

AFCAN

Informations



N° 85

Février 2010



La revue de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : courrier@afcan.org - Site web : www.afcan.org

Sommaire

Editorial.....	P.3
Jugement du détournement du ferry Pascal Paoli.....	P.4
Agrandissement en 2009 du centre de Port Revel.....	P.6
Simplification du licenciement maritime – 1 ^{ère} partie ..	P.8
Envahissement et incendie : l'heure du test.....	P.14
Pour éviter les accidents d'amarrage.....	P.16
Arrière toute ? non !.....	P.17
Directives récentes OMI sur l'application du code ISM.....	P.19
Conséquences des amendements 2008 au code ISM.....	P.20
Code ISM et analyse des risques dans l'industrie maritime.....	P.22
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.24
Limiter les risques de collisions entre navires et cétacés.....	P.27
L'ALASKA, c'est exquis !.....	P.29
Tribunal Maritime Commercial d'Ajaccio.....	P.35



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2010

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

E ditorial

Bonne année!

Le transport maritime, qui reste, si on excepte la bicyclette, le moyen de transport le moins polluant à la tonne transportée, se voit dans l'obligation de faire encore des transformations techniques pour brûler, dans certaines zones, un gasoil encore moins polluant. Ce n'est pas vraiment au point, techniquement, mais déjà obligatoire. En attendant, de belles prises de tête pour nos amis mécaniciens. Mais à force de « toujours moins polluant », qui va consommer les résidus de raffinage que nos moteurs et chaudières avalent si bien ?

Dans le même temps, on rebondit aussi sur le changement de ballast. Dans la zone des golfes Arabo-persiques et Oman on ne devra déballaster que de l'eau dite océanique. Il est même obligatoire, lors du changement de ballast, d'être à plus de 200 milles des côtes. Voilà qui va sérieusement rallonger la traversée d'un navire qui déchargera à Bombay pour aller charger en Iran. Une seule exception, le cas du changement de ballast dans le golfe du Yémen. Là est acceptée, pour le nouveau ballast, la route médiane à égale distance des côtes yéménites et somaliennes. Celle que tout le monde prend grâce aux pirates.

Au fait, les pirates, existent-ils toujours ? On en entend nettement moins parler. Peut-être parce que les navires français ne sont pas concernés. En tout cas, il y a toujours plus de navires et de membres d'équipage retenus en otages, une augmentation par rapport au début 2009. Et les pirates somaliens vont de plus en plus loin en mer, jusqu'à 1000 milles de la côte.

Les chantiers navals continuent de sortir des navires. Plus gros (pour la plupart), plus beaux (à juger lorsqu'on est dessus, ou qu'on en croise), plus performants (il faudrait déjà qu'ils avancent). On jugera sur le long terme, si possible, car c'est après plusieurs années passées dessus, en mer, que l'on sait si on est sur un « bon navire ».

STCW en relecture pour 2010, on essaie de suppléer la « mal-formation » des officiers et équipages par des petits stages tous azimuts. Ou comment supprimer les années d'étude et remplacer les cours et professeurs par conseils, avis et capitaines. Les armements appelaient déjà à faire du « coaching ». Combien de capitaines, alors qu'ils se plaignaient de la piètre qualité de l'équipage et des officiers, se sont déjà vu répondre par leur management qu'ils devaient aussi faire du « teaching » ?

Après avoir passé quasiment l'année écoulée au mouillage en attente d'ordres de déchargement, la navigation reprend, avec le plaisir de revoir l'eau défilier le long du bord. Un peu dur toutefois de se réadapter pour les jeunes officiers qui, tout en connaissant maintenant le navire, n'ont acquis que peu d'expérience. Intéressant aussi pour un VLCC de croiser, voire de doubler, maintenant ces nouveaux géants des mers que sont les derniers porte-conteneurs sortis des chantiers, lancés à la surprenante vitesse de 11 nœuds.

Donc pour 2010, des plus et des moins. A chacun de déterminer dans les plus et les moins ce qui est et sera bon ou non pour la profession et pour les Capitaines.

Bon vent, belle mer.

Cdt Hubert ARDILLON
Président

DÉTOURNEMENT du M/S PASCAL PAOLI

Nous reproduisons des extraits du jugement prononcé par le Tribunal Correctionnel de Marseille. L'AFCAN s'était portée partie civile dans ce procès où elle était représentée par Me BRAJEUX, du barreau de PARIS, que nous félicitons et remercions pour sa brillante plaidoirie.

Après les désastreuses affaires du paquebot FRANCE et des car-ferries SAINT GERMAIN et FIESTA terminées par un non-lieu, la justice a tranché : l'acte syndical ne peut prendre le pas sur la loi. On notera enfin que les prévenus n'ont pas fait appel.

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE de MARSEILLE

CONTRADICTOIRE

JUGEMENT CORRECTIONNEL DU : 02 DECEMBRE 2009

VS- 6^{ème} CHAMBRE

N° de Jugement : 7592

N° de Parquet : 05102262

A l'audience publique du **TRIBUNAL CORRECTIONNEL**, au Palais de Justice de **MARSEILLE** le **DEUX DECEMBRE DEUX MILLE NEUF**
Le Tribunal vidant son délibéré après débats ayant eu lieu les 19 et 20/11/2009 alors qu'il était composé de

Monsieur **TURBEAUX**, Président,

Madame **THIBIERGE**, Vice Président,

Madame **MAGNAN**, Juge assesseur,

assistés de Madame **NEGRE-MICHEL**, Greffier,

en présence de Monsieur **RAFFIN**, Vice Procureur de la République a été appelée l'affaire

ENTRE :

Monsieur le **PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE** près ce Tribunal, demandeur et poursuivant,

L'«**ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES**» (**AFCAN**), dont le siège est sis rue Bassam 29200 Brest, représentée par son président **Hubert Ardillon**, régulièrement autorisé conformément aux statuts,

partie civile constituée par l'intermédiaire d'un avocat à l'audience, Maître **Guillaume Brajeux**, avocat au barreau de Paris et de Maître **ARNAUD**, avocat au barreau de Marseille

ET :

NOM : **MOSCONI Patrick** Gérard

.....
PROFESSION : chef adjoint de cuisine

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres **MAMBERTI**, **PROSPERI**, **TALAMONI**, avocats au barreau de Bastia et Maître **MOLLA**, avocat au barreau de Marseille

Prévenu de :

ARRESTATION, ENLEVEMENT, SEQUESTRATION OU DETENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBERATION AVANT LE 7^{EME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE

NOM : **MOSCONI Alain** Franck

.....
PROFESSION : marin de commerce

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres **MAMBERTI**, **PROSPERI**, **TALAMONI**, avocats au barreau de Bastia et Maître **MOLLA**, avocat au barreau de Marseille

Prévenu de

ARRESTATION, ENLEVEMENT, SEQUESTRATION OU DETENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBERATION AVANT LE 7^{EME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE

NOM : **MOSCONI Jean Marc**

.....
PROFESSION : cuisinier, marin de la marine marchande

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres **MAMBERTI**, **PROSPERI**, **TALAMONI**, avocats au barreau de Bastia et Maître **MOLLA**, avocat au barreau de Marseille

Prévenu de :

ARRESTATION, ENLEVEMENT, SEQUESTRATION OU DETENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBERATION AVANT LE 7^{EME} JOUR

USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE

NOM : **DAGREGORIO Félix** François

PROFESSION : marin de commerce

Jamais condamné, libre sous contrôle judiciaire depuis le 30/09/2005

Comparant et assisté de Maîtres MAMBERTI, PROSPERI, TALAMONI, avocats au barreau de Bastia et Maître MOLLA, avocat au barreau de Marseille

Prévenu de :

**ARRESTATION, ENLEVEMENT, SEQUESTRATION OU DETENTION ARBITRAIRE DE PLUSIEURS PERSONNES SUIVI DE LIBERATION AVANT LE 7^{EME} JOUR
USURPATION DU COMMANDEMENT D'UN NAVIRE**

Une information judiciaire a été ouverte des chefs de détournement de navire de commerce et séquestration non suivie d'une libération volontaire avant le septième jour.

Suivant ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel du 30 juin 2009, sont poursuivis Messieurs Félix Dagregorio, Alain Mosconi, Jean-Marc Mosconi et Patrick Mosconi pour avoir, notamment à Marseille, les 27 et 28 septembre 2005, sans ordre des autorités constituées et hors les cas prévus par la loi, arrêté, détenu et séquestré des personnes embarquées sur le navire PASCAL PAOLI et notamment Jean Damiani, Eric Vollmer, Jean-Paul Lhermitte, Antoine Guidon, Xavier Clair, Franck Manicacci, Julien Arthaud, Laurent Raineri, Véronique Seremes, Philippe Menard, Dominique Gauthier, Yann le Merdy, Bernard Codaccioni, ces personnes ayant été libérées volontairement avant le septième jour accompli depuis leur appréhension avec cette circonstance que les faits ont été commis à l'égard de plusieurs personnes, faits prévus et réprimés par les articles 224-1, 224-3, 224-9 du code pénal ; et avoir, notamment à Marseille, les 27 et 28 septembre 2005, pris indûment le commandement du navire PASCAL PAOLI appartenant à la société SNCM, fait prévu et puni par l'article 45 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Discussion :

Sur l'action publique :

L'article 45 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande est ainsi rédigé : est puni de six mois d'emprisonnement, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord. La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être jointe une amende de 3.750 €, est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui en serait le complice. Le commandement d'un navire s'entend des décisions prises à l'égard de sa conduite et de sa sécurité.

En l'espèce est en cause l'appareillage, contre la volonté du commandant, et la navigation du PASCAL PAOLI jusqu'au port de Bastia, et plus concrètement les ordres de mise en route des moteurs, de largage des aussières, de sortie du port puis de route vers la Corse.

Les actes matériels d'exécution d'ordres émanant de la passerelle ne peuvent être considérés comme pouvant caractériser des actes d'usurpation de commandement.

Les enregistrements de bord, les auditions des témoins, établissent que Alain Mosconi, fort certes d'une adhésion commune des occupants du PASCAL PAOLI à la décision de rejoindre Bastia, est celui qui, contre la volonté de Jean Damiani, a pris indûment le commandement du PASCAL PAOLI, ordonné la mise en route des moteurs du navire, le largage des amarres, et contraint ainsi Jean Damiani à faire sortir le ferry du port, puis à imposé que le cap soit pris en direction de Bastia.

Alain Mosconi sera en conséquence déclaré coupable de prise indue de commandement du PASCAL PAOLI.

Il ne peut en revanche être imputé aux trois autres prévenus la même infraction, à défaut de pouvoir retenir à leur encontre un acte qui caractérise une prise de commandement

Jean-Marc Mosconi, Patrick Mosconi et Félix Dagregorio seront renvoyés des fins des poursuites exercées à leur encontre à cet égard.

Le délit de séquestration de l'article 224-1 du code pénal suppose la privation de la liberté d'aller et venir d'une ou plusieurs personnes, retenues contre leur gré, par un ou plusieurs auteurs qui, ayant conscience d'entraver cette liberté, et quel que soit leur mobile, ont participé activement et concrètement à cette entrave, puis une libération volontaire avant le septième jour

Il n'y a pas lieu de considérer, ainsi que le laisse entendre l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel, que l'intégralité de l'équipage du PASCAL PAOLI a été retenue contre son gré jusqu'à l'intervention à bord des forces de gendarmerie le 28 septembre 2005 au matin.

En effet chacun, à l'exception du commandant Damiani et de quelques officiers retenus en passerelle, a été laissé libre de quitter le bord avant l'appareillage, a pu le faire ou aurait pu se donner les moyens de le faire, en se présentant à temps à la porte et en ouvrant la porte d'accès. Une fois que le PASCAL PAOLI a appareillé, chacune des personnes à son bord se trouvait de fait confiné à bord du navire, mais a pu vaquer en cabine, en salle de restauration, etc, si bien qu'il y lieu de retenir qu'à compter de 13 h 19 le 28 septembre 2005, aucun des faits commis par les occupants du navire n'a plus relevé de l'application de l'article 224-1 du code pénal.

Les occupants du PASCAL PAOLI ont à compter de 12 h 40 et jusqu'à 13 h 08, moment où Jean Damiani a pris les commandes et fait sortir le ferry, instauré un rapport de force avec le commandement en vue de le convaincre d'appareiller, puis de le forcer à le faire, dans une confrontation dont l'enregistrement des conversations à bord rend bien compte de l'évolution

Ils n'ont pu y parvenir que par la pression, et en imposant, d'une part, au commandant de demeurer sur la passerelle d'où il serait obligé ou au moins poussé à prendre à commandes après le largage des aussières au constat des dégâts causés à la coque, et, d'autre part, en contraignant le chef machine à mettre en route les moteurs.

Les occupants n'auraient pas atteint leur but si Jean Damiani et Eric Vollmer avaient été libres de demeurer dans leurs cabines, ce en quoi Jean Damiani n'aurait pas enfreint les dispositions citées plus haut de l'article 40 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande

Ainsi qu'il a été relevé lors de l'exposé des faits, Jean Damiani et Eric Vollmer, et aussi Franck Manicacci, Antoine Guidon, Julien Arthaud, Xavier Clair et Jean-Paul Hermitte ont été, certes pendant une courte durée, privés de leur liberté d'aller et de venir, sous la contrainte du nombre, celle de l'agitation, celle des paroles souvent agressives et menaçantes, celle de bourrades évoquées par Eric Vollmer au moment de sa descente en salle de contrôle machine. Ainsi ont-ils été confinés à la passerelle, puis pour Eric Vollmer en salle machine, faits qui relèvent de la qualification de séquestration

Dans le cadre de cette contrainte collective on peut distinguer clairement deux acteurs : Alain Mosconi qui signifié à Jean Damiani l'ordre de ne

pas quitter la passerelle et à Félix Dagregorio celui de conduire Eric Vollmer en salle des machines ; Félix Dagregorio qui s'est vu confier et a exécuté la mission de contraindre Eric Vollmer à descendre mettre en route les moteurs.

Alain Mosconi et Félix Dagregorio ont délibérément privé à ce moment Jean Damiani et Eric Vollmer de leur liberté d'aller et venir

Ils seront déclarés coupables de séquestration

En revanche, le dossier de l'information ni les débats n'ont permis d'isoler un acte imputable à Jean-Marc et Patrick Mosconi qui permette de les retenir dans les liens de la prévention

Ils seront renvoyés des fins des poursuites.

Les sanctions seront prononcées compte tenu de la personnalité des prévenus, qui n'ont jamais fait l'objet de condamnation jusqu'alors, du contexte social difficile de l'époque, mais aussi du préjudice moral subi par les personnes physiques victimes et du risque pris à l'égard de l'intégrité d'un navire.

Sur l'action civile :

L'association française des capitaines de navire, représentée par son président Monsieur Hubert Ardillon, s'est constituée partie civile

Elle fait valoir que ses statuts la destinent à représenter les droits et intérêts moraux et matériels inhérents à la fonction de capitaine de navire, et que l'usurpation du commandement du PASCAL PAOLI et la séquestration dont a été victime son capitaine ont directement porté atteinte aux intérêts qu'elle défend.

Elle sollicite la condamnation des prévenus à lui payer chacun la somme de 1 €.

Il sera fait droit à cette demande à l'encontre de Alain Mosconi et Félix Dagregorio.

PAR CES MOTIFS

SUR L'ACTION PUBLIQUE

Le Tribunal

Statuant publiquement, en premier ressort et par **jugement contradictoire**, à l'égard de **MOSCONI Patrick**, de **MOSCONI Alain**, de **MOSCONI Jean** et de **DAGREGORIO Félix**

Renvoie Jean-Marc Mosconi et Patrick Mosconi des fins des poursuites exercées à leur encontre ;

Renvoie Félix Dagregorio des fins des poursuites exercées contre lui des chefs de prise indue du commandement d'un navire ;

Déclare Félix Dagregorio coupable de séquestration avec cette circonstance que les faits ont été commis à l'égard de plusieurs personnes, Jean Damiani, Eric Vollmer, Franck Manicacci, Antoine Guidon, Julien Arthaud, Xavier Clair et Jean-Paul Hermitte, faits prévus et réprimés par les articles 224-1, 224-3, 224-9 du code pénal

En répression le condamne à une peine de six mois d'emprisonnement, assortie du sursis simple;

Sitôt le prononcé du jugement, le Président donne au condamné l'avertissement prévu par l'article 132-29 du Code pénal.

Le Président a averti le condamné, que s'il commet une nouvelle infraction, il pourra faire l'objet d'une nouvelle condamnation qui sera susceptible d'entraîner l'exécution de la première condamnation sans confusion avec la seconde et qu'il encourra les peines de la récidive dans les termes des articles 132-9 à 132-10 du Code pénal

Déclare Alain Mosconi coupable de prise indue du commandement d'un navire, fait prévu et puni par l'article 45 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

Déclare Alain Mosconi coupable de séquestration avec cette circonstance que les faits ont été commis à l'égard de plusieurs personnes, Jean Damiani, Eric Vollmer, Franck Manicacci, Antoine Guidon, Julien Arthaud, Xavier Clair et Jean-Paul Hermitte

En répression le condamne à une peine d'une année d'emprisonnement, assortie du sursis simple ;

Sitôt le prononcé du jugement, le Président donne au condamné l'avertissement prévu par l'article 132-29 du Code pénal.

Le Président a averti le condamné, que s'il commet une nouvelle infraction, il pourra faire l'objet d'une nouvelle condamnation qui sera susceptible d'entraîner l'exécution de la première condamnation sans confusion avec la seconde et qu'il encourra les peines de la récidive dans les termes des articles 132-9 à 132-10 du Code pénal ;

La présente décision est assujettie à un droit fixe de procédure d'un montant de **quatre vingt dix (90) Euros** dont est redevable chaque condamné.

SUR L'ACTION CIVILE

Par décision contradictoire,

Reçoit l'Association française des Capitaines de Navires, représentée par son président Monsieur Hubert Ardillon, en sa constitution de partie civile ;

La déclare fondée ;

Condamne Félix Dagregorio et Alain Mosconi lui payer chacun la somme de 1 €.

Le tout en application des articles 406 et suivants et 485 du Code de Procédure Pénale et des textes susvisés.

LE GREFFIER

LE PRESIDENT

AGRANDISSEMENT DU CENTRE D'ENTRAÎNEMENT DE PORT REVEL EN 2009

Notre collègue, le Cdt F.X. Pizon a visité les nouvelles installations et essayé la maquette de l'Otello



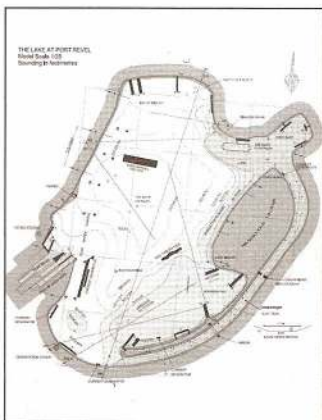
En 2009, quarante trois ans après son ouverture, le centre d'entraînement de Port Revel a effectué un agrandissement de son plan d'eau, porté à 5 hectares dont 70% à l'échelle de profondeurs réelles inférieures à 27,50m, avec la reproduction des difficultés d'accès portuaires les plus fréquemment rencontrées. Avec l'installation de systèmes supplémentaires de génération des courants marins, la superficie des zones soumises aux courants couvre maintenant la moitié de la surface du lac

Parallèlement, la flotte des maquettes s'est agrandie, avec la mise en service, toujours à l'échelle 1/25e, d'un porte-conteneur de 8400 Teus, et d'un méthanier de 266000 m³

La fidélité dans la reproduction des conditions de manœuvre est toujours aussi saisissante, et, en raison de l'application rigoureuse des lois de la similitude, la réduction au 1/5ème de l'échelle des temps nécessite des réactions rapides, ce qui aiguise la réactivité des stagiaires

Le principe de l'entraînement sur maquettes réelles présente l'avantage d'une perception visuelle et matérielle homogène, correspondant rigoureusement aux conditions de manœuvre dans la réalité : les éléments physiques interviennent directement, sans passer par l'informatique. De plus, la perception des facteurs de risque et de danger est permanente, par le simple fait que les possibilités d'avarie et d'échouement sont bien réelles.

LE PLAN D'EAU



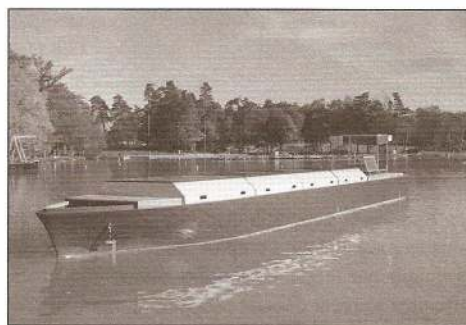
L'agrandissement du plan d'eau, dans le nord des installations existantes, et le doublement du nombre de quais, ont été conçus pour apporter une nette augmentation de la capacité simultanée d'entraînement (10 à 12 stagiaires par semaine, contre 8 auparavant), et la reproduction des conditions de manœuvre les plus délicates que l'on peut retrouver dans la plupart des grands ports mondiaux.

LES MAQUETTES DE GRANDS NAVIRES

Deux grandes maquettes viennent s'ajouter à la flottille au 1/25^e, la portant ainsi à 11 unités :



l'Otello, porte-conteneur de 8400 Teus, 334m de long, 42.8m de large, 14.50m de tirant d'eau et une hélice pour 93300 Ch.



le QMAX, méthanier de 266 000 m³, 345 mètres de long, 54 m de large, 12m de tirant d'eau et 2 hélices pour une puissance de 44000 Ch.

La fidélité de la reproduction est impressionnante, pour les formes de coque, pour les puissances évolutives et pour les réactions à la manœuvre. Le passage de la maquette au navire réel, ou l'inverse, est pratiquement immédiat, les réflexes de manœuvre déjà acquis s'appliquant instantanément

Tous les modèles, sauf le Normandie et l'Otello, sont configurables en version moteur Diesel ou turbine à vapeur, et le Normandie peut être manœuvré depuis une passerelle située dans le dernier quart de sa longueur, ou située à l'avant comme sur un paquebot ou un transporteur de véhicules. Les différentes configurations donnent ainsi accès à un total de 20 navires différents

Toutes ces maquettes sont munies des instruments et des équipements que l'on trouve à bord des navires réels :

- une «passerelle» comprenant :
 - barre,
 - télécommande machine,

- indicateurs d'angle de barre et tours machine,
- loch électronique,
- compas,
- girouette et anémomètre,
- commande des propulseurs transversaux avant et arrière (ces propulseurs peuvent simuler l'action des remorqueurs classiques),
- commande à distance des guindeaux pour le mouillage des ancres,



- une machine, constituée par un moteur électrique alimenté par une série de batteries représentant également une partie du ballast,
- un gouvernail (un modèle est équipé d'un gouvernail Schilling et un autre d'un gouvernail du type Becker),
- un propulseur d'étrave (la plupart des modèles ont également un propulseur à l'arrière),
- des guindeaux et des lignes de mouillage (ancres et chaînes)
- Des aussières

Les temps de réponse du gouvernail et de la machine sont évidemment respectés et à l'échelle ainsi que la «puissance» de la machine qui peut être réglée afin de simuler une propulsion par turbine ou par moteur Diesel.

LES REMORQUEURS

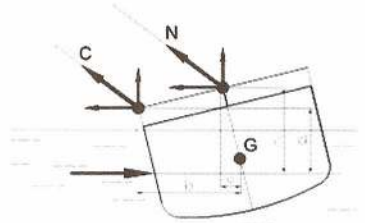


Indépendamment des impératifs géographiques, les réglementations portuaires imposent de plus en plus souvent l'emploi des remorqueurs afin de minimiser les risques induits par le gigantisme des navires modernes, dans des installations portuaires souvent dimensionnées au minimum possible

Trois maquettes équipées des différents modes de propulsion (Voith et Z drive), et d'évolution (Voith Turbo Fin), permettent de reproduire toutes les manœuvres en usage, et le cas échéant d'en essayer de nouvelles. Elles sont réglées pour une traction de 50-70 t.



Une maquette est en cours de développement, parallèlement au remorqueur réel, avec le nouveau croc remorquage «Carrousel Tug» de Novatug, qui supprime le risque de chavirage, et facilite les évolutions et l'efficacité du remorqueur.



Ces maquettes de remorqueurs sont radiocommandées conformément aux instructions du stagiaire, recréant rigoureusement les conditions réelles de la manœuvre portuaire.

RESTITUTION DES MANŒUVRES

Toutes les maquettes transmettent en temps réel l'ensemble des données de manœuvre au laboratoire d'analyses : position et vitesse (par GPS différentiel), puissances développées, orientation des gouvernails et propulseurs

Rien n'échappe aux enregistreurs, la petite hésitation aussi bien que la grosse erreur. Les instructeurs sont là pour analyser et expliquer les meilleures méthodes de manœuvre.

Plus important encore, ces moyens d'analyse permettent l'étude de situations nouvelles, apportées par les stagiaires eux-mêmes, leurs entreprises ou leurs administrations portuaires. Dépassant le cadre de l'entraînement, le centre se comporte alors en véritable bureau d'études pour l'accessibilité des ports et l'optimisation des manœuvres portuaires.

STAGES

Le Centre de Port Revel propose divers types de stage de formation à la manœuvre des navires sur des modèles réduits avec pilote embarqué :

- Stages de base pour Pilotes & Capitaines
- Stage de rappel
- Stage de remorqueur d'escorte
- Stage de manœuvres d'urgence
- Stage offshore
- Stage méthanier/voiturier/porte-conteneurs
- Stage ULCC
- Stage pods

Contact : Arthur de Graauw, Directeur

Tél : 0474 200 240 - Fax : 0474 201 229

E-mail : port.revel@sogreah.fr - www.portrevel.com



DE LA MODERNISATION DU MARCHÉ DU TRAVAIL À LA SIMPLIFICATION DU LICENCIEMENT MARITIME

ORDONNANCE N° 2009-717 du 18 juin 2009 relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008.

Par le Professeur Patrick Chaumette, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes.

PREMIÈRE PARTIE



Le contrat d'engagement maritime classique est le contrat au voyage, conclu pour une expédition maritime. Il ne comprend que des périodes de travail à bord, de l'embarquement au débarquement du marin. Les spécificités des conditions de travail, à mer, à bord du navire, prédominent ; il est ainsi possible de parler de contrat de travail nautique ou de contrat d'embarquement. Ce type de contrat correspond à un droit social autonome des gens de mer et permet cette autonomie, en raison de la prévalence des particularités maritimes.

Ce contrat d'engagement maritime est devenu un contrat de travail particulier liant le marin à l'entreprise d'armement maritime, beaucoup plus qu'au navire ou à l'expédition maritime

Au-delà du voyage, le marin fut stabilisé conventionnellement dans l'entreprise. Les lignes régulières amenèrent la pratique du contrat à durée indéterminée, sans que le débarquement donnât lieu à une éventuelle résiliation unilatérale.

Le marin peut ne plus travailler à bord provisoirement, être débarqué, se trouver à terre, mais pour autant le contrat d'engagement maritime peut survivre à l'interruption de la navigation, de l'exécution du travail à bord, dans l'attente d'un nouvel embarquement du marin, ou de la rupture du contrat. Le droit du travail maritime français est ainsi traversé par deux conceptions du contrat d'engagement maritime : celle d'un contrat d'embarquement, encadré strictement dans un statut légal d'une profession réglementée, celle d'un contrat de travail particulier, couvrant l'ensemble de la relation contractuelle entre l'entreprise d'armement et le marin, les particularités relevant des conditions de travail à bord¹. La loi no 77-507 du 18 mai 1977 a étendu et adapté aux marins le droit du licenciement ; elle avait notamment retenu une définition spécifique du licenciement maritime, une approche limitée écartant du licenciement les marins n'ayant pas une ancienneté suffisante².

Le législateur français n'avait cependant pas choisi de distinguer

clairement le lien d'entreprise du contrat d'embarquement, la relation de travail des conditions d'embarquement. Il en résultait une confusion des sources du droit du travail maritime, des difficultés d'interprétation des textes, aussi bien à la pêche qu'au commerce, des modalités complexes de rupture du contrat d'engagement³. L'ordonnance n° 2009-717, spécifiquement maritime, vient de banaliser le contrat d'engagement maritime, vis-à-vis du contrat de travail, et de simplifier les modes de rupture du contrat d'engagement maritime à durée indéterminée.

LA LOI NÉGOCIÉE.

Dans le cadre de la loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social, qui incorpore en droit français les mécanismes de la « loi négociée », introduits en droit social communautaire par le Traité de Maastricht de 1992⁴, l'Accord National Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail a été conclu⁵. Il a permis de montrer la capacité des partenaires sociaux à négocier, dans le cadre d'un projet envisagé par le Gouvernement, de conclure avec une majorité de signataires du côté des confédérations syndicales représentatives des salariés. Ainsi le Gouvernement devait proposer au Parlement de légaliser cet ANI, en totalité, sans ajouts, ni retraits. La loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, transpose dans le code du travail cet Accord National Interprofessionnel du 11 janvier 2008. La négociation collective interprofessionnelle n'a pris en compte aucune spécificité sectorielle. Il en fut de même du projet de loi préparé par le Ministère chargé du travail, compte tenu des délais impartis, mais aussi de l'insuffisance de la coordination interministérielle. C'est devant le Sénat que le Gouvernement a proposé une procédure d'adaptation nécessaire par la voie d'une Ordonnance⁶. La loi nouvelle concerne la durée de la période d'essai, la rupture conventionnelle homologuée, le CDD à objet défini, le portage salarial, la rupture conventionnelle homologuée du contrat de travail à durée indéterminée.

A la suite des élections présidentielles et législatives de 2007, il a semblé prioritaire de moderniser le marché du travail. La fusion de l'ANPE et des ASSEDIC, sans disparition de l'UNEDIC, est censée faciliter la recherche d'emploi et l'insertion professionnelle. L'illusion du contrat de travail unique, sorti en 2006, de la réflexion d'économistes du travail, ignorants du droit du travail, fut abandonnée⁷. Les partenaires sociaux devaient conclure le premier Accord National Interprofessionnel du quinquennat, à la fois pour démontrer leur capacité réformatrice, et pour éviter un projet de loi au contenu très incertain. C'est ainsi que le thème de la « flexisécurité » fut faiblement exploré, que la période d'essai fut légalisée, insérée pour la première fois au sein du code du travail et étendue dans le temps vis-à-vis des pratiques conventionnelles ou usuelles antérieures. Compte tenu de l'ampleur de la précarité, le cadre de recours au travail temporaire ou aux contrats de travail à durée déterminée ne fut pas bouleversé ; le compromis de 1990 fut conservé pour l'essentiel ; seul le CDD à objet défini fut créé. Le portage salarial

fut légalisé, ce qui ne règle pas l'ensemble des questions antérieurement soulevées. La rupture conventionnelle homologuée du CDI s'efforce de rendre plus sûr les ruptures amiables, négociées, conclues par consentement mutuel des deux contractants. Le patronat a obtenu l'extension des périodes d'essai, ce qui ne remplace pas le contrat nouvelle embauche (CNE) ou le contrat première embauche (CPE), nés en 2005 et rapidement disparus. Il semble bien que seules les entreprises de moins de 20 salariés aient été satisfaites de la création du CNE, contrairement à la Convention 158 de l'OIT, ratifiée par la France. Les confédérations syndicales, en laissant un peu de souplesse sur ces points, ont obtenu le maintien d'une grande continuité : le CDI est le contrat de travail normal, le CDD l'exception. Il n'y a pas eu de bouleversement de divers licenciements, notamment des licenciements individuels, les plus nombreux de loin, même si les licenciements économiques collectifs sont les plus médiatisés.

QUEL VOLET MARITIME ?

La négociation collective interprofessionnelle n'a décliné aucun volet sectoriel, ce qui ne semble guère poser de difficultés concernant les activités terrestres. Compte tenu des imbrications du code du travail et du code du travail maritime, une adaptation maritime était indispensable. La loi mettant en œuvre l'ANI du 11 janvier 2008 devait envisager ce volet maritime, ce qui nécessitait une coordination interministérielle, loin d'être évidente, entre le Ministère chargé du travail et le Ministère anciennement de l'Équipement et des Transports, devenu MEEDDAT, puis plus récemment Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM). Le projet de loi devait comporter un article prévoyant une adaptation maritime, permettant la consultation des partenaires sociaux, sans tout à fait renvoyer à une négociation collective sectorielle. Une procédure législative classique et suffisamment longue n'était pas souhaitable. C'est lors des discussions au Sénat, que ce mécanisme fut envisagé et adopté. Ainsi la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, prévoit en son article 11 une ordonnance maritime d'adaptation. Le Gouvernement était autorisé, au plus tard le 30 juin 2009, à prévoir par ordonnance, dans le code du travail maritime, les mesures d'adaptation et les dispositions de cohérence nécessaires à l'application de la présente loi aux personnes exerçant la profession de marin. Le délai d'un an était relativement court. Le projet de loi de ratification de cette ordonnance doit être déposé devant le Parlement, au plus tard le dernier jour du deuxième mois suivant sa publication. La consultation des partenaires sociaux a commencé en octobre 2008 et s'est poursuivie jusqu'en février 2009, notamment au sein du conseil supérieur de la marine marchande, qui a rendu un avis favorable le 5 mars 2009⁸. Le 9 juin 2009, la section sociale du Conseil d'État a rendu un avis favorable⁹. Le projet de loi de ratification doit être déposé au Parlement avant la fin du mois d'août 2009. Les dispositions de l'Ordonnance ont un caractère réglementaire et n'auront un caractère législatif qu'à la suite de la publication la loi de ratification.

UN CHANTIER MARITIME D'IMPORTANCE, LIÉ À LA SÉDIMENTATION DES TEXTES.

Il était envisageable de banaliser le contrat d'engagement maritime, qui n'est qu'un contrat de travail particulier, concernant un salarié, marin, travaillant à bord d'un navire. Si les conditions de travail sont spécifiques, en mer et à bord d'un navire, le contrat qui lie le salarié à son employeur n'est pas spécifique. Il s'agit d'un contrat de travail qui peut être à durée déterminée ou à durée indéterminée. Le contrat d'engagement maritime s'est construit autour de l'expédition maritime, c'est-à-dire du contrat au voyage. Le congédiement est conçu comme une rupture unilatérale du contrat, rupture anticipée par le capitaine, intervenant avant l'échéance normale. Daniel Danjon, en 1926, n'envisage la durée indéterminée du contrat que dans l'hypothèse où l'armateur conserve le marin à son service, au-delà de l'expédition maritime, pour un travail à terre. Lors de la préparation du Code du travail maritime, une commission ministérielle avait noté la précarité du contrat d'engagement traditionnel, conclu au voyage, et avait proposé d'y substituer un contrat de travail liant le marin à l'entreprise d'armement¹⁰. Depuis longtemps, la vapeur avait étendu son règne et les liaisons transatlan-

tiques avaient modifié la gestion des équipages¹¹. Le législateur a préféré conserver la conception classique en 1926. Selon l'âge des textes, certains articles relèvent de la première conception, liée au contrat au voyage, d'autres de la seconde. Un manque de cohérence découle inévitablement de l'absence de choix du législateur et de la sédimentation des textes.

L'article 4 CTM a pour référence les périodes d'embarquement, comme si le marin n'était plus lié à son employeur en dehors, sauf travail à terre. Il n'a toujours pas intégré l'existence des diverses périodes de suspension de l'exécution du travail, pendant lesquelles le contrat de travail est maintenu, dans la mesure où le travail reprendra : congés payés, arrêt maladie ou accident, maternité ou congé parental, période de formation. La jurisprudence a dû dépasser une interprétation littérale, pour rattacher aux règles maritimes les périodes accessoires à la navigation et ne laisse sous le seul régime du code du travail, et dans la compétence prud'homale, que le cas du travail à terre du marin. Il conviendrait de réécrire cet article 4, dans la mesure où le contrat au voyage ne peut plus être le paradigme du droit social des gens de mer. Dans le même sens, la loi du 18 novembre 1997 a dû supprimer de l'article 93 CTM, de la liste des causes mettant fin au contrat d'engagement de manière automatique, la mise à terre du marin pour blessure ou maladie. La mise à terre du marin en cours d'escale mettait évidemment fin au contrat au voyage. Le principe est dorénavant celui de la suspension de l'exécution du travail, mais du maintien du contrat, en cas d'arrêt de travail pour accident ou maladie. La non discrimination liée à l'état de santé du salarié ou du marin est passée par là.

Avec le développement des lignes régulières, la gestion des navigateurs s'est transformée. Le personnel fut fidélisé ; les contrats au voyage ont été régulièrement renouvelés ; le contrat à durée indéterminée est devenu pratiqué. A la suite de la crise économique de 1929, un véritable pool administratif des marins fut constitué, au sein duquel les armements recrutaient sans trop pouvoir choisir leur personnel. Le Royaume-Uni et la Belgique auront une expérience semblable à partir de 1944. Est intervenue la stabilisation des marins et la titularisation des officiers par les conventions collectives nationales étendues de 1947, 1948 et 1950. Certains marins ont refusés d'être stabilisés, afin de ne pas être rappelés au cours de leurs congés, au risque de ne pas être rappelés. Les contrats à durée indéterminée sont devenus le principe, ceux à durée déterminée l'exception¹². La loi du 18 mai 1977 a appliqué au secteur maritime les règles terrestres du licenciement, qui se superposent aux dispositions conventionnelles. Le législateur impose une « stabilisation » légale, qui limite le recours aux contrats à durée limitée et étend l'application des règles du licenciement¹³. La résiliation unilatérale du CDI est encore envisageable, le licenciement nécessitant une période d'ancienneté, sauf en cas de rupture par l'employeur pour motif économique ou en raison d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle¹⁴. Aucun capitaine n'ose recourir au congédiement du marin que lui ouvre l'article 98 du code du travail maritime, dans la mesure où il ignore s'il ne peut agir que pour un motif disciplinaire ou personnel au marin, s'il agit au nom de l'armateur ou s'il engage sa responsabilité personnelle. Il convient sans aucun doute de clarifier les mesures disciplinaires, pouvant aller jusqu'à la mise à pied, le débarquement provisoire du marin, à titre conservatoire ou non, et la notion de licenciement. Le droit social des gens de mer risque de perdre une part de ses spécificités historiques, mais de gagner en clarté et compréhension.

LA PÉRIODE D'ESSAI DANS LES CDI.

La période d'essai s'est développée dans les contrats individuels de travail ; elle fut fréquemment encadrée par les conventions collectives de travail. Elle était ignorée tant du code du travail maritime que du code du travail, sauf en ce qui concerne les CDD (art. L. 1242-10 et L. 1242-11 C. Tr.) et le contrat de travail temporaire (art. L. 1251-14 et L. 1251-15 C. Tr.). L'Accord National Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail et la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 constituent une innovation importante dans la tradition française du droit du travail¹⁵. Il n'est pas certain que l'allongement de la période d'essai aura des effets sur le développement des contrats précaires, même si cet allongement s'inscrit dans la confirmation du principe que le contrat normal est le CDI, les CDD étant l'exception. L'article 2 de l'Ordonnance n° 2009-717 insère à la suite

de l'article 10-7 CTM, trois articles 10-8, 10-9 et 10-10, adaptant l'application des articles L. 1221-19 à L. 1221-21 du code du travail. Il est donc nécessaire de partir de ces dispositions générales.

La période d'essai n'est pas obligatoire¹⁶. Elle n'existe que si elle est prévue par le contrat individuel de travail. La période d'essai est une dérogation à l'engagement ferme des contractants. La période d'essai et la possibilité de la renouveler ne se présument pas. Elles sont expressément stipulées dans la lettre d'engagement ou le contrat de travail (art. L. 1221-23 C. Tr.). En cas d'embauche dans l'entreprise à l'issue du stage intégré à un cursus pédagogique réalisé lors de la dernière année d'études, la durée de ce stage est déduite de la période d'essai, sans que cela ait pour effet de réduire cette dernière de plus de la moitié, sauf accord collectif prévoyant des stipulations plus favorables (art. L. 1221-24 C. Tr.). La période d'essai ne peut pas simplement écouler des dispositions d'une convention collective, sans reprise par le contrat individuel de travail¹⁷.

1 - La durée de l'essai.

Le contrat de travail à durée indéterminée peut comporter une période d'essai dont la durée maximale est : 1° Pour les ouvriers et les employés, de deux mois ; 2° Pour les agents de maîtrise et les techniciens, de trois mois ; 3° Pour les cadres, de quatre mois. (art. L. 1221-19 C. Tr.). La période d'essai peut être renouvelée une fois si un accord de branche étendu le prévoit. Cet accord fixe les conditions et les durées de renouvellement. La possibilité de la renouveler ne se présume pas. Elle est expressément stipulée dans la lettre d'engagement ou le contrat de travail (art. L. 1221-23 C. Tr.). La durée de la période d'essai, renouvellement compris, ne peut pas dépasser : 1° Quatre mois pour les ouvriers et employés ; 2° Six mois pour les agents de maîtrise et techniciens ; 3° Huit mois pour les cadres (art. L. 1221-21 C. Tr.). Les durées des périodes d'essai fixées par les articles L. 1221-19 et L. 1221-21 ont un caractère impératif, à l'exception : - de durées plus longues fixées par les accords de branche conclus avant la date de publication de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail ; - de durées plus courtes fixées par des accords collectifs conclus après la date de publication de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 précitée ; - de durées plus courtes fixées dans la lettre d'engagement ou le contrat de travail (art. L. 1221-22 C. Tr.).

Les dispositions conventionnelles, prévoyant des durées plus courtes, conclues avant le 26 juin 2008, ne peuvent plus être invoquées à partir du 1^{er} juillet 2009. Mais des accords collectifs anciens prévoyant des durées plus longues que les maxima légaux ne sont pas remis en cause. De nouveaux accords collectifs peuvent prévoir des durées plus courtes. Depuis le 26 juin 2008, les conventions collectives ne peuvent plus prévoir des durées d'essai plus longues que les maxima légaux¹⁸. Le renouvellement doit être prévu par une convention collective de branche étendue, qu'elle soit conclue avant ou après le 26 juin 2008

L'Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009 crée un article 10-8 au sein du code du travail maritime : « Pour l'application des articles L.1221-19 à L.1221-21 du code du travail, ne sont décomptées dans la durée de la période d'essai que les périodes de travail à bord du navire dites d'embarquement effectif du marin. La durée maximale de la période d'essai est de : 1° Pour les officiers, au sens des conventions et accords collectifs applicables dans les activités maritimes ou, à défaut de convention ou d'accord applicable, au sens du troisième alinéa de l'article 2 de la loi du 17 décembre 2006 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, de quatre mois et, en cas de renouvellement, de huit mois ; 2° Pour les autres personnels de deux mois et, en cas de renouvellement, de quatre mois. »

D'une part ne sont décomptées, dans la période d'essai, que les périodes, d'embarquement effectif, de travail à bord du navire. Il ne suffit pas d'être embauché, ni d'être enrôlé ; il est nécessaire de naviguer. Ne sont pas prises en compte les périodes de repos ou de congés. Il ne s'agit nullement d'une nouveauté. La notion d'embarquement effectif est prise en compte pour la détermination de la durée du préavis de licenciement. « Pour l'appréciation de la condition d'embarquement effectif mention-

née à l'article 102-4 sont totalisées les diverses périodes d'embarquement effectif du marin. Ne sont pas considérées comme interrompant la continuité de l'embarquement au service du même armateur l'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement. Toutefois, la durée de cette absence n'est pas prise en compte pour le calcul de la condition d'embarquement prévue ci-dessus » (art. 102-2, al. 2 CTM, modifié par Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009 - art. 3).

La période d'essai est comptée en mois, et nullement en jours ou en heures de travail. L'article 10-8 distingue les officiers, définis éventuellement par voie conventionnelle. L'article 2 CDPMM indique que l'expression « officier » désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, les mécaniciens chefs de quart, les radiotélégraphistes ayant le rang d'officier, le commissaire, les médecins, les marins titulaires du diplôme d'élève officier de la marine marchande ou d'élève officier mécanicien et embarqués comme élèves officiers, ainsi que toute personne portée comme officier sur le rôle d'équipage. L'évolution technique a fait qu'il n'existe plus de radiotélégraphistes

Cette réforme législative peut-elle mettre fin au contrôle judiciaire du renouvellement éventuellement abusif de la période d'essai, dans le simple but de contourner les contraintes du droit du licenciement, ou même du recours abusif à la période d'essai, à une durée excessive, quand le salarié a déjà occupé les mêmes fonctions dans l'entreprise au cours de contrats précédents, le plus souvent à durée déterminée¹⁹ ? Nous ne le pensons pas, au contraire. La période d'essai est finalisée, ce qui permet aux juges d'en sanctionner les détournements. Encore faut-il qu'une telle preuve lui soit apportée.

2 - La rupture pendant la période d'essai.

La période d'essai permet à l'employeur d'évaluer les compétences du salarié dans son travail, notamment au regard de son expérience, et au salarié d'apprécier si les fonctions occupées lui conviennent (art. L. 1221-20 C. Tr.). Cette disposition légale reprend l'analyse jurisprudentielle antérieure ; elle considère que la période d'essai fait partie du contrat de travail. Elle doit ainsi être distinguée d'un test ou d'essais, bref des compétences professionnelles, sans véritable mise au travail²⁰. En cas de changement de fonctions, il est possible de prévoir une période probatoire, d'évaluation dans les nouvelles fonctions, qui n'est pas assimilable à une période d'essai. Cette période probatoire permet seulement à l'employeur ou au salarié d'envisager le retour vers les fonctions précédentes²¹.

La fonction de la période d'essai semble bilatérale et symétrique : l'employeur évalue les compétences du salarié dans son travail, notamment au regard de son expérience, et le salarié apprécie si les fonctions occupées lui conviennent. En pratique l'asymétrie est forte. Le salarié peut quitter l'entreprise pendant la période d'essai avec un délai de prévenance plus court que le délai de préavis de démission. Mais la démission, unilatérale, libre, éclairée, volontaire et non équivoque ne saurait être enfermée dans un formalisme, étant l'expression par le salarié subordonné d'un acte de liberté. La rupture de la période d'essai par l'employeur, comme le licenciement, est un acte d'autorité, de pouvoir, sur un salarié subordonné. Cette nature explique le développement procédural du droit des licenciements. Au cours de la période d'essai, ce pouvoir patronal est faiblement encadré.

La rupture du contrat pendant la période d'essai n'est pas soumise à un formalisme, une procédure ou une obligation de motivation. La rupture peut être orale, même si un écrit peut permettre de clarifier la situation, notamment l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception. La rupture pendant la période d'essai par l'employeur ne peut intervenir pour un motif discriminatoire. Mais cette rupture n'étant pas motivée obligatoirement, il appartient au salarié d'établir des circonstances pouvant laisser croire à une mesure discriminatoire, grâce à des écrits ou témoignages, ce qui n'est jamais évident. Normalement, la période d'essai ne peut être rompue qu'en raison des mauvais résultats de l'essai, des difficultés d'insertion du sala-

rié dans le fonctionnement de l'entreprise²². La jurisprudence a considéré que la protection de la maternité ne s'appliquait pas pendant la période d'essai²³ ; cette solution ancienne est fortement critiquable, et sans doute dépassée. La discrimination en raison de la grossesse est prohibée par l'article L. 1132-1 C.Tr. et les principes de non-discrimination s'appliquent pendant la période d'essai : la nullité de la rupture du contrat de travail devrait être prononcée (art. L. 1132-4 C. Tr.). S'appliquent aussi pendant la période d'essai les dispositions protectrices des salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle²⁴. De même, le statut protecteur des représentants du personnel s'applique pendant la période d'essai, qu'il s'agisse d'un médecin du travail ou d'un conseiller du salarié en matière de licenciement²⁵. Si l'employeur invoque une faute commise par le salarié, il doit respecter la procédure disciplinaire, notamment l'entretien préalable, et notifié au salarié une décision de rupture nécessairement motivée (art. L. 1131-1 et s. C. Tr.)²⁶. D'une manière générale, c'est au salarié d'apporter des éléments susceptibles de constituer une discrimination prohibée, de démontrer que la rupture n'a pas de lien avec les résultats de l'essai, ou que les résultats invoqués ne sont qu'un prétexte. Il appartiendra alors à l'employeur de justifier sa décision en démontrant qu'elle n'est liée qu'aux résultats de l'essai et que les motifs en sont suffisants.

Lorsqu'il est mis fin, par l'employeur, au contrat en cours ou au terme de la période d'essai définie aux articles L. 1221-19 à L. 1221-24 ou à l'article L. 1242-10 pour les contrats stipulant une période d'essai d'au moins une semaine, le salarié est prévenu dans un délai qui ne peut être inférieur à : 1) 24 heures en deçà de huit jours de présence ; 2) 48 heures entre huit jours et un mois de présence ; 3) Deux semaines après un mois de présence ; 4) Un mois après trois mois de présence. La période d'essai, renouvellement inclus, ne peut être prolongée du fait de la durée du délai de prévenance (art. L. 1221-25 C. Tr.). Lorsqu'il est mis fin à la période d'essai par le salarié, celui-ci respecte un délai de prévenance de 48 heures. Ce délai est ramené à 24 heures si la durée de présence du salarié dans l'entreprise est inférieure à 8 jours (art. L. 1221-26 C. Tr.).

Le nouvel article 10-9 CTM prévoit que lorsqu'il est mis fin par l'employeur au contrat de travail en cours ou au terme de la période d'essai dans les conditions fixées à l'article L. 1221-25 C. Tr., la rupture du contrat ne peut pas prendre effet avant l'arrivée au premier port d'escale. Dans ce cas, l'armateur organise, à l'arrivée au premier port d'escale, le rapatriement ou la conduite du marin dans les conditions fixées aux articles 87 à 89 CTM. Selon l'article 10-10, «lorsqu'il est mis fin à la période d'essai par le salarié dans les conditions fixées à l'article L.1221-26 du code du travail, la fin de la période d'essai prend effet dans les conditions prévues à l'article 102». «En aucun cas, le droit pour le marin à rompre le contrat d'engagement ne peut avoir effet au terme du délai de préavis : 1° Lorsque ce terme se place après le moment fixé par le capitaine du navire en partance pour le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage ; toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ; 2° Lorsque ce terme se place avant le moment fixé par le capitaine arrivant dans le port pour la cessation du service par quarts ; toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.» (art. 102 CTM, modifié par Ord. n° 2009-717, 18 juin 2009 - art. 6).

LE RECOURS AUX CONTRATS À DURÉE DÉTERMINÉE.

Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives. Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée, ou pour un voyage. Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée (art. 10-1 CTM). Le contrat d'engage-

ment doit préciser sa durée, l'échéance du terme ou le port constituant la fin du voyage²⁷.

«Le contrat de travail à durée indéterminée est la forme normale et générale de la relation de travail. Toutefois, le contrat de travail peut comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion ou résultant de la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu dans les cas et dans les conditions mentionnées au titre IV relatif au contrat de travail à durée déterminée.» (art. L. 1221-2 C. Tr.). Un contrat de travail à durée déterminée, quel que soit son motif, ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise (art. L. 1242-1 C. Tr.). L'article L. 1242-2 du code du travail dresse une liste limitative des cas de recours au CDD. Tout contrat de travail à durée déterminée doit être rédigé par écrit en double exemplaire et mentionner explicitement le cas de recours le concernant.

Le contrat d'engagement maritime peut toujours être conclu au voyage. L'ordonnance no 82-267 du 25 mars 1982 a introduit, dans le Code du travail maritime, le contrat à durée déterminée, adaptant au secteur maritime les mécanismes terrestres²⁸. Un contrat d'engagement maritime ne peut être à durée déterminée que s'il remplit certaines conditions, certaines formalités. La succession de tels contrats ne peut qu'être limitée. Il ne peut être conclu de contrat d'engagement à durée déterminée ou au voyage pour remplacer un marin dont l'absence temporaire ou la suspension du contrat résulterait d'un conflit collectif de travail (art. 10-3 CTM).

La durée totale du contrat ne peut excéder 12 mois d'embarquement effectif, compte tenu de l'échéance du contrat qui ne peut intervenir que dans un port d'escale, afin de permettre le débarquement du marin, compte tenu du renouvellement possible (art. 10-2 et 102-22 CTM). À l'expiration d'un contrat au voyage ou à durée déterminée, une période égale au tiers de la durée du précédent contrat est obligatoire, avant de recourir à un nouveau contrat précaire, pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin (art. 10-4 CTM). Toutefois, certains contrats à durée déterminée échappent à la durée maximale totale de douze mois d'embarquement effectif, ainsi qu'à l'intervalle de temps entre deux contrats : ceux mentionnés à l'article 10-7 CTM : c'est-à-dire les emplois saisonniers, les contrats conclus pour remplacer un marin provisoirement absent ou dont le contrat est suspendu, certains contrats destinés à favoriser l'embarquement de certains demandeurs d'emploi, dont le contrat de qualification, destinés à assurer un complément de formation professionnelle au marin, destinés à l'exécution de certains marchés internationaux intéressant des activités temporaires, destinés à permettre l'acquisition d'un brevet à des marins embarqués en sureffectif²⁹. La loi du 18 novembre 1997 a supprimé de la liste de ces aménagements les contrats liés à des emplois rémunérés exclusivement à la part.

REQUALIFICATION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT.

Le législateur impose une requalification du contrat, limitant la précarité, en cas de recours régulier aux services d'un marin dans le cadre de contrats à durée déterminée. «Lorsqu'un marin a été lié à un armateur par deux ou plusieurs contrats d'engagement successifs et discontinus, de quelque nature que ce soit, pendant au moins 18 mois de services, dont neuf mois d'embarquement effectif, au cours d'une période de 27 mois comptée depuis le premier embarquement, le nouveau contrat conclu avant l'expiration de cette période entre ce marin et l'armateur, ne peut être qu'un contrat à durée indéterminée» (art. 10-6 CTM). Toutefois, cette requalification du contrat ainsi que le cumul de l'ancienneté, lorsque le lien de travail devient presque permanent, ne jouent pas dans le cas des contrats énumérés par l'article 10-7, notamment pour les contrats saisonniers et ceux de remplacement d'un marin provisoirement absent³⁰. De même, en cas de rupture anticipée du contrat ou de non-renouvellement, dus au fait du marin, la stabilisation légale ne pourra logiquement se produire, le marin ayant rompu lui-même un lien devenant quasi permanent.

LE CDD À OBJET DÉFINI.

L'Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009, relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail, crée un nouveau cas de recours au contrat d'engagement à durée déterminée.

«Il peut être recouru au contrat de travail à durée déterminée dont l'échéance est la réalisation d'un objet défini pour le recrutement d'officiers au sens des conventions et accords collectifs applicables dans les activités maritimes ou, à défaut de convention ou d'accord applicable, au sens du troisième alinéa de l'article 2 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Ce contrat est régi par les dispositions de l'article 6 de la loi du 25 juin 2008 susvisée et par celles de la loi du 13 décembre 1926 susvisée dès lors qu'elles ne sont pas contraires à cet article» (art. 1, Ord. 2009-717). Cet article n'est codifié ni dans le code du travail, ni dans le code du travail maritime. Sera-t-il inséré dans le futur code des transports ?

Il reprend et précise l'article 6 de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, article expérimental, prévu pour une période de 5 années, lui-même non codifié. A l'issue de cette période, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport, établi après concertation avec les partenaires sociaux et avis de la Commission nationale de la négociation collective, sur les conditions d'application de ce contrat et sur son éventuelle pérennisation.

Le CDD, dont l'échéance est la réalisation d'un objet défini, d'une durée minimale de 18 mois et maximale de 36 mois, peut être conclu pour le recrutement d'ingénieurs et de cadres, au sens des conventions collectives. Le recours à ce contrat est subordonné à la conclusion d'un accord de branche étendu ou, à défaut, d'un accord d'entreprise. L'accord de branche étendu ou l'accord d'entreprise définit les nécessités économiques auxquelles ces contrats sont susceptibles d'apporter une réponse adaptée, les conditions dans lesquelles les salariés sous CDD à objet défini bénéficient de garanties relatives à l'aide au reclassement, à la validation des acquis de l'expérience, à la priorité de réembauchage et à l'accès à la formation professionnelle continue et peuvent, au cours du délai de prévenance, mobiliser les moyens disponibles pour organiser la suite de leur parcours professionnel, les conditions dans lesquelles les salariés sous CDD à objet défini ont priorité d'accès aux emplois en CDI dans l'entreprise.

Ce CDD à objet défini est régi par le titre IV du livre II de la première partie du code du travail, à l'exception des dispositions spécifiques fixées par le présent article (art. L. 1242-1 et s. C. Tr.). Ce contrat prend fin avec la réalisation de l'objet pour lequel il a été conclu, après un délai de prévenance au moins égal à 2 mois. Il peut être rompu par l'une ou l'autre partie, pour un motif réel et sérieux, au bout de 18 mois, puis à la date anniversaire de sa conclusion. Il ne peut pas être renouvelé. Lorsque, à l'issue du contrat, les relations contractuelles du travail ne se poursuivent pas par un CDI, le salarié a droit à une indemnité d'un montant égal à 10 % de sa rémunération totale brute.

Le CDD à objet défini est établi par écrit et comporte les clauses obligatoires pour les contrats à durée déterminée, sous réserve d'adaptations à ses spécificités, notamment la mention « contrat à durée déterminée à objet défini », l'intitulé et les références de l'accord collectif qui institue ce contrat, une clause descriptive du projet et mentionnant sa durée prévisible, la définition des tâches pour lesquelles le contrat est conclu, l'événement ou le résultat objectif déterminant la fin de la relation contractuelle, le délai de prévenance de l'arrivée au terme du contrat et, le cas échéant, de la proposition de poursuite de la relation de travail en contrat à durée indéterminée, une clause mentionnant la possibilité de rupture à la date anniversaire de la conclusion du contrat par l'une ou l'autre partie pour un motif réel et sérieux et le droit pour le salarié, lorsque cette rupture est à l'initiative de l'employeur, à une indemnité égale à 10 % de la rémunération totale brute du salarié.

Ce CDD à objet défini a une histoire déjà un peu ancienne. Il avait été proposé par le rapport de M. de Virville, «Pour un code du travail plus efficace», en janvier 2004, et avait reçu un accueil glacial³¹. Ces CDD nouveaux doivent s'inscrire dans une négociation collective de branche étendue, ou dans un accord collectif d'entreprise. Ce système est censé apporter de la souplesse, lié à un projet dont l'entreprise ne maîtrise pas les délais de réalisation et les retombées, mais aussi au sein d'un objectif de sécurisation des parcours professionnels. L'accord collectif définit les nécessités économiques auxquelles ces contrats sont susceptibles d'apporter une réponse adaptée, les conditions dans lesquelles les salariés sous CDD à objet défini bénéficient de garanties relatives à l'aide au reclassement, à la validation des acquis de l'expérience, à la priorité de réembauchage et à l'accès à la formation professionnelle continue et peuvent, au cours du délai de prévenance, mobiliser les moyens disponibles pour organiser la suite de leur parcours professionnel, les conditions dans lesquelles les salariés sous CDD à

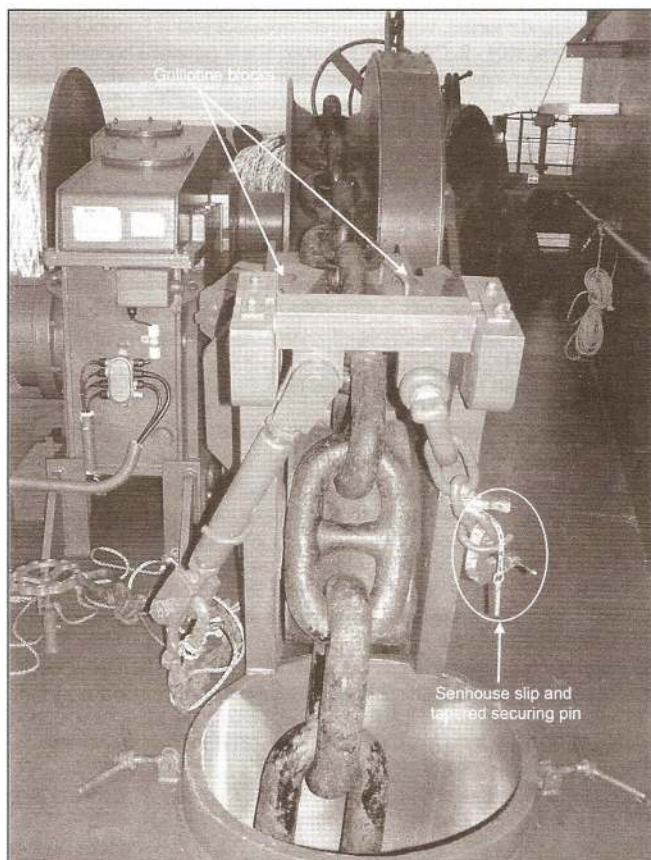
objet défini ont priorité d'accès aux emplois en CDI dans l'entreprise. Le CDD à objet défini sera-t-il vraiment une étape dans une carrière ? Beaucoup de bruit pour rien ? Il faudra voir plus tard ?

- 1 - P. Chaumette, «Le contrat d'engagement à la recherche de son identité», Dr. soc. 1991, 656.
- 2 - P. Chaumette, «La distinction de la rupture unilatérale et du licenciement maritime», note sous CA Rennes, 5e ch., 6 janv. 2004, DMF 2004, 360.
- 3 - M. Le Bihan-Guénolé, Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle, L'Harmattan, coll. «Logiques juridiques», Paris, 2001.
- 4 - Art. L. 2211-1 à L. 2211-3 nouveau C. Tr. ; J.Ph. Lhernould, «La négociation collective communautaire», Dr. Soc. 2008, pp. 34-51 ; J. Péliissier, A. Supiot et A. Jeammaud, Droit du travail, Précis Dalloz, 24ème éd., 2008, n° 52, p. 74 ; P. Rodière, Droit social de l'Union européenne, LGDJ, 2008.
- 5 - «L'accord interprofessionnel sur la modernisation du marché du travail», n° sp. Dr. Soc. 2008, n° 3 pp. 267-346.
- 6 - Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 11, JORF 26-6-2008.
- 7 - M. Camdessus, «Le sursaut. Vers une nouvelle croissance pour la France», La Documentation Française 2004 - R. Cahuc et F. Kramartz, «De la précarité à la mobilité : une sécurité sociale professionnelle», La Documentation Française, Paris, 2005 - J. Barthélémy, G. Cette et P.Y. Verkindt, «A propos du contrat unique», JCP-S-2007, Act. 63 - .
- 8 - Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009 relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail, JORF 19-6-2009.
- 9 - Lettre Direction des Affaires Maritimes, 3 juillet 2008
- 10 - Rapp. de la commission chargée de la préparation d'un Code du travail maritime, JO 16 mai 1914, 697 — Circ. min. 10 janv. 1927, BOMM 1927, 27.
- 11 - J.-L. Lenhof, «Violences maîtrisées : la gestion du risque à bord des derniers grands voiliers de commerce au long cours (1880-1920)», dans M. Augeron et M. Tranchant (dir.), La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècles), PU Rennes, Rennes 2004, p. 389-411.
- 12 - P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^{ème} éd., 2008 n° 412.40 et s.
- 13 - Art. 10-6 et 102-1 CTM.
- 14 - P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^{ème} éd., 2008 n° 412.44 et s.
- 15 - «L'accord interprofessionnel sur la modernisation du marché du travail», n° sp. Dr. Soc. 2008, n° 3 pp. 267-346. Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 11, JORF 26-6-2008.
- 16 - J.-Y. Frouin, «Liberté et existence de la période d'essai», Cahiers sociaux du Barreau de Paris, CSB, 1995, 239 - D. Noguéro, «Le devenir de la période d'essai du salarié», Droit Social 2002, 589 - J. Mouly, «Une innovation ambiguë : la réglementation de l'essai», Droit Social 2008, 288.
- 17 - La jurisprudence précédente exigeait cependant que le salarié ait été informé spécifiquement des dispositions de la convention collective prévoyant une période d'essai, Cass. soc., 18 juillet 2001, RJS 11/01, n° 1244 ; Cass. soc., 7 mars 2000, RJS 4/2000, n° 369 ; Cass. soc., 25 mars 1998, RJS 5/1998, n° 561.
- 18 - Circul. DRT 17 mars 2009.
- 19 - Cass. soc., 28 décembre 1977, Bull. civ. V, n° 727 ; Cass. soc., 22 février 1979, D 1979 IR 424 n. J. Pelissier ; Cass. soc., 9 juin 1988, Bull. civ. V, n° 348,
- 20 - Cass. soc., 5 mars 1975, Petreluzzi, Bull. civ. V, n° 112, Grands Arrêts du Droit du Travail, GADT, Dalloz, 4^e éd. 2008, n° 43, p. 228 et s. ; Cass. soc., 4 janvier 2000, RJS 2/2000, n° 145.
- 21 - Cass. soc., 30 mars 2005, D 2005 IR 198, RJS 6/05, n° 594 ; Cass. soc., 29 mars 1995, RJS 5/95, n° 538, Droit social 1995, 454 concl. J.M. Desjardins.
- 22 - Cass. soc. 20 novembre 2007, n° 06-42212 - J. Mouly, «La rupture de l'essai pour un motif non inhérent à la personne du salarié : fraude, abus de droit ou absence de cause réelle et sérieuse ?», D 2008, Jur. 196 - A.C. Creplet, «L'abus dans la rupture de la période d'essai», Rev. Dr. Trav., Dalloz, 2008, n° 9, pp. 519-520.
- 23 - Cass. soc., 21 décembre 2006, Bull. civ. V, n° 415 ; Cass. soc., 15 janvier 1997, RJS 2/97, n° 136.
- 24 - Cass. soc., 19 avril 1989, Bull. civ. V, n° 295, JCP 1990-II-21499 n. J. Mouly ; Cass. soc., 25 février 1997, no 93-40.185, Bull. civ. V, n° 80, Droit social 1997, 409, note C. Roy-Loustanaunau — D. Corrigan-Carsin, «La rupture de la période d'essai. Une autonomie sur le déclin ?», JCP E 2005, I, 1241 — Ph. Mallard, «Le licenciement en période d'essai ?», Dr. social 2006, 1157.
- 25 - Cass. soc. 26 octobre 2005, RJS 1/06, n° 63.
- 26 - Cass. soc., 10 mars 2004, n° 01-44750, Dr. social 2004, 739.
- 27 - CA Rouen, 20 octobre 1988, DMF 1989, 717.
- 28 - Ord. no 82-267, 25 mars 1982, JORF 27 mars 1982.
- 29 - CA Rouen, 20 octobre 1988, préc. : un marin, qui a obtenu un brevet au cours d'un contrat à durée déterminée, ne correspond pas à cette hypothèse, dans la mesure où ce contrat n'avait pas été conclu en vue de l'obtention du brevet, en supplément d'effectif.
- 30 - CA Caen, ch. soc., 9 mars 2004, no 02/02.344, M. Auvray c/ Synd. des pilotes de la Seine.
- 31 - G. Bélier, «Contrat de projet, le retour», Semaine sociale Lamy, n° 1337, p. 11 - F. Boussez, «Le CDD pour la réalisation d'un objet défini», JCP-Social 2008, n° 26, étude n° 1362 - G. Couturier, «Le contrat de projet», Droit social 2009, n° 3, pp. 300-306 - Cl. Roy-Loustanaunau, «Le nouveau CDD : un mauvais projet», Droit social 2009, n° 3, pp. 307-310.

ENVAHISSEMENT ET INCENDIE - L'HEURE DU TEST

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest 3/2009

LES FAITS



Avant d'appareiller, juste après minuit, le capitaine d'un porte-conteneur Panamax avait reçu un bulletin météo. Les vents force 5 à 6 étaient prévus augmenter, mais cela ne l'a pas inquiété. Après avoir débarqué le pilote, le commandant donna l'ordre au bosco de saisir les ancres. Les saisines furent mises en place, et la goupille conique du croc à échappement de la saisine montée à la main. Les stoppeurs à guillo-

tine furent baissés et le frein de guindeau considéré comme serré à fond. Après que le bosco ait informé la passerelle que les ancres étaient saisies, le commandant augmenta l'allure. Il n'y eut pas de ronde de mauvais temps.

Durant la nuit, le temps se détériora, et la vitesse du navire dut être réduite. Vers 08H00, le second capitaine interdit l'accès au pont principal en raison des conditions météo, ce qui fit qu'aucune ronde de mauvais temps ne fut faite. Toutefois, il prévint la machine et le service restaurant de vérifier et prendre les dispositions de mauvais temps dans leurs services respectifs. Une succession rapide d'évènements allait survenir.

Vers 12H00, le vent avait encore augmenté pour atteindre force 8 à 9, mer forte. A 12H15, alarme au PC machine. Une odeur de brûlé se répandait autour des tableaux électriques, plusieurs masses furent détectées ainsi qu'une alarme température haute du moteur du propulseur d'étrave, bien que celui-ci soit arrêté. Les symptômes n'étaient pas très clairs. Quelques instants plus tard apparaissait une alarme incendie au local propulseur.

Le commandant changea de route pour permettre d'accéder au pont en toute sécurité. En pénétrant dans le local du propulseur d'étrave, la raison de l'ambiguïté des alarmes apparut aussitôt. Dans la tôle de bordé bâbord du local, plusieurs trous furent découverts, par lesquels l'eau se déversait dans le local. L'équipage boucha les trous avec des coins et du néoprène et cela endigua l'entrée d'eau. On constata que le saisissage de l'ancre bâbord avait largué et que l'ancre était descendue jusqu'au niveau de l'eau, malgré le frein du guindeau. Sous l'effet du tangage, l'ancre avait frappé contre le bordé, provoquant de nombreux enfoncements, des trous, et l'envahissement des compartiments adjacents.

Après avoir repris la saisie de l'ancre, la traversée put reprendre jusqu'au port suivant, où les réparations organisées par l'armement seraient effectuées. Malgré les efforts de l'équipage pour limiter les dégâts et l'utilisation permanente de la pompe de cale, le niveau de l'eau dans le local propulseur finit par atteindre le niveau de la mer en raison de trous non découverts dans le bouchain. Le temps s'améliora ensuite au cours de la traversée, et le navire arriva au port trois jours plus tard pour réparations et opérations commerciales.

En arrivant au poste d'attente, l'inspection montra qu'il fallait mettre en place 23 doublantes. Les autorités portuaires autorisèrent le travail à chaud à condition que le chantier applique les Règles et conditions de Sécurité du Navire (SMS - Safety Management System). Les instructions étaient en langue étrangère et non comprises par l'équipage, et ils ne cherchèrent pas à s'informer.

Le navire fut mis à son poste de déchargement de sa cargaison de conteneurs. En ce qui concerne l'équipage, les gens du chantier mettaient leur matériel de réparation à bord, dont 15 bouteilles d'acétylène et 16 d'oxygène stockées sur le gaillard en vue du travail à chaud prévu pour être effectué au retour au poste d'attente. Cependant, ce plan n'était pas celui sur lequel travaillaient le superintendant, qui suivait les réparations et le chantier.

A 19H30, le navire était au poste à conteneurs et à 20H45, à l'insu de l'équipage, le chantier commença à découper les parties endommagées de la coque dans le peak avant et dans le local propulseur. Après un petit arrêt casse-croûte, le chantier reprit le travail à 23H45. A 00H55, le pompier sécurité du chantier quitta le gaillard pour se rendre dans les emménagements, sans prévenir le contremaître. Peu de temps après, le découpage au chalumeau fut arrêté pour permettre le meulage des bords des trous découpés. A 01H10, le contremaître décida de quitter le peak

avant pour aller voir l'avancement des travaux dans le local propulseur. Sur le pont d'arriver sur le gaillard, il ne put sortir en raison d'une pluie d'étincelles. Du fait que les ouvriers du chantier n'étaient pas équipés de VHF, le contremaître utilisa son téléphone portable pour demander au pompier de sécurité quelle était l'origine du feu. Le pompier, pensant qu'il s'agissait d'une blague, ne revint pas vers le gaillard.

Pendant ce temps là, le soudeur dans le local propulseur essaya de rallumer son chalumeau et constata que la pression d'acétylène était trop faible. Lui et son aide se rendirent vers le stockage des bouteilles d'acétylène, mais



furent arrêtés par un feu violent provenant de l'aussière polypropylène bâbord et des bouteilles d'acétylène.

Ils essayèrent de fermer les vannes des bouteilles d'acétylène, mais le feu était trop violent. Il faut reconnaître qu'ils mirent en place une lance à incendie, mais du fait que le navire n'avait pas de collecteur incendie sous pression leurs efforts furent inutiles. L'alarme fut donnée lorsque le pompier de service revint sur place. L'équipage se rendit aussitôt aux postes d'incendie, et peu après, deux bouteilles d'acétylène et une d'oxygène explosèrent.

Deux équipes d'incendie attaquèrent les feux en s'abritant derrière la brise lame. Ils éteignirent le feu dans l'aussière et mettaient en place un refroidissement des bouteilles de gaz lorsque les pompiers de terre arrivèrent. Un des ouvriers du peak avant réussit à s'échapper vers le gaillard, et quatre autres s'échappèrent sur un remorqueur du port par les trous qu'ils avaient découpés dans la tôle de bordé du peak avant. Vers 04H00 le feu avait diminué, et à 05H46, il était totalement éteint.

Heureusement, il n'y eut pas de pertes humaines, et les dégâts se limitèrent à la zone du gaillard où l'on trouva du chiffon brûlé. Si l'équipe d'incendie du bord n'avait pas commencé à refroidir les bouteilles d'acétylène, d'autres bouteilles auraient pu facilement exploser, provoquant des dommages structurels et des blessures corporelles. Toutes les bouteilles d'acétylène et d'oxygène étaient très endommagées, la tôle de pont était déformée et l'alimentation électrique du treuil d'amarrage ainsi que le treuil étaient brûlés.

LES LECONS DU MAUVAIS TEMPS

Les avaries dues au mauvais temps résultent du fait que la goupille de sécurité du croc à échappement de la saisine n'a pas été mise correctement. Avec le tangage du navire dans la mer formée, des vibrations et des secousses se sont produites, renforcées par les chocs de l'eau s'engouffrant dans l'écubier dont les tapes n'avaient pas été mises en place. Lorsque la goupille s'est dégagée, le croc à échappement s'est libéré permettant à la saisine de tomber dans l'écubier. La chaîne a commencé à descendre sous l'effet des accélérations dues au tangage, qui dépassaient la force de retenue du frein qui n'avait pas été serré à fond. Sous l'effet du tangage, l'ancre est venue frapper contre le bordé, provoquant des enfoncements et des perforations.



- 1 - Tenir compte des prévisions météo pour effectuer des rondes de sécurité de mauvais temps – il faut le faire assez tôt car lorsque le temps change, il peut être trop tard.
- 2 - S'assurer que la check-list pour mauvais temps est suffisamment détaillée et adaptée aux spécificités du navire. Beaucoup ne le sont pas, et peuvent conduire à l'omission de certaines vérifications.
- 3 - S'assurer que l'équipage est familiarisé avec les procédures de saisissage. Les ridoirs doivent être serrés après la mise en place de la saisine, afin d'avoir un saisissage correct. Trop souvent, le ridoir est considéré comme étant en bonne position lorsque la saisine peut être crochée. Les forces créées par les accélérations sont importantes et elles trouveront tout défaut dans le système.
- 4 - Dans ce cas, la sécurité du croc à échappement était une goupille conique, et on pourrait discuter du fait que ce n'était pas la meilleure pour cet usage. Un mouchetage ou le remplacement par une goupille à embout basculant aurait été plus sûr.
- 5 - Le frein de guindeau doit être serré à fond. Tenez compte de la stature de celui qui est chargé de serrer le frein. L'utilisation d'une clé à volant ou d'une rallonge pour augmenter la force de serrage peut être nécessaire.

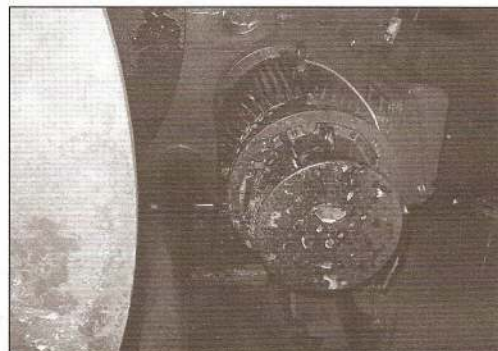
LES LECONS DE L'INCENDIE

Il est très probable que l'incendie a été provoqué par un mégot de cigarette jeté négligemment, qui a mis le feu à des chiffons trouvés à proximité de l'aussière et des tuyaux d'acétylène. L'acétylène s'est enflammé parce que les robinets des bouteilles de gaz étaient ouverts. Du fait que les bouteilles en service se trouvaient à côté de celles en réserve, le feu s'est propagé aux autres bouteilles et ainsi a pris de l'ampleur.

Malheureusement, aucune des mesures de contrôle et de surveillance du Permis de Travail à Chaud n'était en place, et il n'y avait pas eu de réunion avec les ouvriers du chantier sur les procédures de sécurité parce que l'équipage n'était pas au courant de l'exécution des travaux à chaud. Dans cet accident, les communications efficaces ont été les premières victimes.

- 1 - L'état-major du navire doit être totalement informé de ce que les ouvriers du chantier vont faire.
- 2 - Si c'est le service technique à terre qui décide des travaux et en assure la supervision, il n'en reste pas moins que la sécurité du navire et de son équipage reste du ressort du capitaine.
- 3 - Lorsqu'il y a des travaux à hauts risques, il peut être judicieux de mettre le collecteur d'incendie sec, sous pression. Une analyse des risques aidera à prendre la décision.
- 4 - Lorsque des autorités portuaires donnent une autorisation de travail à chaud dans une langue étrangère, obtenir que ce soit traduit de façon que les responsabilités du navire soient entièrement comprises.
- 5 - Lorsque c'est le chantier qui fournit le pompier de sécurité, insister pour qu'il/elle soit toujours à son poste.
- 6 - Effectuer des rondes régulières sur le lieu des travaux, et ne pas hésiter à les faire cesser si la sécurité paraît compromise.

Rappelez-vous qu'il est sage de séparer les bouteilles de gaz «en service» de celles en stockage afin de réduire les risques d'extension du feu.



POUR ÉVITER LES ACCIDENTS D'AMARRAGE

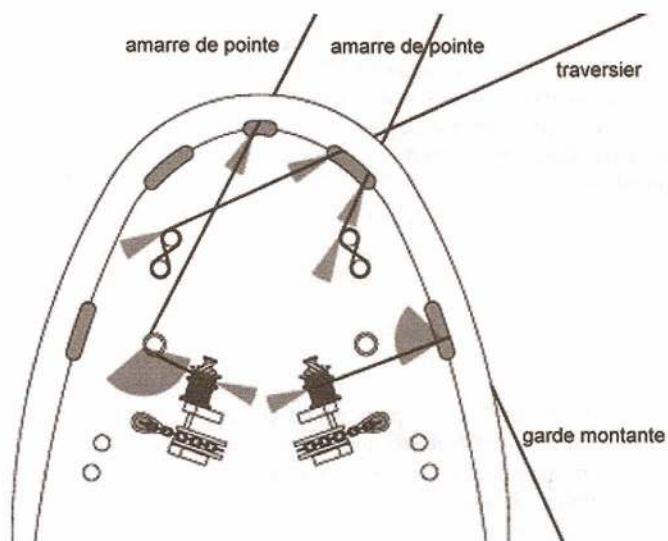
UK P&I Club - JANVIER 2009

Traduction libre de MARS 200933 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

Les statistiques montrent que dans 53% des cas de blessures lors des accidents d'amarrage, les amarres (en fil d'acier ou en fibre) ont cassé sous tension et le personnel se trouvant dans «la zone du coup de fouet» a été touché. Dans 42% des cas, les amarres n'ont pas cassé, mais les blessures ont été provoquées par le «saut» ou le glissement au bout de l'extrémité de la poupée ou sur les bittes, ou le personnel a été attrapé et «traîné» par les amarres, par des éléments fixes se détachant de leur socle et par d'autres causes.

ÉVALUATION DES RISQUES AUX POSTES D'AMARRAGE

Une évaluation des risques dans toutes les zones d'amarrage du bord doit être faite, en recherchant, pour chaque zone, les dangers pouvant provoquer des blessures.



Dangers des obstructions et des risques de trébucher

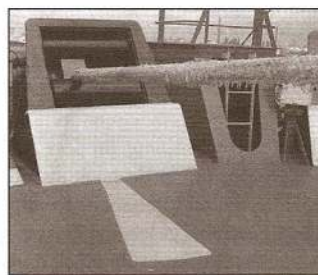
Les zones d'amarrage contiennent naturellement des risques de trébucher et des obstructions. Les mettre en évidence est un bon début.

Obstructions /obstacles soulignés par des stries noires et jaunes



Zones de coup de fouet

Lorsque des amarres sous tension cassent, si la tension est libérée soudainement (par exemple lorsqu'une amarre est coincée sur un bollard sous l'amarre d'un autre navire, ou est gênée d'une manière quelconque, et qu'elle se libère soudain), l'extrémité libre tend à fouetter ou à osciller violemment. Il est possible d'estimer les limites de ces zones de coup de fouet et si elles sont marquées sur le pont, l'équipe de manœuvre pourra éviter de se trouver dans ou à proximité de ces zones dangereuses.



Marquage des zones coup de fouet dans l'axe d'un chaumard simple à rouleaux



Marquage de zones coups de fouet dans l'axe d'un chaumard double à rouleaux

Attention : Selon le point de rupture et les directions choisies, une zone coup de fouet peut potentiellement s'étendre sur des zones plus larges que celles illustrées dans les diagrammes et photos précédents.

Entretien

Un matelot a été gravement blessé lorsqu'un rouleau de bonhomme s'est détaché de son support, alors qu'une amarre sous tension y faisait retour. Il se trouvait dans la zone de coup de fouet et fut frappé par l'amarre oscillant, ce qui l'a violemment projeté sur le mât avant, provoquant des blessures à la tête. Le rouleau du bonhomme fut projeté à six mètres du navire sur le quai.

L'angle ou l'orientation de la tension d'une amarre devrait être pris en compte lorsqu'on utilise des retours sur rouleaux, afin d'éviter les accidents comme celui-ci. Mais cet accident souligne aussi l'importance d'un entretien correct des appareils d'amarrage. Le programme d'entretien doit permettre de vérifier le bon état de tous les composants et éléments, et doit permettre de s'assurer que tous les graisseurs sont bien serrés, en bon état et dégagés et que la bille maintenue par un ressort est bien en place et fonctionne correctement. Il est utile de repérer les graisseurs avec une peinture bien visible afin de ne pas les oublier.



Bonhomme

Le rouleau est bien entretenu : il a été graissé et viré récemment et le graisseur sur le dessus est bien mis en évidence.

Bittes d'amarrage

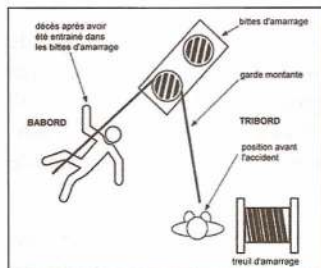
Non seulement les parties mobiles doivent être graissées et les surfaces correctement protégées par la peinture, mais les parties où le métal est usé doivent être remplacées et pas seulement peintes. L'équipement d'amarrage qui a été sévèrement usé ne pourra pas donner tout ce l'on peut en attendre. Cela s'applique aussi à l'acier auquel est soudé l'équipement.



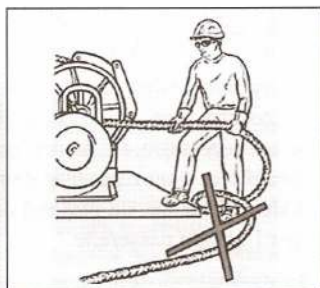
Les boucles et les enchevêtrements

De nombreux accidents, plusieurs ayant été fatals, se sont produits parce que des marins se sont trouvés pris dans des boucles ou dans des enchevêtrements d'amarres en mouvement, et ont été entraînés dans des équipements des installations d'amarrage. Un matelot fut entraîné entre des bittes et mortellement blessé par une amarre qui a fouetté.

Dans cet accident, la manœuvre avant a informé la passerelle que toutes les amarres étaient claires, alors qu'en fait elles étaient encore dans l'eau. Alors que le navire s'écartait du quai, personne ne vit qu'une des amarres s'était accrochée à un des contreforts du quai. Le malheureux matelot reprenait l'aussière mais il mit le pied dans une boucle au moment où elle raidit brutalement, et il fut entraîné entre les bittes quand l'aussière engagée est partie sans pouvoir être contrôlée.



Reconstitution de l'accident



Il est important de se rappeler que les boucles ne ressemblent pas toujours à des boucles. Le matelot a enjambé l'aussière par inadvertance et s'est mis en danger.

L'équipe d'amarrage

Les opérations d'amarrage sont dangereuses, surtout parce que les amarres peuvent être amenées à supporter de gros efforts, ce qui veut dire qu'elles peuvent casser sans préavis et avec une grande violence. Seul le personnel destiné à la manœuvre doit se trouver aux postes d'amarrage. La politique à bord devrait être que le personnel inexpérimenté, tel que les élèves au début de leur formation, se trouve sous la responsabilité de quelqu'un d'expérimenté, tous deux sachant parfaitement qui effectue ce travail.

Tout le monde à bord devrait savoir que seul le personnel directement impliqué dans les opérations d'amarrage peut se rendre sur les plages de manœuvre durant les opérations d'amarrage. Ceci peut être obtenu par la mise en place d'affiches, et renforcé par la politique menée à bord.

En raison des réductions d'équipage actuelles, certains navires peuvent sembler se trouver à court de personnel. Néanmoins, les opérations d'amarrage ne doivent pas être entreprises avec moins de personnel que jugé nécessaire pour effectuer le travail en toute sécurité. Il doit toujours y avoir au moins deux personnes à chaque poste durant toute l'opération. Même lorsqu'il y a des systèmes d'amarrage automatiques, une deuxième personne doit toujours être présente au cas où quelque chose se passerait mal.

Les matelots ne doivent pas faire fonctionner un treuil ou un cabestan et manipuler une aussière en même temps. C'est une tâche à deux personnes. Mettre un bout sur un levier et le tirer depuis le point où on manipule l'aussière doit être totalement interdit. S'il n'y a que deux matelots sur le pont pour l'amarrage ils doivent travailler ensemble sur les aussières à une extrémité du navire puis à l'autre extrémité ensuite.

Équipement de protection personnelle

Un navire en opérations commerciales totalement chargé était amarré le long du quai, et son pont se trouvait en dessous du niveau du quai. Du quai, on vit que la garde avant se trouvait prise sous une boucle soudée en abord du navire. La garde, en fil d'acier, était raidie et l'équipe de manœuvre était consciente que dans cette position, elle pouvait casser. Un essai fut fait pour la dégager en la choquant puis en la virant au treuil, mais en raison de la courbure de la partie avant de la coque, et de la grande longueur de la garde, elle ne s'est pas dégagée. La garde fut raidie dans l'espoir qu'elle se libère d'une secousse. Lorsque la garde s'est libérée soudainement, elle oscilla avec une telle amplitude qu'un jeune élève officier mécanicien qui passait à environ deux mètres des batayoles fut frappé à la tête. Il ne participait pas à l'opération de dégagement de la garde, et l'équipe de manœuvre qui tentait de dégager l'aussière ignorait sa présence jusqu'au moment de l'accident. Il ne portait pas de casque non plus.

Dans cet accident, la garde était extrêmement longue. Un bollard était disponible plus près mais n'avait pas été utilisé. L'enquête montra que si le bollard le plus proche avait été utilisé, cela n'aurait pas empêché la garde de se prendre sous la boucle, mais il est peu probable qu'elle aurait fouetté à l'intérieur des batayoles en se libérant de la boucle. Cet incident souligne le besoin de contrôler la présence de personnel aux postes d'amarrage, l'importance vitale des appareils d'amarrage efficaces et des équipements de protection personnelle.

Tandis que les combinaisons de travail, les chaussures de sécurité et le casque doivent être le minimum des équipements de protection personnelle pour les opérations d'amarrage, on estime sur certains navires que le port de gants lors de la manutention d'amarres est une pratique dangereuse. Cela est dû au fait que des gants trop lâches peuvent se prendre sous une aussière sur la poupée de treuil et entraîner le matelot sur celle-ci. Les gants doivent être portés, mais il faut connaître les dangers associés à des gants inadaptés lors de la manutention des amarres.

ARRIÈRE TOUTE ? NON !

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest 3/2008

LES FAITS :

Un feeder porte-conteneurs appareilla très tôt d'une de ses escales habituelles. La nuit était claire, le vent faible et la visibilité bonne. Le Commandant et le premier lieutenant se trouvaient sur la passerelle. Un pilote de port monta à bord pour l'appareillage. Le commandant, qui venait d'entrer à la compagnie, avait embarqué pour la première fois sur le navire deux semaines plus tôt. Le commandant précédent avait dû débarquer pour raison de santé. Leur passation de suite avait duré environ trois heures.

Lorsque le navire sortit des écluses et entra dans le chenal, le capitaine transféra les commandes de gouverne et de contrôle du propulseur d'étrave depuis l'aileron bâbord vers la console centrale. Puis il mit en service le pilote automatique et le pilote donna le cap. La commande de la machine et du pas de l'hélice était habituellement transférée en même temps à la console centrale, mais cette fois là elle fut laissée à la console d'aileron.

Un pétrolier dans le chenal, arrivant en sens inverse, devait passer sans problème puisque les deux navires se tenaient sur la droite du chenal. Quelques minutes plus tard, à l'insu du commandant et du pilote, le contrôle du pas d'hélice bâbord fut mis à zéro. Dix huit secondes plus tard, le porte-conteneurs commença à embarquer vers la gauche, vers la route du pétrolier. Le pilote automatique mit la barre toute à droite pour corriger l'embarquée, et presque aussitôt le pilote ordonna «à droite toute». Le commandant passa en gouverne manuelle et confirma que la barre était bien toute à droite. Voyant que le navire continuait à virer, le pilote ordonna «arrière toute». Le commandant actionna la commande machine sur arrière toute, (sans effet, parce que la commande était toujours en service sur la console bâbord et mise au pas zéro), et mit le propulseur d'étrave toute à droite.

L'équipe passerelle continua de surveiller l'abattée, s'attendant à voir le navire venir sur tribord, et, estimant la machine en arrière toute, que la vitesse de 9 nœuds allait diminuer. Le pilote à bord du pétrolier, voyant le porte-conteneurs approchant abattre vers lui, vint sur tribord et augmenta la vitesse. Lorsqu'il réalisa que l'abordage était inévitable, il vint sur la gauche pour écarter l'arrière et réduire l'impact.

L'abordage entre les deux navires eut lieu 2 minutes et 22 secondes après que le pas de l'hélice ait été mis à zéro. Le porte-conteneurs traversa ensuite le chenal et s'échoua sur la berge opposée. La puissance en arrière fut récupérée 12 minutes après l'abordage, lorsque le contrôle fut finalement accepté à la console centrale, et le navire se déséchoua à la marée montante suivante. Les deux navires ne subirent que des dégâts légers.

Aussitôt après l'abordage le commandant appuya sur la commande «sauvegarde» de l'enregistreur de données de voyage. En raison du mode de stockage des données, les dernières minutes de l'accident ne furent pas enregistrées et les événements après l'échouement ne furent pas sauvegardés.

LES LECONS :

- 1 - Les périodes de passation sont essentielles pour permettre aux officiers de se familiariser avec le fonctionnement du navire. Dans le cas présent, le capitaine, nouveau à la compagnie et sur le navire, ne connaissait pas la méthode correcte d'utilisation de la commande machine, et il se fiait à son expérience sur les navires précédents. Le premier lieutenant était incapable de confirmer les actions correctes ou incorrectes du commandant et donc de l'assister réellement.

Des périodes de passation doivent être prévues, y compris des traversées lorsque c'est nécessaire, pour s'assurer que chacun des officiers, avant d'assurer sa fonction, connaît le navire et les systèmes de gestion.

- 2 - L'échec du transfert de la commande machine de l'aileron vers la console centrale implique deux erreurs de la part du commandant : ne pas avoir transféré le contrôle depuis l'aileron, et ne pas avoir confirmé le contrôle à partir du centre.

Une communication efficace entre le commandant et le premier lieutenant aurait pu permettre de s'assurer du transfert correct de la commande machine. Des efforts pour analyser la situation se développant aurait pu être efficaces si l'on avait contrôlé l'indicateur de pas d'hélice et l'ordre passerelle. La gestion de l'équipe passerelle nécessite la conduite par le chef, mais aussi de la ténacité.

3. Les situations d'urgence, telles que collision et échouement, peuvent être anticipées et des plans préparés pour y réagir. Des exercices efficaces développent une réponse d'équipe à des scénarios prévisibles, et cette réponse s'améliorera avec le temps. Des vérifications effectuées par la compagnie aux réactions à des exercices d'urgence peuvent déterminer quelle sera l'efficacité de cette réponse. En outre des plans d'urgence doivent être à portée de main et non pas être enterrés dans la documentation ISM.
4. La dimension et l'emplacement de l'indicateur de pas sur la console centrale ne montraient pas facilement à l'équipe passerelle que le pas de l'hélice était à zéro, et il n'était pas immédiat de voir que levier de commande machine n'était pas actif.

L'ergonomie de l'équipement passerelle doit être étudiée lors de la construction, et des indicateurs doivent être ajoutés lorsque c'est nécessaire. Ce navire, qui appartient à une série, aurait dû bénéficier d'un répéteur de pas d'hélice à proximité de l'indicateur de barre, au plafond de la passerelle, clairement visible par l'équipe passerelle.

5. Les enregistreurs de données de voyage sont des outils très importants pour déterminer les causes des accidents. Lorsque les enregistreurs sont mal installés ou que les données ne sont pas enregistrées après un accident, leur valeur est perdue. Des instructions précises doivent être données pour que les données soient sauvegardées après un accident, et aussi pour que l'enregistreur soit contrôlé régulièrement afin de s'assurer de son bon fonctionnement.

A propos des récentes directives OMI sur l'application du code ISM - LA PAGE du code ISM N°22

I. Directives pour l'application opérationnelle du code ISM par les compagnies

(MSC-MEPC.7/Circ.5 du 19.10.2007)

Les modalités pratiques de mise en place d'un SMS (Système de Management de la Sécurité) dans une compagnie de navigation ou offshore prévues au § 1.4 du code ISM ne changent pas et restent applicables. Souvent, nombres de compagnies s'en contentaient... c'étaient des SMS élémentaires !

Des dispositions plus précises ont été élaborées dans la circulaire ci-dessus sur :

a - La désignation de la DPA et le soutien approprié que la Compagnie doit lui apporter

b - La nécessité des revues de Capitaine

c - La nécessité de l'analyse interne des accidents et near-miss

d - La nécessité de la révision du SMS si nécessaire

e - **La désignation de la DPA et le soutien approprié qu'il faut lui apporter**

Responsabilité de la DPA dans la définition et l'application d'une culture sécurité : La responsabilité de « monitoring » de la DPA (voir la page du code ISM N°15 : La DPA un sacré job !) est assurée, au minimum, par les activités suivantes :

i - Mettre en œuvre la politique de la compagnie

ii - Évaluer et passer en revue le SMS

iii - Notifier et analyser les défauts de conformité, accidents et incidents

iv - Organiser et surveiller les audits internes

v - Effectuer les révisions appropriées du SMS

vi - Veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien à terre soient fournis

vii - La DPA doit avoir les qualifications, formation et expérience décrites dans la circulaire MSC-MEPC.7/Cir.6 (voir plus loin)

Moyens de la DPA (§ 3.3 du code) : Les fonctions minimum de la DPA sont « proposées ».

La compagnie devrait fournir :

1 - Les ressources en personnel

2 - Les ressources matérielles ... un budget bien sûr!

3 - La formation nécessaire: ISM, réglementation maritime, auditeur, gestion de crise etc...

4 - Le pouvoir de la DPA clairement définis : « job description » adéquate

5 - Le pouvoir de signaler les NC et autres constatations au plus haut niveau de la compagnie (ce qui n'est pas toujours évident n'est-ce pas ?)

Commentaires

Ce texte à l'avantage de préciser à nouveau le §4 du code ISM et de développer les responsabilités de la DPA. Il apparaît donc, beaucoup plus qu'avant, qu'elle a un rôle clé dans le SMS :

o Lien avec le plus haut niveau de la compagnie

o Monitoring des activités sécurité

o En charge des revues de système (vérification d'efficacité)

o Notification des NC/accidents/near-miss vers une « personne responsable ou RP » au sein de la direction... cette personne doit donc être connue et son nom inclus dans le SMS (CEO, VP etc...). voir ci-après !

Nouveautés : La circulaire introduit une « personne responsable au sein de la direction » vers qui le « reporting » prévu au §9 du code ISM doit se faire.

Commentaires

Pourquoi une telle création ? Il semble que pour assurer la transmission des informations, il fallait désigner nominativement un membre de la direction afin d'éviter que l'info importante se noie dans le classement de la secrétaire de direction comme ça été le cas pour le Herald Of Free Enterprise. On doit donc voir apparaître un nom dans le SMS. Afin de simplifier, je propose en général de faire figurer sur un même document officiel de la direction les noms de la DPA et de la «Responsible Person».

Examen périodique du SMS :

Il s'agit de la responsabilité de la Compagnie. On a déjà vu que les responsabilités de la DPA consistent à passer en revue l'efficacité du SMS... est-ce qu'on se répète ici?

Pour moi il s'agit pour la DPA de passer en revue périodiquement le SMS et de préparer la revue de direction qui officialisera les modifications, amendements, nouveaux objectifs si nécessaire. Les résultats doivent être communiqués au personnel concerné sans pour autant en faire une publication «OFF» car exposer ses défaillances n'est pas souvent de l'intérêt d'une compagnie n'est-ce pas ?

Les résultats seront portés à l'attention du personnel d'une manière officielle mais également confidentielle... Sinon cette revue sera volontairement trop «soft» et donc d'une efficacité douteuse !

Notification et analyse des accidents, incidents

Malheureusement apparaît encore ici une erreur de traduction de « hazardous occurrences » dans la version en français de la circulaire (traduit par «incidents potentiellement dangereux»). Pour moi il s'agit des « non-conformités et des observations (donc résultats des audits) et les événements dangereux (accidents et presque accidents) ». On voit mal la DPA ne pas reporter les accidents non ?

Il apparaît donc que les notifications doivent être dirigées vers une Personne Responsable au sein de la direction... tandis que la Personne, elle-même désignée par cette même direction, doit notifier et analyser !... Double transmission ?

On va s'en tirer à nouveau par un tour de passe-passe: les notifications sont faites via la DPA à charge pour elle d'en informer la «Responsible Person» au sein de la direction. Cette dernière personne sera identifiée dans le SMS. Donc analyse, mesures correctives ou préventives et suivi sont à la charge de ces mêmes personnes : la DPA peut analyser et proposer des actions correctives que la Responsable Person au sein de la haute direction (VP, membre du Board etc...) devra entériner ou pas.

La Personne Responsable est donc investie de la responsabilité du suivi des actions décidées après analyse. C'est ainsi préciser le lien DPA/RP et impliquer le plus haut niveau de la direction dans le retour d'expérience.

NB : on demande d'analyser les quasi-accidents de la même manière que les accidents et d'en tirer profit : sans le citer, le retour d'expérience est décrit dans le § 6.2 de la circulaire. Une circulaire particulière a été également élaborée (MSC-MEPC.7 Circ.7) - qui fera l'objet d'une étude ultérieure de ma part.

Commentaires

Il y a ici quand même ici une définition plus claire des responsabilités : on ne pouvait pas laisser une DPA assurer le travail d'analyse, de proposition et de transmission sans préciser les responsabilités du «plus haut niveau de la direction», justement !

Les audits internes

Pour les audits internes, le texte est un peu restrictif car on ne peut s'auditer soi-même. Aussi, tout en assurant une certaine indépendance, on convient souvent que la DPA peut assurer les audits navires et direction mais que son service doit être audité par une autre personne !

Périodicité : une fois par an minimum à terre comme à bord (rien de bien nouveau, mais il fallait apparemment le préciser !)

Des procédures d'audit doivent être établies: Qui ? (responsables et auditeurs), Quand ? (calendrier), Comment ? (préparation, exécution; rapport d'audit et plan d'actions correctives ou préventives).

Les grandes compagnies leader dans l'ISM assurent les audits internes via leur structure ISM/ISPS et n'hésitent pas à appeler régulièrement des auditeurs tiers (classe, auditeurs indépendants spécialisés) afin de recentrer leur système et quelque part profiter d'un certain benchmarking !

Qualifications, formation et expérience du personnel

Ce § rappelle le § 6 du code ISM et insiste sur une formation qui «pourrait être nécessaire pour la mise en œuvre du SMS»... rien de bien nouveau : ce n'est qu'un rappel du § 6.5 du code ISM... souvent oublié par les armateurs... où bien qui se retranchent sur la (prétendue) formation donnée à bord !

Commentaires :

Le MSC n'a pas cette fois-ci encore été assez loin... lobbying des armateurs ? qui sont toujours, bien sûr, les payeurs ! Une formation spécifique ISM devrait être rendue obligatoire.... C'était pourtant une des conclusions de l'étude OMI (« formation intégrée plus poussée »). On pense maintenant à une formation spécifique STCW qui pourrait être tout simplement « Management de la sécurité »! STCW 2010 est en préparation... on ose espérer que quelque chose sera fait de ce côté-là mais j'en doute!

La formation ISM est proposée par l'AFEXMAR depuis longtemps (1998) et plus récemment, nos amis british et allemands, suite aux circulaires de 2007, proposent à WARSASH d'un côté et à la GL Academy de l'autre, les mêmes formations (DPA, familiarisation et formation auditeur interne) mais à un prix bien sûr différent (allez sur leurs sites vous serez édifiés !).

En conclusion

Issue des études faites en 2003/2005, cette circulaire n'a pas fait beaucoup de bruit... certains d'entre nous l'ignorent encore. Les résultats seront que les formations ISM (enfin) seront organisées ici et là et les armateurs poussés puis bientôt contraints et forcés vont envoyer d'abord leurs DPA suivre 3 jours de formation intense. On pense que la formation ISM de nos officiers en activité pourra être conduite via des stages de formation continue (les hydros y pensent peut-être ?). La formation des équipages quand à elle peut se faire à bord via les Safety Officer (... eux-mêmes précédemment formés !)

Circulaire MSC-MEPC.7/Cir.6 : Directives sur les qualifications, la formation et l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de la PERSONNE DESIGNEE en vertu des dispositions du code ISM.

Enfin quelque chose de concret sur la DPA ! Nous étions quand même quelques uns à prêcher dans le désert depuis longtemps:

- o Philip ANDERSON, plus juriste que Capitaine, attendait une jurisprudence!
- o l'Administration britannique, a inventé la Personne Désignée mais n'arrivait pas à définir son profil
- o Cette fois-ci enfin, après son rôle, c'est plus clair sur les qualifications, l'expérience et la formation de la DPA.

Profil de la DPA : qualifications et expérience

Niveau supérieur : soit universitaire, soit officier breveté, soit expérience de superintendant avec 3 ans minimum de management de navires

Formation spécifique sur l'ISM, la réglementation et les recueils correspondants, les techniques d'évaluation (formation auditeur, sciences humaines, rapports)

Connaissances : aspects opérationnels de la gestion de la sécurité, transport maritime et opérations du bord

Expérience de l'audit

Facilité de communication avec le personnel et la direction

Capable de formuler des avis et observations au plus haut niveau

Capable de détecter des non conformités au code ISM

Capable de déterminer l'efficacité d'un SMS via audits et revues de système

Capable d'évaluer des pratiques sûres de travail à bord

Capable d'évaluer la culture sécurité de la compagnie ou de l'équipage d'un navire

Capable d'analyser accidents et quasi-accidents et d'en tirer un retour d'expérience

a. Obligations de la compagnie

Offrir des cours de formation à la DPA et à sa suppléance y compris une formation pratique et une mise à jour. Les certificats de compétence de la DPA doivent pouvoir être présentés aux certificateurs.

En conclusion

Le retour d'expérience paye finalement mais Dieu qu'il a fallu du temps !

Beaucoup de Capitaines et de consultants avaient depuis longtemps compris l'importance de la Personne Désignée, son rôle clé et constataient in situ que si la Personne Désignée n'était pas compétente et motivée au fonctionnement du SMS... eh bien celui-ci ne fonctionnait pas ! Avant que ces circulaires ne soient élaborées, l'étendue des tâches de la DPA étaient tirées des responsabilités spécifiées dans le code : liaison avec le plus haut niveau de la hiérarchie et le monitoring (se rappeler la page du code ISM N°15). A présent, c'est plus clair surtout sur l'aptitude de la DPA à assurer la fonction. Pour certains, ça va être dur dur !

Août 2009 - Cdt Bertrand APPERRY - AFEXMAR AFCAN MIIMS - consultant ISM/ISPS

AMENDEMENTS 2008 AU CODE ISM ET... LEURS CONSÉQUENCES ! PAGE du code ISM N°23

En préparation depuis un moment, ces amendements ont été publiés à la fin de l'année dernière et ils entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2010 !

Modifications du texte du code

a. Définition du défaut de non-conformité majeur :

Clarification du texte seulement. Au lieu de «et inclut la non application effective et systématique d'une prescription du code»...On lira à présent «ou la non application effective»...c'est plus clair ... et cela ne change rien à l'interprétation !

b. Objectifs de la compagnie :

Le § 2 du code ISM devient ... Évaluer tous les risques identifiés pour ses navires, son personnel et l'environnement et établir des mesures de sécurité appropriées et, ... c'est enfin une clarification essentielle sur l'obligation d'une évaluation des risques dans notre métier, navire par navire ! De plus il ne s'agit pas que du DUP souvent limité aux postes de travail, mais aussi des risques concernant le navire et l'environnement.

Commentaires :

Prêchant souvent dans le désert depuis 1996 ... raillé ou presque – y compris par les Administrations- pour inclure systématiquement un chapitre «Gestion des risques» dans le SMS ... évidemment, j'apprécie ! Car le 1.2.2.2 était suffisamment clair pour moi, mais beaucoup moins pour certains, apparemment, puisqu'il a fallu reconstruire la phrase !

En conséquence : A présent avec ce nouveau texte, vous ne pourrez plus présenter un SMS sans l'identification, l'évaluation et les mesures de réduction des risques pour votre personnel embarqué ou non, pour chaque navire, pour l'environnement en général et l'environnement marin en particulier ! Je me demande toujours comment tant de SMS de part le monde on put passer sans cette évaluation auprès des Pavillons et autres Sociétés de Classification agissant en leur nom !

L'instruction DAM/GM N°2006-001 du 19 Septembre 2006 «relative à la mise en œuvre du document de prévention (DUP) dans les entreprises d'armement maritime» a l'avantage de préciser que l'identification et l'évaluation des risques est à présent obligatoire... ce qui oblige tous les SMS de nos armateurs à se mettre à jour. Mieux vaut tard que jamais mais il faut quand même se rappeler que la Directive européenne correspondante a été élaborée en 89 ! De nombreux accidents du travail dans la marine marchande et surtout à la pêche sont survenus depuis... peut-être qu'on aurait pu en éviter certains ...si on n'avait pas attendu près de 20 ans pour se conformer à la réglementation ?

NB : la page du code ISM N°24 reviendra sur cette instruction et son application via le SMS de la compagnie et comportera une analyse sur l'évaluation des risques dans notre industrie.

c. Autres modifications au code ISM partie A

- Revue de Capitaine (§ 5.1.5): il est ajouté que ... cette revue est périodique... c'est qui était déjà fait normalement en principe!
- Modification du § 7: Révision du titre qui devient «**OPERATIONS à BORD**» et du texte pour clarification en incluant la **sécurité du personnel et la protection de l'environnement** (et non pas uniquement la pollution)... ce qui est logique et nous ramène au DUP. Cependant souvent le DUP s'arrête aux postes de travail... ce qui n'est qu'une partie du problème ! Donc tous à vos DUP et ajoutez, s'il le faut, la sécurité du navire et la protection de l'environnement ! Pour certains, c'est une belle vacherie : un DUP préparé par des spécialistes et déjà obligés de les rappeler avant le milieu de l'année prochaine !
- Modification du § 8: révision du texte en précisant que des procédures à suivre pour toutes les situations d'urgence identifiées doivent être établies... c'est ce qu'on fait aussi, normalement, depuis le début !
- Modification du § 9 : Un complément rappelle que la mise en place de mesures préventives «propres à éviter que le même problème ne se reproduise» est obligatoire... ce n'est qu'une précision pour une exigence déjà existante découlant du § 9.1 !... Il s'agit bien sûr tout simplement du retour d'expérience même s'il n'est pas nommé cité ! Concrètement ceux qui mettaient encore en doute cette obligation d'analyse du retour d'expérience (feedback en anglais) doivent à présent se faire une raison ! Cependant, le retour d'expérience et son outil la fiche REX sont utilisés dans de nombreuses compagnies et sur beaucoup de navires à présent !
- Petite clarification du texte du § 10.3 sur les systèmes critiques... Clarification minimum qui finalement ne change pas grand chose et n'aide donc pas beaucoup plus les marins! Il faudra bien un jour remodeler ce texte car devant le flou, c'est toujours la solution de facilité qui est prise croyez-moi ! C'est dommage, on a loupé là encore une occasion ... occasion qui ne se produira plus avant ...un certain temps !
- Modification du § 12 : obligation d'audits annuels avec un recouvrement possible de trois mois... C'est ce qu'on faisait tous finalement mais il était bon de le préciser (voir plus loin le cas de la certification provisoire).
- Et, évaluation annuelle de l'efficacité du SMS (revue de direction): petite clarification qui n'était peut-être pas nécessaire !

d. Modifications de la partie B du code ISM et commentaires

- §13.12 Précisions sur la date du SMC lors de son renouvellement, afin de ne pas pénaliser les armateurs qui demandent la visite de renouvellement avant la date d'expiration du certificat existant... c'est logique !
- §13.13 En cas de problèmes lors du renouvellement des certificats (actions correctives à mettre en place par exemple) une prolongation de 5 mois maximum du SMC existant est possible (le temps de mettre en place les actions correctives certainement)...C'est aussi très logique !
- §13.14 Possibilité de prorogation de 3 mois maxi d'un SMC pour permettre au navire d'aller jusqu'au port prévu pour la vérification de renouvellement. Par contre la limite des 5 ans après la date de validité du SMC existant subsiste... logique encore d'aider les armateurs sans leur laisser la possibilité de tenter de ...«gagner» 3 mois !
- Amendements au § 14 : il s'agit de la certification provisoire. Il semble qu'il fallait une précision concernant le plan d'action nécessaire pour obtenir le SMC provisoire en l'occurrence, et la programmation de l'audit interne obligatoire dans les 3 mois à partir de la date du SMC provisoire.

NB : l'audit interne de la compagnie (audit siège et succursales) est inclus dans le code lui-même (§ 12) et doit être fait durant la validité du DOC provisoire (normalement un an, mais souvent inférieure). Dans le cas où le DOC n'est valide que 6 mois, on effectue donc les audits internes «terre» à la suite de l'audit navire !

Ainsi se terminent les amendements 2008 au code ISM applicables au 1^{er} juillet 2010 !

Complément

Autres propositions récentes d'amendements au code ISM

ITF la fédération internationale des syndicats du transport, via la Nouvelle Zélande et suite à la catastrophe du BOW MARINER, a récemment proposé au MSC d'inclure dans le code ISM, au § 6, l'obligation de la désignation d'un délégué à la sécurité sur chaque navire ! Ce délégué serait élu par l'«équipage» (rappel : au sens de l'OMI, l'équipage c'est tous les membres à l'exclusion du Capitaine) et serait évidemment «protégé» vis-à-vis de l'Armateur (formation, délégation de temps et quasiment ... intouchable, les français savent de quoi je parle !) Cette délégation existe déjà sous pavillon britannique et en corollaire sous les pavillons australiens et néo-zélandais !

Une opposition s'est faite à l'OMI (dont la France) qui précisait que la sécurité est la responsabilité du Capitaine qui peut déléguer généralement au Second Capitaine (appellation française mais plus internationalement au Safety Officer !) et donc nul besoin d'avoir un membre d'équipage élu pour ce faire... pourquoi faire, en fait ?

Sur le BOW MARINER il est vrai que l'État-Major Grec a donné des ordres aberrants que l'équipage philippin... a suivi, en râlant peut-être, mais ils ont suivi ! Allons soyons honnêtes, pas sûr qu'un délégué équipage aurait pu s'opposer à ces officiers ! De plus on peut ajouter qu'un manquement à la sécurité, quel qu'il soit, sur un navire - et à plus forte raison s'il s'agit de procédures critiques comme l'ouverture sans inertage préalable de citernes ayant contenu des produits hautement inflammables - doit être détecté via un SMS qui fonctionne correctement. Les membres d'équipage y ont toujours la possibilité d'informer directement la DPA (son N° de téléphone et son e mail sont affichés en grand dans le mess équipage), donc en shuntant le Capitaine, lorsque quelque chose ne va pas !... et c'est une des raisons d'être du code ISM !

PERSPECTIVES pour le code ISM

Système intégré :

Pourquoi se noyer dans une organisation compliquée de plusieurs systèmes: ISM, ISPS, Qualité, Environnement et autre Développement Durable ? Un système intégré fera la même chose plus clairement... mais c'est un autre projet et nos amis des Sociétés de Classification ne nous aident finalement pas beaucoup !

Externalisation de la DPA :

La structure DPA/CSO peut très bien être externalisée à un sous-traitant spécialisé. Cela a été dès le départ possible pour le CSO (Company Security Officer) dans un plan de sûreté... rien ne s'oppose à le faire aussi pour la DPA dans un plan de sécurité! Rappelez-vous que le code ISM n'exige pas que la DPA fasse partie du personnel de la Compagnie! C'est une opportunité que certaines compagnies feraient bien d'envisager !

Enfin :

Les erreurs dans les textes ne sont pas l'apanage des traductions en français ... rien que le code ISM lui-même comporte des erreurs (exemple : § 9 du code, le titre parle de

«hazardous occurrences» (événements)... alors que le texte parle d'«hazardous situations» (situations potentielles)... ce qui n'est pas tout à fait la même chose ! Mais à l'OMI, croyez-moi, reconnaître ses erreurs c'est aussi difficile que... dans notre propre Administration !

En conclusion

Suite aux études officielles ou non, réussies ou non, un autre pas a été effectué vers une amélioration du texte du code ISM. Néanmoins, il reste toujours loin d'un texte comme celui du code ISPS. C'est bien vrai et le précédent Secrétaire Général de l'OMI ne se privait pas d'insister sur la nécessité de développer en sûreté un code aussi précis que possible... En effet, notre industrie est à ce point gangrénée par les pavillons sous-normes que le seul moyen d'avancer est de leur imposer mot après mot les mesures minimum ... qu'ils ne pourront pas en théorie contourner ou difficilement! Alors que pour un code rédigé en «termes généraux» c'est pour eux quasiment un sport national !

Pour «des termes généraux», cela partait, je suis sûr d'un bon sentiment, mais les rédacteurs se sont faits roulés ... c'est tout ! A présent revenir en arrière est à mon avis impossible. Nous aurons tous disparus depuis longtemps avant que le code ISM, en fait dix fois plus important pour la sécurité que le code ISPS, ne soit développé comme lui !

PS : Ces amendements sont disponibles sur le site de l'OMI sous forme de résolution MSC.273 (85).

Cdt Bertrand APPERRY - AFEXMAR AFCAN MIIMS - Septembre 2009

L'ANALYSE DES RISQUES DANS L'INDUSTRIE MARITIME ET SON INTERCONNEXION AVEC LE CODE ISM

PAGE du code ISM N°24

1. Obligation du DUP (Document Unique de Prévention)

Comme précédemment évoqué (voir la page du code ISM N°21), en France, une Directive Européenne de 89 (introduite en droit interne en 91) avait été complètement oubliée par la Direction des Affaires Maritimes de l'époque ou alors, ne riez pas, on avait décidé qu'elle s'appliquait seulement à l'industrie tout court mais pas à l'industrie maritime! Incroyable mais vrai La DAM ne pouvait ignorer cette obligation... ou alors peut-être que les marins étaient considérés comme inaptes à comprendre cela !

Il a fallu d'abord un décret 2001-1016 du ministère de l'emploi et un amendement au code du travail en parallèle, qui s'est traduit par une instruction de la DAM (2006-001) le 19 Septembre 2006 relative à la mise en œuvre du DUP dans les entreprises d'armement maritime pour que cette obligation nous tombe dessus! La prise en compte de l'obligation du DUP (Document Unique de Prévention) n'est donc effective que depuis 2007 soit...15 ans après la date limite (92) !

a. Application de l'instruction 2006-001

Ce document, signé Michel AYMERIC, est vraiment intéressant. Le rappel de l'obligation du DUP dans notre industrie, particulièrement à risques, est un modèle de diplomatie ; on ne dit pas qu'on est très en retard et on ne dit pas plus qui est responsable de ce retard! et, on met la pédale douce sur les armateurs tout en rappelant que le DUP est de leur responsabilité et que des sanctions pénales importantes sont prévues dans les articles 223-1 et 221-6 du N C P (Nouveau Code Pénal) !

Pédale douce peut-être mais « gros bâton » caché derrière le dos quand même ! Ce texte rappelle aussi, rapidement, une vieille obligation de désignation d'un membre d'équipage chargé de la prévention des accidents (décret 77-80). Ce texte a été abrogé depuis par le décret 2007-1227 «*Art. 6. - Tout armateur désigne, sur chacun de ses navires, un membre de l'équipage qualifié et chargé, sous l'autorité du capitaine, de la prévention des risques professionnels.*»

Sur les navires français, la tradition veut que ce «membre d'équipage» soit le second capitaine lorsque cela est possible (c'est à dire sauf équipage restreint). Cependant cette désignation doit être effective et on peut aisément s'en conformer en l'introduisant par exemple dans la description des tâches du Second Capitaine dans le SMS.

b. Oui la pédale douce !

En effet, l'absence ou l'insuffisance du DUP (style copié/ collé très en vogue aujourd'hui par exemple!) constatée au cours d'une visite de sécurité n'empêche pas la délivrance des titres de sécurité... c'est pourtant une non-conformité majeure! ...comprenez qui pourra! et... il restera à l'inspecteur du travail de donner des suites (conseils, observations ou PV !)

En cas de PV et, évidemment, en cas d'accident important : quelles seront les conséquences ?

Pour Info

c. Article 221-6 du Nouveau Code Pénal (Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

«Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75000 euros d'amende.

Ah ...quand même... comme dirait BIGARD ! Et qui est concerné ? ...Il s'agit semble-t-il des Capitaines, DPA et membre de l'équipage chargé de la prévention des risques (?) et autres directeurs engagés dans la sécurité du navire ou de ses opérations ! ... Dur dur !

d. Et encore : Article 221-7

«Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, de l'infraction définie à l'article 221-6. Les peines encourues par les personnes morales sont :

- 1. L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 ;*
- 2. Les peines mentionnées aux 2°, 3°, 8° et 9° de l'article 131-39».*

Etc...De qui s'agit-il ? Il peut s'agir ici de la Compagnie ! ...du marchand d'hommes et/ou sous-traitant !

e. Sanctions pénales : Article 121-3 du code pénal cité plus haut !

- «Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.*
- Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.*
- Il y a également délit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.*

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

• Il n'y a point de contravention en cas de force majeure»

f. En conclusion

Quand tout va bien qu'il n'y a pas d'accident, tout ce blablabla est lu rapidement... le coup de l'autruche la tête dans le sable quoi! Au lendemain de l'accident, ce n'est plus pareil, aujourd'hui comme hier, les parapluies sortent et gare à celui qui rêvait ! Un bon avocat en face de vous, un tribunal moyen et vous vous retrouvez en culotte courte !

Si les Capitaines de navires, les officiers sécurité, les Capitaines d'armement connaissent bien l'étendue de leurs responsabilités, ce n'est pas toujours le cas des personnes désignées. La jurisprudence est surtout anglo-saxonne (US et UK) où les responsables condamnés ne sont pas systématiquement les capitaines comme chez nous.

La tendance actuelle de faire élire un délégué à la sécurité pour tenter de contre balancer un éventuel abus de pouvoir ou erreur grossière de l'État-major, ne sera pas sans conséquences sur les responsabilités normales du membre d'équipage élu car, ref Art 48-III du décret 96-859, «*Il incombe à chaque membre de l'équipage de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres marins ou passagers concernés par ses actes ou ses omissions au travail, conformément à sa formation et aux instructions du capitaine*»

Mme GIBERTIE du bureau de l'action sociale, de l'hygiène et de la santé des gens de mer de notre ministère, dans «*Démarche d'évaluation et de prévention des risques professionnels et application du code ISM à bord des navires*», nous rappelle que les délégués de bord sur les navires français ne sont pas là uniquement pour les revendications de confort mais qu'ils «*peuvent présenter toutes réclamations à l'employeur s'agissant de la protection des marins, d'hygiène et de sécurité à bord*».

Nous avons donc déjà nos délégués à la sécurité voulus par l'ITF !... mais sont-ils suffisamment formés pour analyser des dysfonctionnements, pour participer aux enquêtes en cas d'accident et surtout sont-ils prêts à assumer leurs manquements dans ces nouvelles responsabilités ?

Je pose la question.

2. Programme d'Hygiène et de Sécurité au travail à bord des navires et son interconnexion avec le code ISM

Tandis que les français se mettent tardivement à jour de la réglementation Européenne en exigeant le DUP, l'OMI et son groupe de travail sur le facteur humain, nous ont élaboré une circulaire (MSC-MEPC.2/Circ.3) donnant des «directives sur les éléments fondamentaux d'un programme d'hygiène et de sécurité du travail à bord des navires» !

De quoi s'agit-il et comment l'intégrer dans mon SMS ?

- Encore appelé SOHSP (Shipboard Occupational Health and Safety Programme), il consiste à déterminer et mettre en œuvre au sein d'une compagnie, son personnel et ses navires, une politique de protection du personnel dans le cadre de ses tâches tant à terre qu'à bord.
- A première vue il s'agit là aussi de gestion des risques hygiène et sécurité dans le travail c'est à dire identification, évaluation, tentatives de maîtrise des risques, enquêtes et traçabilité, retour d'expérience et amélioration continue. On rejoint donc complètement le DUP.

Est-ce d'un double emploi avec le DUP ?

- Oui et non, c'est à dire que le programme contient le DUP limité aux risques professionnels et
- Que le SOHSP va beaucoup plus loin dans le management des risques.

Comment intégrer le SOHSP dans le SMS ?

- Avant que notre Administration ne rende le DUP obligatoire, nous avions l'habitude de créer dans le SMS, un sous-système de gestion des risques qui était «glissé» dans la cartographie du SMS. En effet le code ISM n'imposait le management des risques qu'au travers des objectifs de la compagnie, ce qui était et, qui est toujours, relativement flou pour des esprits cartésiens comme les nôtres.
- Pour ce qui concernait la santé et l'environnement, j'avais tendance à créer un sous système à part... qu'il fallait ensuite intégrer également dans le SMS (donc deux sous-systèmes supplémentaires aux § du code ISM).
- En intégrant ces deux sous systèmes dans le SMS nous restions en conformité avec le code ISM qui, je me dois de le dire, n'intègre la protection de l'environnement que de la «manière SNCF» c'est à dire en accrochant le wagon «environnement» ici et là ! NB : Nous nous mettions ainsi en conformité avec le déjà existant programme HSE de la société, cqfd !
- Il faut quand même signaler qu'un SOHSP comprend la participation des travailleurs, la formation HSE, la traçabilité, les enquêtes internes concernant tous les événements concernant la santé et la sécurité, plus une évaluation systématique et la progression continue du programme ... qui sont déjà des exigences contenues dans d'autres chapitres du code ISM (Opérations à bord § 7, Préparation aux situations d'urgence § 8, notification et analyse § 9, gestion des équipements critiques § 10.3). Donc afin de ne pas se répéter, il va falloir choisir !

i. Choix de la répartition. Il y a deux écoles :

- Conserver tous les items dans les chapitres initiaux et donc, dans le chapitre nouveau, «renvoyer» à chaque fois au chapitre correspondant.
- Tout regrouper dans le chapitre nouveau et faire un renvoi dans les chapitres existants.

Comme les auditeurs vont mettre quelque temps à s'adapter, il vaut peut-être mieux choisir la première solution.

j. Aujourd'hui j'aurais donc tendance à regrouper le management des risques professionnels et le management HSE (hygiène, sécurité et protection de l'environnement) dans un sous système unique avec un renvoi vers leurs chapitres respectifs pour les mesures de réduction de risques suivantes :

- Permis de travaux ou entrée espaces clos, change management, pre-job meeting et autres procédures critiques (soutage, déchets, BWB) du chapitre 7 «OPERATION à BORD»
- Management des systèmes critiques et fonctionnement en mode dégradé dans chapitre 10 «MAINTENANCE»
- Formation ISM dans chapitre 6 «RESSOURCES HUMAINES»
- Exercices et entraînements dans chapitre 8 «PRÉPARATION aux SITUATIONS d'URGENCE»
- La procédure drogue alcool dans le chapitre 6 également
- La procédure facteurs humains (fatigue, stress et comportement) dans le chapitre 6 également
- Enquêtes et analyse dans chapitre 9 «NOTIFICATION et ANALYSES»

k. Il est évident que le chapitre correspondant à la gestion des risques manque dans le code ISM. Il pourrait s'intercaler entre les §2 et 3 et s'intituler § 2bis «Gestion des risques ou Risk Management» par exemple et définirait :

- L'identification, évaluation et réduction des risques pour le personnel, le navire et l'environnement c'est à dire le «DUP+» (voir plus haut)
- Une explication et un renvoi des procédures ou mesures ci-dessus vers la partie du SMS correspondante lorsque nécessaire.

Quelle que soit votre décision, la voie est enfin tracée d'une manière un peu plus claire. Conseil : pour vos équipages et vos auditeurs externes prenez la solution N°1.

En conclusion

Commencez donc tout de suite par compléter votre DUP, profitez de cette révision pour mettre en place un programme de formation ISM et revoir votre analyse de la criticité de vos équipements en y ajoutant la conduite en mode dégradé... bonne chance !

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

9 Janvier 2010.

Différences d'appréciation UE/OMI.

D'après Lloyd's List

Bruxelles, s'appuyant sur le traité de Lisbonne, demande une place plus importante dans le processus de décision de l'OMI. La Commission Européenne dit que le traité stipule que l'Union devrait être représentée dans toutes les organisations internationales, alors qu'elle a actuellement un statut d'observateur.

Le Traité de Lisbonne, titre six, indique «L'union mettra en place toute forme appropriée de coopération avec les institutions des Nations Unies et se agences spécialisées». Cela inclut l'OMI.

C'est la nature de la représentation qui pose problème. Initialement, il s'agissait d'un statut d'observateur. Mais, certains des plus petits pays maritimes d'Europe, comme la Grèce, Malte ou Chypre avaient vu cela comme un pas vers la pleine représentation, entraînant un vote unique. L'ensemble (UE) pourrait alors faire pression sur les plus petits états membres avec une position dominante sur les sujets maritimes, afin de définir une position commune. Il a été noté que, au moins sept états membres, n'étaient pas vraiment satisfaits des derniers efforts de la Commission pour obtenir un rôle plus important à l'OMI.

Avant de crier «au loup», il convient de voir si cela est possible, il y a des obstacles. Il faudrait un changement de statut de l'OMI pour que l'UE ait un statut de membre. Il faudrait alors que bien des états changent leur opinion défavorable. Un état très influent comme le Danemark semble également défavorable. Le but de cette demande n'est pas vraiment clair. Que gagnerait l'UE? Elle peut, et elle le fait, publier ses propres décisions sur des sujets maritimes, au sein de l'Union. Bruxelles pourrait se plaindre que l'OMI ne tient pas assez compte des ses opinions ou besoins; mais, si c'est le cas, cela doit être expliqué plus clairement.

Un autre article indique que certains, à Bruxelles, s'inquiètent des nouvelles règles de construction de Solas 2009, pour les navires Ro-Pax, règles qui seraient en deçà des règles de Stockholm. Il y a des projets de transcription de la règle Solas 2009 dans la loi de l'UE alors que des études montrent une sûreté et stabilité insuffisantes, même par temps calme, en cas de d'avarie. Certains demandent le maintien des règles de Stockholm.

Avertissement aux exploitants: Date limite pour les fuels.

D'après un article de J. Stares.

La Commission Européenne ne laisse qu'un choix aux exploitants dont les navires ne sont pas équipés pour utiliser les fuels low-sulphur dès le 1er Janvier prochain: ne pas faire escale ou enfreindre la règle. Bruxelles indique qu'il n'y a aucune chance de repousser la date limite pour l'utilisation des fuels 0,1 % à quai ou au mouillage, et indique que des actions de répression sont possibles.

Les navires sans les modifications nécessaires risquent avaries et/ou explosions s'ils utilisent du fuel low-sulphur. On a surtout pensé aux pétroliers, mais cela concerne aussi les autres types de navire. La Commission fait valoir que la profession a eu beaucoup de temps pour se préparer, la directive est connue depuis 2005. La date du 1^{er} Janvier 2010 avait été choisie «pour laisser un temps suffisant aux exploitants pour faire les modifications nécessaires pour le fuel 0,1%».

N'ayant aucune chance d'obtenir un report de la date, Intertanko espère que des poursuites n'auront pas lieu si l'exploitant montre que le processus de modification a débuté. On dit que le processus modification et certification prendrait environ huit mois.

L'adaptation dans les lois nationales dépend des différents États.

Contre les pollutions, le régime de rigueur va continuer.

D'après un article de Lloyd's List (traduction du Cdt J.P. Cote)

Alors qu'à la suite des accidents de l'Erika et du Prestige, l'utilisation des pétroliers simple-coque doit arriver à sa fin l'année prochaine, celui de l'Hebei Spirit nous rappelle que sans consensus international sur les règles pour combattre la pollution par les hydrocarbures venant des navires, les états côtiers vont persévérer à appliquer des standards nationaux rigoureux de responsabilité criminelle contre les armateurs et les navigants.

Les armateurs et les gérants, spécialement ceux des navires simple-coque, doivent en mesurer les risques. Dans une flotte mondiale d'environ 540 VLCC, 90 sont simple-coque, et bien que leur retrait doit intervenir avant la fin 2010, ces navires peuvent continuer à travailler jusqu'en 2015 par dérogation de l'état du pavillon. Dans le contexte de crise actuelle, bon nombre se précipitent à la démolition, mais certains, cherchant à obtenir une dérogation tentent de prolonger l'exploitation au-delà de 2010, dans l'espoir d'un retournement de marché leur apportant un avantage compétitif.

Les armateurs doivent réfléchir aux procédures légales complexes qui s'appliquent lors d'une pollution et aux récentes approches des tribunaux coréens qui sont de grande importance pour qui opère des pétroliers, qu'ils soient en route ou au mouillage à l'abri, attendant des ordres ou simplement une place à quai.

Dans le cas du Hebei Spirit, la cour d'appel a confirmé récemment la décision de la cour suprême de rejeter l'accusation de destruction volontaire de biens contre le Hebei Spirit et le Samsung N°1, mais de les rendre responsables conjoints de pollution. Alors que le Samsung N°1 et ses remorqueurs sont principalement responsables de l'accident, l'Hebei Spirit est aussi inculpé pour:

- En tant que VLCC simple coque mouillé en zone non abritée, l'Hebei Spirit aurait dû porter un soin particulier à une veille attentive et aurait dû être paré à manœuvrer pour éviter une collision.
- Le Second Capitaine n'a pas procédé à une veille visuelle ou radar.
- La machine n'était pas parée à manœuvrer, ne lui permettant pas de se déplacer.
- La réaction à la pollution a été inadaptée. Le Hebei Spirit n'a pas été capable d'étancher immédiatement la citerne avariée et l'utilisation du gaz inerte, inutile et peu appropriée accroissant la quantité et le débit de déversement d'hydrocarbure.
- Le transfert de la cargaison vers d'autres citernes (plus de trois heures après la collision) aurait dû être effectué plus tôt.

Même dans un état signataire de Marpol, les réglementations nationales peuvent s'appliquer selon par exemple Unclos Art.211(4) pour lequel les états côtiers peuvent légiférer pour prévenir la pollution des eaux territoriales. Les discussions continues à propos des interactions entre lois nationales et Marpol amènent à des résultats controversés tels que ceux pris en compte pour la directive 2005 de l'UE sur les pollutions maritimes.

Lors de l'accident du Prestige le Commandant fut détenu et poursuivi par la loi espagnole. A la suite de celui de l'Erika, la cour de Paris décida qu'il y avait conflit entre Marpol et la loi française, mais ne le résolut pas.

Dans les événements de l'Hebei Spirit le tribunal coréen considéra deux principes légaux :

- a - Défaut de la réglementation maritime causant ou contribuant à une collision conduisant à une pollution;
- b - Poursuite par une autorité locale pour défaut de mesures appropriées pour prévenir ou réduire une pollution ou défaut à suivre les lois environnementales à la suite d'une pollution. Les autres juridictions approchent de ces sujets avec leurs propres dispositions.

Par conséquent, l'incertitude sur le régime légal utilisé conduisent armateurs et opérateurs à adopter des standards rigoureux qui, comme le montre le cas de l'Hebei Spirit, doivent être suivis par les navires en route ou au mouillage et sont d'importance majeure pour les simple-coques et devront le rester pour ceux qui continueront à être exploités après 2010.

A la suite des pollutions antérieures, la plupart des pétroliers sont utilisés avec de hauts niveaux de sécurité.

Pourtant, les états côtiers, suivant le sentiment environnementaliste mondial ainsi que la montée en puissance des conventions et des réglementations nationales, vont poursuivre les propriétaires, les opérateurs ou les équipages qui causent ou contribuent à une pollution, comme nous le montre le cas précédent.

La mise en conformité de ce qui peut devenir une myriade de standards sera très importante pour ceux qui opèrent (ou ont l'intention de continuer à opérer) des pétroliers à haut niveau de risque.

*Faire fonctionner le gaz inerte est une évidence afin d'éviter une chute de pression dans la citerne en vidange et de mettre en danger l'intégrité de la structure et de limiter les risques d'inflammation au point d'impact.
Tarder à transférer peut être dû au manque de place, et peut être à l'interrogation sur la tenue de la structure suite à ce transfert.
D'autres articles indiquent que, non seulement la veille était assurée, mais que le navire a pris contact avec le contrôle portuaire, voyant dériver le ponton grue, contrôle qui lui aurait dit de ne pas bouger. On peut voir une vidéo sur Internet manifestement prise du pétrolier.*

Des présumés pirates relâchés.

D'après un article de D. Osler.

Les Pays-Bas ont relâché 13 Somaliens suspects de piraterie détenus sur un navire de guerre Hollandais, parce qu'aucun pays ne désirait les poursuivre. Ces hommes ont été remis dans leur bateau et fournis en fuel et vivres. Un porte-parole du ministère de la défense a indiqué que l'UE avait décidé de les libérer puisqu'il était impossible de constituer leur accusation.

Bien qu'il y ait des accords entre l'UE et les Seychelles et le Kenya, les deux pays ont déclaré qu'ils ne voulaient pas poursuivre les pirates. Ces hommes avaient été capturés dans l'Océan Indien après avoir tenté d'attaquer le BBC Togo (7800 tpl) et détenus sur le Evertsen. La Navfor UE a déclaré que des échelles, des grappins, neuf armes automatiques, des grenades et d'autres munitions avaient été saisies à bord de leur bateau. L'UE déclare avoir essayé, en vain, de trouver un pays qui accepte de les poursuivre.

Un navire de guerre Portugais a abordé un bateau suspecté pirate au large de la Somalie, et a laissé tout le monde repartir. Le Lt Cmdr A. S. Fernandes a indiqué que le Alvares Cabral avait vu ce bateau avec une échelle, des grappins et des armes au cours d'une patrouille dans le golfe d'Aden, un hélicoptère a tiré quelques coups de feu et tout cet équipement a été jeté à la mer. Après que les militaires aient inspecté le bateau, pour s'assurer qu'il n'y avait plus d'armes, ils l'ont laissé aller en lui fournissant assez de combustible pour rejoindre la Somalie.

Autre extrait (d'après une lettre du Cpt CR Kelso)

Au cours d'un récent colloque sur la piraterie, un officier supérieur interrogé sur la réalité d'un ordre aux navires de la Royal Navy de ne pas embarquer des pirates «capturés» de peur qu'ils réclament l'asile politique, a répondu par la négative.

Le Daily Telegraph a décrit comment «les pirates qui terrorisent les navires dans l'Océan Indien, après capture, reçoivent souvent une visite médicale, des brassières de sauvetage, avant d'être renvoyés à leurs affaires». Il est tout à fait intéressant de constater que ces affirmations, presque incroyables, n'ont jamais été contestées ou démenties. S'il y a un peu de vérité dans cet article, il n'y a pas besoin de se demander comment les pirates agissent avec impunité, terrorisent les marins et capturent encore des navires.

Des négociateurs professionnels ont facturé des commissions à 6 chiffres pour leur service et des firmes majeures de juristes facturent plusieurs centaines de milliers de dollars pour leur conseil dans ces affaires (Réf: Lloyd's List 14 Déc).

D'autres aussi profitent de cette situation. Ils ne seront pas déçus.

Des armateurs pressent l'UE au sujet de la paperasse.

D'après un article de J Stares

Les armateurs Européens ont demandé aux ministres de l'UE de s'occuper de demander une procédure informatique pour les documents d'arrivée et de départ pour 2013, alors que des gouvernements veulent repousser cette date. La préparation de ces procédures est tenue secrète, alors que certains membres de l'UE ne sont pas prêts à accepter la date du 15 Février 2013 comme date limite pour transmission informatique des documents. Ces documents ont été en projet à l'OMI dans les années 60 et comprennent des informations sur le navire, cargaison et passagers; ils sont, le plus souvent, encore sous forme papier.

En Octobre, les ministres des transports ont été avisés que les capitaines sont «assaillis» par une «mer» de bureaucratie, même si leur voyage se limite aux ports de l'UE – supposé marché unique. Les capitaines au cabotage ont à manier jusqu'à 100 formats d'arrivée, alors que les routiers opèrent dans le même marché sans frontière. Mais changer les habitudes de la douane semble être un long processus.

Pour être allé dans un colloque d'une association de ports Européens, j'ai entendu d'autres choses, depuis longtemps, bien des ports demandent une procédure informatique sans aucune opposition sur le principe, mais ils ne sont pas d'accord sur les renseignements à fournir; certains disent même ouvertement qu'ils sont en butte à des pressions d'administrations ou d'associations (écologistes ou autres) suspectant les navires d'être des «malfaisants» en puissance, d'autres veulent systématiquement avoir une information plus fournie que le voisin. Le vrai problème est une unification; voir la comparaison avec le trafic routier ou ferroviaire.

Lloyd's Open Form – réalité et fiction.

D'après une lettre de T. Busch (président de «International Salvage Union», ISU)

Le contrat est quelquefois mal compris mais reste essentiel.

LOF reste la forme la plus utilisée du contrat d'assistance. Il a servi depuis plus de 100 ans et a été régulièrement amendé afin de correspondre aux besoins des utilisateurs. Mais dans mes déplacements et rencontres avec les armateurs, assureurs ou juristes, il n'est pas rare d'entendre des préoccupations au sujet du LOF qui, quelquefois, montrent des incompréhensions sur un ou de ses aspects. Il semble y avoir une différence entre les utilisateurs fréquents qui le comprennent parfaitement et les autres.

L'ISU a sans doute sa part dans cette incompréhension, mais je dois expliquer les différents aspects et avantages. Bien sûr, j'y ai intérêt, parce que l'ISU désire que ce contrat reste pertinent et admis. Ceci, parce que, du point de vue du sauveteur, il peut faciliter une intervention rapide dans une situation évolutive. Une longue expérience de nos membres montre que des retards dans l'implication de sauveteurs professionnels, en particulier au début, peuvent limiter significativement les possibilités d'intervention et peuvent quelquefois rendre une situation relativement simple beaucoup plus compliquée, risquée et coûteuse. Certains disent que les moyens modernes de communication ont diminué le besoin du LOF. Leur argument est que la facilité avec laquelle le capitaine peut demander un avis de collègues basés à terre signifie que d'autres formes de contrat ou de négociations commerciales peuvent être engagées. Il y a un risque grave si le capitaine doit attendre les autorités basées à terre. Seul le capitaine, sur place, peut juger de façon appropriée la situation de son navire, le temps, l'état de la mer et les autres aspects, et si la décision d'un besoin urgent d'assistance est à prendre.

LOF est un format de contrat avec aucun «marchandage» qui facilite une intervention rapide si les circonstances font que c'est la bonne chose à faire.

Une autre incompréhension est que le capitaine céderait le commandement en cas d'accord sur le LOF; ce n'est pas vrai. Le capitaine sauveteur assume la responsabilité de l'opération de sauvetage, mais le capitaine reste maître de son navire, sauf s'il est complètement abandonné, et éventuellement pris en main par les sauveteurs. Il est même quelquefois pensé que, dans ce cas, le sauveteur peut demander la propriété du navire, c'est encore faux. Même en cas d'abandon, la propriété reste aux armateurs et aux ayants droit de la cargaison.

Le LOF n'est pas un chèque en blanc au sauveteur. Le paiement n'est pas fixé auparavant, mais la majorité des cas est réglée entre les sauveteurs, l'armateur, les intérêts de la cargaison et les assureurs, une fois le travail effectué. Si un accord ne peut être trouvé, le cas est soumis à arbitrage à la section arbitrage du Lloyd's Salvage. Si une des parties n'est pas d'accord, il y a une procédure d'appel. Le recours, en Haute Cour, à la loi Anglaise après litige est extrêmement rare, et peut seulement se produire à propos d'un point de la loi; cela veut dire que les litiges ne sont pas forcément coûteux et une analyse des cas de sauvetage montre une remarquable cohérence ces dernières années.

Cet article veut simplement évoquer l'importance du LOF et certains des mythes qui l'entourent, mais il est certainement dans l'intérêt à long terme de la communauté maritime qu'il y ait une possibilité «visible», disponible, professionnelle de sauvetage dans le monde entier. Le LOF aide à assurer la fourniture de qualité, intégrité, expérience, transparence et honnêteté vis-à-vis de toutes les parties impliquées, - et encourage les sauveteurs à faire les investissements nécessaires. Et j'encourage les lecteurs à se renseigner sur les avantages de ce contrat.

La réflexion sur les «mythes» me semble malheureusement exacte; sur le contact avec la terre, en dehors d'aspects strictement techniques, l'expérience montre que la terre cherche surtout à temporiser, à demander l'avis de gens qui ne sont «pas disponibles à ce moment»(!?)...etc... On voit même parfois affirmer de graves inexactitudes, en particulier quand l'armée est impliquée dans un sauvetage.

Quelques commentaires sur les paiements éventuels après capture par des pirates.

On voit plusieurs articles avec des commentaires sur le paiement des rançons.

Des armateurs pensent nécessaire d'avoir une politique d'assurance pour ce problème. Des firmes de juristes indiquent que, dans un premier temps, on peut considérer les assurances actuellement pratiquées (Corps: H&M –Hull and Machinery, ou bien risque de guerre). Les deux prêtent à interprétation. Les affréteurs interviennent dans la prime risque de guerre.

L'assurance Kidnap and Ransom (K&R) existe, mais est tout à fait «confidentielle» pour le moment.

Des juristes indiquent que, finalement, la procédure d'«avarie commune» généralement acceptée par les intérêts coque et cargaison est une solution équitable. Cependant, des firmes représentant les intérêts cargaison veulent faire valoir que les navires qui ne s'enregistrent pas au Maritime Security Center – Horn Of Africa ou ne suivent pas les recommandations (du MSCHOA) peuvent être considérés comme fautifs vis-à-vis des intérêts cargaison, qui n'auraient alors pas à intervenir dans l'«avarie commune».

Par ailleurs, certains armateurs ajoutent maintenant une clause à la Charte Partie d'affrètement: L'affrètement sera dû pendant 90 jours en cas d'immobilisation du navire par la force. Ceci afin d'impliquer davantage l'affréteur dans d'éventuelles négociations.

Poids des containers.

De mauvaises informations sur le poids de containers ont été reconnues comme la cause de l'écroulement de piles et la perte de 18 containers par-dessus bord. Il s'agissait du Husky Racer, opérateur Maersk, accosté à Bremerhaven. C'est sans doute le fait d'être au port qui a permis des vérifications: Des containers indiqués vides pesaient 15 et 30 tonnes.

On indique que Maersk essaie un procédé permettant d'avoir une bonne idée du poids. La question est grave pour la sécurité et stabilité des navires, mais est difficile et, à la suite de ce cas, pour ce qui concerne le navire, le MAIB se contente d'une recommandation d'une comparaison des tirants d'eau calculés et réels, avec mesure de la densité de l'eau du bassin, avant appareillage.

Ils ne disent pas ce qu'il faut faire après.

LIMITER LES RISQUES DE COLLISIONS ENTRE NAVIRES DE COMMERCE ET GRANDS CÉTACÉS

COLLISIONS AVEC LES CÉTACÉS

En tant que capitaine, j'ai subi deux collisions en 1998, à bord du Monte Cinto en juin et à bord du NGV Asco au mois d'août, cette dernière collision provoquant une entrée d'eau dans le local propulseur.

Depuis, diverses collaborations scientifiques et la participation aux différents groupes de travail du Sanctuaire pour les mammifères marins en Méditerranée PELAGOS (accord tripartite entre la France, l'Italie et Monaco) ont permis, avec l'association Souffleurs d'Écume, un programme de diminution des risques de collision en Méditerranée. Ce programme comprend :

- des travaux de recherche appliquée (mise en place d'un protocole de veille spécifique)
- des formations annuelles pour les professionnels (exemple en France à l'École Nationale de la Marine Marchande de Marseille, session d'une journée : *Navigation commerciale et cétacés - Quels enjeux, comment améliorer les relations*).
- le développement d'outils technologiques à l'usage des compagnies de navigation tel que REPCET décrit dans cet article avec le partenaire industriel Chrisar Software Technologies.

Appel à témoignage

Parallèlement, nous tenons à jour une base de données sur les collisions avec des données datant de 1958. Nous faisons appel à tous, capitaines en activité ou retraités, autres lecteurs de la revue pour nous rapporter tout incident passé mettant en cause un navire ou un cétacé. Toute information sera intéressante telles que date, heure, lieu, navire impliqué, espèce, document (journal de bord, rapport mensuel) ou photographie.

Merci de faire suivre toute information à ce sujet à :

Cdt Frédéric Capoulade
frederic.capoulade@souffleursdecume.com
tel : 0494 694 493 - mob : 0661 812 200

Présentation générale du système REPCET (Système de REPérage en temps réel des CETacés)



RÉSUMÉ

Les collisions entre navires de commerce et grands cétacés portent atteinte à plusieurs populations de baleines et à la sécurité de certains navires. Communautés scientifiques et compagnies de navigation s'inquiètent de ces accidents en plusieurs endroits du monde (Méditerranée, Atlantique nord, îles Canaries et Japon en particulier).



Face à cette problématique, des chercheurs, des ingénieurs et des représentants de sociétés de transport maritime se sont unis pour développer un système novateur. REPCET est un système informatique collaboratif basé sur la densité du maillage créé par la navigation.

Grâce à un réseau informatisé, REPCET doit permettre aux navires marchands de connaître en temps réel les positions de baleines dernièrement vues sur leurs routes de navigation, afin de limiter les risques de collisions.

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES DISPONIBLES

Intégration de modèles de prévision de la distribution des cétacés

Les cétacés ne se distribuent pas de manière aléatoire dans leurs habitats. Leur présence est liée à l'abondance de nourriture, elle même conditionnée par les paramètres physico-chimiques et biologiques de l'espace-temps. Sur cette base, des modèles statistiques permettent de prévoir les zones de présence des cétacés en fonction des données environnementales fournies par satellite, telles que la température, la courantologie, la salinité, ou encore la chlorophylle.

Signalement et représentation des objets flottants dangereux (AVURNAV)

Une collaboration est engagée avec le CROSSMED dans l'objectif d'utiliser REPCET comme un vecteur complémentaire de diffusion des AVURNAV. Les avis émis par le CROSSMED sont systématiquement transmis au système REPCET qui permet leur représentation cartographiée à bord. Par ailleurs, le système offre la possibilité de signaler des objets dangereux au CROSS et entre navires abonnés, avec la même efficacité ergonomique présentée plus haut pour les baleines. Une collaboration en cours avec le CNRS permet d'intégrer un premier modèle de distribution des cétacés au système REPCET. L'interface est ainsi capable de représenter les zones à fort risque de présence de baleines. Cette approche expérimentale sera complétée et améliorée au fil des futures versions du système.

Contribution à la recherche

Au cours de son utilisation, le système enregistre à terre les positions de cétacés transmises par les navires abonnés et les associe automatiquement à une série de données météorologiques. La base de données ainsi constituée est mise à disposition de la communauté scientifique avec un objectif de boucle vertueuse : faire progresser nos connaissances sur les cétacés pour permettre, à terme, d'améliorer l'efficacité et la précision du système REPCET.

L'utilisation de REPCET s'inscrit donc à double titre dans la politique de responsabilité écologique des compagnies maritimes : préserver les populations de grands cétacés face au risque de collision et contribuer à la recherche sur ces animaux.

ÉVOLUTION PRÉVUE

Intégration de capteurs et automatisation des détections

REPCET constitue un socle technologique évolutif. Alimenté, dans sa première version, par des détections visuelles, il est conçu pour inté-

grer tous types de capteurs (détecteur infrarouge embarqué, acoustique passive en mer, etc.).

Ainsi, dans de futures versions, le système pourra traiter automatiquement les positions de grands cétacés détectés par ces capteurs et ainsi optimiser l'efficacité du dispositif, notamment de nuit.

Intégration ECDIS

Une démarche a été amorcée pour permettre le report par REPCET des alertes sur la cartographie électronique du navire (ECDIS) dans les futures versions de REPCET.

Interface «Aire Marine»

Une interface web est envisagée à l'attention des gestionnaires des aires marines protégées concernées par le développement du système. L'interface devra permettre, d'une part, de suivre en temps réel les observations de grands cétacés faites en mer et, d'autre part, de naviguer à travers l'historique des observations pour présenter des cartes datées de distribution des animaux. L'objectif est double :

- a - fournir un outil d'appui logistique pour la recherche au sein de l'aire marine (exploitation des données temps réel),
- b - fournir un outil de monitoring des baleines vues par les navires abonnés (exploitation de l'historique cartographique).

PARTENAIRES

Inventeurs du système :

Cdt Frédéric Capoulade et Pascal Mayol, Association Souffleurs d'Écume

Coordinateur industriel :

Patrick Mugnier, Chrisar Software Technologies

Experts scientifiques et opérationnels :

Armateurs de France, Météo France, CNRS LOPB CEBEC, EPHE, Tethys Research Institute (Italie)

Partenaires logistiques :

La Méridionale, SNCM, France Telecom Marine, Act for Nature, Fondation Antinea, WWF

Appui moral et financier :

Pôle Mer PACA, Accord Accobams, Sanctuaire PELAGOS, Fondation Nicolas Hulot, Fondation Ensemble, Fondation Nature et Découvertes

CONTACTS

Aspects écologiques : Pascal MAYOL - Souffleurs d'Écume +33(0)494 694 493 - pmayol@souffleursdecume.com

Aspects industriels : Patrick MUGNIER - Chrisar Software Technologie +33(0)494 256 946 - patrick.mugnier@chrisar.fr

Plus d'infos sur www.souffleursdecume.com

Cdt Frédéric Capoulade

L'ALASKA, C'EST EXQUIS !

Sacha Guitry, amateur de bons mots et aussi «publicitaire» à ses heures de détente, avait trouvé avant guerre le slogan idéal pour définir et vanter les délices d'Eleska cette marque de cacao en poudre très connue à l'époque : *Eleska c'est exquis ! Génial, n'est-ce pas ?*

Nul doute que cette formule exquise puisse être transposée comme devise marketing du 49^{ème} état des USA, ce territoire grand comme trois fois la France et ancienne Amérique russe rachetée 7.2 millions de dollars seulement au Tsar de toutes les Russies en 1867 !

Ce n'est pas Sarah Palin, éphémère reine de beauté des lieux, gouverneur d'Alaska et colistière malchanceuse de John McCain, qui nous dira le contraire. Oui, définitivement, *l'Alaska c'est exquis !*



En ce 17 juillet 2008, à l'approche d'Anchorage par voie des airs, la nature m'en met plein la vue à travers le hublot du Boeing d'*Alaska Airline*. Dieu que c'est beau !

Un dernier saut de puce vers Homer sur un petit coucou à hélices d'*Era Aviation* et me voilà à pied d'œuvre en attente de l'arrivée du câblier **Tyco Resolute**, prévue le lendemain, puis démarrer au plus vite la pose du segment 2.1 de la liaison AKORN (AlasKa-ORégon Networks) pour le compte d'*Alaska Communications Systems (A.C.S)*. Il pleut sur Homer, mon *Alaska dream* se dilue dans l'eau ! Suis-je victime des clichés colportés par les lectures de Jack London affirmant que «...l'*Alaska est le pays où le whisky gèle !*». J'avoue que je m'attendais plutôt à de la neige, même en été. Bof, de toute façon, un Bretois par définition ne craint pas un léger crachin, même en plein mois de juillet ! Question d'habitude et de toute façon, comme dirait Olivier de Kersauzon l'«amiral» breton le plus médiatique : «*la pluie ne mouille que les cons !*» (sic).

Le comité d'accueil est fort heureusement au rendez-vous. Pas de colliers de fleurs, il fait frais, mais sous un parapluie un large sourire réconfortant illumine le visage d'une figure des câbles sous-marin qui m'attend : le Saint Pierrais Gus Dodman m'accueille les bras ouverts. Je ne vois que lui parmi les Alaskiens autochtones, Aléoutés et Inuits, mélangés à des hordes de touristes nord américains, venus taquiner le silver salmon, le halibut de 400 livres (au moins...) ou tout bonnement sur place pour faire un safari photo avec pour *guest star*, bien sûr, la baleine à bosse et accessoirement le tout venant de ces contrées lointaines, tel que les loutres de mer, grizzlis et autres originaux.

Sans oublier, en toile de fond, la majesté des glaciers qui se jettent dans la mer et les îles volcaniques éparses prolongeant la péninsule de l'Alaska. Dire que James Cook, à bord de son **Resolution** en 1778, effectua son troisième et dernier voyage tour-du-mondiste, le hissant dans ces lieux hostiles mais d'une beauté à vous couper le souffle, traversant même le détroit de Behring, à la recherche du fameux passage du nord-ouest. Au retour de ce périple, l'escale d'Hawaï lui fut fatale. Triste fin d'une vie aventureuse bien semblable à celle de notre compatriote Jean-Yves La Pérouse sur la mystérieuse île de Vanikoro.

Notons qu'à quelques années d'intervalle, ces hardis et illustres capitaines découvrirent, à bord de l'**Endeavour** pour James et de l'**Astrolabe** pour Jean-Yves, l'australe baie de Botanie où Alcatel eut la bonne idée de «planter» une usine à câbles plus de deux cents ans plus tard. Les marins du **Vercors** puis du **Fresnel** de France Telecom Marine fréquentèrent assidûment ces lieux chargés d'histoire. Souvenirs, souvenirs !



Revenons à l'Alaska après cette dérive australienne au delà du tropique du Capricorne, si chère à nos cœurs. Le décor est planté du côté de Homer, dans le Nord, le Norrrrrrrrd : Tout y est beau, calme, originel. J'admire. Je suis mon guide qui est là pour superviser la pose

et l'ensouillage du câble dans Cook inlet au moyen d'une barge en finition à Homer : pose terrestre à travers la presqu'île puis ensouillage de Nikiski vers Anchorage. Un sale coin, ce cul de sac où s'aventura le capitaine Cook, du fait des faibles profondeurs balayées par des courants de marée à folle amplitude, alternatifs et violents.

Pour fêter nos retrouvailles, nous nous engouffrons dans le bar «*The Lighthouse*», plus communément appelé le *Salty dawn saloon*, qui n'est autre qu'un vieux phare en bois désaffecté mais pas désinfecté d'odeurs de tabac et de bière forte

Il offre la particularité d'avoir ses murs et plafonds tapissés de billets verts de 1 Dollar. Chaque *Buck* devant être signé du généreux donateur pour éloigner le mauvais sort. Je sacrifiais à la coutume pour mettre tous les atouts de notre côté à la veille de cette difficile campagne qui s'annonce sur le papier. AKORN commence notamment par l'ensouillage de 326 kilomètres dans des fonds hostiles, rabotés et endurcis par le passage des glaciers et icebergs, il y a quelques milliers d'années, abandonnant dans leur fonte des champs de boulders

Bel amuse-gueule à moins que ce soit le plat de résistance de la pose...

Mais pour l'instant, place à la détente. Sympathique cette soirée. Gus et moi, nous refîmes le monde en commençant par celui des câbles sous-marins. Il y avait du boulot... nous remémorant le bon vieux temps, ces moments forts vécus en commun comme cette fameuse réparation en septembre 1979 du fragile et cassant câble analogique **La Havane-Key West** à bord du **Marcel Bayard**, ayant un «marquis» pour capitaine, L-C Mertz et Joseph Levrel pour chef de mission. Pourtant au mieux de sa forme notre vaillant câblier eut bien du mal à contrer la force naissante et puissante du Gulf Stream.



Une bonne nuit courte mais réparatrice effaçait, en partie seulement, le décalage horaire et les abus de houblon de la soirée.

A l'heure du petit déjeuner le **Tyco Resolute**, et non le **Resolution** de James Cook..., fait une entrée remarquée dans la baie Kachemak, de retour d'un «Pre-Lay Grapnel Run» de 10 jours sur le tracé du câble à ensouiller. Il jeta l'ancre à quelques encablures du Spit de Homer. Cette jetée naturelle s'avance dans la mer sur 5 kilomètres. Digue remarquable, particulière car très basse sur l'eau. Elle fut balayée en 1964 par un tsunami consécutif à un tremblement de terre sous marin de magnitude 9.2, poussant vers le rivage et la ville d'Homer une vague scélérate et destructrice de 8 mètres de haut. Cette menace sismique en épée de Damoclès ne semble pas inquiéter outre mesure les patrons, employés des bars et restaurants de fruits de mer qui se sont installés à son extrémité, ni les caravaniers en camping-cars, pêcheurs occasionnels qui ont pris leurs quartiers d'été pour assouvir leur passion.

J'observe un long moment le nouveau venu au mouillage. Il a une silhouette un peu curieuse, avec pour particularités ses deux petites cheminées ramassées derrière le bloc aménagements et la passerelle,

elle-même plantée au milieu du navire. Vent arrière, il doit falloir bien fermer les portes de la passerelle pour la rendre étanche aux gaz d'échappement ! Étrange design.

Il me tarde de le découvrir.

Auparavant le **Tyco Resolute** avait traversé le Pacifique Nord en deux petites semaines, à allure économique, suivant une orthodromie presque parfaite l'amenant à frôler les îles Aléoutiennes.



Au pays du soleil levant il avait chargé de 2.900 kilomètres de câbles et ses réserves de la liaison AKORN à l'usine Hitachi proche de Kuji. Seul le typhon *Nikra* vint troubler la routine nipponne bien ordonnée des 18 jours de chargement, obligeant le navire à appareiller et gagner le large durant 36 heures, le temps que le météore *taipheng* change de route et s'éloigne définitivement des côtes.

Une barcasse me mena à bord à grande vitesse. L'imposante masse de ce câblier de 140m de long me plût au premier coup d'œil, avec ses daviers tout à fait impressionnants. Le pavillon bien coloré et ensoleillé des Îles Marshall flottant à la poupe, m'intrigua, avec Majuro pour port d'attache. Ma foi, contraint et forcé, il faut s'adapter. C'est la mode maritime actuelle. Il y a eu mieux mais il y a plus !

Pas de philippin à la coupée mais un matelot péruvien au teint cuivré, il me souhaite la bienvenue avec un large sourire. A bord 57 marins. Tout l'équipage ou presque est hispanique et sympathique. Les officiers et les membres de l'équipe charrie sont espagnols. Nombreux sont les Galiciens, anciens de Temasa, avec pour commandant *Alejandro Toimil* natif de Vigo, qui fut en d'autres temps seul maître à bord (ou presque) de l'**Ibérus**, ce vieux ferry RO-RO transformé en un surprenant câblier. Le Chef de Mission est Guido Bonaccorsi, sicilien d'origine, vivant en Espagne. Le second capitaine, *José Manuel del Castillo*, est Madrilène, le seul francophone du bord, ce qui mérite d'être signalé... Notons aussi qu'il embarqua en tant que *représentant client* sur le **Léon Thévenin** en mars 2008 lors de la réparation du câble TGN Western Europe (Highbridge Somerset/UK - Urdiliz/Bilbao). Son séjour à bord lui laissa manifestement un bien agréable souvenir. Il m'en parla maintes fois dans la langue de Molière, vantant les mérites de sa cuisine... et du savoir faire câblier de son équipage sous la houlette de Pascal Aufret (chef de mission) et de Robert Poirier (Commandant). Les matelots du **Tyco Resolute**, une partie des jointeurs et du service restaurant ont été recrutés dans les Amériques centrale et du Sud, principalement au Pérou.

Il fut lancé en 2002 au chantier Keppel de Singapour sur plans et design Ulstein. Une série de six câblers identiques, «Classe Reliance», fut construite entre 2001 et 2003 dans ce même chantier pour le compte de Tyco. Hélas, cette flotte de câblers poseurs prit la mer à la pire époque du moins en ce qui concerne les poses de câbles sous-marins.

Le **Resolute** appareilla donc pour l'Uruguay où il séjourna 5 an-

nées, à Montevideo, pour la plus grande joie de son équipage !... Avec au menu, une sortie annuelle (en moyenne) pour réparer un câble en Atlantique Sud ou au large des côtes Chiliennes au delà du cap Horn. Pas étonnant que les équipages, après avoir connu le paradis sur terre, selon leurs dires, n'aient de cesse que d'y retourner, se remémorant à chaque repas cette époque grandiose. Que de regrets exprimés durant ces conversations avec moult sanglots dans la voix, surtout quand la vieille charrie embarquée faisait des siennes sur les fonds rocailloux, rallongeant à n'en plus finir cette campagne AKORN !

La visite du bord me confirme que le **Resolute** est un navire spacieux et robuste. Vu sa taille on s'en doutait un peu mais tout géant a forcément ses faiblesses, son talon d'Achille. La perfection n'existe pas encore dans les flottes câblières existantes. A moi d'en découvrir les défauts.

Certains sont visibles au premier coup d'œil, les erreurs de conceptions sont nombreuses et semblent avoir été copiées sur les 6 navires de la série, du moins d'après ce qui m'a été rapporté. Ce qui arrive couramment dans bon nombre de flottes câblières quand on n'a pas jugé utile de demander l'avis des utilisateurs...

Faisons l'inventaire. Tout d'abord quelques aberrations : les trois grandes cuves à câbles ont leurs sorties à plat pont, ce qui est surprenant, pas pratique et dangereux pour le personnel, obligeant le récepteur «*on the move*» dans la goulotte à «grimper» une côte à 45° à l'approche de la machine linéaire de pose (20 paires de roues ODIM à tribord). Cette dernière est de plus tournée dans le mauvais sens par rapport aux deux tambours de réparations (ODIM Kley France) situés à bâbord. Pas facile de transférer le câble de la LCE (linear cable engine) vers les tambours !



Notons aussi que sur le pont de travail, la salle de jointage est située sur l'avant du milieu du navire, par le travers de la cuve 2, à plus de 80 mètres des daviers ! Bien trop éloignée de la plage arrière en cas d'épissure finale par petits fonds par exemple, quand il est nécessaire que la boucle soit la plus courte possible. Quelle drôle idée !

Deux autres mauvaises surprises m'attendent lors de ma première visite de cette plage arrière :

- Tout d'abord, la découverte du dynamomètre situé à toucher le réa du davier de la machine linéaire ! Cette étrange localisation laisse augurer une mise à bord difficile de la charrie par manque de place évident et surtout oblige à des manœuvres surprenantes et dangereuses pour sa mise à l'eau. Ce qui fut confirmé lors des premières manœuvres : avec effacement je vis le personnel se déplacer sans crainte sous la charrie hissée par le portique, pour aller bosser le câble ou enlever la bosse !

- Quant à la charrie embarquée qui allait sillonner le plateau continental alaskien, deuxième déception : c'est l'Arado Uno. La charrie de l'**Atlantida**, qui aurait mérité de terminer ses jours depuis longtemps au musée Tyco de Morristown (New Jersey- USA). Ce vieux modèle, premier du genre chez SMD me parut bien léger pour affronter le dur terrain semé d'embûches qui nous attendait tout au long de ces 400 kilomètres d'ensouillage répartis en deux phases, sur les plateaux continentaux de l'Alaska et de l'Oregon. Fort heureusement elle survécut. L'ombilical de la première génération avec ses flotteurs à gréer tous les 8 mètres me laissa pantois ! Combien de fois n'ai-je pas eu de frissons dans le dos en voyant des paquets d'algues géantes décrochées du fond

lors de la dernière tempête, défilé le long du bord et manqué de se prendre dans les ballons.

Nous eûmes de la chance. Il est vrai qu'une vierge trône à la passerelle : la *Santa Virgen del Carmen*, fêtée le 16 juillet en ce début de campagne alaskienne. Patronne des marins, elle veilla sur ses protégés tout au long de la pose, écartant le mauvais œil. A tel point que l'on cassa plusieurs fois la charrue mais, à aucun moment, le câble optique ne fut sérieusement endommagé nécessitant un joint. Ce qui fut une belle prouesse, que dis-je une performance !



Un «*very good stuff*», ce câble Hitachi.

Regrettons tout de même que ce câblé moderne n'ait pas disposé d'une autre charrue, plus lourde de type *Rock Plough*, digne de son époque qui aurait permis un meilleur ensouillage dans ces fonds particulièrement difficiles.

Mais le *Resolute* avait-il la force de traction suffisante pour tirer la «*sea plow*» à plus de 100 tonnes dans des conditions normales, praticables, lors de temps venteux et de forts courants alternatifs ? Rien n'est moins sûr. Le bollard pull (force de traction) sur ses deux hélices azimuthales arrière (3.100 kw chacune) ne dépassant pas 90 tonnes avec, pour tenir le cap et la route, seulement deux propulseurs transversaux à l'avant dont un azimuthal et rétractable. Ce propulseur, Ulstein de 1.700 Kw, pouvait aussi fonctionner en tunnel en position relevée. Ces faibles forces motrices étaient bien insuffisantes pour des poses «*tous temps*». Regrettons que la plupart des géants des mers câblés construits récemment souffrent d'un manque de puissance congénitale. Sans doute pour la même raison que celle énoncée plus haut...

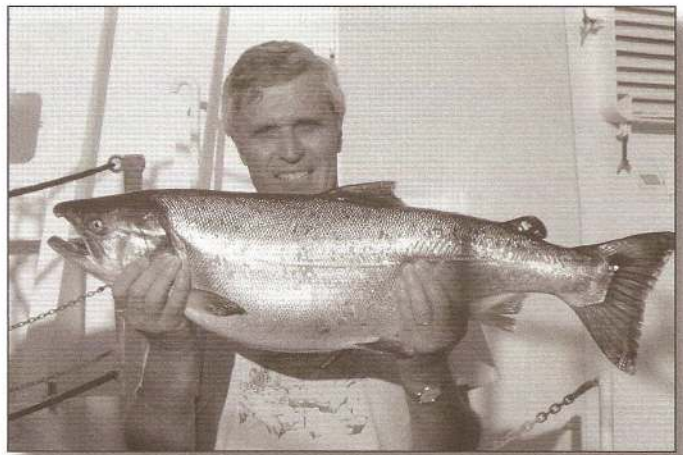
De toute façon, dans le cas présent, le constructeur avait imposé contractuellement de ne pas tirer à plus de 40 tonnes sur la vieille charrue *Arado Uno* ! De plus, le treuil de remorquage ne pouvait endurer plus forte traction, déviant fortement à chaque pointe de tension supérieure à 50 tonnes... Des faiblesses qui laissent rêveur. Je regrettais amèrement le temps béni en Corée sur FNAL où l'*Ocean Challenger*, ce câblé norvégien de petite de taille mais «*Maousse - costaud*», tirait la charrue à 130 tonnes avec son bollard pull de 150 tonnes !

Toujours est-il que le 19 juillet à l'aube nous quittâmes le mouillage en baie d'Homer pour nous positionner deux heures plus tard en épaisseur initiale par 16 mètres de fond à marée basse à 4.100 mètres du rivage. Le joint sur les 4 paires de fibres du câble double armure, est terminé le lendemain à 13H17 et la charrue au fond à 17H30. La vitesse de progression restera faible, *very slow going*, rarement au delà de 0.2 nœuds, (eh oui, la vitesse au DP était exprimée en nœuds alors que les longueurs étaient en mètres. Comprenne qui pourra !). Les fonds sont coriacés, les 1,20 mètres de profondeur d'enfouissement contractuelle sont plus que difficiles à atteindre. Vu nos petits moyens, à l'impossible nul n'est tenu.

Les incidents sur le treuil et la charrue se multiplient mais le câble téléphonique tient et ne rompt point. La campagne s'allonge, fort heureusement l'excellente nourriture calme les esprits chagrins. Certains, il est vrai, approchent des trois mois de bord.

Pour se distraire et bien que la pêche soit interdite sur un câblé (ce

qui est méconnu...), certains mirent une ligne et son hameçon dans ces eaux poissonneuses : de belles prises de saumons argentés (une trentaine) jusqu'à 7,5 kilos, bien sauvages, viennent agrémenter l'ordinaire déjà riche en produits de la mer poissons de toutes sortes, colins d'Alaska, calamars et autres tapas. C'était un bien agréable moment que celui du passage à table. Même si le *Resolute* est un «*dry ship*». Y a pas plus sec dans la flotte câblière ! Que d'eau, que d'eau... sans pastis !



Le dimanche est le jour de la paella, valencienne ou galicienne, je ne sais plus, mais sans *bête aux longues oreilles* (*cuniculus vulgaris*), sur ma demande express et insistante, superstition oblige... suite à un premier incident touchant la charrue survenu juste après le premier dimanche passé en mer !

Qu'il est difficile pour un marin de prononcer, même à terre, le nom de Jeannot Lapin... Les Galiciens ne croient pas à cette superstition. Toujours est-il que c'est ce plat typique espagnol qui sert de repère hebdomadaire pour le temps qui passe, à défaut du sacro-saint apéro traditionnel franchouillard sur nos câblés FT Marine! Sans oublier les «*prouesses*» du boulanger, qui, à chaque petit déjeuner dominical, faisait étalage de ses connaissances en mini mais vraiment mini viennoiserie : cinq de ces micro croissants tenaient sur le plat de la main ! La perspective d'une relève d'équipage en fin de mois rendit le moral à la troupe. *Prince-Rupert* au Canada fut choisi comme escale possible.

Mais, avant la délivrance tant désirée, il fallait terminer l'ensouillage de ce tronçon puis la pose classique de 600 kilomètres avant de mouiller une bouée câble dans la zone d'immersion future de l'unique Unité de Branchement de la liaison. L'ensouillage progressait très lentement, l'*Arado Uno* faisait de la résistance.

Deux surnoises dépressions issues du détroit de Berhing traversant le golfe d'Alaska à 30 nœuds vinrent troubler le train-train quotidien les 13 et 18 août. Deux jours d'intempéries seulement, 54 heures de WOW (waiting on weather) pour être très précis, étaient bien peu de chose



finaleme nt en 45 jours d'ensouillage. On a vu pire en mer d'Iroise et dans le Golfe de Gascogne !

Et même si le soleil est aux abonnés absents des semaines durant, la mer resta pacifique, permettant aux «Whales Watchers» (!) en herbe lorsqu'ils étaient de quart à la passerelle d'annoncer la présence des baleines à bosse qui ne manquaient pas de nous rendre une petite visite quotidienne. Sans toutefois trop approcher notre charrue, effrayées par les ondes négatives de notre sonar perturbant leurs chants mélodieux.

Un énième incident sur l'Arado Uno, une fuite hydraulique, nous fit croire le 20 août en soirée que notre vaillante charrue allait rendre l'âme au fond des glauques profondeurs, tristement par 273 mètres de fond avant d'avoir terminé son job. Comble de la malchance, nous n'étions plus qu'à une vingtaine de kilomètres du but, cette fin d'ensouillage tant attendue au 329ème kilomètre.

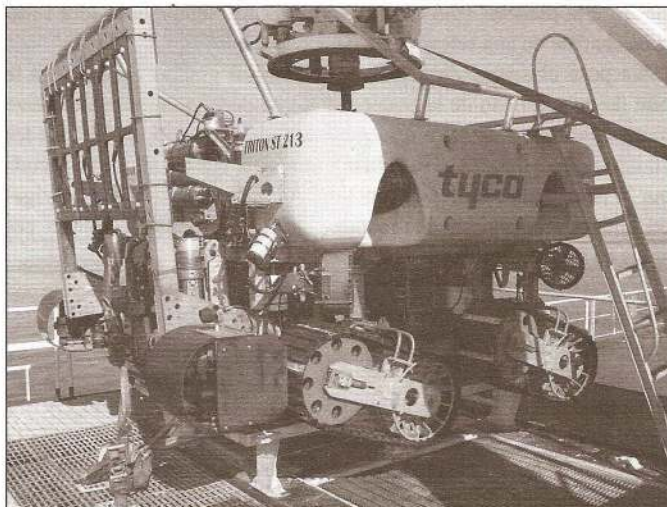
Déjà fragilisé 8 jours avant, lors d'un choc précédent avec un rocher et rafistolé avec les moyens du bord, le stabilisateur arrière tribord, son vérin, la roue compteuse et un bout de la structure restèrent au fond lors de la remontée de la charrue ! A l'arrivée sur le pont, le constat fut sans appel : il manquait bien la jambe arrière ! Qu'à cela ne tienne, les principaux de l'équipage ne restèrent pas pour autant les deux pieds dans le même sabot.

Leurs réactions furent rapides, unanimes et de bon sens : tout d'abord il fallait reculer le **Resolute** et mettre la grue de son ROV à l'aplomb de la position du *Plow Up* et puis, simple comme bonjour, il suffisait de mettre à l'eau le sous-marin jaune, le Triton ST 213 fabriqué par Perry Slingsby Systems (U.K). Le *yellow submarine* s'occupa du reste, avec rapidité et une belle efficacité. La pièce manquante fut découverte sur le fond à la première plongée du submersible en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Un message fut frappé sur le stabilisateur lors de la deuxième immersion puis relevé plage arrière après passage avant/arrière. Dix heures seulement s'écoulèrent entre le moment où l'ensouillage fut stoppé et le retour à bord du stabilisateur perdu ! La réparation et les soudures durèrent un peu plus longtemps... Comme quoi il faut toujours avoir un ROV à bord, même sur un navire de pose ! Ce n'est pas un luxe, loin de là. C'est ce qu'il fallait démontrer.



La charrue, malmenée et secouée, rapiécée de partout, termina son martyre le 24 du mois d'août par 1.360 mètres de fond au kilomètre 329. Sauvée des eaux, elle était sur le pont, indemne, du moins entière ou presque à 01H00 du matin.

La pose classique qui s'ensuivit s'effectua sans souci à grande vitesse avec des pointes à 6.5 nœuds ! La bouée marquant l'extrémité du segment 2.1 était mise à l'eau le 27 au beau milieu du Golfe abyssal d'Alaska, par 3.523 mètres de fond.



L'escale canadienne de Prince-Rupert arriva à point nommé le 28 août. Des forces nouvelles et reposées vinrent à la rescousse. Pas de nouvelle charrue. Un nouveau commandant prit la barre : José Moran, ancien de l'*Atlantida*. Ceux qui ne débarquaient pas profitèrent de cette petite pause dans la pose pour se dégourdir les jambes et reprendre goût aux joies terrestres. Plaisirs limités à quelques bars et un casino pour les 12.000 habitants de ce petit port de Colombie Britannique.

L'intégration de l'unité de branchement ne posa pas de problèmes majeurs le 2 septembre par 3.506 mètres de fond et sans procédures écrites s'il vous plaît... hélas ! 12 kilomètres de *stub* furent posés vers Juneau sur le segment 3, si jamais, dans un avenir incertain, une dérivation était posée vers la capitale de l'Alaska, peuplée de 30.000 âmes seulement soit dix fois moins que la population d'Anchorage.

Encore heureux qu'il eut fait beau... le temps était clément, la mer belle et la houle élégante. Il s'en fallut de peu : la nuit suivante, le vent se mit à souffler à 50 nœuds en rafales !

Comme quoi les fétichistes du bord qui avaient accroché aux «jambes» de la BU des petites culottes de femmes, trophées souvenirs d'escales passées en Uruguay ou ailleurs, avaient eu le nez creux et choisi le bon remède ou grigri pour retarder le mauvais temps.



Notons que cette unité de branchement, «fit la Paimpolaise» comme il se doit une fois débordée au davier, en écartant largement ses jambes... J'eus beaucoup de mal à expliquer aux Espagnols le pourquoi de cette expression imagée et érotico-câblière bien bretonne !

Autrefois délicate, cette manœuvre de déploiement est devenue routinière sur tous les navires câbliers tissant leurs toiles de câbles

autour de la planète. Tout comme le fut en son temps la mise à l'eau d'une charrue ou son relevage..

La pose classique du segment 2.2 reprit à grande vitesse vers le point de mise à l'eau de la bouée sur le site de l'épissure finale. Seize répéteurs se suivirent et se ressemblèrent, débordés au davier tous les 110 kilomètres, forçant le **Resolute** à ralentir à 1,5 nœuds et 3,5 nœuds pour le passage des boîtes de jonction. A l'aide du système de navigation intégré *Winfrog*, les quatre *surveyors* se chargèrent de placer ces engins au bon endroit sur le fond avec le mou idoïne

Fin de pose le 10 septembre et mise à l'eau de la bouée à 170 kilomètres des côtes d'Oregon.

Nous fîmes route aussitôt vers Florence pour attaquer le PLGR sur le plateau continental au départ d'Haceta beach. Pas de câble militaire «*unknown cable*» à venir troubler cette fois-ci notre ratissage du fond constitué de sable, dense à très dense par endroits. Seuls quelques casiers à crabes furent accrochés et remontés à bord puis rendus aux pêcheurs dès le lendemain à l'escale d'Astoria, port situé à l'entrée de la Columbia river où eut lieu le *pre-lay meeting* avant le lancement de l'atterrissement. Réunion qui me permit de faire la connaissance de Jacky Melro d'AXIOM, représentant client à terre pour ce qui concernait les mesures.

Aucune intervention de chantier local n'était prévue pour renforcer notre charrue mal en point. Ça passe ou ça casse, telle fut la devise choisie par Tyco. *Alea jacta est*. Et advenue que pourra pour cette dernière étape ! Le 14 septembre à l'aube, une brume à couper au couteau sans vent, rend la mer d'un calme olympien. Le **Tyco Resolute** se positionne à 100 mètres du *bore pipe* ou Sea HDD (Horizontal Directional Drilling). C'est un tuyau de forage, de 3,75 pouces de diamètre intérieur, dont l'extrémité a été enfouie quelques jours auparavant par des plongeurs et dans lequel doit se faufiler notre câble d'atterrissement pour éviter cette zone de déferlement de la houle du Pacifique se brisant en magnifiques rouleaux à l'approche de la plage. Un nouveau type de lancement d'atterrissement que je ne connaissais pas, plus simple que l'habituel, et fonctionnant merveilleusement bien. Sans vaseline et en deux heures de temps les 1.600 mètres de Light Weight Armour cable furent virés à terre dans le tube par un treuil à proximité de la Beach manhole. Le joint plage terminé et la charrue chargée du câble double armure fut mise à l'eau dans la nuit du 14 au 15 septembre par 22 mètres d'eau.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, notre charrue qu'il fallait ménager, ne fit pas des prouesses dans ces terrains pourtant plus meubles qu'en Alaska.

Deux représentants de l'OFCC (Oregon Fishermen's Cable Committee) étaient à bord. Ces patrons de chalutiers se relayèrent 24 heures sur 24 pour surveiller la qualité de l'ensouillage, enregistrer sur le disque dur de leur ordinateur la pose et la profondeur d'enfouissement en continu, utilisant pour ce faire leur propre positionnement GPS et même un Loran C ! Les pêcheurs d'Oregon sont, il faut l'avouer, très bien organisés et défendent ardemment leurs intérêts quand il s'agit de poser un câble sous-marin dans leurs terrains de pêche du crabe d'Oregon. A chaque projet de pose le comité, composé de pêcheurs et de propriétaires de câbles, très coopératif au demeurant, s'impose pour être consulté et discuter le choix du tracé sur le plateau continental avec l'acheteur de la liaison. Un contrat scelle l'accord entre les parties avant chaque pose...

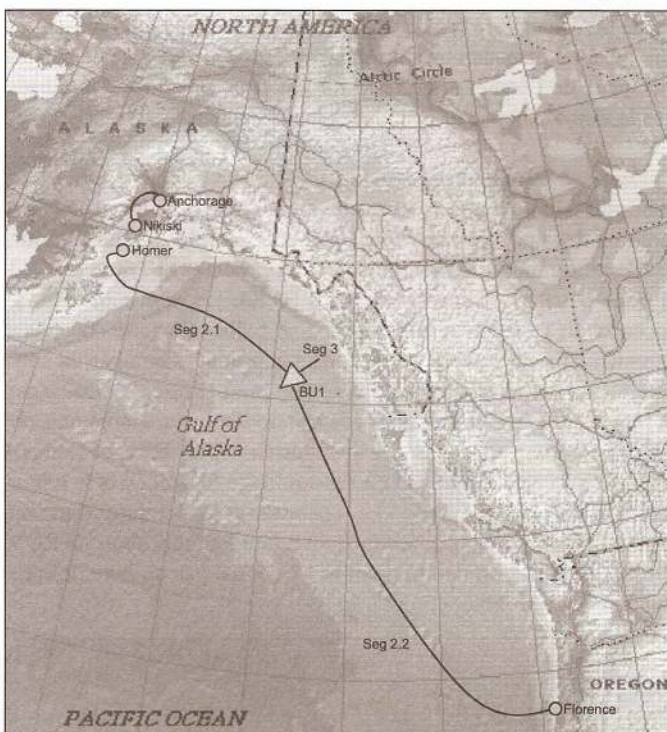
Le 19 à 2h du matin, une alerte de tension anormale sur le câble vint stopper le bon déroulement de l'opération, l'enfouissement dépassait alors les 1.20 mètres par grands fonds supérieurs à 1.200 mètres. Câble entremêlé avec la remorque ou l'ombilical. On ne le sut jamais, toujours est-il qu'il fut nécessaire de relever définitivement la charrue à quatre kilomètres de la position *Plow Up* contractuelle. Au relevage trois coques non serrées, apparurent sur l'ombilical avec deux flotteurs emmêlés. Le câble quant à lui demeurant en bon état sans traces de

frottement ou dépôts de graisse de la remorque. Une saine décision fut prise entre Tyco et ACS pour ne pas remettre la charrue à l'eau par ces grands fonds, surtout que nous étions alors à moins de deux kilomètres d'une zone de pêche et chalutage interdits.

Si bien que la pose classique de près de 90 kilomètres démarra un peu plus tôt que prévu avec quelques péripéties au passage du 17ème et dernier répéteur ! Sa boucle sur le pont étant emmêlée avec celle du joint de changement de cuve...

La bouée était crochée le 20 septembre au kp 171. L'épissure finale et sa boucle furent mises à l'eau correctement même si la manœuvre effectuée fut laborieuse (toujours sans procédures écrites...). J'ai vu bien mieux comme manœuvre de déploiement sous d'autres pavillons avec des équipages plus expérimentés et performants...

Le largueur acoustique fut déclenché à 150m du fond (2.390m) le 22 septembre à 02H00 du matin, après accord des stations terrestres au vu des bonnes mesures sur les quatre paires de fibres.



Fiat lux ! Dès cet instant, la lumière fut et courut à très grande vitesse dans ces nouvelles voies sous la mer. Sarah Palin pourra désormais appeler son ami John Mc Cain en toute sécurité, grâce à *Akorn* et ses 2,6 téraoctets (40 millions de communications simultanées), doublant l'autre liaison existante *NorthStar*, rachetée tout récemment par ACS à Wei Cable Inc, câble de plus faible capacité il est vrai, 2x15 Gigabits seulement à la pose en 1999, mais qui peut maintenant être upgradé à 2x200 Gbts par la suite. Cette liaison relie Whittier à Juneau en Alaska puis Nedonna beach (Oregon).

Le **Tyco Resolute** fit alors route à 13 nœuds, sa vitesse de croisière habituelle, vers Portland pour y débarquer les réserves d'AKORN, remontant de jour la magnifique Columbia river jusqu'à Swan Island. Le câblier des Îles Marshall s'amarrera au poste à quai de l'américain *Global Sentinel* en travaux extérieurs du PLIB AKORN réalisés au large de Homer puis de Florence.

Une fois les réserves de câbles déchargées, le **Resolute** appareilla pour gagner Baltimore où il était très attendu : Sa plage arrière devait être modifiée et renforcée afin d'y installer (enfin !) une nouvelle charrue (Perry Slingsby, concurrent de SMD) digne de son standing de navire câblier du 21^{ème} siècle...

Cdt Michel Bougeard

TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL d'AJACCIO

SESSION du 16 DÉCEMBRE 2009

Il y a deux sessions, du fait que M. PERONNE ne peut siéger pour deux prévenus, ceux-ci ayant fait l'objet d'une ordonnance de renvoi de sa part.

Première session

Président : M. LEANDRI Jean, juge au tribunal de grande instance d'Ajaccio

Juges : M. PERONNE, Directeur Départemental des Affaires Maritimes de Corse
M. DEVRON Olivier, Chef du CROSS MED en Corse
M. MERIT Christophe, Chef du Centre de Sécurité des navires de Corse
M. PREBOT Marc, CINM

6 affaires sont à l'ordre du jour, mais 4 seulement sont jugées, deux prévenus n'ayant pu être joints et devant être convoqués à nouveau. Deux prévenus sont présents, dont l'un assisté d'un avocat.

Les affaires concernent des dépassements de vitesse dans la bande des 300m (limitation à 5 nœuds) et un mouillage en zone interdite (navire de plaisance).

Pour le mouillage en zone interdite :

Compte tenu de la situation de l'intéressé, et des frais engagés pour venir d'Amiens et pour prendre un avocat, donne lieu à une amende de 500 euros avec sursis. Il est tenu compte également du fait qu'il s'était amarré sur une bouée appartenant à un concessionnaire de jet skis, avec l'autorisation de ce dernier. Cependant il est rappelé que le concessionnaire bénéficie d'une dérogation uniquement pour son matériel. L'infraction était donc bien constituée.

Pour les 5 infractions concernant les excès de vitesse :

L'amende la plus importante est de 1000 euros, compte tenu de l'absence du prévenu, de la grande vitesse à laquelle il se trouvait et de sa proximité avec la côte. Il est tenu compte également de son passé judiciaire.

Pour les autres, il est infligé amende ferme de 600 euros et une autre identique mais dont 300 avec sursis. Dans ce dernier cas il est une nouvelle fois tenu compte de l'effort fait par le prévenu pour venir s'expliquer devant le tribunal et de son apparente bonne foi.



Deuxième session

Président : M. LEANDRI Jean, juge au tribunal de grande instance d'Ajaccio

Juges : Mlle GUILLOU Céline, Adjointe du Directeur Régional des Affaires Maritimes de Corse.
M. DEVRON Olivier, Chef du CROSS MED en Corse
M. MERIT Christophe, Chef du Centre de Sécurité des navires de Corse
M. PREBOT Marc, CINM

Deux affaires sont jugées. Elles concernent des excès de vitesse dans la bande des 300m et en milieu fréquenté

Une prévenue est présente. Cette dernière se voit infliger une amende de 500 euros dont 400 avec sursis. Le tribunal justifie sa modération par la bonne foi évidente de cette personne, les frais engagés pour venir depuis la région parisienne, et le fait que le PV est visiblement entaché d'erreurs, bien que ces dernières ne permettent pas de mettre en doute l'infraction, au demeurant reconnue par la prévenue.

Le deuxième prévenu, absent, se voit infligé une peine de 600 euros dont 200 avec sursis.

CONCLUSION / REMARQUES

Il est tenu compte comme d'habitude : du comportement des personnes présentes (positivement pour les 3 concernées), des antécédents judiciaires, de la situation professionnelle, de la qualité du procès verbal

Pour chaque dossier un extrait de carte a été préparé pour bien situer le lieu de

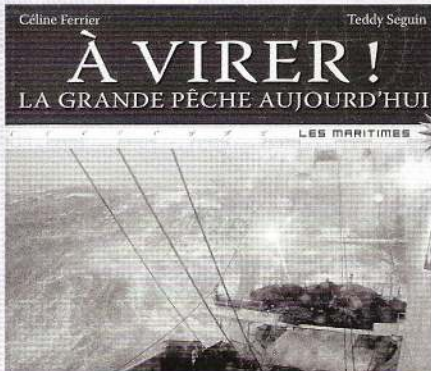
Étant donné les lieux concernés et la saison, il est considéré que la présence de baigneurs ou de plongeurs est avérée, même en l'absence de constatation à ce sujet

Pour deux condamnations, le tribunal décide la non-inscription du délit au bulletin B2 du casier judiciaire

Plusieurs PV contenaient des erreurs ou des imprécisions. Une action de sensibilisation à ce sujet va être menée par les Affaires Maritimes envers les différents groupements prescripteurs.

Cdt Marc PRÉBOT

Notes de lecture



Voilà un livre réjouissant. Les photos sont magnifiques et le texte se suffit à lui-même.

L'ouvrage comprend deux parties, la première sur la carrière, tant dans la marine marchande qu'à la grande pêche, d'une solide femme qui a franchi tous les obstacles pour concrétiser sa vocation. La deuxième partie est d'un style plus journalistique, mais tout aussi intéressante, et porte sur l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, après la fin de la pêche à la morue.

Lisez ce livre et vous passerez un bon moment.

«A virer» de Céline Ferrier et Teddy Seguin
Chez Pascal Galodé, Editeur - 18 Rue de Toulouse - 35400 Saint Malo
<http://pascalgalodeediteurs.com>
prix 30 €

En passant par la Cambuse

Trempons la soupe

Voilà un titre qui ne me causait aucun problème jusqu'à ce que je m'aperçoive qu'il s'agissait, pour les jeunes (et des moins jeunes), d'une expression bien hermétique et farfelue : pourquoi «trempé» une préparation déjà liquide par définition ?

Alors, remontons au Moyen Age, où la «soupe» était un morceau de pain, souvent rassis et sec, sur lequel on versait un liquide pour l'attendrir, au départ de l'eau salée, si possible aromatisée d'herbes, de légumes de viandes, poissons, lait, vin, épices, huile, beurre... d'où l'expression «trempé la soupe».

Si cette expression est parvenue jusqu'à nous, c'est que le pain est longtemps resté la base de nos soupes, qui jusqu'au siècle dernier, étaient la base de l'alimentation populaire, assez souvent présente aux trois repas principaux de la journée. N'oublions pas que si notre consommation journalière de pain est de 150g, elle était de 900g en 1900, une partie étant utilisée pour la soupe, et vers 1950, nous en consommions encore 325g, et il était d'usage d'avoir au dîner une assiette de soupe, avec d'excellents bouillons, mais le pain était coupé en tranches dans la soupière, et quelques minutes avant de passer à table, on versait ces bouillons dans la soupière. C'était encore «trempé la soupe». Et ne disait-on pas «tel pain, telle soupe». La diminution de la consommation du pain a conduit à oublier la soupe pour la remplacer par potages, crèmes, veloutés, bisques, gratinées etc... plus élaborés, mais dès le Moyen Age, on avait commencé à améliorer ce bouillon pour la soupe, comme ce potage au lait d'amandes (tout au moins au château).

Cuire 2 oignons dans 2 litres d'eau, écraser 200g d'amandes avec l'eau de cuisson des oignons, hacher les oignons et les passer à la poêle avec du beurre, faire bouillir le tout et verser dans la soupière sur quelques tranches de pain.

Je ne parlerai pas des nombreuses soupes chinoises ou vietnamiennes, délicieuses, mais souvent difficiles à réaliser par manque de produits frais pour leur réalisation, l'absence d'une herbe ou d'une épice fraîche modifiant d'une manière irrattrapable la saveur d'une soupe.

Autrement, la soupe est universelle, et si on la considère maintenant comme un plat d'hiver elle a toujours la cote tant en été que sous les tropiques

Ainsi une spécialité équatorienne est l'aguado de gallina : mettre à cuire un poulet découpé en morceaux dans 2 litres

d'eau avec quelques gousses d'ail, ajouter une carotte et 100g de riz puis oignons, oignons blancs, coriandre, poivrons, sel poivre revenus à la poêle, puis 200g de petits pois. Servir avec un morceau de poulet, mais attention, il arrive en Amérique Latine, que le poulet ne soit coupé qu'en 2, ce qui fait qu'après avoir commandé une soupe de poulet, vous vous retrouvez avec une soupe et un 1/2 poulet dans votre assiette. Tant pis pour vous si vous aviez commandé du poulet rôti pour la suite.

Plus anecdotique que gastronomique, que les amateurs me pardonnent, il existe en Normandie un plat traditionnel qui est la *soupe à la graisse* : (elle aurait été créée par un curé de Caen vers 1789) : on prend de la graisse de bœuf et de mouton que l'on fait fondre et mijoter avec des herbes et des épices, parfois on ajoute un navet ou une carotte. Il faut bien 2 jours de mijotage pour obtenir cette graisse qui est mise en pots. Pour réaliser la soupe, on cuit des légumes à l'eau et l'on ajoute de la graisse selon son goût, mais attention à ne pas laisser cuire plus de 30 à 35 minutes, sinon on perd tout le parfum de la graisse.

Je disais que cette soupe était une spécialité normande, mais surtout une spécialité du département de la Manche, ou le joutant, car pour le reste de la Normandie, ceux qui la connaissent l'appellent avec un sourire hautain : la *soupe de chandelle*.

Des nombreuses soupes étrangères : minestrone, harira, gaspacho, borchotch, chorba, zurek waterzól, etc... je voudrais citer cette soupe islandaise qui repose aussi sur le pain, puis-que servie dans une miche de pain : c'est une soupe de poisson classique avec pommes de terre, que l'on mettra sur table dans une miche de pain évidée, et les convives, toute la soupe ayant été consommée, pourront alors se séparer et manger la miche de pain elle-même. N'est-ce point là une «soupe trempée» ?

Là, pas de pain, mais une soupe, ou un potage ou autre... prendre un oignon, du chou-fleur, du bouillon de volaille ou de bœuf, faire bouillir, puis mouliner, délayer un peu de maïzena dans un peu d'eau et l'ajouter, cuire un peu, ajouter une cuillère de crème, et servir, chacun ajoutant à sa convenance du roquefort émietté, trempons le roquefort !

Cdt Yves CHARLOT