piraterie.

La réunion de Djibouti

Une réunion sous-régionale sur la piraterie à l'intention des États des régions de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden et de la mer Rouge s'est tenue à Djibouti du 26 au 29 janvier 2009.

Cette Réunion de Djibouti a notamment adopté le «Code de conduite de Djibouti» concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. Ce Code porte sur l'arrestation des pirates présumés, l'enquête à leur sujet, leur traduction en justice et la saisie de leur équipement, l'organisation d'opérations communes, le partage de renseignements par l'intermédiaire des points de contacts nationaux au moyen des Centres de coordination de sauvetage maritime de Mombasa et de Dar es-Salaam et du centre d'information maritime régional qui est en cours d'installation à Sanaa (Yémen). Les signataires s'engagent également à passer en revue leur législation sur la piraterie.

Projet de réseau intégré de garde-côtes OMI/OMAOC

Le Secrétariat a continué de promouvoir le projet concernant le réseau fonctionnel intégré de garde-côtes OMI/OMAOC dans diverses instances, tant civiles que militaires. Les progrès accomplis dans la création de centres de recherche et de sauvetage en Afrique de l'Ouest et du Centre à la suite de la Conférence de Florence en 2000 sont également utiles à cet égard.

Le Comité a approuvé les circulaires MSC concernant :

- 1 - les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes;
- 2 - les recommandations à l'intention des gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires;
- 3 - les directives à l'intention des propriétaires et des exploitants de navire, des capitaines et des équipages concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

Le Comité a aussi approuvé un projet de résolution pour adoption par l'Assemblée sur le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, ce qui annulera la résolution A.922(22).

Meilleures pratiques de gestion

Le Comité a approuvé la circulaire MSC sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes (c'est-à-dire les meilleures pratiques de gestion) et a convenu que les recommandations figurant dans cette circulaire devraient se lire parallèlement aux circulaires MSC.1/Circ.1333 et MSC.1/Circ.1334 et à la résolution A.922(22).

Navires de pêche

Le Comité a approuvé les recommandations spécifiques à l'intention des navires de pêche sur les actes de piraterie dans les eaux au large des côtes somaliennes, dont le texte est joint à la circulaire MSC.1/Circ.1332.

Bateaux de plaisance

Le Comité a noté que l'ISAF avait élaboré des recommandations à l'intention des yachts envisageant de traverser le golfe d'Aden et les eaux au large des côtes somaliennes, dont la section 1 précise «il est fortement recommandé aux yachts d'éviter cette zone». Ces recommandations peuvent être téléchargées à partir du site Web de l'ISAF et elles seront bientôt affichées sur le site Web du MSCHOA (Centre de sûreté maritime de la corne de l'Afrique).

Présence à bord d'agents chargés de la sûreté et utilisation d'armes à feu

Il a été décidé à l'unanimité que les gens de mer ne devraient pas être armés. La plupart des délégations qui ont pris la parole ont souscrit à la position adoptée lors du MSC 85, à savoir que le Comité devrait continuer à fortement décourager le port et l'usage d'armes à feu pour la protection des personnes ou des navires et que la décision de faire appel à des équipes de professionnels de la sûreté armées à bord des navires marchands appartenait aux États du pavillon, agissant en consultation avec les propriétaires de navires et les compagnies maritimes, et non à l'Organisation. Le Comité a noté la suggestion selon laquelle, puisque des équipes de professionnels de la sûreté armées étaient en réalité déployées et continueraient de l'être à l'avenir, il pourrait être utile que l'Organisation élabore des lignes directrices sur les normes applicables au personnel de sûreté armé privé à bord.

XIX - SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES.

Le Comité a convenu que le Groupe d'experts FSA devrait passer en revue l'étude FSA actuellement effectuée par l'IACS, lorsqu'elle aurait été finalisée, et a demandé aux Gouvernements Membres et aux organisations internationales de mettre leur base de données sur les accidents à la disposition de l'IACS pour l'aider à réaliser la FSA susmentionnée.

XX - MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES.

XXI - RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS.

XXII - APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ.

XXIII - PROGRAMME DE TRAVAIL.

XXIV - ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2010.

XXV - DIVERS.

La France a présenté, avec beaucoup de précautions, un document visant à réserver pour l'OMI le spectre de fréquences nécessaires pour développer un système de détection par satellite des messages AIS.

Un tel système menace potentiellement les LRIT, ne serait-ce que par sa couverture mondiale, l'absence de redevances, et le coût réduit de l'installation à bord des navires, limité à la seule modification du logiciel des balises AIS. La délégation indienne en a immédiatement compris l'intérêt, au point que le représentant de l'Inde est venu aussitôt s'enquérir auprès de la délégation Française des possibilités de fourniture du matériel nécessaire. Traumatisés par les attentats de Bombay, les autorités de ce pays souhaitent équiper en AIS tous leurs pêcheurs, estimant que la portée des LRIT ne procure pas un préavis suffisant pour réagir face à une intrusion menaçante.

La Chine, et quelques pays de libre immatriculation se sont montrés particulièrement hostiles en raison de la concurrence prévisible avec le système LRIT, limité et onéreux.

Dans ce document, des explications sont données sur la détection par satellite des messages AIS. Cette détection est l'un des aspects d'une question maritime inscrite à l'ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications que l'UIT tiendra en 2011 (CMR-11).

Rappel des faits

Au MSC 85, la détection par satellite des messages AIS avait donné lieu à un débat. Ce débat avait été soulevé par les préoccupations exprimées au cours du COMSAR 12 et du NAV 54 au sujet de l'absence de directives sur ce point. Le MSC 85 avait renvoyé la question au COMSAR 13 et au NAV 55 pour obtenir davantage d'informations. Malgré les explications détaillées fournies dans le document COMSAR 13/4/11 par une Administration, qui réclamait l'étude de la question, cette dernière n'a fait l'objet d'aucun débat. Au cours de la première séance plénière du COMSAR 13, huit Administrations se sont opposées à ce que la question soit examinée au sein du Groupe de travail chargé des questions traitées par l'UIT constitué par le COMSAR 13, en faisant valoir que le Comité devait d'abord donner des orientations claires sur l'intérêt que présentait la détection par satellite des messages AIS.

À l'issue de la quatre-vingt-cinquième session du MSC, la séance plénière a autorisé les Administrations qui le souhaitaient à revenir sur la question au titre du point «Divers» de l'ordre du jour (MSC 85/26, paragraphe 4.34).

Examen de la question

Détection par satellite des messages AIS

1 - Principe

La détection par satellite des messages AIS consiste à recueillir, par satellite, des données échangées sur les voies AIS par des navires équipés de dispositifs AIS de classe A et de mettre ces données à la disposition des autorités maritimes.

Parmi les données recueillies figurent au moins les suivantes :

- la MMSI et des renseignements sur le navire (nom, longueur, ...)
- le statut/les conditions de navigation
- la position (latitude et longitude)
- la vitesse
- le cap

L'émission d'un message AIS dure entre 2 secondes et 3 minutes, cette durée dépendant principalement de la vitesse du navire émetteur. Les signaux peuvent être captés par des navires, des stations côtières ou des satellites. Étant donné la couverture limitée de la constellation satellitaire et les collisions entre signaux, seule une partie de ces messages peut être recueillie par des satellites; la durée réelle de la transmission via l'espace des comptes rendus AIS pourrait donc être de quelques minutes, mais aussi de quelques heures, suivant la complexité et la conception du système AIS spatial et la densité du trafic maritime.

L'un des principaux intérêts de la détection par satellite des signaux AIS est la possibilité de repérer les utilisateurs qui ne coopèrent qu'à moitié et transmettent des données fausses sur les voies AIS, plus particulièrement des positions fausses; en analysant le signal reçu à bord du satellite (en mesurant le décalage Doppler), il est possible de vérifier que ce signal a bien été émis depuis la position indiquée dans le message.

2 - Fréquence et protocole

Aujourd'hui, l'AIS est un système VHF normalisé qui s'appuie sur divers documents, à savoir l'annexe 3 de la résolution MSC.74(69), la Recommandation M.1371-1 de l'UIT-R, la Norme 61993-2 de la CEI, première édition, sur les exigences relatives à la navigation et aux radiocommunications maritimes, et la Recommandation de l'AIMS sur les stations côtières AIS et les aspects réseaux liés au service AIS, édition 1,0.

À l'heure actuelle, le principal obstacle à la collecte des données AIS émanant de systèmes à satellites est la collision des messages AIS reçus par l'intermédiaire de ces satellites. Les performances peuvent être sérieusement altérées dans les zones à forte densité de trafic. En effet, le champ de visibilité des satellites est bien plus étendu que la cellule de communication des navires (cellule AMRTAO), si bien que l'accès au satellite peut être considéré comme un accès aléatoire.

Dans des zones comme la Manche, la mer Méditerranée et le golfe du Mexique, jusqu'à dix signaux peuvent être reçus en même temps sur les voies A1 et A2; il est très difficile, dans ces conditions, de recevoir correctement au moins un de ces messages.

On pourrait, pour résoudre cette question une fois pour toutes, affecter des voies AIS exclusivement à une liaison spatiale et optimiser le protocole de transmission (périodicité, message et synchronisation) pour cette configuration.

Ces voies AIS supplémentaires réservées exclusivement à une liaison spatiale AIS pourraient être les voies maritimes 75 (156,775 MHz) et 76 (156,825 MHz). Ces canaux sont adjacents à la voie 16 maritime mais une analyse préliminaire (voir le document ITU-R WP 5B/18-E du 29 janvier 2008, élaboré par les États-Unis) montre qu'ils ne devraient subir aucun brouillage.

Il est prévu que cette solution aura un impact sur l'équipement AIS (reconfiguration du logiciel de la plupart des appareils) mais ses avantages sont multiples : forte capacité du système, ce qui évitera la saturation à moyen terme, et protection contre le brouillage dû aux autres systèmes au sol qui utilisent les fréquences AIS actuelles.

3 - Service mondial protégé

Le principal avantage de la détection par satellite des messages AIS est qu'elle constitue un service mondial. À la différence des systèmes point à point, elle permettra d'accéder en même temps à toutes les données AIS envoyées par les navires dotés d'un équipement AIS de classe A dans le monde entier.

Les données AIS spatiales sont semblables aux données AIS classiques. Elles peuvent donc être comparées ou ajoutées aux données recueillies par les stations côtières et être facilement intégrées aux systèmes de trafic maritime en place qui utilisent déjà des données AIS.

Pour ce qui est du caractère confidentiel, des données seront recueillies partout dans le monde mais leur disponibilité pourrait être sélective afin de protéger les intérêts commerciaux des utilisateurs et les intérêts nationaux des autorités maritimes. Les problèmes liés à la confidentialité des communications par satellite destinées à des groupes ont déjà été examinés tant pour les systèmes de télécommunication que pour les systèmes de navigation, et ils ont été résolus de manière satisfaisante. On pourrait envisager des stratégies analogues pour l'AIS spatial.

4 - AIS spatial et LRIT

L'AIS spatial et le LRIT ne sont pas des systèmes concurrents car ils répondent à des besoins différents, le LRIT étant un outil de communication point à point utilisé aux fins d'information et de surveillance et l'AIS spatial un système permettant le suivi partout dans le monde, utilisé pour la gestion des navires.

L'AIS spatial ne peut remplacer le LRIT car il ne permet pas, même avec de nouvelles fréquences exclusives, d'accéder immédiatement aux données dans n'importe quelles conditions, la configuration de la constellation des satellites et l'environnement du navire concerné pouvant, l'un et l'autre, retarder d'une demi-heure au moins la réception des renseignements. Ce système ne réagit donc pas suffisamment vite pour répondre aux besoins les plus pressants du LRIT.

5 - Conclusion

La détection par satellite des messages AIS est un système de suivi caractérisé par :

- un service de haute qualité (richesse des informations, contrôle possible de l'intégrité des renseignements de position transmis par les navires);
- le manque de contraintes pour les utilisateurs : l'AIS spatial n'est pas un système point à point et aucuns frais de télécommunication ne devront être pris en charge par les utilisateurs; et
- une vaste couverture : la couverture d'un tel système est mondiale et englobe les régions polaires.

En tant que système de suivi, sa principale faiblesse est sa performance en matière de détection. Les technologies de pointe peuvent résoudre en partie les problèmes posés par le système AIS actuel mais l'adjonction de voies spatiales réservées exclusivement à l'AIS permettrait de régler ce problème une fois pour toutes en offrant un système rentable qui pourrait même supporter une augmentation importante du trafic maritime actuel.

Recommandations

La détection par satellite des messages AIS est l'un des aspects d'une question maritime inscrite à l'ordre du jour de la CMR-11 (point 1.10), pour laquelle l'opinion de la communauté maritime est nécessaire. Le point 1.10 de l'ordre du jour vise à étudier les besoins de spectre et à laisser à la CMR-11 le soin de décider si une attribution additionnelle peut être faite au service mobile maritime par satellite.

La recherche de spectre visée par ce point de l'ordre du jour ne doit pas être comprise comme constituant un engagement de la part de l'OMI à appliquer cette nouvelle technologie, qui n'est pas destinée à remplacer le système LRIT, mais

plutôt à le compléter. Une fois que la CMR-11 aura pris une décision au sujet du spectre, l'OMI aura tout loisir de décider de l'utilisation d'un tel système et de réfléchir à la possibilité d'en imposer l'emport.

Avant de se forger une opinion définitive sans étudier le problème, la sagesse consisterait au moins à appuyer les études en cours.

Mesures que le Comité est invité à prendre

Il est recommandé de prendre les mesures suivantes :

- 1 - soutenir la détection par satellite des messages AIS aux fins de la surveillance et de la gestion des transports maritimes et, en particulier, encourager les études entreprises par l'UIT et les agences spatiales pour déterminer s'il est nécessaire de disposer de voies supplémentaires pour la détection par satellite des messages AIS, et dans quelles conditions;
- 2 - reconnaître que, dans la mesure où elles constituent un aspect d'un point de l'ordre du jour d'une CMR, les études relatives à la détection par satellite des messages AIS font partie du programme de travail du Sous-comité COM-SAR;
- 3 - reconnaître que la navigation électronique fait déjà partie du programme de travail des Sous-comités NAV et COMSAR;
- 4 - reconnaître que le Sous-comité NAV est compétent en matière d'AIS et que les questions traitées par l'UIT font déjà partie du programme de travail de ce sous-comité; et
- 5 - reconnaître, par conséquent, qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire une nouvelle question au programme de travail pour étudier la détection par satellite des messages AIS. Cette étude est déjà couverte par diverses questions du programme de travail des Sous-comités NAV et COMSAR.

XXVI - EXAMEN DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVAUX
DE SA 86^{ème} SESSION.

O.M.I. :

SESSION du MEPC 59 À LONDRES du 13 AU 17 juillet 2009

Notre collègue Christophe MAGUIN a assisté au MEPC 59, et nous en fait le compte-rendu.



Le siège de l'OMI se trouve sur les quais de la Tamise entre les bureaux du MI5 et Big-Ben. Les infrastructures étaient en travaux ces deux dernières années, et ce sont dans des installations modernes et fonctionnelles que nous avons été reçus.

Toutes les délégations étaient présentes à la réunion d'ouverture lors du discours du Secrétaire Général de l'OMI, M. Efthimios E. Mitropoulos. La force de son intervention fut relevée par de nombreux participants. Il presse le comité d'aboutir dans les différents



travaux et les délégations pour ratifier au plus tôt les différentes conventions en attente

Le MEPC a un rôle à jouer dans le combat pour la protection de l'environnement et contre le réchauffement global.

Aussi conformément à ces recommandations le président du MEPC M. A. Chrysostomou (Chypre), a mis en place les différents groupes et les a mis au travail dès 10H30 le lundi 13 juillet.

A ma demande, j'ai été affecté au groupe de travail sur le «Rôle de l'élément humain» (WG3) puisque ce groupe traite principalement les affaires ayant un lien avec le code ISM.

Élection du Président et du vice-président pour 2010 :



En application de l'article 17 de son Règlement intérieur, le Comité a réélu à l'unanimité M. Andreas Chrysostomou (Chypre) Président et a élu M. Manuel Nogueira (Espagne) Vice-président pour 2010.

Au cours de ce comité, le discours de notre Président N. Sarkozy fut remarqué par les différentes délégations sur les sujets de la création d'un poste d'Ambassadeur de France auprès de l'OMI ainsi que sur la création d'une structure de type «garde-côte» pour ce qui est de l'action de l'état en mer.

Les travaux se sont achevés le vendredi 17 juillet en fin d'après midi.

COMPTE RENDU DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE «RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN» :

Objectifs du groupe de travail sur l'élément humain fixés par le président du MEPC :

16.1 Le MEPC 59 sera invité à examiner les résultats des travaux du MSC 85 et du MSC 86 sur les questions relatives à l'élément humain, ainsi que tout autre document soumis au titre de ce point de l'ordre du jour. 16.2 Les résultats des travaux du Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain, qui se réunira pendant le MEPC 59 pour examiner, notamment, les projets d'amendements aux Directives révisées sur l'application du Code ISM aux fins de les soumettre à l'Assemblée 26 pour adoption, seront portés à l'attention du Comité.

Un premier débat porta sur les enseignements à tirer suite au naufrage du MSC Napoli en particulier sur l'évolution de l'effectif en cas de machine ayant perdu ses qualités «AUT». (MEPC59-16)

Suite à l'incident du MSC Napoli et à l'analyse du rapport d'accident disponible sur GISIS, le groupe de travail estime que le bord aurait dû informer la compagnie des conditions d'exploitation à l'appareillage dès lors qu'elles sortent de la normale par le biais de leur propre système de gestion de la sécurité (selon une instruction Cie de préparation de situation d'urgence sur le mauvais temps) ; il incombe alors à la Compagnie de juger de la nécessité d'en rendre compte à la classe et l'administration du pavillon, laquelle aurait pu exiger un renfort d'effectif.

De plus il fut question du port des combinaisons d'immersion dans les embarcations de sauvetage et le document MSC.1/Circ.1278 fut rappelé à la mémoire de chacun.

Pour ma part je trouve surprenant que le *safe manning* d'un navire devienne un *safe manning* quand tout va bien, et que lorsqu'un navire a un incident technique impactant, il soit nécessaire de faire appel à des équipes complémentaires qui viendraient renforcer la «décision d'effectif de quand tout va bien»... Il sera difficile au Chef mécanicien et au Commandant de décider quand un renfort d'effec-

tif sera nécessaire, car c'est en soit reconnaître une incapacité à surmonter une situation transitoire avec les moyens d'exploitation courante. Quel Commandant ou quel Chef ne recevra pas de pression de son armement pour tenter de régler ces incidents au mieux... Ou alors faudra-t-il prévoir tous les scénarii possibles dans la préparation aux situations d'urgence? Cela pourrait découler sur des effectifs réglementaires minimalistes ne permettant plus de réaliser les opérations de maintenance courante ou capables de faire face à une avarie nécessitant plus de 14 heures de travail consécutif dans la même journée (pour respecter OIT180). Les Personnes désignées ont encore du travail devant elles.

Second débat sur l'organisation des groupes de travail conjoints entre l'OMI et l'OIT (ILO). (MEPC59-16.1 ;MEPC59-16.2 & MEPC59-16.6)

La marge entre les travaux de l'OMI et de l'OIT est étroite dès lors qu'il est question de l'élément humain. Les études sur les conditions de travail des marins peuvent relever des comités Sécurité, Légal, Protection de l'environnement marin,... (pour mémoire la convention OIT180 sur la fatigue et la durée minimale de périodes de repos des marins). Le code ISM dans ses objectifs rappelle qu'il convient de mettre en application les conventions, circulaires et directives en vigueur quelques soient l'origine leurs émission (organismes internationaux, régionaux -USCG / EU - ...). Pour ce sujet il s'agit d'un draft de proposition limitant les compétences de ce groupe de travail à l'aptitude médicale et la composition de la dotation médicale et rendant compte au MSC. Les autres sujets proposés relevant d'autres comités (Legal,...).

Ce groupe de travail serait composé de 8 délégués de l'OMI et 8 délégués de l'OIT.

Troisième débat sur la création d'un «délégué des marins à la sécurité (seafarer safety representative - SSR)» à bord des navires. (MEPC59-16.3)

Dans sa convention consolidée sur le travail maritime, ILO (Titre 4 règle 4.3.3.2.d) exige qu'un représentant de l'équipage pouvant traiter des affaires de sécurité soit élu (ou désigné) pour prendre part aux comités de sécurité du navire et consulté lors des audits internes ou externes. De plus ILO a édité un manuel sur la «prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports», dans lequel les attributions de ce représentant sont plus détaillées (§1.3.o & 2.8). De nombreux pays ont déjà des délégués sécurité du personnel sur les navires et des délégués à l'hygiène et la sécurité au travail pour tous les navires ; que les délégués bord soit impliqués dans la sécurité peut paraître nouveau, mais dans les faits, en France cela est déjà obligatoire dans le cadre de la mise en place du document unique de prévention des risques (mais pas toujours appliqué). Suite à un débat de plus d'une heure, il est convenu de proposer de ne pas modifier le code mais d'explicitier ce point de mise en application de la convention consolidée de l'OIT dans un document type directive existant qui sera mis à jour Résolution 913 (22).

Pour mémoire, circulaires MSC/MEPC relatives à l'ISM :

- Directives sur les éléments fondamentaux d'un programme d'hygiène et de sécurité du travail à bord des navires. (MSC-MEPC.2/Circ.3)
- Directives pour l'application opérationnelle du code ISM par les compagnies (MSC-MEPC.7/Circ.5)
- Directives sur les qualifications, de la formation et de l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu des dispositions du Code ISM. (MSC-MEPC.7/Circ.6)

S'en est suivi un débat sur la formation et les compétences de ce représentant élu, (MEPC59-16.4, avenant à STCW ?). Cette proposition prévoyait que ce représentant reçoive une formation (à bord, à

terre ou par DVD) afin d'être en mesure de comprendre les mesures de sécurité en application à bord et d'en faire la promotion auprès de ses collègues de travail. Le tableau de formation a plus sa place dans STCW que dans un «guidelines» propre au Code ISM.

Pour ma part, je trouve ce tableau ambitieux et ne suis pas certain que tous les SSR seront formés à ce point dans tous les armements du monde dès lors que l'on prend en considération l'internationalisation des équipages et le problème de turn-over des équipages.

Le débat fut tout aussi chaud le lendemain, pour savoir quelle devait être la qualification de ce SSR, le niveau d'intégration de cette proposition dans le code ISM la forme que devait prendre cette proposition. Cela aboutit à la rédaction d'un draft de circulaire MSC/MEPC.7 à l'attention de STCW par les membres les plus impliqués (Norway, USA, ILO, STF, Germany, IMCA,...) dont la rédaction et l'approbation a pris deux demi-journées... Du fait de la révision du code STCW, il y aura une conférence en juin 2010.

Lancement d'une campagne IMO/ITF/ILO pour l'attractivité des métiers de la mer, **2010 étant «l'année des gens de mer»**

Dans la pratique, en France, cela existe déjà par les Comités Hygiène et Sécurité du Travail qui ont leurs représentants au sein de la compagnie et des délégués bords qui peuvent traiter de nombreux sujets au niveau du bord. Cette proposition imposera :

- d'étendre les compétences du délégué bord aux affaires de sécurité à bord,
- de formaliser l'élection de ce délégué sécurité bord de chaque navire,
- d'assurer une formation ad-hoc aux différents élus.

Ceci faisant partie des guidelines de la mise en application du code ISM, ceci pourra donc faire l'objet de Non-Conformités en cas d'audit ISM (internes ou externes).

Quatrième débat sur un projet d'amendements aux Directives révisées sur l'application du code ISM. (MEPC59-16.5)

Les directives de mise en application du code ISM (**résolution A.913 (22)**) ont fait l'objet d'une proposition d'amendements au MSC 84 qui sont alors passés en revue ligne par ligne (**MSC84/WP6**) et les propositions de la Corée (**MEPC59-16.5**) sont analysées au fur et à mesure.



Précisions sur la certification provisoire.

La Suède aimerait que les directives ne soient pas une répétition du code mais plutôt un véritable outil d'interprétation du code reconnu par tous (exemple : interprétation commune de la définition des «éléments clés» (ISM Code § 14.4.2), etc).

Le compte rendu des travaux de ce groupe de travail se trouve dans le document de travail **MEPC59/WP11**. (lire : Officier en charge de la sécurité au lieu de Officier de Sûreté - erreur de traduction de l'OMI).

COMPTE RENDU DES TRAVAUX DU COMITÉ ET DES AUTRES GROUPES DE TRAVAIL

WP 01 - Mise en œuvre de la convention OPRC et du protocole OPRC-HNS ainsi que des résolutions pertinentes de la conférence :

Rapport sur les travaux du Groupe technique OPRC-HNS à sa neuvième session :

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble et, en particulier, il a :

- 1 - noté que le Groupe avait approuvé la version définitive du document destiné à servir de guide sur l'identification et l'observation des hydrocarbures déversés, en chargeant le Secrétariat d'effectuer d'éventuelles modifications de nature rédactionnelle et de soumettre le document au MEPC 60 pour approbation ;
- 2 - souscrit à l'avis du Groupe visant à soumettre la version définitive du texte révisé de la section I (Prévention) du Manuel sur la pollution par les hydrocarbures au MEPC 60, en vue de son approbation ;
- 3 - entériné la recommandation du Groupe visant à ajouter, au programme de travail du Groupe, le projet d'outil d'aide à la décision pour la gestion des déchets provenant des déversements d'hydrocarbures, que le REMPEC est en train d'élaborer en vue de son utilisation dans la région méditerranéenne, afin de poursuivre son élaboration sous forme de directives internationales ;
- 4 - analysé les travaux menés par le Groupe afin d'assurer un examen technique et d'apporter une contribution en vue de l'élaboration de directives sur l'évaluation du nettoyage du littoral en cas de déversement d'hydrocarbures pour la région méditerranéenne, sous la coordination du REMPEC, et décidé de supprimer cette question du programme de travail du Groupe, puisque les travaux sont désormais achevés ;
- 5 - approuvé la recommandation du Groupe visant à inscrire, au programme de travail du Groupe, une nouvelle question concernant l'élaboration d'un guide opérationnel sur l'utilisation des produits absorbants, sur la base de renseignements récents communiqués par la France ;
- 6 - noté l'action continue menée par le Groupe pour combler les lacunes en matière de données ayant trait à la notification des accidents, en particulier ceux qui découlent de la pollution par les hydrocarbures et les substances HNS et, en conséquence, continué de prier instamment les États Membres de signaler tout accident et incident de mer mettant en cause des substances HNS, tel que prescrit par les dispositions de la version révisée des procédures de notification harmonisées - Rapports requis en vertu de la règle I/21 de la Convention SOLAS et des articles 8 et 12 de MARPOL (MSC-MEPC.3/Circ.1) et du module sur les accidents et incidents de mer du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) ;
- 7 - noté les résultats et recommandations issus du quatrième Forum de recherche et développement de l'OMI sur les substances HNS présentes dans le milieu marin, tenu à Marseille (France) en mai 2009 et souscrit à la série de mesures proposées par le Groupe pour appliquer les recommandations, en particulier :
 - a - élaborer une série de mesures et fixer les délais correspondants aux fins d'appliquer ces recommandations;
 - b - établir un inventaire des renseignements, des activités de recherche et de développement et des meilleures pratiques ayant trait à la préparation et à l'intervention en matière de pollution par des substances HNS;
 - c - dresser la liste des 20 produits chimiques qui sont les plus susceptibles d'être transportés/déversés en mer, à utiliser dans la planification des événements mettant en cause des substances HNS; et
 - d - inviter l'Organisation internationale de normalisation (ISO)

à envisager d'élaborer des normes internationales relatives à certains niveaux d'équipement de protection individuelle (EPI);

- 8 - entériné la recommandation du Groupe d'utiliser le nouveau site Web du REMPEC <http://www.rempec.org/> comme plate-forme d'échange de renseignements pour héberger l'inventaire des renseignements, des activités de recherche et de développement et des meilleures pratiques ayant trait à la préparation et à l'intervention en matière de pollution par des substances HNS, une fois qu'il sera finalisé.

Cours types d'introduction de l'OMI sur la préparation et la lutte contre les événements de pollution du milieu marin mettant en cause des substances HNS :

Ces cours ont été approuvés mais il fut noté qu'ils allaient trop loin dans les détails relatifs à l'organisation de la formation.

WP 02 - Projets d'ordres du jour des MEPC 60, 61 & 62 :

MEPC 60 du 22 au 26 mars 2010
MEPC 61 octobre 2010
MEPC 62 juillet 2011

Constitution de groupes de travail, d'étude et de rédaction par le MEPC 60

Le Comité est convenu, en principe, de constituer au MEPC 60 les groupes de travail, d'étude et de rédaction ci-après :

- 1 - Groupe de travail sur les questions relatives aux gaz à effet de serre;
- 2 - Groupe de travail sur les Directives pour le recyclage des navires;
- 3 - Groupe de travail sur les critères d'évaluation des risques pour l'environnement; et
- 4 - Groupe de rédaction sur les amendements aux instruments obligatoires.

Groupes de travail par correspondance

Le Comité a décidé de constituer les groupes de travail par correspondance intersessions ci-après, qui devront rendre compte de leurs travaux au MEPC 60 :

- 1 - Groupe de travail par correspondance sur les critères d'évaluation des risques pour l'environnement;
- 2 - Groupe de travail par correspondance sur la révision de l'Annexe V de MARPOL;
- 3 - Groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de Directives pour le recyclage des navires; et
- 4 - Groupe de travail par correspondance sur les bruits produits par les navires de commerce et leurs incidences sur la faune marine.

Réunions intersessions

Le Comité a approuvé la tenue des réunions intersessions des groupes ci-après :

- 1 - Groupe technique OPRC-HNS, pendant la semaine précédant le MEPC 60 en mars 2010, lequel devrait rendre compte de ses travaux au MEPC 60; et
- 2 - Groupe de travail ESPH, en 2010.

WP 03 - Programmes de travail des Sous-comités BLG et FSI et ordres du jour provisoires de leurs prochaines sessions :

WP 04 - Questions des programmes de travail des Sous-comités DSC, NAV et DE qui ont trait à l'environnement :

Bruits des navires :

Risques de collision entre les navires et les cétacés. (MEPC59-18)

Approbation des documents de travail.

La Belgique informe le comité qu'une base de données sur les collisions marines avec les cétacés existe et peut être renseignée depuis les navires. http://www.iwcoffice.org/sci_com/shipstrikes.htm

Édition d'une circulaire **MEPC1.Circ674**.

Réduction des bruits des navires. (MEPC59-19 & 19.1)

Ces documents présentés par les US WWF, ne souhaite pas que l'on s'intéresse aux sonars ou navires de guerre, mais au bruit rayonné par les machines. Il existe un groupe de travail par correspondance, qui travaille sur la cavitation des hélices. Le Japon propose de réduire les vitesses des navires car ainsi on réduira les problèmes de cavitation des hélices.

Le développement durable et les navires

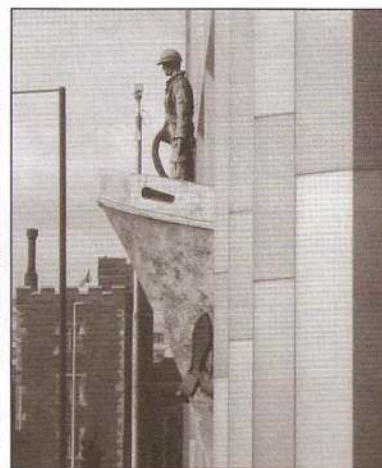
MEPC59-23 présenté par FOEI sur une base de données qualifiant les compagnies par rapport à leur approche durable (<http://www.cleanshippingproject.se>). Il fut également question de cleanship mais cela porte surtout sur la mise en place de tri sélectif à bord des navires. (mais là subsiste le problème du traitement des déchets débarqués bien souvent dans la même benne, s'ils ne sont pas dispatchés sur quai...)

WP 05 - Évaluation préliminaire des propositions de nouvelles questions à inscrire au programme de travail du MEPC :

WP 06 - Gestion des eaux de ballast :

Ayant examiné les mesures qu'il était invité à prendre par le Groupe d'étude et les observations de diverses délégations, le Comité a :

- 1 - conclu qu'il existait suffisamment de technologies de traitement des eaux de ballast ayant fait l'objet d'une approbation par type pour les navires construits en 2010, qui sont visés à la règle B-3.3, et recommandé que l'on ne modifie pas la résolution A.1005(25) de l'Assemblée ;
- 2 - chargé le Secrétariat d'élaborer un projet de résolution MEPC pour demander aux Administrations de promouvoir l'installation d'un système de gestion des eaux de ballast au stade de la construction des navires neufs, conformément aux dates d'application indiquées dans la Convention BWM, en vue de le soumettre au MEPC 60 pour examen et adoption ;
- 3 - décidé que si l'on utilisait de l'eau potable comme eau de ballast, cette utilisation devrait être réglementée en vertu de la Convention sur la gestion des eaux de ballast, tout en notant l'intention de réexaminer cette question après l'adoption de la Procédure pour évaluer d'autres méthodes de gestion des eaux de ballast (eau potable différent d'eau douce car cela exclu les eaux de rivières ou intérieures qui peuvent également contenir des organismes invasifs) ; et



- 4 - approuvé la reconstitution du Groupe d'étude sur les eaux de ballast au MEPC 61, conformément aux dispositions qui sont énoncées à la règle D-5.1 de la Convention.

WP 07 - Recyclage des navires :

Le Comité a examiné et approuvé le rapport du Groupe de travail (MEPC 59/WP.7) dans son ensemble et, en particulier, (les numéros des paragraphes mentionnés sont ceux du document MEPC 59/WP.7), il a :

- 1 - pris note des délibérations du Groupe qui ont abouti à la mise au point définitive du projet de directives pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses (paragraphes 6 à 10) ;
- 2 - adopté les Directives pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses par la résolution MEPC. xxx(59) figurant à l'annexe xxx ;
- 3 - noté les progrès réalisés par le Groupe dans l'élaboration du projet de directives pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (paragraphes 11 à 13) ;
- 4 - pris note des résultats de l'examen par le Groupe de la question de l'élaboration de directives en vue de faciliter la délégation aux organismes reconnus du pouvoir de délivrer une autorisation aux installations de recyclage des navires (paragraphe 14) ;
- 5 - noté les résultats de l'examen par le Groupe de la question de l'élaboration de recommandations pour le recyclage, par des États Parties à la Convention, de navires sans pavillon et de navires battant pavillon d'un État non Partie (paragraphe 15) ;
- 6 - examiné l'ordre de priorité qu'il est proposé de suivre pour élaborer les directives liées à la Convention (paragraphes 16 et 17) ; et
- 7 - décidé de constituer de nouveau le Groupe de travail par correspondance intersessions sur les directives relatives au recyclage des navires, dont les travaux seraient coordonnés par le Japon, et de lui confier le mandat ci-après.
«En se fondant sur les résultats des travaux du MEPC 59 et sur le rapport du Groupe de travail diffusé sous la cote MEPC 59/WP.7, le Groupe de travail par correspondance sur les directives relatives au recyclage des navires est chargé de mener à bien les tâches suivantes :

- 1 - poursuivre l'élaboration du projet de texte des directives pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, en se fondant sur le texte qui figure à l'annexe 1 du document MEPC 59/3/1, afin qu'il soit définitivement mis au point durant le MEPC 60 ;
- 2 - s'il dispose d'assez de temps, commencer à élaborer le projet de texte des directives pour l'établissement du plan de recyclage du navire ;
- 3 - s'il dispose d'assez de temps, commencer à élaborer le projet de texte des directives pour l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires ; et
- 4 - rendre compte des résultats de ses délibérations au MEPC 60.»

WP 08 - Gaz à effet de serre :

Directives et orientations dans le contexte de l'Annexe VI de MARPOL et du Code technique sur les NOx

Le Comité a décidé de charger le Groupe technique de passer en revue ces directives et les projets de circulaire MEPC et d'en établir les textes définitifs afin qu'ils puissent être adoptés à la présente session.

Directives révisées sur les dispositifs EGC :

Poursuite de l'examen des Directives EGC révisées en vue d'en achever la mise au point à la présente session, en tenant compte de

l'avis fourni par le GESAMP au sujet des critères applicables au rejet de l'eau de lavage, ainsi que des documents MEPC 59/4/31 (Finlande) et MEPC 59/10/5 (IMarEST), qui ont tous trait aux Directives EGC proprement dites et contiennent des propositions techniques.

Proposition visant à désigner les eaux côtières des États-Unis et du Canada zones de contrôle des émissions. (MEPC 59/6/5)

Le Comité a décidé de renvoyer la proposition des États-Unis et du Canada au Groupe technique, pour que ce dernier l'examine plus avant, en tenant compte des observations susmentionnées et en particulier de ce qui suit :

- 1 - le manque de combustibles pour moteurs marins à faible teneur en soufre et ses conséquences; et
- 2 - la position de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon en tant que territoire français se trouvant dans la ECA proposée.

Fourniture à terre d'énergie électrique aux navires se trouvant au port

Publication imminente de la spécification ISO/CEI PAS 60092-510 sur l'alimentation électrique des navires par la terre.

Indicateur opérationnel de rendement énergétique des navires (EEDI)

Le Comité a convenu de l'établissement de circulaires MEPC sur

- les directives intérimaires relatives à la méthode de calcul de l'indicateur opérationnel de rendement énergétique applicable aux navires neufs. MEPC1-Circ682
- les directives pour le contrôle de l'établissement de l'indicateur opérationnel de rendement énergétique MEPC1-Circ681
- les directives pour l'élaboration d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire MEPC1-Circ683
- les directives pour l'utilisation de l'indicateur opérationnel de rendement énergétique des navires (EEDI) MEPC1-Circ684

Le document de travail MEPC 59/4/2 devant servir de base pour l'établissement de ces circulaires.

WP 09 - Amendements à Marpol annexe 1 :

Proposition de résolution en vue de l'ajout d'un chapitre propre à la prévention de la pollution au cours des opérations de transfert de cargaison d'hydrocarbures entre pétroliers en mer.

Proposition d'amendements au certificat IOPP et à la méthode de renseignement du registre des hydrocarbures. Ajout d'une caisse à boues pour les navires de 400ums d'une capacité suffisante pour la durée du voyage.

Le Comité a rappelé que, à sa 58^{ème} session, il avait approuvé le projet d'amendements à l'Annexe I de MARPOL concernant la prévention de la pollution pendant les opérations de transfert d'hydrocarbures entre navires en mer (ajout d'un nouveau chapitre 8 et amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38).

Le Comité a décidé de :

- 1 - fixer au 1^{er} mars 2012 la date d'application des règles du nouveau chapitre 8 (voir le paragraphe 1 du projet de règle 40) ;
- 2 - fixer au 1^{er} décembre 2010 la date d'application du transport obligatoire d'un plan STS (voir le paragraphe 1 du projet de règle 41) ;
- 3 - conserver le texte du projet de règle 42 au sujet de la notification des opérations STS prévues dans la zone économique exclusive. Une observation de l'observateur d'INTERTANKO ayant trait

à la période de notification antérieure a été communiquée au Groupe de rédaction ; et

- 4 - supprimer le paragraphe 6.1.5.4 du modèle B du Supplément au Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures pour remédier à une incohérence qui figure dans ce modèle.

Le Comité a convoqué le Groupe de rédaction sur les amendements à l'Annexe I de MARPOL, sous la présidence de Mme Lindy Johnson (États-Unis), et l'a chargé d'élaborer la version définitive du texte aux fins d'adoption, conformément à l'article 16 2) b), c) et d) de la Convention MARPOL, en lui a confié le mandat ci-après :

- 1 - compte tenu des documents présentés, ainsi que des décisions prises et des observations et propositions formulées en séance plénière, élaborer la version définitive du projet d'amendements à l'Annexe I de MARPOL, dont le texte figure dans les documents MEPC 59/5 et MEPC 59/5/1; et
- 2 - élaborer des résolutions MEPC appropriées ayant trait à l'adoption d'amendements sur :
 - a - l'ajout d'un nouveau chapitre 8 et les amendements à apporter en conséquence au modèle B du Supplément au Certificat IOPP;
 - b - les amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38 de l'Annexe I de MARPOL au Supplément au Certificat IOPP et au registre des hydrocarbures.

Règle 23 de l'Annexe I de MARPOL :

Le Comité a approuvé l'Interprétation uniforme révisée proposée par IACS & Intertanko «Si un dispositif à gaz inerte est installé, la surpression normale, en kPa, doit être considérée comme égale à 5 kPa.»

Rejet d'hydrocarbures et de déchets d'hydrocarbures de plates-formes fixes et flottantes :

Le Comité a approuvé les éclaircissements fournis par INTER-TANKO.

En ce qui concerne la limite de la teneur en hydrocarbures applicable aux rejets à la mer à partir des citernes de décantation d'une FPSO, conformément aux Directives et à la législation pertinente de l'État côtier :

- 1 - lorsque la citerne de décantation contient uniquement de l'eau de gisement, celle-ci peut être rejetée si sa teneur en hydrocarbures est égale à 30 ou 40 ppm, selon la réglementation de l'État côtier ; et
- 2 - lorsqu'un mélange d'hydrocarbures provenant de la tranche des machines est ajouté aux citernes de décantation, ou qu'un mélange d'hydrocarbures provenant de la tranche des machines est ajouté directement à l'unité de traitement de l'eau de gisement, la teneur en hydrocarbures de l'effluent rejeté à la mer ne doit pas non plus dépasser 15 ppm.

Règle 12 de l'Annexe I de Marpol : (protection des doubles coques des soutes à combustibles ou équivalent)

Elle devrait s'appliquer à l'ensemble du pétrolier faisant l'objet de la transformation, c'est-à-dire à toutes les soutes à combustibles nouvelles et existantes. Le Comité a noté que la proposition de la Suède entraînait l'application de la même interprétation en cas d'agrandissement de navires rouliers.

À l'issue d'un débat, le Comité a décidé que les éclaircissements sur l'application des prescriptions de la règle 12A de l'Annexe I de MARPOL mentionnés ci-dessus s'appliquaient aussi aux transformations importantes de tous les navires, telles que définies à la règle 1.28.9 de l'Annexe I de MARPOL.

Règle 15 de l'Annexe I de Marpol : (transfert des eaux de cale de la tranche des machines des pétroliers vers les citernes de décantation, ainsi que les options d'évacuation ultérieure autorisées en vertu de l'Annexe I de MARPOL lorsque les eaux de cale polluées de la tranche des machines ont été mélangées avec des résidus de la cargaison)

L'auteur du document a indiqué qu'il existait à présent une ambiguïté au sujet du traitement des mélanges d'hydrocarbures de la tranche des machines mélangés avec les hydrocarbures de la tranche de la cargaison et il s'est dit préoccupé par le fait que le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures n'était pas conçu pour fonctionner avec des émulsions et des contaminants qui pourraient se trouver dans les eaux de cale polluées et que la norme de rejet de 30 litres/mille marin, prévue en vertu de la règle 34, pourrait être considérée comme plus souple que la teneur limite en hydrocarbures de 15 ppm, prévue à la règle 15.

Le Comité a souscrit aux points de vue ci-dessous :

- 1 - la règle 34 et l'Interprétation uniforme 22 y relative indiquent clairement que, lorsque des résidus d'hydrocarbures ne provenant pas de la cargaison d'hydrocarbures sont transférés dans les citernes de décantation, le rejet de tels résidus devrait se faire conformément à la règle 34. Par conséquent, la procédure est autorisée en vertu des règles de l'Annexe I de MARPOL ;
- 2 - toutefois, cette autorisation n'équivaut pas à un assouplissement des prescriptions qui exigent que les navires soient munis d'un matériel de filtrage des hydrocarbures conformément à la règle 14 de l'Annexe I ;
- 3 - le matériel de filtrage des hydrocarbures ne devrait être utilisé que pour le rejet des eaux de cale polluées provenant de la tranche des machines conformément aux prescriptions de la règle 15 ; et
- 4 - le rejet de résidus d'hydrocarbures ne provenant pas de cargaisons d'hydrocarbures mélangés à des résidus d'hydrocarbures de cargaison devrait être effectué par le biais du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures mentionné à la règle 31.

WP 10 et WP 10a1 Interprétation et modifications de MARPOL :

Inadéquation des installations de réception des déchets :

L'observateur de l'IFSMA a noté que le nombre d'installations de réception adéquates disponibles était décevant et a estimé que si une interdiction était introduite, comme il a été proposé, il deviendrait immédiatement nécessaire de traiter les questions de disponibilité des installations de réception. L'IFSMA a encouragé à rendre compte des inadéquations des installations de réception observées conformément aux procédures figurant dans la circulaire MEPC.1/Circ.469.

Guide pour le diagnostic des contaminants dans les eaux de cale polluées :

Le Comité a noté les résultats des débats sur le guide pour le diagnostic des contaminants dans les eaux de cale polluées, dans le cadre de l'entretien, de l'exploitation et du dépannage des systèmes de traitement des eaux de cale, et, en particulier, il a noté l'avis du Sous-comité selon lequel le guide proposé pourrait constituer un excellent outil pour aider les membres de l'équipage affectés au compartiment des machines à satisfaire aux prescriptions de MARPOL. Cet avis a été partagé dans les documents MEPC 59/10/9 (Libéria) et MEPC 59/10/7 (IFAW), dans lesquels il était suggéré de diffuser le guide sans tarder, sous couvert d'une circulaire MEPC. Lorsque cette question a été examinée, il a été noté qu'un examen plus approfondi du texte actuel serait utile et qu'on devrait l'ef-

fectuer, mais il a été décidé d'utiliser les directives existantes à ce stade. Le Secrétariat a été prié de diffuser le Guide sous la cote **MEPC.1/Circ677**.

Plan d'action contre le problème de l'inadéquation des installations de réception portuaires :

Le Comité a souscrit, en outre, à la décision du Sous-comité selon laquelle la version définitive du «Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires» serait diffusée sous couvert d'une circulaire, et le Secrétariat a été invité à diffuser le Guide sous la cote **MEPC.1/Circ671**. Par ailleurs, le Comité a souscrit à la possibilité de diffuser aussi le Guide par les moyens suivants :

- 1 - créer un lien permettant de télécharger de manière électronique le Guide à partir du site Web du GISIS;
- 2 - encourager les États du port à mettre le Guide à disposition dans les installations de réception portuaires; et
- 3 - encourager les États du pavillon à mettre le Guide à la disposition des propriétaires et capitaines de navires.

Questions relatives au contrôle par l'État du port :

Le Comité a fait sienne la recommandation du Sous-comité selon laquelle la circulaire **MSC-MEPC.4/Circ.3** sur l'obturation du circuit d'assèchement de cale dans les ports devrait être diffusée au sein de tous les régimes PSC dans les meilleurs délais, si cela n'avait pas déjà été fait.

Révision de l'Annexe V de Marpol : (déchets d'exploitation)

Le Comité a noté les recommandations ci-après, qui figuraient aux paragraphes 38 à 41 du document MEPC 59/6/3 :

§ 38 Les États devraient encourager le recours à des débris servant d'indicateurs dans les enquêtes menées par des volontaires et ils devraient former ces derniers pour obtenir des données conjoncturelles statistiquement valables afin de suivre l'évolution des rejets d'ordures par les navires. Ces États devraient également encourager les volontaires à passer au peigne fin les plages et les eaux côtières et à établir soigneusement un inventaire des débris marins. Il faudrait normaliser la formation, appropriée, des volontaires afin d'obtenir des données conjoncturelles statistiquement valables permettant de suivre l'évolution des sources de débris en distinguant ceux qui proviennent des navires de ceux qui sont d'origine terrestre. En outre, il faudrait tenir compte des débris marins qui flottent entre deux eaux ou qui coulent au fond des océans.

§ 39 L'Organisation devrait examiner les résultats des travaux du FSI et la question de la collaboration avec les autres organes des Nations Unies, pour ce qui est des initiatives visant à aider les États à fournir des installations de réception portuaires adéquates et de la surveillance continue de la présence d'ordures provenant de navires dans l'environnement.

§ 40 Pour tenter de résoudre le problème des appareils de pêche abandonnés et de la gestion des ordures liées à la pêche, l'Organisation devrait poursuivre sa collaboration avec les instances régionales de contrôle des navires par l'État du port, les organisations régionales chargées de la gestion des pêches et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

§ 41 Le Comité devrait examiner les amendements qui pourraient être apportés à l'Annexe V et aux Directives pour sa mise en œuvre, tel qu'il ressort des paragraphes ci-dessus et de l'annexe 1. La création d'un groupe de travail par correspondance est peut-être le meilleur moyen d'exami-

ner plus avant ces amendements, après quoi un groupe de travail chargé de parachever ce travail important pourrait être constitué.»

La FAO estimait qu'il conviendrait en priorité d'augmenter le nombre des navires de pêche qui devaient tenir un registre des ordures, d'améliorer la surveillance et la notification des engins perdus ou abandonnés, de concevoir des techniques permettant de récupérer en toute sécurité les engins de pêche perdus dans le milieu marin et de mettre au point des méthodologies normalisées pour évaluer les incidences des engins abandonnés, perdus ou rejetés. Dans ce contexte, l'amélioration de la disponibilité des installations de réception portuaires et de leur accessibilité a été également mentionnée, et la nécessité d'une étroite collaboration entre OMI, FAO et PNUE a été soulignée.

La délégation néerlandaise, appuyée par plusieurs délégations, a répété son point de vue, déjà exprimé au cours des réunions précédentes du Comité, à savoir qu'il était souhaitable de prendre en considération le principe de l'interdiction générale du rejet d'ordures par les navires, que toutes les définitions devraient figurer dans le texte de l'Annexe V et non pas dans les Directives pour sa mise en œuvre comme c'est maintenant le cas et que seules les expressions dont les définitions avaient été données devraient être utilisées dans le texte.

Le Comité a décidé de diffuser, ainsi que l'ont demandé les auteurs, une circulaire MEPC, qui préciserait les points suivants :

- 1 - l'eau de lavage des cales à cargaison, qui contient des résidus de cargaison sèche de quelque nature que ce soit, produite à l'occasion du lavage des cales à cargaison d'un navire, n'est pas considérée comme ordures au sens de l'Annexe V, à l'intérieur de la zone des golfes et de la zone de la mer Méditerranée ; et
- 2 - il est possible d'évacuer cette eau de lavage des cales à cargaison à plus de 12 milles des côtes à l'intérieur de ces zones. Les résidus de cargaison présents dans l'eau de lavage ne doivent pas provenir d'une marchandise classée parmi les polluants marins dans le Code IMDG.

Projet de directive pour gérer les cargaisons avariées :

Le Comité a noté que les organes directeurs avaient aussi recommandé :

- 1 - qu'un groupe de travail par correspondance intersessions conjoint soit chargé d'entreprendre l'élaboration d'un nouveau module dans le cadre des cours de formation de l'OMI sur les Directives sur la gestion des cargaisons avariées, ainsi que d'une brochure rédigée en langage clair présentant les principaux éléments de ces directives. Cette brochure pourrait également être utilisée dans le cadre d'activités de coopération technique et être distribuée aux navigateurs ou diffusée par le biais d'internet;
- 2 - que le Secrétariat demande au MEPC d'étudier d'autres mécanismes établis de communication avec les navigateurs et de diffuser également les Directives et/ou la brochure, selon qu'il convient; et
- 3 - que des experts LC/LP se joignent au Groupe de travail par correspondance chargé de réviser l'Annexe V de MARPOL et échangent des vues sur d'autres questions de limite qui y sont étudiées dans le cadre de cette révision.

Le Comité a :

- 1 - adopté, en y apportant de légères modifications d'ordre rédactionnel, les Directives sur la gestion des cargaisons avariées;
- 2 - chargé le Secrétariat de diffuser les Directives sous couvert d'une circulaire commune LC/LP-MEPC, destinée à remplacer la lettre circulaire No 2074, diffusée en 1998, qui portait sur le même sujet, et de rendre les Directives disponibles sur le site Web de l'OMI.



Traitement des déchets d'hydrocarbures de la tranche des machines des navires :

Le Comité a décidé de modifier la section 11.4 des Directives révisées (2008) pour les systèmes de traitement des déchets d'hydrocarbures de la tranche des machines des navires et notes d'orientation pour un système intégré de traitement des eaux de cale (IBTS) (MEPC.1/Circ.642), en ajoutant le membre de phrase «aboutissant à l'endroit spécifié à l'alinéa 2.2 de la règle 12 de l'Annexe I de MARPOL» à la suite de l'expression «... moyens de vidange adéquats».

Directives intérimaires pour l'inscription des opérations dans le Registre des hydrocarbures, partie I :

En raison de contretemps, les Directives proposées seraient maintenant soumises au MEPC 60.

WP 11 - Rôle de l'élément humain :

Voir première partie de ce compte-rendu.

WP 12 et WP12a1 - Compte-rendu du comité

Le résumé de ces documents figure ci-dessus.

Cdt Christophe MAGUIN

Opinion sur l'opportunité d'AVOIR UNE «CITADELLE» À BORD DES NAVIRES DE COMMERCE - PAGE du code ISPS N° 4

Suite à un rapport récent sur la Piraterie Maritime, des suggestions ont été émises, entre autres, de créer des «citadelles» à bord des navires qui transitent ou travaillent dans les zones à risque de piraterie. Cette suggestion nous interpelle. En créant ces citadelles n'allons nous pas faire le jeu des pirates ? N'y a-t-il pas de meilleures solutions ?

Ce concept existe déjà dans les recommandations internationales (OMI, OCIMF, USCG) mais a été récemment mis en doute, suite à la mort d'un marin (Lloyd List du 14.10.2009)

INTRODUCTION

Les «citadelles» : c'était dans l'air depuis un moment et le député breton Christian MENARD l'a listé dans les actions possibles dans son rapport sur la piraterie qu'il a déposé récemment à l'Assemblée Nationale ! Je cite :

«En cas d'attaque, l'équipage peut également constituer une «citadelle» en verrouillant le château et la passerelle pour interdire tout contact avec l'extérieur : cela fait partie des règles ISPS. Cette manœuvre permet de garder le contrôle du bateau et d'attendre les secours mais elle n'est envisageable que si l'équipage est entraîné, adhère à la démarche et surtout est prévenu avant l'attaque pour avoir le temps de se mettre à l'abri».

Il s'agit de créer un refuge, une citadelle, un donjon c'est à dire l'ultime refuge lorsque les méchants assaillants ont réussi à passer le pont-levis du château ! Il s'agit donc semble-t-il de chercher à rassembler l'équipage pour les protéger des pirates « certainement » sanguinaires : en gros on demande à l'équipage de rejoindre une zone sûre en laissant les «attaquants» piller le navire mais en continuant à assurer la sécurité de la navigation du navire ! Cette zone sûre est devenue depuis la «citadelle», c'est-à-dire cette place forte imprenable où tout l'équipage s'enfermerait en attendant que les assaillants s'en aillent.

Cette idée semble issue du cerveau des nombreux consultants d'origine militaire qui ont fait irruption dans l'environnement de la sûreté du transport maritime et portuaire depuis l'avènement du code ISPS.

Il s'agirait donc de construire un lieu où les pirates ne pourront entrer et où l'équipage pourrait se réfugier !... des navires seraient en cours de transformation à ce qu'il paraît : tôles «doublantes» de 10m/m, hublots pare-balles, etc...! Pour des pilleurs élémentaires comme on en trouve partout dans le monde, c'est une des solutions possible à condition que la citadelle soit la passerelle, si on est en route, et/ou un autre local si le navire est à quai ou au mouillage !

Pour les prises d'otage préparées comme cela se passe en Afrique de l'Est avec au minimum une semaine entre : route vers la côte, les tractations puis la «livraison» de la rançon, cela ne semble pas être du tout la solution... un équipage enfermé pendant un mois dans un local avec ou sans toilettes et... combien de jours de vivres ? Rappelez-vous les femmes sur «LE PONANT»... Le Commandant MARCHESSEAU les avait cachées dans le vide technique N°1 pour les protéger des possibles ardeurs coupables de pirates excités par le Khat qu'ils mâchouillaient toute la journée... elles sont sorties de leur trou au bout de... 28 heures !

Le député C. MENARD semble, à raison, circonspect («l'équipage peut également») sur cette proposition... mais où il se trompe c'est que le code ISPS n'a jamais recommandé cette solution ! La création des zones d'accès restreint est destinée à ralentir la progression des pirates ou d'autres malveillants vers des zones critiques ou vitales du navire (passerelle, PC machine,

locaux équipage). Seules des recommandations issues de l'ICS/ISF (fédération des armateurs) prévoyaient de rassembler tout l'équipage dans une zone sûre «lorsque cela est approprié»*

Le rapport du groupe de contact de l'ONU** parle aussi de la solution de la citadelle «afin de retarder l'accès aux commandes du navire et de gagner du temps» et demande aux capitaines de faire une évaluation de risques avant toute traversée ou mouillage ou séjour au port dans ces zones, une évaluation des risques conduite en tenant compte du retour d'expérience. L'aventure du PONANT et surtout le récit fait par son Capitaine, nous permet ce retour d'expérience.

En sûreté toute analyse de risque commence par une identification des menaces et une évaluation quantitative des risques associés (code ISPS) en tenant obligatoirement compte du facteur humain.

IDENTIFICATION ET ANALYSE DES MENACES :

1. Les pirates somaliens recherchent d'abord de l'argent (Retour d'expérience suite à la mésaventure du PONANT) :

- En prenant le contrôle du navire, ils ne savaient que dire : Money, Money !
- Ils ne cherchent pas beaucoup le coffre du Capitaine qui semble quand même bien caché.
- Ils tenteront de voler tout les appareils du bord ou appartenant aux membres d'équipage : téléphones et ordinateurs portables, PDA, MP3 etc...
- La partie la plus importante de l'argent recherché est, bien sûr, la rançon qui sera proportionnelle à la valeur du navire et de sa cargaison!

2. Les pirates sont bien organisés :

- Leur première action est de prendre le contrôle du navire... et de toute personne à bord.
- Ce sont peut-être des « pauvres pêcheurs ou paysans » mais ils savent bien que le cœur du navire, c'est la passerelle.
- Le contrôle des membres d'équipage est pour eux indispensable : le chef demande la « crew list » et regroupe rapidement l'ensemble de l'équipage pour pouvoir le surveiller !
- La surveillance de chacun des membres d'équipage sera ensuite constante : aller à la douche, aller aux toilettes, préparer les repas... les pirates seront toujours là en poussant leur kalachnikov dans les reins !
- Les pirates qui ont kidnappé le navire sont des « seconds couteaux »... les maîtres sont à terre et ce sont eux qui vont négocier ... ce sont les seuls d'ailleurs qui parlent suffisamment anglais. Ils se font appeler avocat et sont tous d'anciens instituteurs ... ils seront les négociateurs!
- C'est d'ailleurs en partie pour cela que les navires sont ramenés systématiquement vers la terre !... Pas sûr que la notion d'eaux territoriales soit vraiment bien assimilée par les pirates opérationnels souvent analphabètes... ils viennent rechercher une aide à terre: un notable, un cheik, un négociateur !

3. Le plan de sûreté du navire :

- Prévoit normalement un repli de l'état-major pont sur la passerelle pour conserver le contrôle du navire
- La passerelle est une ZAR (Zone d'accès restreint) son accès est contrôlé par des portes intermédiaires ou extérieures verrouillées.
- Ces portes ne sont pas nécessairement blindées mais leur verrouillage retardera théoriquement la progression des pirates et permettra au Capitaine de lancer son alerte de sûreté, au minimum via le SSAS et par tout autre moyen peut-être moins discret mais plus « palpable » !
- Aucune porte sauf peut-être les portes étanches situées au dessous du pont de franc-bord n'est capable de résister à des armes que possèdent les pirates somaliens.

4. Les pirates sont armés

Ils sont nerveux, stressés, soupçonneux, jeunes, mâchent du khat et leur dextérité avec leurs armes n'est pas celle que l'on croit ! Leur prétendu entraînement de commandos est un mythe !

Il est conseillé de suivre les demandes des pirates, de ne pas contester, etc... en gros de ne pas les énerver... ils ont quand même la gâchette facile et donc une rafale instinctive, une balle perdue et c'est une ou plusieurs vies en l'air, bêtement!

Le médecin du PONANT aura ainsi la cuisse « éraflée » par une balle perdue ayant ricoché plusieurs fois.

5. Les armes

A part le pistolet du chef, qui est ainsi plus libre de ses mouvements, les pirates ont des kalachnikov toutes neuves et un lance roquette RPG 7 (Rocket Propelled Grenade)... c'est une arme anti-char !

Les balles de Kalachnikov vous démolissent une serrure comme un rien, celle entre la timonerie et le pont extérieur du PONANT ne résistera pas longtemps !

Le RPG lance des grenades explosives qui sont faites justement pour traverser les tôles blindées des chars adverses (30 à 50 mm ?) avec de gros dégâts humains et matériels à l'intérieur du char !

6. Les forces de sûreté proches

Leur proximité énerve les pirates : le Cdt du PONANT leur demande même de s'écarter un peu !

7. Détermination des points faibles y compris le facteur humain

En dessous de 15 nds, la vitesse est un gros point faible pour un navire. Rattraper, doubler et aborder un navire de plus de 15 nds nécessite des embarcations pouvant faire 30 ou 35 nds ...dans toutes conditions de mer... difficile pour leurs embarcations légères dans une mer tant soit peu formée !

La faible hauteur du pont au dessus de l'eau (franc-bord) est un point faible important.

Le manque de formation de l'équipage à vivre une telle aventure (tentatives pour échapper aux attaques, situation d'otage, comportement en cas d'attaque des forces armées) est une faiblesse supplémentaire.

ÉVALUATION DU RISQUE :

Rappel : le risque est proportionnel à la gravité des conséquences et à la probabilité de survenue.

1. Conséquences de la menace : même s'il n'y a pas eu beaucoup de morts jusqu'à présent (une douzaine quand même au total !), la probabilité qu'il y en ait d'autres est de plus en plus grande et une seule vie mise en danger rend les conséquences très graves.

2. Probabilité d'occurrence (somme de la sûreté physique et organisationnelle) :

Sûreté physique (mesures techniques) :

Le navire a un plan de sûreté approuvé par le Pavillon. Cela veut dire, qu'au moins sous pavillon français, des mesures de verrouillage des zones d'accès restreint sont possibles. Mais la citadelle n'a jamais été rendue obligatoire ! Avec des pirates armés de kalachnikov et de RPG 7, la solution de regrouper le personnel du bord dans une « citadelle » pourrait avoir l'effet inverse de celui recherché :

- Pour une raison évidente de maîtrise complète de la situation, les pirates regroupent les otages et les « gardent à vue » : vérification de la crew list par le chef des pirates du PONANT et contrôle constant de TOUT le personnel du bord durant la semaine qu'a duré la prise d'otage. Dans ce cas, regrouper le personnel du bord dans une citadelle c'est finalement faire le jeu des pirates !
- Protection du personnel : aucune cloison, même doublée, aucun sabord ne peut résister à la roquette d'un RPG 7 anti-char. Une roquette pénétrant dans la citadelle ferait, de plus, un véritable carnage !

NB : La dernière communication des USCG recommanderait de réagir comme l'équipage du MAERSK ALABAMA c'est à dire qu'une partie de l'équipage se réfugie dans la machine derrière une porte étanche en prenant les commandes du navire. Tandis que le Cdt Richard PHILLIPS restait à la passerelle avec deux de ses hommes. Nous n'avons pas encore tous les éléments de cette histoire, mais faute de pouvoir contrôler le navire et le diriger vers un mouillage près de la côte, les pirates ont pris le capitaine en otage ! Je ne suis pas sûr que mettre la vie d'un seul marin en péril pour faire échouer le détournement soit la solution ! Et tous les navires n'ont pas la machine derrière une porte étanche... les accès sont beaucoup plus classiques.

Les pirates du PONANT vont tout faire pour empêcher les membres d'équipage de communiquer avec l'extérieur en dehors de leur contrôle (confiscation des VHF et téléphones, contrôle des moyens de communication satellitaires). Le contrôle des communications est un atout indispensable à la réussite de leur opération : les otages sont vivants, un négociateur/interprète va pouvoir discuter avec l'armateur !

Autre matériel

Tous nos navires ont des radars performants (10 et 3 cm) et on ne voit pas ce que le gadget de détection optique d'Automatic Sea Vision apportera pour 150.000 € !... sauf à détecter les skiffs des pirates plus tôt et ainsi appeler au secours plus tôt ! Pour les navires des forces de l'ordre (corsaires ou douaniers) je veux bien ! Pour les navires de commerce qui sont toujours les cibles (hier et aujourd'hui), c'est beaucoup trop cher pour avoir quelques minutes de plus pour appeler au secours... en a-t-on vraiment besoin ?, le SSAS est déjà là pour cela, non ? Par contre l'ASV pourrait-être installé sur les gros navires et détecterait certainement plus facilement les pêcheurs/plaisanciers plus sûrement et ainsi... les éviter ! Cela est certainement à creuser non ?

Les canons à eau à haute pression ou les simples lances à incendie pourraient être efficaces... si les pirates n'ont pas d'armes ! Quel Capitaine mettrait ainsi ses hommes d'équipage en péril ? Le Cdt du PONANT à sagement ordonné de tout arrêter dès les premiers coups de feu ! Les autres gadgets comme le LRAD (Long Range Acoustic Device) ou phares aveuglants ne valent pas grand-chose lorsque les pirates sont équipés de casques anti-bruits ou attaquent leur proie de tous les bords à la fois !

Sûreté organisationnelle :

La veille a été doublée sur le PONANT et les matelots ont bien vu, à temps, le navire-mère puis les skiffs qui se sont lancés à l'abordage. Le Cdt MARCHESSEAU a eu le temps d'activer le SSAS (30 secondes de pression sur le bouton rouge sont nécessaires) et d'appeler ALINDIEN par téléphone satellitaire.

On ne voit pas ce qu'un spécialiste de la sûreté (solution MENARD) pourrait apporter de plus à un équipage déjà bien formé. Mettre des militaires à bord avec des armes adéquates est une solution attractive mais c'est peut-être pousser à l'affrontement direct avec des pirates pas du tout impressionnés. Les dégâts collatéraux possibles valent-ils de tenter le coup ? Pour le Capitaine bonjour les ennuis au cas où il serait « autorisé » à escalader dans le premier port de commerce de son voyage !

Pour nos thoniers, c'est différent. Ils sont à la mer jusqu'à ce que le bateau soit plein à ras-bord, ils débarquent leurs poissons toujours dans les mêmes ports de la région (PORT LOUIS ou DIEGO SUAREZ) où des accords peuvent être facilement trouvés avec les États. En effet le commerce de transformation du thon est vital pour ces pays là !

D'autre part, il est hors de question de mettre des gardes armés civils à bord... et comme juridiquement le Pavillon ne peut exonérer le Capitaine du navire de ses responsabilités... qui donne l'ordre de tirer sur d'autres hommes ? et... devinez qui sera au tribunal si la dissuasion ne se passe pas bien, s'il y a des morts ?

La solution du convoi protection par un navire de guerre est bien sûr la meilleure, mais même avec toutes les marines du monde concentrées dans la zone, on aura du mal à assurer la protection ne serait-ce que de quelques % du trafic maritime (20.000 passages par an !) Même si la pêche au thon est très lucrative, aucun armement n'a les moyens de se payer un navire d'escorte par bateau !

Facteur humain

Le code ISPS nous oblige à le prendre en compte. Les comportements humains sont toujours des facteurs déclenchant et aggravant dans une situation de crise et donc dans toute analyse, le facteur humain augmente la probabilité d'occurrence ou aggrave les conséquences. Les mesures de réduction de risque restent majoritairement la préparation des hommes à vivre une situation nouvelle (avant, pendant et après) et cela se fait toujours par de la formation initiale et continue (exercices et entraînements) puis, après la « bagarre », par un soutien psychologique nécessaire.

Le groupe de travail STW de l'OMI planche actuellement sur une formation spécifique pour « survivre » dans une situation d'otage. L'OMI ne peut faire « rapide » et donc malheureusement cette formation ne pourra voir que le jour qu'au mieux l'an prochain avec une application vers

2012 ! C'est trop loin... on sait déjà quoi faire et surtout quoi ne pas faire... Il faudrait donc le faire tout de suite en urgence !

RÉSULTATS :

Sauf convoi/protection par un bâtiment de guerre, le risque est intolérable. Les mesures de réduction de risque à portée de main du Capitaine, comprennent l'application du plan de sûreté (conforme au code ISPS) et un comportement adéquat de l'équipage en cas de prise en otage. Une formation spécifique est nécessaire mais elle ne réduit pas à zéro le risque. Le facteur humain prend en compte aussi le comportement des pirates qu'il est impossible d'évaluer... tous les négociateurs restent humbles... il suffit de peu de chose pour que cela dérape, et une rafale de kalachnikov ou de PM fait toujours des dégâts irréversibles !

On devrait aussi mieux former les équipages sur l'attitude à avoir en cas d'assaut des forces armées. C'est normalement prévu dans le plan de sûreté du navire, mais combien de SSO forment régulièrement leurs équipages là-dessus ? Nous pensons que l'équipage du PONANT et celui du CARRE d'AS ont eu beaucoup de chance... chance aidée par le comportement des membres d'équipage : maîtrise de la situation par notre collègue P.MARCHESSEAU, présence d'esprit de M. DELANNE. Florent LEMAÇON en a eu beaucoup moins de chance, malheureusement pour lui !

SUGGESTIONS :

- Pour des navires vulnérables (navires à passagers, navires lents, bas sur l'eau) ... les armateurs feraient bien de renoncer à traverser cette région.
- Pour tous les navires, une formation du Capitaine sur les meilleures méthodes pour échapper aux tentatives de détournement sans prendre de risques inconsidérés pour son équipage et sans tomber dans la « gadgeterie » serait judicieuse (formation issue de la MSC Circular 1334 de juin 2009).
- Tous les équipages devraient recevoir, mais tout de suite, une formation minimum sur le comportement de survie si par malheur ils sont pris en otage : « vivre en otage, survivre en cas d'assaut » ainsi que proposé par l'ONU pour ses fonctionnaires partant en mission dans des pays à risque !
NB : Toutes les directives internationales (ONU, ICS/ISF) ainsi que le rapport MENARD recommandent cette formation.

NB : l'AFCAN a soumis cette idée à l'OMI dès mai 2009 via la représentation française. J'ai soumis récemment un projet de formation à l'ENMM du HAVRE.

En conclusion :

On attend tous des précisions sur l'incident de sûreté relaté par le Lloyd List du 14.10.2009 : Un marin tué alors qu'il se trouvait derrière la porte de la « citadelle » attaquée au fusil d'assaut par des pirates dans le Golfe d'ADEN et un lieutenant, derrière lui, gravement blessé ! En effet, il semble que, de plus en plus violents, les pirates savent très bien à présent que les équipages peuvent se barricader dans une citadelle ; On a également trouvé des pains de plastic dans leurs embarcations (pour faire sauter les portes ?). C'est apparemment, en SOMALIE, aussi facile à trouver que des Kalachnikovs ou des lance-roquettes avec leurs munitions !

Alors, après avoir tout tenté pour éviter que les pirates ne montent à bord - sans prendre de risques - on continue à recommander la citadelle ? Ou bien ne faudrait-il pas tout simplement se rendre dès qu'ils sont à bord ?

Octobre 2009

Cdt Bertrand APPERRY
AFCAN AFEXMAR MIIMS

Ref : Rapport Christian MENARD et récit de P.MARCHESSEAU « Prise d'otages sur le PONANT » Ed Michel LAFOND

* « Guidelines on prevention for Masters and Ship Security Officers » ICS/ISF 4^{ème} édition 2004, page 24.

** « Meilleures pratiques de gestion recommandées aux propriétaires, exploitants, armateurs gérants et Capitaines des navires en transit dans le golfe d'ADEN et au large des côtes somaliennes » ONU/CGPCS groupe de travail N°3 janvier 2009 §4.

LE CODE ISM SERAIT-IL INSUFFISANT ?

OU APPLICATION DU TMSA - PAGE DU CODE ISM N° 20

PRÉAMBULE

Comme vous le savez, la présente page du code ISM en est à son numéro vingt ! Au départ, il s'agissait de tenter :

- d'aider d'abord à la compréhension du code qui semblait rester du «grec» pour certains d'entre nous et
- ensuite, d'améliorer son application par une sorte de formation continue.

Cela fait maintenant 15 ans que le code ISM est une réalité pour nous et plus de 10 ans que j'assure cette rubrique dans AFCAN INFO (quelques précédentes pages sont disponibles sur le site www.afcan.org). Même si parfois je désespère de convaincre des collègues, il est sûr que les générations qui nous suivent ont une autre vision du management de la sécurité. Je parlais il y a encore 10 ans des «ISM-Sceptiques», ce n'est plus le cas aujourd'hui pour les navigants actuels heureusement.

Cependant au regard de certaines évolutions actuelles, il me paraît opportun de faire un petit bilan sur l'application du code ISM.

L'ISM EST-IL LA PANACÉE ?

Bâti intentionnellement en termes concis et généraux (comme une norme ISO) surtout pour faciliter l'approche et ensuite permettre :

- une adaptation spécifique aux activités de la compagnie (tanker, gazier, passagers, ro-ro etc...), et
 - une adaptation aux différentes cultures de tous les marins du monde... pourvu que les principes et les exigences du code clairement exprimées soient observées
- ...le code n'a pas beaucoup évolué depuis son élaboration si ce n'est que par petites touches surtout destinées à éclaircir certains points qui portaient à interprétations.*

Avec des objectifs clairs de mise à niveau et d'amélioration de la culture sécurité de notre industrie, le code est malheureusement resté parfois trop général ce qui, à l'inverse du code ISPS, facilite une application partielle. Vous entendez souvent nos meilleurs commentateurs maritimes vous dire qu'il n'est point besoin de nouvelles règles, appliquons d'abord celles qui existent ! et ils ont bien raison !

Pour le code ISM, c'est du pareil au même, point n'est besoin de nouvelles directives : appliquons le code comme il faut et cela sera suffisant !

Je le répète souvent, le code ISM contient en lui-même : tous les éléments de la gestion de la sécurité et de la protection de l'environnement marin ainsi que les bases de l'amélioration continue de nos comportements via le retour d'expérience. Enfin je maintiens que les objectifs du code, même s'ils sont ambitieux, sont réalisables en l'état !

LE CODE ISM PLUS !

Malgré tout cela, des directives d'origine armatoriale, ne concernant pour l'instant que les pétroliers, sont parues en 2004 et viennent déjà d'être révisées. Toutes les compagnies de transport pétrolier s'y mettent sauf à voir disparaître leurs merveilleux contrats d'affrètement ! Ces directives sont considérées par leurs auteurs comme un complément indispensable au code ISM !

Tiens donc ! Le code ISM nécessiterait un complément ? Ce code que les nombreux fonctionnaires du pavillon ou du port viennent vérifier le couteau entre les dents serait-il insuffisant ?

LE PROGRAMME TANKER MANAGEMENT AND SELF ASSESSMENT (TMSA)

La bande annonce titrait : the ISM code is not enough!

Le programme TMSA est une initiative de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) qui est un peu, et même beaucoup, l'association des compagnies de transport pétrolier « top class ». Le TMSA a donc été présenté comme un «code ISM+ non obligatoire mais fortement recommandé» pour les adhérents de l'OCIMF.

L'OCIMF est coutumier de ce genre de fortes recommandations (drogue et alcool, fatigue, ship to ship transfer guide, ISGOTT, Single Buoy Mooring safe practice etc...) qui sont en général d'une grande qualité.

L'OCIMF est aussi l'initiateur de la base de données SIRE (Ship Inspection Report Exchange) qui contient les résultats des «vettings»** des affréteurs pétroliers. Il y a en effet longtemps que les affréteurs, certainement pas très satisfaits des inspections effectuées par les pavillons ou les ports, ont mis en place leurs propres inspections... croyez moi c'est bien celles là qui sont le plus redoutées par les capitaines !

En ce qui concerne le code ISM, L'OCIMF, certainement désabusée par la « légèreté » avec laquelle certains pavillons en vérifient l'application - ils n'exigent souvent qu'un minimum minimorum - a décidé de fixer elle-même ses normes de fonctionnement sous la forme de «best practices for ship operators».

NORMES DE FONCTIONNEMENT DU PROGRAMME TMSA

Les objectifs du programme TMSA sont de fournir un instrument de mesure du niveau de fonctionnement d'un SMS et un moyen de vérification de l'amélioration continue.

Le code ISM exige déjà des revues de système par le Capitaine (§5) par la direction (§ 12) et que toutes les non-conformités et incidents (dans le sens anglais du terme) soient analysés afin de renforcer la sécurité et la protection de l'environnement (§9).

On connaît tous cela, mais comment réellement évaluer de manière pratique le niveau de fonctionnement d'un SMS et ne pas se contenter de l'avis d'un auditeur qui sera forcément subjectif ?

Le programme TMSA permet d'évaluer le fonctionnement d'un SMS par la mise en place d'indicateurs de performance: 12 éléments à analyser étape par étape (4 étapes) jusqu'à l'excellence. Là, l'OCIMF a mis le paquet !

Cela part du leadership et l'acceptation des responsabilités qui y sont liées, en passant par le recrutement et le management du personnel (terre et bord), la maintenance du navire y compris la gestion des équipements critiques, la sécurité de la navigation et des opérations cargaison, la gestion du changement, l'analyse des accidents et presqu'accidents, la surveillance par la terre, les plans d'urgence, la protection de l'environnement et les mesures de progression du SMS.

COMMENTAIRES

C'est assez triste quand même qu'on soit obligé de compléter le code ISM alors qu'en cherchant bien, tout SMS conforme au code ISM devrait normalement comprendre ces méthodes d'amélioration continue via l'évaluation des indicateurs !

Finalement je ne suis pas étonné, les auditeurs externes, que ce soit ceux des pavillons ou ceux des RO, avaient tendance à, d'une part accepter les exigences minimum et, d'autre part à critiquer tout système un peu plus performant ! Etonnant non ?

*Le programme TMSA a l'avantage de bien développer les exigences du code ISM...même pour ceux qui l'avaient vraiment déjà bien décortiqué !
 Un petit bémol quand même, les responsabilités de la personne désignée n'ont semble-t-il pas été bien assimilées par les rédacteurs de ce TMSA 1ère édition.
 Attendons de voir la seconde ! Un autre point positif : la prise en compte officielle (enfin !) des éléments critiques !
 Le programme TMSA en lui-même est pour moi un superbe instrument de mesure et d'amélioration à l'anglo-saxonne pour les navires citernes, qui se suffit à lui-même et ...on ne peut qu'encourager tous les navires à l'appliquer !*

Cependant, nombre de systèmes n'avaient pas attendu l'arrivée du TMSA et pour vous le prouver, je me permets de développer ci-dessous quelques éléments de mesure de fonctionnement d'un SMS et de la culture sécurité d'une compagnie ou d'un navire que j'applique depuis longtemps.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

En plus du nombre d'accidents survenus dans la compagnie ou à bord, il s'agit de déterminer des indicateurs qu'il faudra analyser au cours des opérations de vérification (audits ou revues).

La note de 0 à 5 reflète les conditions : n'existe pas, vraiment insuffisant, insuffisant, acceptable, très bon et excellent.

Dans l'exemple ci-dessous, dix éléments ont été définis selon les objectifs de la compagnie et les éléments clés du code ISM. Une évaluation du niveau de réalisation de chaque élément donne des points de 0 à 5. Les éléments obligatoires du code sont évalués de 1 à 5, leur absence étant interdite.

	ITEM	Evaluation
1	Programme Santé et Sécurité au travail	0 à 5
2	Retour d'expérience et amélioration continue	1 à 5
3	Audits internes	1 à 5
4	Revue de Capitaine et de Direction	1 à 5
5	Analyse des NC, incidents et suggestions	1 à 5
6	Préparation aux situations d'urgence	1 à 5
7	Formation continue	0 à 5
8	Enquête interne en cas d'accident	1 à 5
9	Cellule de crise	1 à 5
10	Intégration Sécurité/sûreté	0 à 5
TOTAL	Niveau de performance du SMS	Max 50

Le score des différents indicateurs est déterminé par le conducteur d'audit et/ou la DPA en fonction de son analyse des activités et leur niveau de qualité.

- Les activités obligatoires d'après le code ISM sont en rouge. Le score minimum pour chacune de ces activités obligatoires est donc 1.
- Lorsque les autres activités ne sont pas assurées, elles ne donnent aucun point.

In fine vous avez un score de fonctionnement sur 50 qui vous permet d'évaluer ensuite la culture sécurité de la compagnie ou du navire.

EVALUATION DE LA CULTURE SECURITE

Rappelé dans le préambule du code ISM, le but du code est bien sûr d'améliorer la culture sécurité et protection de l'environnement des équipages de navires.

Pour améliorer, il faut donc pouvoir mesurer et déterminer son niveau entre l'insuffisance, le tout juste conforme au code ISM, et l'excellence.

Grâce à notre tableau de performances précédent, le niveau de culture sécurité sera déduit de la somme arithmétique des indicateurs.

Score	Niveau	ITEM
< à 6	Insuff	La conformité avec le code ISM n'est pas assurée : NC Majeure !
6		SMS tout juste conforme au code ISM
7 à 10	1	Emergence d'une culture sécurité
10 à 20	2	La sécurité est gérée : tous les indicateurs sont pris en compte
20 à 30	3	Engagement effectif de la direction et du personnel dans l'amélioration des performances
30 à 40	4	Valorisation du personnel et coopération effective de celui-ci dans la gestion de la sécurité
40 à 50	5	Amélioration continue dans la compagnie et dans la vie personnelle des membres

NB : les niveaux de culture sécurité proposés ici sont ceux proposés par l'OMI.

Je ne prétends pas avoir inventé cette méthode d'analyse loin de là, mais je vous recommande de l'appliquer... vous verrez les résultats !

EN CONCLUSION

Si les SMS des compagnies de pétroliers ne sont finalement pas suffisants pour assurer les objectifs du code ISM, ce n'est pas que le code soit intrinsèquement insuffisant mais bien qu'il ne soit pas appliqué comme il faut ou encore, en parlant plus politiquement correct, qu'il soit appliqué à minima ! Piètre métaphore je vous l'accorde pour nommer des systèmes insuffisants ou pas appliqués du tout par des compagnies et des navires certifiés et tout ! et tout ! (voyez l'ERIKA !)

Que le programme TMSA vienne en complément du code ISM cela provient surtout du mauvais état de son application. La faute est à rechercher ailleurs que chez les équipages mais plus du côté de certains armateurs et des inspecteurs de leurs pavillons de complaisance (plus que de convenue) !

Finalement le programme TMSA est plein d'excellents développements de ce que tout SMS devrait contenir. Merci OCIMF !

NB 1 : OCIMF : 43 compagnies pétrolières membres + de 100.000 inspections de pétroliers depuis 93.

NB 2 : VETTING : en anglais, contrôle approfondi dont l'origine pourrait venir de «vet» pour vétérinaire. En effet l'animal ne pouvant clairement dire où il a mal, un vétérinaire doit vraiment tout contrôler, tout palper... pour trouver l'affection. Un inspecteur du «vetting» lui aussi regarde partout de la pomme du mât au nable du peak AR n'est-ce-pas ?

NB 3 : Il y a d'énormes différences entre le code ISM et une norme qualité ISO : c'est que l'un est obligatoire et l'autre non ! D'un côté contraint et forcé, l'armateur doit s'y conformer et de l'autre il s'agit de rechercher une qualité qui servira beaucoup plus au marketing qu'à autre chose !

NB 4 : Lors de l'élaboration du code ISPS - l'autre code - en 2003, le Secrétaire Général de l'OMI de l'époque (Bill O'NEIL) avait recommandé que le code de sûreté soit plus détaillé que celui de la sécurité afin d'éviter les interprétations !... qu'en termes diplomatiques ces choses-là sont dites !

NB 5 : Les pétroliers adhérents appliquent donc le programme TMSA... avec quand même un peu de difficultés. L'OCIMF ne se vante pas encore trop des résultats mais ça bouge dans le domaine de l'application du code ISM et c'est bien !

Septembre 2009

Cdt Bertrand APPERRY - AFCAN AFEXMAR MIIMS

Résultats des études récentes sur l'efficacité du code ISM

I. SOMMAIRE

- Résultats de l'étude réalisée par le Nautical Institute (2003)
- Résultats de l'étude réalisée par l'OMI (2005)
- Avis personnel

II. ÉTUDE 2003 SUR LE CODE ISM

(Réalisation par Ph. ANDERSON du NAUTICAL INSTITUTE)

Des tentatives avaient été entreprises pour nous aider à mettre en place le code ISM. En effet pour notre industrie, un code de management c'est à dire un code obligatoire pour l'organisation et la gestion des ressources humaines n'était pas évident à mettre en place. L'ICS/ISF avait publié dès 93 des directives qui ont été jusqu'à la 3ème Édition (1996). De son côté Philip ANDERSON, Master Mariner british (n'ayant cependant jamais commandé) alors patron d'un P&I à NEWCASTLE s'est lancé dans l'étude des implications juridiques du code ISM... et prouvait surtout que d'importantes questions restaient sans réponses! Finalement il lança lui-même, avec l'aide de l'Université du Middlesex, une étude via son site web... en parallèle finalement avec une étude OMI. Il publia donc les résultats dans «Cracking the code» en 2003 alors qu'avec ses premières analyses en collaboration avec Peter KIDMAN, un Master Mariner très tôt parti à terre, lui aussi, et l'aide d'un dessinateur, il publia «A seafarer's guide to ISM» en 2002.

• Résultats

A franchement parler... cette étude n'a pas été très instructive. On peut cependant reconnaître que le petit bouquin «A seafarer's guide to ISM» a été une bonne analyse et un bon guide pour les compagnies. A ma connaissance ce document n'a pas été traduit en français et c'est dommage !

• Questions restées sans réponses

Malgré tous les efforts de Philip ANDERSON, les questions suivantes restaient toujours sans réponses :

- o Comment la DPA peut-elle surveiller les aspects sécurité dans l'exploitation du navire ?
- o La DPA peut elle être la personne responsable de l'implémentation du SMS dans la Compagnie et sur les navires ?
- o Le code STCW ne prévoit pas de formation spécifique pour l'ISM, pourquoi ?

NB : Philip ANDERSON a aussi participé à l'étude OMI au nom du NAUTICAL INSTITUTE en même temps que quelques éléphants de l'OMI : MM. RASMUSSEN, Tom ALLAN, Ashok MAHAPATRA etc... à noter qu'il n'y avait malheureusement pas de représentant de la FRANCE dans le groupe de travail !

III. ÉTUDE OMI SUR L'IMPACT ET L'EFFICACITÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISM (2003-2005)

Étude officielle celle-ci, lancée en 2002 par le MSC (Maritime Safety Committee) coïncidant avec la fin de la deuxième phase de l'application du code ISM (pour info : Juillet 2002) pour les navires autres que les navires à risque. Un groupe d'experts indépendants sous la direction de Peter HINCHLIFFE de l'ICS a effectué une étude dont les résultats ont été publiés au cours du MSC 81 c'est-à-dire en décembre 2005.

• L'enquête elle-même

Quatre questionnaires ont été élaborés: un pour les équipages, un autre pour le personnel à terre, un autre pour les compagnies et un autre pour les Administrations (pavillons). Ces questionnaires uniquement en Anglais étaient accessibles sur le net. Les réponses étaient volontaires c'est à dire facultatives et ont été analysées par l'Université Maritime Mondiale de MALMOE.

• Conditions de l'enquête

Personnel navigant : 2 959 réponses dont 257 réponses analogues ! (photocopies ?)

89 réponses du personnel de terre !

39 compagnies seulement ont répondu.

39 Administrations représentant la moitié de la flotte mondiale ont quand même répondu.

Les résultats du PSC (Port State Control) et de ses opérations ciblées sur l'ISM ont été aussi examinés

Les résultats de l'IACS et des P&I ont par ailleurs été jugés inexploitable (!)

• Résultats

Le groupe d'étude a admis que cette étude avait été mal réalisée: la majorité des réponses reçues provenaient de personnes favorables au code ISM... ce qui a évidemment faussé les résultats !

Pas très fier de lui le groupe a tenté de trouver un moyen de rectifier le tir !... Seule une enquête exhaustive permettant d'avoir les avis de tous (pour ou contre) pouvait refléter la réalité de la situation! Une telle enquête demande des moyens (moyens financiers, personnel compétent)... que l'OMI n'a pas et n'aura peut-être jamais !

Malgré toutes ces imperfections, des conclusions ont quand même été tirées et des mesures correctives ont été proposées... quelques unes commencent à être recommandées... en attendant de devenir obligatoires !

• Principaux résultats positifs de l'application du code ISM

Lorsque le code est considéré comme une mesure positive qui favorise une culture axée sur la sécurité... les avantages concrets sont manifestes:

- o Amélioration de la communication navires/terre
- o Diminution des blessures pour les membres d'équipages et des dommages à la cargaison
- o Amélioration de la maintenance du navire
- o Amélioration de la formation du personnel

• Les mesures suivantes sont donc proposées :

- o Réduire la paperasse liée au code ISM en faisant appel à l'informatique.
- o Relier autant que possible le management de la sûreté avec celui de la sécurité.
- o Rappeler l'importance de la notification, de l'analyse des accidents et le traitement des presque accidents
- o Améliorer les vérifications internes (inspections, audits)
- o Faire participer les équipages à l'amélioration du SMS
- o Dispenser une formation appropriée aux acteurs de la sécurité (personnel à terre et équipages)
- o Mettre au point des indicateurs de performance du SMS
- o Considérer de revoir les directives OMI aux Administrations ou à leurs représentants (A 913)

• Suite donnée à ces propositions

- o Directives aux Administrations (pavillons et RO): en cours (pour une sortie 2009/2010)
- o Directives sur la mise en place d'un programme d'Hygiène et de sécurité au travail à bord des navires (SOHSP) avec notamment l'évaluation des risques et l'analyse interne des accidents: premier document MSC-MEPC.2/Circ.3 (juin 2006)
- o Premiers documents sur les near-misses et leur analyse (MEPC 56 juillet 2007)
- o Directives pour l'application du code ISM par les compagnies (MSC-MEPC.7/Circ.5 Octobre 2007)
- o Directives sur les qualifications, formation et expérience pour s'acquitter du rôle de la DPA (MSC-MEPC.7/Circ.6 Octobre 2007)

• Nos conclusions

Enfin, des circulaires OMI prennent en compte:

- o L'évolution continue vers une culture sécurité dans les compagnies

- o L'importance des évaluations internes (audits)
- o Les qualifications nécessaires à la Personne désignée pour s'acquitter de ses tâches
- o L'analyse des accidents (enquêtes) et presque accidents
- o La formation ISM du personnel

• La situation des SMS vis-à-vis de ces recommandations

OUI nous avons déjà pris au sein des compagnies et sur les navires les mesures suivantes :

- o Nous réussissons à réduire la paperasse: des logiciels sont sur le marché (encore un peu compliqués cependant) mais on améliore régulièrement... d'autres projets sont en cours !
- o La maintenance est à présent sur informatique (GMAO, MAXIMO, etc)
- o Oui les navires se sont adaptés, on gère la sûreté et la sécurité en même temps !
- o Oui les consultants se sont adaptés... ils proposent une gestion intégrée !
- o Oui les sociétés de classifications ont du mal à s'adapter.... Elles veulent toujours gagner de l'argent sur les deux fronts ISM et ISPS... l'intégration... elles y viennent quand même à reculons !
- o Faire participer les marins : dans les bonnes compagnies cela se fait et se fait même très bien... Il y a des progrès à faire quand même !
- o La formation ISM... c'est dans les cartons, on en parle quand même de plus en plus... mais comme cela coûte à l'armateur... on sent que ça freine quand même. Mais cela va venir.
- o Trop cher l'ISM... les Sociétés de classification et les consultants n'ont qu'à réduire leurs coûts !
- o Améliorer la qualité des audits... on n'y arrivera que par la formation des auditeurs et des audités !
- o Mettre au point des indicateurs de performance des SMS ? : le TMSA (Tanker Management and Self Assessment) en propose déjà et c'est très bien fait.
- o Enfin : oui des amendements au code sont nécessaires car les armateurs ne comprennent que les textes obligatoires !

• En conclusion

Comme d'habitude des pressions importantes ont limité la volonté réelle du MSC de progresser dans l'application du code ISM :

- o Rien n'a été encore rendu obligatoire (mais ça viendra !)
- o Ce sont uniquement des directives ou recommandations finalement... beaucoup vont encore s'asseoir dessus... alors que leur SMS s'engage à en tenir compte !
- o On parle bien d'indicateurs de performance d'un SMS sans vraiment donner des directives... mais cela viendra aussi !

IV. MA PROPRE ÉVALUATION DE L'APPLICATION DU CODE ISM AUJOURD'HUI

Avec une expérience du code de près de 16 ans et une activité de consultant ISM de 13 ans! Le code ISM, en gros, ça roule mais il y a des points durs !

• Liste des principaux points faibles rencontrés

- o Expression de la politique de la compagnie et des responsabilités à haut niveau : pas toujours très clairs
- o Objectifs de la compagnie: souvent confondus avec ceux du code ; de plus l'évaluation du niveau de réalisation de ses objectifs n'est pas prévue
- o Gestion des risques: oubliée le plus souvent ou trop générale et ne concernant donc pas le navire
- o Organigramme de la compagnie: la gestion de la sécurité est oubliée
- o Rôle Personne désignée (description): pas du tout compris ou sciemment
- o Responsabilités et autorité du capitaine : incomplètes
- o Qualité de la familiarisation: aucune procédure compagnie
- o Détection des besoins de formation: souvent oubliée
- o Identification des situations d'urgence, mesures correspondantes) : beaucoup trop limitées
- o Exercices et entraînements : différence non comprise au risque d'être en non-conformité.
- o Enquêtes internes: souvent limitées à un rapport succinct – Pas d'enquête interne digne de ce nom et jamais d'analyse des near-miss
- o Système de retour d'expérience: pas prévu ou ne fonctionne pas
- o Gestion des équipements critiques: oubliée ou trop générale et conduite en mode dégradé oubliée
- o Maîtrise de la documentation et des enregistrements: laborieuse
- o Qualité des audits internes: mauvaise
- o Revues de capitaine et de direction: inexistantes ou si pauvres
- o Amélioration continue: pas de système de mesure

• Détails et solutions !

a. Politique Sécurité et Protection de l'environnement de la Compagnie (§2 du code)

- o Les objectifs sont souvent inclus dans la politique compagnie, alors que celle-ci doit «préciser comment ses objectifs, au minimum conformes au § 1.2.2, seront réalisés».
- o On peut bien sûr définir des objectifs généraux dans la politique officielle de la compagnie sans oublier... de préciser que cette politique s'adresse à tous, à terre comme à bord. Il est d'usage aussi de préciser dans la politique de la compagnie que les objectifs seront assurés via un SMS dont la responsabilité de fonctionnement sera entre les mains d'une (ou plusieurs) Personne Désignée à qui la direction s'engage à fournir l'appui et les ressources nécessaires
- o Cette politique est signée du PDG/CEO, communiquée officiellement au personnel, aux sous-traitants et affichée au siège dans les agences et à bord en bonne place... c'est un peu du cinéma... mais la signature du PDG/CEO est lourde de sens pour lui et engage toute la compagnie derrière lui.

b. Objectifs de la Compagnie (§1.2)

Une description des objectifs est nécessaire. Ces objectifs doivent être quantifiables mesurable...C'est un aspect du facteur humain: ce qui est mesurable... se fait finalement plus facilement! Les objectifs doivent être raisonnables c'est à dire qu'on puisse un jour les atteindre et doivent correspondre aux activités de la compagnie. Pour les mesurer il faut des indicateurs de performance ; ceux-ci sont définis par la direction en fonction des activités du navire, des lignes assurées etc.

c. Culture Sécurité

L'objet du code ISM est d'établir une norme internationale de management pour la sécurité de l'exploitation des navires. Intrinsèquement, cette norme a pour but d'établir une culture Sécurité/protection de l'environnement au sein d'une compagnie exploitant des navires. Une culture sécurité entend une attitude permanente pour le respect des exigences et une amélioration continue (§ 1.2.3)

d. Niveau de culture sécurité

Le terme de «culture sécurité» a été introduit dans l'industrie nucléaire, d'abord, suite à la catastrophe de Tchernobyl. Il s'agit, par définition, de décrire dans un environnement de travail donné, à quel niveau la sécurité est gérée ; niveau qui reflète les connaissances, les attitudes, les croyances, les perceptions et les valeurs (en un mot le comportement) concernant la sécurité que tout le personnel de la compagnie partage. L'OMI a tenté de mesurer cette culture sécurité par 5 niveaux croissants.

- o Niveau 1: Émergence d'une certaine culture sécurité
- o Niveau 2: Gestion effective de la sécurité
- o Niveau 3: Engagement du personnel dans la sécurité
- o Niveau 4: Coopération effective du personnel dans la gestion de la sécurité
- o Niveau 5: Recherche d'une amélioration continue

e. La gestion des risques est oubliée

Le code ISM précise pourtant dans le § 1.2.2.2 que « Les objectifs de la Compagnie doivent notamment être d'établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés »!

NB : Ceci est conforme à la directive Européenne 89/391 qui avait été appliquée dans l'industrie en France en 2001... mais dont l'Administration Maritime semblait ignorer l'existence jusqu'à l'instruction DAM 001/2006...soit rien que 17 ans après la directive...un record difficile à battre! Aujourd'hui c'est plus clair (et plus encore avec les amendements 2008): un SMS sans identification, évaluation et mesures de réduction des risques n'est pas conforme au code ISM! Rappel, Non-conformité majeure : non application effective et systématique d'une exigence du code !»

f. Organisation de la compagnie

Presque toujours l'organigramme de la Compagnie ne fait pas ressortir les fonctions particulières du personnel chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité ou ayant une incidence sur celle-ci.

La personne désignée y apparaît peu et parfois n'importe comment.

Un organigramme particulier lié aux responsabilités sécurité est nécessaire pour clarifier les choses et vous assure une conformité avec l'ISM.

L'apparition d'une «Personne Responsable» au sein de la direction (circulaire de 2007) pour recevoir le «reporting» de la DPA est une nouveauté très compréhensible... le fait de désigner une personne évitera que les infos se perdent dans les allées du pouvoir comme pour le cas du HERALD OF FREE ENTREPRISE.

g. Personne(s) Désignée(s)

Le rôle de la personne désignée, pourtant clairement exprimé dans le § 4 du Code, n'a pas été toujours bien compris. Les fonctions de lien privilégié « entre la direction générale et les équipages » ne sont pas clairement exprimées et le soutien de la direction à la personne désignée est bien souvent oublié.

Les moyens attribués à la personne désignée pour accomplir ses tâches ne figurent souvent nulle part ou pire, n'existent pas.

Les moyens en place pour que la personne désignée puisse s'assurer que le Capitaine reçoit le soutien de la direction sont inexistantes ou insuffisantes. Seule une réclamation de la part du Capitaine révèle souvent le manque de moyens.... Ce qui est exactement l'inverse de la philosophie du code !

Enfin les conditions matérielles du rôle de monitoring de la DPA ne sont pas réunies: le rôle préventif n'existe pas ou reste insuffisant !

h. Responsabilité et Autorité du Capitaine

Le rappel de ses responsabilités est toujours là, cependant on oublie souvent la responsabilité de fonctionnement du SMS à bord de son navire. Le pouvoir discrétionnaire est également souvent mal exprimé... alors qu'il suffit de «copier» la Règle 8 du chapitre XI-2 de la SOLAS !

L'importante responsabilité du capitaine de vérification constante est très souvent oubliée (vérifier que ce qui est fait à bord est fait conformément à ce qui a été spécifié /décidé / ou écrit)

i. Enfin

Une directive Européenne (89/391 de juin 89 transposée en droit français en 1991) exige que la compagnie désigne un membre de l'équipage en charge de la prévention des accidents du travail. Ceci est fait naturellement sur les navires sous pavillon Français... c'est le second capitaine sous l'autorité du Capitaine !... encore faut-il le signaler dans la description de poste (job description).

NB 1 : Il ne s'agit pas là d'un ou des délégués (représentants) à la sécurité élus par l'équipage. Du moins pas encore car ce serpent de mer revient à l'OMI poussé par l'ITF et... les anglo-saxons qui l'ont déjà inclus dans leur législation nationale.

NB 2 : Il est à noter que les anglo-saxons (GB, Australie, NZ) fonctionnent avec un «Code of Safe Working practices for merchant seamen» totalement inconnu des marins marchands français et dont le premier chapitre est intitulé : Risk assessment !

j. Qualité de la familiarisation

La procédure est inexistante ou insuffisante : On nous répond que la familiarisation est faite mais c'est tout ! Les preuves sont souvent insuffisantes et une vérification de l'efficacité de cette familiarisation n'est pratiquement jamais effectuée (contrôle des connaissances auprès des membres d'équipage une fois la familiarisation effectuée)

k. Détection des besoins de formation

Il s'agit bien des formations en rapport avec la sécurité: Sujet tabou difficile à faire passer auprès des armateurs qui estiment que la formation appartient au marin et qu'il lui appartient donc de se former ou de se maintenir à niveau à ses propres frais ! STCW 95, amélioré 2010, avec la validité quinquennale de nombreux certificats, posera bientôt de sérieux problèmes à ces armateurs et à tous ceux qui n'ont pas prévu un plan de formation continue tel que le prévoit le code STCW.

l. Identification de situations d'urgence

Souvent le plan de secours ne prévoit que quelques situations d'urgence classiques: Abandon/Incendie/Homme à la mer/Avarie de barre/Échouement/Intervention sanitaire/ Pollution / SAR

Bien d'autres situations comme: intoxication collective, black out, fuite de combustible à la machine, blessé grave dans un endroit difficile etc... ne sont pas évoquées ! Pour tous les navires l'ISF a trouvé 22 situations d'urgence plus 4 pour les tankers et encore 7 de plus pour les navires à passagers !

Heureusement, le code ISPS a rendu obligatoire un plan donc des procédures de sûreté ! Sinon ces procédures seraient encore fort rares !

m. Cellule de crise

Souvent la cellule de crise de la Compagnie n'existe pas toujours... seule une astreinte au sein de la compagnie est organisée ce qui au niveau du code ISM est bien sûr insuffisant. Lorsqu'elle existe, la composition de cette cellule est souvent élémentaire... les fonctions ne sont pas bien définies. Les entraînements sont rares et les rapports correspondants encore plus !

n. Système de retour d'expérience

On trouve en général un «reporting» élémentaire concernant les accidents, rarement celui rapportant les incidents et... jamais celui rapportant les near-mis-

ses (presqu'accidents). Très rarement on trouve une analyse interne correcte des accidents et une exploitation du retour d'expérience (actions correctives et actions préventives) mais jamais, sauf à l'Offshore, une analyse des suggestions du personnel.

o. Gestion des Équipements critiques

Elle est souvent limitée à la commande de l'appareil à gouverner. Pas d'étude effectuée sur la criticité et encore moins sur la conduite en mode dégradé des équipements du navire. Les HSC (High Speed Craft) présentent une étude en général effectuée par le chantier et qui ...n'a pas parfois pas grand chose à voir avec la réalité !

NB Le MODU code exige un FMEA (failure mode equipment analysis) qui correspond à la conduite en mode dégradé... heureusement pour eux et l'environnement marin !

p. Maîtrise de la documentation

Le système de maîtrise de la documentation a été souvent mal choisi au départ ou inadapté aux moyens de communications entre le siège et les navires. Ceux qui ont des moyens informatiques puissants et efficaces s'en tirent bien cependant. Certaines compagnies vous présentent des documents non tenus à jour, les pages de corrections se sont perdues ou sont juste glissées ça et là !

q. Maîtrise des enregistrements

Certains utilisent des logiciels parfois forts chers et toujours laborieux car ce sont des logiciels transposés seulement! Trop souvent la qualité de la personne qui a effectué un travail de maintenance n'apparaît pas.

Les cahiers d'enregistrements, vieille habitude de la marine, fonctionnent encore très bien heureusement sur beaucoup de navires.

Les journaux de bord utilisés sont souvent inadaptés et on n'ose pas en changer: ils deviennent souvent illisibles. Les noms des officiers de quart sont parfois oubliés, ceux des hommes de veille toujours !

La langue de l'équipage est rarement inscrite sur le journal de bord... peut-être qu'elle n'existe pas ? ...au jour d'aujourd'hui cela devient préoccupant !

r. Qualité des revues

Peu de capitaines ont compris le sens de la revue périodique et celle-ci est en général de mauvaise qualité. Un bon truc est de leur fournir des formulaires où toutes les cases sont à remplir y compris avec la mention RAS (rien à signaler !). Il faut souvent aider les Capitaines dans cette démarche d'analyse du fonctionnement du SMS... analyse qui doit également suggérer les améliorations possibles !

s. Qualité de la revue de direction

Souvent préparée par la Personne Désignée, la revue de direction ne reflète pas toujours la réalité et reste trop souvent « politiquement correcte ». Les personnes concernées ne sont pratiquement jamais informées des résultats alors qu'une diffusion restreinte ou partielle est bien sûr possible

t. Qualité des audits internes

C'est certainement ici que le problème est le plus important: Les audits internes sont trop souvent sans intérêt et sans « non-conformités », juste quelques petites observations sans grandes conséquences ! Souvent on détecte soit une complaisance (on se connaît trop bien) soit une timidité (pas facile de dire par exemple au directeur technique que les demandes de matériel sécurité des bords doivent être analysées de près et toute annulation justifiée !). Par contre les audits externes totalisent les non-conformités... qui auraient dû être détectées en interne ! C'est évidemment l'inverse qui devrait exister: audits internes impressionnants comprenant même des non-conformités majeures et audits externes se contentant de vérifier un bon fonctionnement ou tentant d'accélérer les mesures correctives décidées en interne.

Rappel d'un principe de tout système de management: une non-conformité détectée lors d'un audit interne ne sera pas reprise par l'auditeur externe si la mesure corrective est réelle, efficace et effectuée !ceci pour des auditeurs externes compétents bien sûr !

u. Conclusion

Le niveau des SMS s'explique beaucoup par le manque de formation initiale. Les armateurs certifient que la formation est assurée à bord... par des officiers qui eux-mêmes... souffrent d'un manque de connaissances! On se mord résolument la queue... mais tant que l'Administration ne dit rien ! La seule solution réside évidemment dans la mise au point d'une formation spécifique ISM... qui pourrait faire l'objet d'un certificat STCW... 2014 au plus tôt ! ... On peut rêver !

Cdt Bertrand APPERRY

AFCAN/AFEXMAR - Consultant ISM/ISPS Septembre 2009

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

5 octobre 2009.

Cosco Busan: Extraits des commentaires du P&I.

Le pilote, le capitaine, le gestionnaire du navire et le système de surveillance du trafic sont tous très critiqués dans le rapport. Le coût de l'accident est de plus de 70 mUSD pour le nettoyage de la pollution, 1,5 mUSD de réparation du Bay Bridge et 2,1 mUSD pour la réparation du navire.

Le Standard Club remarque que l'armateur a changé, seulement 15 jours avant l'accident, la totalité de l'équipage (chinois) et le management. Une telle opération (pratiquement nouvel équipage et nouvelle compagnie pour un nouveau navire) est une opération majeure, potentiellement risquée, et devrait être faite sans interférence avec une pression due aux opérations commerciales.

Ce voyage était, pour le capitaine, le premier sur le navire, le premier avec cette compagnie, le premier à San Francisco. De plus, le capitaine n'avait pas rencontré la direction de la compagnie avant d'embarquer et avait eu seulement un entretien téléphonique. De plus, les lieutenants n'avaient jamais été sur un navire aussi grand et ont déclaré n'avoir pas eu d'instructions sur le voyage, pas d'ordres permanents, pas de «bridge team management». Le 1er Lieutenant a déclaré qu'il n'avait pas eu les instructions compagnie sur les procédures passerelle.

Le rapport du «US National Transportation Board», indique que l'accident est dû en grande partie à la diminution des capacités du pilote (26 ans d'expérience) à cause d'un traitement médical. Le rapport critique la surveillance médicale du pilote par le bureau du pilotage et par les USCG. Il critique également le Système de surveillance du trafic: VTS de San Francisco.

En Juillet, le pilote a été condamné à 10 mois de prison (premier pilote emprisonné aux USA) après avoir plaidé coupable pour diverses infractions, plus pollution et destruction d'oiseaux migrateurs. En Août, la compagnie a accepté une amende de 10 mUSD, mais le cas doit être de nouveau examiné en décembre.

Le Standard Club ajoute que le capitaine doit questionner le pilote et être prêt à le «shunter» dans des circonstances particulières, cela veut dire que les deux doivent être capables d'effectuer les manœuvres nécessaires.

Criminalisation de marins après échouement.

● D'après un article de C. Eason et R. Meade (1^{er} Octobre)

Deux marins détenus par les autorités norvégiennes après échouement du vraquier Full City (28600 tpl) attendent de savoir s'ils seront tenus de rester en Norvège jusqu'à la session du tribunal, l'année prochaine. Le Capitaine et le Sd Lieutenant sont déjà assignés à résidence en Norvège depuis l'accident survenu en Juillet mais pourraient voir cette sentence prolongée avec un emprisonnement possible après que la police locale ait confirmé qu'ils sont accusés d'infractions criminelles.

Alors que la police insiste sur la nécessité de la continuation de la détention des marins (chinois), une partie du Shipping dit que c'est un exemple «honteux» de la criminalisation de marins par «une nation maritime qui devrait mieux connaître la chose».

Les deux officiers avaient, d'abord, été accusés d'infraction au «Norwegian Safety Act» après que le navire ait chassé sur ses ancres au large de la côte Sud au cours d'une forte tempête d'été. Mais l'autorité locale de Brevik a maintenant étendu l'accusation en invoquant le «Criminal Act» utilisable pour les atteintes graves à l'environnement. L'autorité parle de pollution par 300 t d'hydrocarbure provenant des soutes du navire.

Ce dernier développement, qui entraîne la rétention des passeports, a dérouté les avocats en défense, qui avaient traité le cas comme un accident de pollution plus ordinaire. Pour que l'accusation soit effective, la police doit prouver l'intention ou grave négligence.

Wikborg Rein (de Morten Lung Mathisen), qui représente l'armateur Cosco et le P&I (London Steamship) a déclaré «Nous ne pensons pas que ce texte s'applique et est très rarement utilisé en Norvège. Il est réservé aux personnes aux intentions malveillantes, comme braconnant ou empoisonnant dans des «réserves», et non pour deux hommes dont l'ancre a chassé».

Ces accusations arrivent malgré que l'enquête sur l'échouement du «Norwegian Accident Investigation Board» ait montré que le Brevik VTS, lui avait dit de mouiller au large en dehors de la zone du VTS.

Un expert indique que les norvégiens semblent avoir voulu calmer l'opinion en qualifiant la pollution de crime au lieu de ce que c'était: un accident. «Un crime implique une intention de polluer et les norvégiens devraient avoir honte de cette façon de faire».

● D'après un article de C Eason et J McLaughlin (2 Oct.)

Les deux membres d'équipage du Full City accusés de grave négligence doivent encore attendre deux semaines pour connaître leur sort.

Ce traitement fait l'objet d'une condamnation internationale continue, il est également critiqué par l'association des armateurs norvégiens (NSA). R. Giorgi, (président de V. Ships) et dirigeant de l'association des «ship managers», indique que si le cas va devant la

Cour Suprême, il se concertera avec Intercargo, d'autres associations et ITF afin de réfléchir à une réponse commune de la profession aux autorités norvégiennes. Il indique que c'est vital, non seulement dans ce cas, mais en vue d'une réglementation uniforme qui protégerait les marins de poursuites déraisonnables. Dans tous les cas, l'ignorance et la bureaucratie sont les adversaires. M. Giorgi indique que le cas implique «des autorités qui ne connaissent rien au Shipping, et n'ont aucune idée du rôle et de la responsabilité des marins». De plus la pollution a fait la une des journaux juste avant des élections nationales.

La décision de porter le cas devant la Cour Suprême devait être prise aujourd'hui, mais a été reportée. L'avoué indique qu'il espère, cette semaine, une décision du juge local, avant qu'il parte en vacances. Il ajoute que la défense a contesté la légalité de la confiscation des passeports par la police avant toute autre procédure.

V. Bondi, avocat de NSA, a indiqué que le cas est complexe et que la police locale doit encore s'assurer qu'elle est compétente dans un tel cas (!) : «Si vous n'avez pas la compétence nécessaire, il est facile de sauter trop vite sur des conclusions au stade criminel». L'association Norvégienne refuse de commenter directement le cas mais indique que la Norvège a de bonnes réglementations au sujet des enquêtes.

R. Giorgi, en vue d'une uniformisation du traitement des marins, devant être une des premières préoccupations de la profession, **pointe le cas du Hebei Spirit : «Je ne peux pas dire qu'il y ait eu un message fort de la part de l'OMI pour essayer de régler cette affaire»**. Il indique que ce cas est une opportunité pour avoir un changement significatif de la législation; et alors, que les compagnies se débattent dans la crise actuelle, les associations de la profession sont plus unies pour certaines causes, de même que les armateurs et l'ITF depuis le cas du Hebei Spirit.

Challenge pour les raffineurs.

● *D'après un article de K. Wallis.*

Les raffineurs et le Shipping seront devant un énorme défi pour être conforme à la règle de 0,5% maximum d'émission de dioxyde de soufre, à la date butoir de 2020. S. Barrow (de Wartsila) indique qu'un très gros travail doit être fait, et indique que l'on pourrait envisager d'avoir cette limite vers 2018. Mais, si la quantité disponible de fuel à bas taux de soufre n'est pas suffisante, la date butoir devrait être reportée à 2020.

En comparaison, la limite de 3,5% fixée en Janvier 2012 par l'OMI ne sera pas un gros problème pour la profession; de même que la limite de 1% dans les zones spéciales en 2010. Des systèmes de «nettoyage» par eau de mer ou eau douce sont disponibles pour diminuer l'émission de SO₂.

Les systèmes expérimentés pour diminuer l'émission d'oxydes d'azote, donnent des résultats, mais n'ont pas permis de diminuer les émissions de 80% comme le demande la règle devant s'appliquer en 2016. Ces méthodes consistent à humidifier les échappements par une émulsion d'eau de mer, ou bien dans un recyclage et une réduction catalytique.

Commentaire d'armateurs sur la piraterie.

● *D'après un courrier de T. Skaanild (BIMCO), T. Mason (ICS), R. Lomas (ISF), P. Swift (Intercargo) à la suite d'un article de Lloyd's List du 21 Sept.*

Nous ne pensons pas que vous ayez décrit la situation avec précision. Nous pensons que nous avons à continuer à pousser les gouvernements et leurs forces de sécurité que, selon les conventions internationales, la résolution du problème est de leur compétence, et la protection de la libre navigation en haute mer est leur devoir.

Le risque d'aggravation doit être évité à tout prix. Il est naïf d'espérer que, dès que les pirates seront confrontés à une riposte de gardes de sécurité privés, il n'y aura pas de nouvelle escalade, les pirates étant plus violents et utilisant des armements de plus en plus performants. Le modèle de piraterie est lucratif et le taux de risque reste encore en leur faveur, avec un risque limité d'être capturé et jugé.

Quelques aspects qui peuvent préoccuper :

- Qui va définir l'imminence d'une attaque, le niveau de riposte et d'engagement ?
- Est-ce que les pirates faisant feu sur un navire auraient la possibilité de prétendre avoir agi en légitime défense si le navire a fait feu le premier ?
- Quel niveau de preuve doit-on apporter pour justifier l'usage d'armes mortelles ?
- Qui commande l'engagement ? Il y a conflit d'intérêt entre le commandant du navire et celui de l'équipe de sécurité, alors que Solas (art. 74) indique sans ambiguïté que le commandement reste toujours au Capitaine.
- Est-ce que les gardes armés et l'armateur ne risquent pas des ennuis judiciaires, ennuis pouvant aller bien au-delà du niveau d'une rançon ?
- Quels États fermeront les yeux ou condamneront de telles actions ? Qu'arrivera-t-il si l'état du pavillon, l'état côtier, l'état du port ont des opinions différentes sur l'usage d'armes mortelles ?
- Qui donnera les accréditations et définira les responsabilités et la mission des groupes privés armés ? Il y a une différence certaine entre un contrat avec des équipes extérieures à terre et en mer.
- Quels sont les risques vis-à-vis des intérêts des chargeurs et d'être jugé pour avoir été négligents ?
- Est-ce que l'utilisation de gardes armés va intervenir dans les assurances ?

Les sujets de responsabilité précédents pourraient être très dangereux et avoir de graves conséquences pour la profession. La mise en place par les gouvernements d'unités navales en plus grand nombre, ajoutée à l'application par les armateurs des précautions à prendre (version 2, publiée en Août) largement diffusées et recommandées, ont réduit significativement le nombre d'attaques dans le golfe d'Aden. Les pirates sont maintenant obligés de se rabattre sur les eaux somaliennes, où les navires restent moins protégés par la présence navale internationale.

Les attaques vont sûrement augmenter avec la fin prochaine de la mousson de SO, particulièrement dans les eaux somaliennes, parce que les bateaux pirates seront avantagés par les conditions météo. Les navires transitant le long de la côte Est, et n'escalant pas dans les ports de la région devraient envisager de passer à l'Est de Madagascar, Est de 60E et Sud de 10S.

Toute décision d'utilisation de gardes de sécurité à bord des navires reste une décision de l'armateur au vu de son évaluation des risques.

Contentieux à propos de la piraterie ?

● D'après un article de J. Stares

Un parlementaire Européen (Belge) a demandé si l'UE avait l'intention de payer une indemnité après avoir découvert que la protection de la force Atalante avait été refusée à la drague Pompeï (pavillon Belge) avant qu'elle soit prise par des pirates (et détenue pendant 71 jours), et a demandé au conseil des ministres de justifier la décision de refus de protection.

Le gouvernement Belge a confirmé que la protection avait été refusée «le navire ne pouvant faire partie d'un convoi parce que trop lent». Mais cela ne reflète pas totalement la réalité, d'après des sources belges, le navire ayant demandé une protection au large de la Somalie, donc en dehors des corridors protégés, là où il y a moins de navires de guerre. On sait que la force navale a demandé à la drague de naviguer à une centaine de milles de la côte mais, elle a été prise près des Seychelles.

Rapidement après cet incident, le gouvernement belge a activé le deuxième stade de la protection, selon lequel les armateurs peuvent demander une protection (gardes militaires armés à bord) quand la force navale de l'UE leur refuse sa protection. Les belges sont, pour l'instant, les seuls à utiliser cette méthode de placer des militaires à bord, bien que des rumeurs indiquent que la France et l'Allemagne l'envisagent. Ce système est controversé parce que cher, et les armateurs se plaignent que les primes d'assurance ne diminuent pas dans les eaux fréquentées par les pirates, même en cas de présence de militaires à bord.

18 Octobre 2009

Connaissance de faits inconnus.

● D'après Lloyd's list (14 Oct)

La profession du Shipping a une méthode très efficace pour traiter les statistiques «mal venues» : elle ne les fait pas.

Si vous voulez trouver des chiffres pour montrer combien les navires sont bien conçus, sûrs et conformes, il y a des bibliothèques de rapports que vous pourrez consulter. Mais commencez à poser des questions gênantes sur le nombre de morts à la mer et vous aurez à chercher pendant un bon moment.

Il serait finalement peu surprenant, maintenant, que les conséquences directes de la crise économique sur l'emploi dans le Shipping restent cachées. Même en travaillant par critère de nationalité, il est presque impossible d'apprécier avec précision le nombre de licenciements survenus au cours des derniers 18 mois, dans le secteur maritime. Il n'y a pas là vraiment de volonté de cacher – Seulement cela n'intéresse personne de collationner des statistiques «négatives», alors elles ne sont pas faites.

Les constatations récentes de pertes d'emploi par les syndicats sont très loin d'être exhaustives. Le mois prochain, BIMCO et l'ISF (International Shipping Federation) commenceront ce travail de connaissance de l'emploi actuel dans la profession – ce travail, avec une coopération suffisante de la profession, devrait donner des résultats importants.

Dans le même temps, Lloyd's list va essayer d'éclairer un peu ce secteur de la profession, et serait heureux d'avoir des informations.

D'après les cas que nous connaissons, il apparaît une tendance persistante et continue de licenciements et suppressions de poste. Prises individuellement, ces pertes n'ont pas amené à s'alarmer. Mais on pense qu'une évaluation totale devrait être considérée comme bien davantage qu'une simple préoccupation, si seulement on savait à quoi elle ressemble.

Avertissements au sujet d'interférences sur le GPS.

On voit plusieurs articles mettant en garde contre de fausses indications données par le GPS à cause d'interférences de plus en plus courantes (valable aussi pour le Glonass Russe et le Compass System Chinois).

Le signal GPS reçu est tellement faible, que des émetteurs (certains grands comme des téléphones portables) peuvent être utilisés pour couvrir complètement ce signal. Des appareils brouilleurs ont été utilisés (la police britannique signale une tendance en augmentation) pour annuler le signal d'un «traceur GPS» lors de vols de voitures ou de cargaisons de grande valeur; ces appareils troublent aussi les récepteurs du voisinage (un de ces appareils simplement branché sur l'allume cigare d'une voiture volée embarquée dans un container trouble le récepteur de navigation du navire). Ces appareils sont en vente sur Internet (sans aucune difficulté).

Des essais officiels ont été faits. Trinity House (UK's Light house authority) a émis, avec un appareil disponible à la vente, à partir de terre, ce qui a annulé la réception GPS de navires jusqu'à 20 milles. Des essais ont aussi été faits, à bord du Pole Star, annulant complètement la réception GPS (qui est importante pour les cartes électroniques, signaux d'identification du LRIT et est la base de certains compas).

Le signal sera encore affaibli d'environ 20% par des travaux de renouvellement et maintenance de la constellation des satellites US (travaux prévus au cours des cinq prochaines années).

Trinity House, avec les français et norvégiens, recommande l'usage du e-Loran, en vérification du GPS (système normalement fiable et précis mais trop facilement brouillé). Le signal reçu du e-Loran est près de 10000 fois plus puissant et est donc beaucoup plus difficile à neutraliser.

Tirs de pirates, avis d'un Cdt de la force Atalante.

Le Commodore A. Papaioannou, ancien commandant de la force Atalante (12.08 à 04.09), est d'avis que les navires ne devraient pas stopper même soumis à des tirs venant d'embarcations de pirates, bien que certaines compagnies donnent des instructions contraires. Il indique que l'expérience montre que les dommages subis ne sont pas vraiment importants et qu'il vaut mieux conserver sa vitesse. Par ailleurs, il indique que si une attaque, même forte, a lieu à 20 ou 25 milles d'un hélicoptère, elle a de bonnes chances d'être repoussée, mais qu'il a eu plusieurs cas de messages d'alarme avec des positions erronées.

Les accusations de pollution en UE sont difficiles à mener à terme

Après qu'il y ait eu, en France, une circulaire du 1^{er} ministre qui ordonne d'indiquer «pollution volontaire» s'il n'y a pas d'accident visible d'avion (par un «assermenté») dans le message adressé au procureur. L'EMSA, de façon similaire définit d'office un rejet, détecté par satellite, comme «deliberate» et cite le tribunal de Brest en exemple. Un rejet accidentel, quel qu'il soit, est exclu à priori. Une enquête pour déterminer le fautif est même considérée comme néfaste. (!!?!?!)

● D'après un article de J. Stares – 7 Octobre 2009

Le directeur de l'EMSA est venu déclarer devant le parlement Européen que poursuivre les exploitants des navires ou les équipages pour des rejets illégaux d'hydrocarbures, dans les eaux de l'UE, est «très difficile». M. De Ruyter continue en disant que, alors que le système satellite Cleanseanet de l'EMSA est assez performant pour détecter de petites quantités d'huile dans les minutes d'un rejet illégal, seuls les procureurs les plus audacieux montrent une volonté d'agir. Devant le comité Transport du parlement, il a appelé à une concertation avec les «accusateurs» pour que les infractions ne restent pas impunies.

«Tout cela mérite bien plus d'attention. En ce moment, l'organisation est différente dans chaque état membre. Certaines juridictions veulent encore des preuves, il devient très difficile de poursuivre». Il continue en disant que les procureurs veulent parfois savoir qui a fait l'opération qui a mené au rejet.

Il ajoute qu'il y a des exceptions à la règle. Le procureur de Brest, France, «n'est pas un timide» et a requis des peines jusqu'à 500000 Euros. Au moins un exploitant a été poursuivi avec succès à la suite d'un rejet en Mer Noire.

Il a été dit au comité, à Bruxelles, que la détection des rejets volontaires par Cleanseanet parvient aux autorités de l'état côtier dans les minutes et sont suivies par une confirmation par avion ou hélicoptère. L'agence, basée à Lisbonne, prévoit de combiner le système Cleanseanet avec son système de suivi de navires Safeseanet, et ainsi l'identité des navires ayant fait un rejet volontaire pourra être déterminée «à l'écran».

Par ailleurs, l'EMSA indique que, depuis le 25 Septembre, elle échange avec la Navfor de l'UE (force contre la piraterie en Somalie) les données de position de navires des états membres. L'autorisation des états est nécessaire pour cet échange de données; cinq états l'ont donnée. M de Ruyter indique que l'agence contacte les autres états et est à peu près sûr d'obtenir cette autorisation.

A une question d'un membre du parlement sur l'augmentation des accidents maritimes dans les eaux Européennes, ces six dernières années, il a répondu que, avant la crise de l'année précédente, il y avait «une activité énorme et il était difficile de trouver des équipages compétents. L'automatisation, en particulier machine, a aggravé les choses, il n'y a plus personne à la machine». Il a été indiqué au comité que des problèmes d'automatisation machine ont conduit à des échouements. «Heureusement, il n'y a pas eu d'accident majeur, mais cela pourrait arriver». D'après lui, une décision d'effectif trop faible n'est évidemment pas en cause.

Un appareil «nettoyeur» des SOx permet l'utilisation des fuels ordinaires.

● D'après Lloyd's List du 5 oct.

En dépit de ses avantages, le fuel à bas taux de soufre n'est pas toujours disponible et est beaucoup plus cher que les fuels ordinaires. Une technique de «nettoyage» des échappements a été admise par l'OMI (réunion du MEPC) comme une alternative à l'usage des fuels à bas taux de soufre, pour utilisation dans les zones spéciales: taux de 1,5% diminué à 1% le 1er Juillet 2010. Par ailleurs, Marpol annexe VI préconise une réduction des émissions de SOx, en règle générale.

Un appareil certifié par le Det Norske Veritas a été monté sur le Suula, tanker type II IMO, 14665 tpl, moteur Wartsila de 8450 kw, exploitant Neste Shipping (Finlande), et a donné des résultats satisfaisants. L'installation a été faite grâce à une collaboration de Wartsila, DNV, STX et Metso Power.

Le système Wartsila est basé sur un nettoyeur à l'eau douce en recyclage, présentée comme la seule technique permettant un contrôle total de l'efficacité du nettoyage, combinée avec la plus faible consommation et empreinte CO2. Le navire doit avoir une capacité pour conserver à bord l'eau souillée dans les zones où le rejet d'un tel produit serait interdit.

En passant par la Cambuse

Le menu de Noël

Évidemment, on pense huîtres, foie gras, saumon fumé, dinde ou oie, bûche de Noël, mais ne pas oublier selon les régions : le boudin blanc, les 13 desserts de Provence, les pains d'épices d'Alsace, les rilleaux en Anjou, les fouasses en Poitou, la daube en Armagnac ou le gâteau « le russe » autour d'Oloron Ste Marie et jusqu'en Espagne

En Allemagne, on apprécie la carpe, au Portugal c'est la morue bouillie avec des pommes de terre, en Finlande : saumon, hareng et saucisses fumées, le panettone en Italie ou le Christmas pudding en Grande Bretagne...

En Amérique Latine, chacun fait sa «salade de réveillon», le principe étant de mélanger salade verte et fruits, jus d'orange, vinaigre, sel poivre ... selon les traditions locales

Au Chili, on va préparer la «cola de mono» (la queue du singe) : pisco, café au lait, sucre et cannelle

Au Venezuela, le plat incontournable est la HALLACA, du guarani ayúa signifiant mélange. Brièvement : couper finement du pied de porc, bœuf, volaille, poitrine fumée, oignon, poireau, ail, câpres, poivron, tomate, raisin sec, piment doux, vin doux, vinaigre, sucre de canne, et laisser le tout mariner pendant 24 heures.

Faire une pâte avec de la farine de maïs saindoux sel et bouillon de volaille, en faire des galettes, mettre le mélange préparé la veille, recouvrir d'une autre galette, et fermer pour ensuite envelopper dans une feuille de bananier en ficelant bien, cuire à l'eau pendant 1 heure, laisser refroidir, et le lendemain réchauffer à l'eau bouillante pendant 20 minutes.

Au Costa-Rica, l'incontournable est le TAMAL DE CERDO (pâté de porc) : mélanger porc, poulet, riz déjà cuit piment, haricots avec un jus de cuisson de poulet ou de porc. En faire des boulettes et les envelopper dans des feuilles de bananier pour les cuire à sec pendant 2 heures, laisser tiédir avant de déguster

En Argentine, c'est l'été, la canicule, alors ce sera un grand pique-nique, pour lequel chacun apporte quelque chose, ce qui fait un menu surprise, sauf pour la boisson où le cidre coule généreusement.

En Bolivie on prépare un gâteau «L'IMPERATRICE DU QUINOA» :

A feu doux dans une casserole, mettre 200 g de quinoa, ajouter une boîte de lait condensé et 1/4 de litre de lait, 1 gousse de vanille, 50 g de noix pilées et 20 g de raisins secs. Donner un bouillon et laisser refroidir, ensuite ajouter 2 jaunes d'œufs battus avec une cuillère de sucre en poudre puis les deux blancs en neige avec une cuillère de sucre, mélanger et mettre en ramequins individuels, et saupoudrer de cannelle

La quasi-totalité du quinoa est cultivée en Bolivie et au Pérou, appelée «chisiya mama» ce qui signifie en Quechua «mère de tous les grains».

L'Asie n'a pas de tradition chrétienne à l'exception des Philippines qui furent espagnoles durant 300 ans, et ont donc gardé quelques traditions culinaires espagnoles, mais il y a aussi la tradition locale avec le «PUTO BUMBONG» : mélanger riz noir gluant, riz blanc gluant et riz ordinaire, faire tremper 2 heures puis moulin, mettre dans un linge et faire tremper une nuit, ensuite mettre dans des moules huilées, cuire 1/4 d'heure à l'eau bouillante, servir dans une feuille de bananier en saupoudrant généreusement de sucre, noix de coco râpée et beurre.

MALIGAYANG PASKO !

Actuellement, certaines traditions culinaires sont difficiles à conserver, depuis que le gouvernement philippin a interdit en 1998 l'abattage des chiens.

Aux États-Unis, cela va faire 200 ans, depuis Lincoln, qu'à la Maison Blanche et autres foyers, on sert à minuit le «GATEAU DU PRESIDENT», pâte briochée avec fruits confits et secs, parfumée avec des pétales de rose et enveloppée de crème.

Pour le repas, pas d'impératif, et on oubliera la dinde qui vient déjà de donner, le 4^{ème} jeudi de novembre pour le Thanksgiving Day.

Cdt Yves CHARLOT